

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

# **ВІСНИК**

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

**Випуск 52**

**The bulletin of transport and  
industry economics  
№ 52**



**Харків – 2015**

## УДК 338.47:338.45

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

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

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

Номер затверджено на засіданні  
Вченої ради УкрДУЗТ.  
Протокол № 8 від 24 листопада 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**

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

### Державне регулювання економіки

---

<b>Дикань В.Л.</b> Концепція інноваційного розвитку економіки України	9
<b>Буровцев В.В.</b> Оценка эффективности трансформации институциональных основ государственного регулирования железнодорожного транспорта	20

### Економіка підприємства

---

<b>Воловельская И.В., Караченцев Р.М.</b> Разработка схемы процесса принятия решений на предприятии в условиях риска и неопределенности	29
<b>Гордеев А.С.</b> Построение многофакторной модели технологической подготовки производства промышленных предприятий в условиях дискретно-нестабильных программ выпуска	33
<b>Кондратенко Д. В., Мужилівський В. В.</b> Due diligence як комплексна система захисту від підприємницьких ризиків та побудови стратегії	37
<b>Міщенко С.П.</b> Інтелектуально-кадрова складова економічної безпеки підприємств залізничного транспорту: напрямки забезпечення	45
<b>Михальченко Г.Г.</b> Необхідність та особливості стратегічного планування машинобудівельних підприємств	52
<b>Мушнікова С.А.</b> Фінансовий механізм розвитку підприємств в кризових умовах функціонування	61
<b>Обруч Г.В.</b> Теоретичні аспекти підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України	67
<b>Соломніков І.В.</b> Техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту: проблеми та стратегічні пріоритети	74
<b>Сичова О. Є., Чупир О.М.</b> Інвестиційна складова в контексті аналізу обґрунтування витрат на просування нового продукту на ринок	79
<b>Юськів Б.М., Юськів В.М.</b> Аналіз внутрішнього потенціалу автосервісного підприємства в рамках логістичної концепції	84

<b>Яценко Б.І.</b> Методичні аспекти оцінки конкурентного статусу машинобудівних підприємств	94
---	----

---

### Проблеми транспортного комплексу України

---

<b>Бараш Ю. С., Адамян Ю. П.</b> Раціональне використання рейкового транспорту у великих містах України	101
<b>Дикань В.Л., Єлагін Ю.В.</b> Інформаційні технології підвищення ефективності пасажирських перевезень	107
<b>Зубенко В.О., Нуруллаєва Р.Р.</b> Особливості удосконалення корпоративної інформаційної системи на залізничному транспорті	110
<b>Назаренко І.Л., Сухорукова Т.Г., Кірія Н.</b> Забезпечення економічної безпеки локомотивного депо в умовах реформування галузі	114
<b>Пінчук О. П., П'ятигорець Г.С.</b> Аналіз доходів від вантажних перевезень підприємства залізничного транспорту з метою управління	120
<b>Синиця Л.В.</b> Модель стратегічного розвитку підприємств транспортної галузі в інноваційній економіці	126

---

### Інвестиційна та інноваційна діяльність

---

<b>Маслова В.А., Шраменко Е.В.</b> Приоритетные направления инвестиций на усовершенствование технико-технологической базы в условиях ограниченных финансовых ресурсов	132
<b>Полякова О.М.</b> Комерціалізація наукових розробок: проблеми, підходи, оцінка економічної ефективності	136
<b>Толстова А.В., Кок Д.Б.</b> Теоретичні аспекти формування стратегія інноваційного розвитку підприємств камінеобробної галузі	142
<b>Уткіна Ю.М., Сюсько К.Ю.</b> Інноваційно-інвестиційні підходи до забезпечення конкурентоспроможності українських підприємств на глобальних конкурентних ринках	149
<b>Щербань О. Д.</b> Фактори впливу на грошовий потік в сфері інвестиційної діяльності	157

## Менеджмент і маркетинг

---

<b>Дикань О.В.</b> Стратегічні орієнтири щодо удосконалення системи управління якістю на вітчизняних промислових підприємствах	163
<b>Зубенко В.О., Чмух Ю.М.</b> Особливості впровадження концепції управління змінами на вітчизняних підприємствах	171
<b>Каличева Н.Є., Вибойченко Ю.С.</b> Удосконалення управління витратами підприємств транспортної галузі в сучасних умовах	175
<b>Кірдіна О.Г.</b> Система управління витратами на підприємствах – виробниках рухомого складу залізничного транспорту	179
<b>Чудомєх І.О.</b> Стратегічне управління залізничним транспортом України	187

## Загальноекономічні питання

---

<b>Исмайылов Магсад Эльдар оглы</b> Проблемы налогообложения электронной коммерции	191
---	-----

## Соціально-економічні питання

---

<b>Богоявленський О.В., Ворфоломєєва М.О.</b> Вплив фінансово-економічної кризи на доходи та витрати населення України	202
<b>Гузь Л.А., Фінагіна О.В.</b> Новітня модель впровадження дистанційного навчання в вищих навчальних закладах України	211
<b>Пакуліна А.А., Пакулін С.Л., Корсунський Г.Ю.</b> Підвищення сталості соціально-економічного розвитку і забезпечення економічної безпеки регіонів	215
<b>Тихонравов С.Н., Комаренко О.А.</b> Методологические подходы к исследованию категории «качество жизни»	219

## Context

### Government regulation

---

<b>Dykan V.L.</b> The concept of innovation development of Ukrainian economy	9
<b>Buravtsev V.V.</b> Evaluation of transformation efficiency the institutional framework of the state regulation of railway transport	20

### Enterprise economics

---

<b>Volovelskaya I.V., Karatchenzev R.M.</b> Development of the scheme of decision-making at the enterprise in the conditions of risk and uncertainty	29
<b>Gordeev A.S.</b> Building a multivariate model production planning industrial enterprises under unstable discrete-release programs	33
<b>Kondratenko D.V., Muzhylivskiy V.V.</b> Due diligence as a comprehensive system of protection from business risks and construction of the strategy	37
<b>Mishchenko S.P.</b> Intellectual and human resources component of economic security of railway transport	45
<b>Mikhalchenko G.G.</b> Needs and features of the strategic planning of engineering enterprises	52
<b>Mushnikova S.A.</b> Financial mechanism of companies in crisis the operation	61
<b>Obruch A.V.</b> Theoretical aspects of competitiveness carriage-building enterprises of Ukraine	67
<b>Solomnikov I.V.</b> Technical and technological development of rail transport: challenges and strategic priorities	74
<b>Sychova O.E., Chupyr E.N.</b> Investment constituent in context of analysis of ground of expenses on advancement of new product to the market	79
<b>Yuskiv B.M., Yuskiv V.M.</b> The car-service company internal potential analysis in terms of logistical concept	84
<b>Yatsenko B.I.</b> Methodical approach to the evaluation competitive status of engineering companies	94

## Problems of the transport complex of Ukraine

---

<b>Barash Yu. S., Adamyan Yu.P.</b> Rational use of urban rail transport in the big cities of Ukraine	101
<b>Dykan V.L., Yelagin Y. V.</b> Information technology improving efficiency passenger traffic	107
<b>Zubenko V.O., Nurullaeva R.R.</b> Peculiarities of improvement of corporate information systems on the railway transport	110
<b>Nazarenko I.L., Suhorukova T.G., Kyrya N.</b> Providing of economic security of locomotive depot in the conditions of reformation of the railway branch	114
<b>Pinchuk O.P., Piatygores G.S.</b> Analysis of freight revenues of railway transport enterprise for the purposes of management	120
<b>Sinicsa L.V.</b> Model of strategic development transport industry in the innovation economy	126

## Innovation and investment practice

---

<b>Maslova V.A., Shramenko E.V.</b> Priority investment areas for improvement of technical and technological base under limited financial resources	132
<b>Polyakova E.N.</b> Commercialization of scientific research: issues, approaches, estimation of economic efficiency	136
<b>Tolstov A.V., Kok D. B.</b> Theoretical aspects of the strategy of innovative development of enterprises stone processing industry	142
<b>Utkina Yu.M., Syusko K.Yu.</b> Innovative investment approaches to ensure the competitiveness of ukrainian businesses in global competitive markets	149
<b>Shcherban O.D.</b> The influence into the investments of the enterprises	157

---

## Management and marketing

---

<b>Dykan E.V.</b> Strategic guidelines for improving quality management system for domestic industrial enterprises	163
<b>Zubenko V.O., Chmuh Yu. .</b> M features of introducing the concept of change management in domestic enterprises	171
<b>Kalicheva N.E., Vyboichenko Y.S.</b> Improvement of management by charges of enterprises of a transport industry in modern terms	175
<b>Kirdina E.G.</b> The system of cost management at enterprises – manufacturers of rolling stock railway transport	179
<b>Chudomeh I.A.</b> Strategic management of railway transport of Ukraine	187

---

## General economic question

---

<b>Ismayilov Magsad Eldar oglu</b> Tax problems of e-commerce	191
--	-----

---

## Economics-social tasks

---

<b>Bogoyavlensky O.V., Vorfolomyeyeva M.O.</b> Impact of the financial crisis on household income and expenditure Ukraine	202
<b>Guz L.A. Finagina O.V.</b> The latest model of introduction of the controlled from distance studies is in higher educational establishments of Ukraine	211
<b>Pakulina A.A., Pakulin S.L., Korsunsky H.Yu.</b> Improving the sustainability of socio-economic development and the economic security of the regions	215
<b>Tychonravov S.N., Komarenko O.A.</b> Methodological approaches to the study categories "quality of life"	219



УДК 330.341.1

## КОНЦЕПЦІЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

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

*В статті визначено основні проблеми, що гальмують інноваційну активність реального сектору економіки країни та які сформовані в результаті двадцяти п'яти річної неефективної, непослідовної економічної політики. Запропоновано концепцію інноваційного розвитку економіки України, яка базується на формуванні та узгодженні взаємовигідних зв'язків між підприємствами, інноваційним сектором, переході на модель «відкритих інновацій», модель потрійної спіралі управління інноваційним циклом. Ціллю концепції є створення ефективного механізму, який дозволить активізувати інноваційний потенціал і забезпечити можливість інноваційного саморозвитку країни.*

**Ключові слова:** *економічний розвиток, інновації, інноваційна діяльність, промислові підприємства, інноваційний розвиток, державна інноваційна політика, Інноваційно-промисловий кластер.*

## КОНЦЕПЦИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор (УкрГУЗТ)*

*В статье определены основные проблемы, тормозящие инновационную активность реального сектора экономики страны, сформированные в результате двадцати пятилетней неэффективной, непоследовательной экономической политики. Предложена концепция инновационного развития экономики Украины, которая базируется на формировании и согласовании взаимовыгодных связей между предприятиями, инновационным сектором, переходе на модель «открытых инноваций», модель тройной спирали управления инновационным циклом. Целью концепции является создание эффективного механизма, который позволит активизировать инновационный потенциал и обеспечить возможность инновационного саморазвития страны.*

**Ключевые слова:** *экономическое развитие, инновации, инновационная деятельность, промышленные предприятия, инновационное развитие, государственная инновационная политика, Инновационно-промышленный кластер.*

## THE CONCEPT OF INNOVATION DEVELOPMENT OF UKRAINIAN ECONOMY

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

*The articles identifies of the main problems what is hampering investment activity of the real sector the economy and are formed as a result of twenty-five years of inefficient, inconsistent economic policy. The concept of the innovation development of Ukraine's economy, which is based on the development and harmonization of mutually beneficial relations between of enterprises, the innovative sector, the transition to the model of "open innovation" model of the triple helix innovation cycle management. To form the structural and functional connection-oriented innovation subsystem the economy of Ukraine and the company offers due to the clustering of the economy, is the creation of regional associations - Innovation and industrial clusters which will promote the development of the innovation infrastructure and operate on the basis of business and public-private partnerships. The*

*aim of the concept is to create an effective mechanism that will enhance the innovative capability and allow innovative self-development of the country.*

**Keywords:** *economic development, innovation, innovation, industry, innovative development, state innovation policy, innovation and industrial cluster.*

**Постановка проблеми.** За весь період існування незалежної України державна політика була направлена на реалізацію недоцільних та непослідовних реформ, які мають галузевий характер, неузгоджені структурні пріоритети розвитку, спрямовані на вирішення поточних проблем. Це не дозволило сформуванню демократичної держави з ефективно функціонуючою соціально орієнтованою ринковою економікою.

Недоліки роботи органів обласного та місцевого самоврядування, небажання уряду впроваджувати децентралізовану систему управління, неспроможність створення стабільної децентралізованої бюджетної системи, які ми спостерігаємо сьогодні обумовлені незбалансованою та неефективною системою державного управління, що зводиться до політики «поповнення бюджету», яка сформувалася під впливом непродуманого, корумпованого розподілу капіталу через приватизацію державної власності. Невизначеність України з питаннями міжнародних відносин, відсутність єдиних глобалізаційно-інтеграційних імперативів економічного розвитку, взаємовигідної парадигми співробітництва з усіма економічними партнерами України, постійні дискусії щодо визначення інтеграційного вектора подальшого розвитку свідчать про привілейованість політичних та власних інтересів певних урядовців перед економічними інтересами країни.

Вище зазначені причини обумовлюють скорочення рівня економічного розвитку країни, рівня життя населення (за виключенням чисельно незначної, але фінансово могутньої групи великих власників, які ще на початку становлення незалежності України спромоглися заволодіти капіталом та в подальшому примножити його), підвищення рівня безробіття, посилення структурних диспропорцій економіки, орієнтацію на експортно-сировинну модель розвитку економіки, прискорення розвитку низькотехнологічного виробництва, домінування переробної промисловості з випуском продукції низької стадії переробки,

низький рівень високотехнологічного виробництва. Все це призводить до деіндустріалізації країни.

Негативний досвід економічного розвитку, який базувався на галузевих принципах, свідчить про необхідність зміни концепції економічного розвитку з використанням нових форм, яка буде враховувати глобалізаційні процеси, реалії розвитку економіки України та позитивний світовий досвід. Така концепція повинна базуватися на принципах інноваційності, тобто впровадження інноваційних розробок в економічний розвиток України, що дозволить перейти на інноваційну модель розвитку економіки країни.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням стратегічного розвитку країни, формуванню парадигм і концепцій розвитку, в тому числі і інноваційного розвитку присвячено роботи таких вітчизняних вчених, як Геєць В.М., Дикань В.В., Єгоров І.Ю., Згуровський М.З., Мосов С.Ю., Оніщенко В.Ф., Смирнов В.В., Толстова А.В., Шкарлет С.Н., Юрченко А.Ю. [1-12]. Однак в умовах трансформації економіки, переходу розвинених країн на постіндустріальне суспільство, кризової ситуації національної економіки відкритим залишається питання переходу на інноваційну модель розвитку економіки, визначення основних положень інноваційної політики, інструментів забезпечення розвитку.

Тому **метою статті** є дослідження проблем, що гальмують інноваційну активність реального сектору економіки країни та формування основних аспектів концепції інноваційного розвитку економіки України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В сучасних умовах розвитку відбувається активний перехід розвинутих країн світу від економіки індустріального типу, ефективність якої будується більшою мірою на використанні капіталу, до постіндустріальної економіки, ефективність якої визначається розвитком і використанням саме теоретичного знання. На перші позиції виходять галузі, безпосередньо засновані на

використанні досягнень фундаментальної науки, інформації і знань, результатом діяльності яких є інновації.

Інновації перетворюються на важливий фактор економічного розвитку країни. Стаючи потужним імпульсом прогресивної трансформації економіки та суспільних відносин, вони дозволяють задовольнити потреби суспільства за рахунок створення товарів та послуг високої якості, підняти рівень життя населення.

Нажаль Україна базується на традиційних технологіях, започаткованих ще на ранніх стадіях індустріалізації. В результаті цього сучасний рівень економічного розвитку України характеризується скороченням рівня реального ВВП, який за три квартали 2015 року скоротився на 7,2%, в той час як в 2014

році скорочення складало 6,6%, а в 2013 році – 0%. За останні три роки спостерігається поглиблення кризових явищ, що підтверджується поступовим скороченням обсягів промислової продукції, які складають в 2013р. – 95,7%, 2014 році – 89,3%, за 3 квартали 2015р. - 85,6%, скороченням розмірів капітальних інвестицій (табл.1.). В значній частині таке скорочення обсягів виробництва обумовлено воєнними протистояннями на Сході України, що призвело до втрати більш ніж 20% економічного потенціалу країни (1,2 млн. підприємств та 2,7 млн. фізичних осіб-підприємців) та низьким рівнем конкурентоспроможності національних підприємств [13].

*Таблиця*

*Індекс зміни основних показників економічного розвитку України, %*

Показник	Значення за роками					
	2010	2011	2012	2013	2014	3кв. 2015
Валовий внутрішній продукт	104,1	105,5	100,2	100	93,2	92,8
Обсяг виробництва промислової продукції	112,2	108,0	99,3	95,7	89,9	85,6
Капітальні інвестиції	відсутні данні	відсутні данні	107,1	100,3	74,3	77,9

На більшості підприємств реального сектору економіки діючими є виробництва 3-го та 4-го технологічних укладів, а рівень зносу основних фондів вже давно досяг критичної межі та становить більше 80%. В той час, як в розвинених країнах промисловість функціонує на 5-му та 6-му технологічному укладі. Така ситуація зі станом основних фондів не тільки не дозволяє здійснювати виробництво сучасної продукції, але й обумовлює підвищення її енерго- та матеріалоємності, а, відповідно, спричиняє зростання ціни та зниження її конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і міжнародному ринках промислової продукції [3].

Незважаючи на незначне пожвавлення інноваційної активності вітчизняної промисловості, зокрема, протягом 2010-2013 років (рис. 1, рис. 2), у 2014 році кількість інноваційно активних промислових підприємств скоротилася та склала 1609 підприємств, що складає 16,1% від загальної кількості промислових підприємств України [13]. Зважаючи на це, рівень інноваційної діяльності підприємств важко назвати задовільним, адже потреби в інноваціях на більшості із них задовольняються за рахунок імпорту технологій, устаткування, а не шляхом створення власних інноваційних розробок.

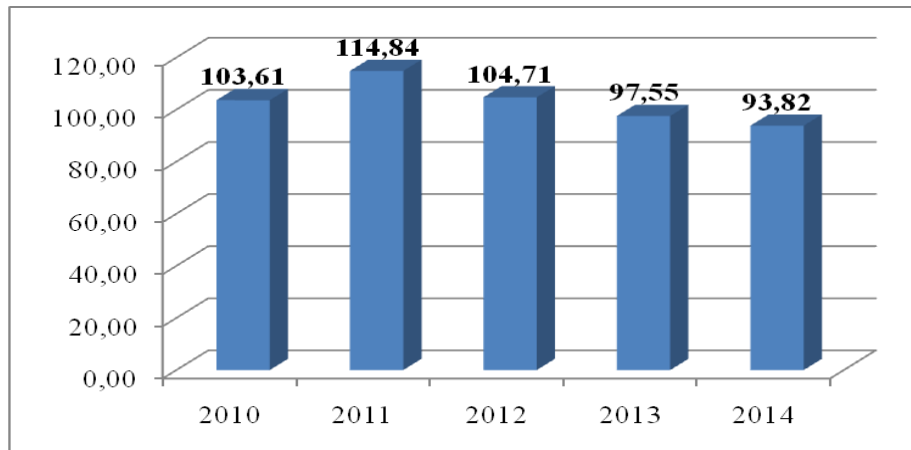


Рис. 1. Індекс зміни інноваційно-активних підприємств промисловості України, %

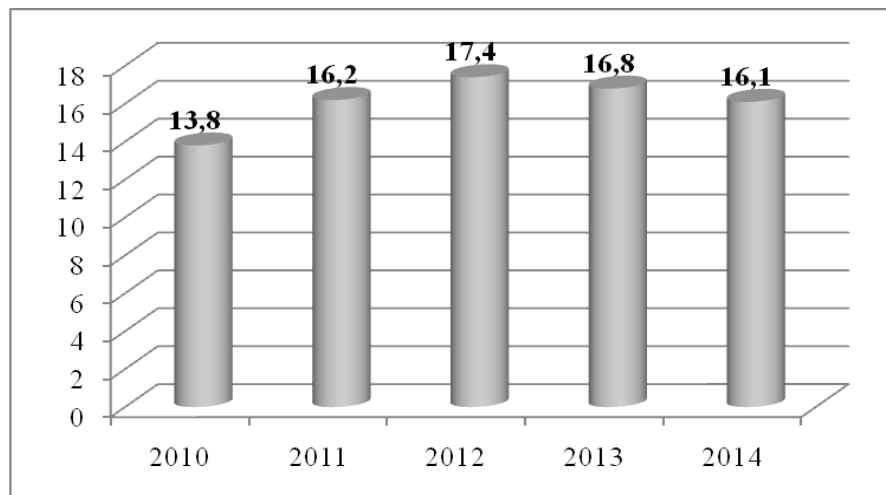


Рис.2. Частка інноваційно-активних промислових підприємств у загальній кількості промислових підприємств, %

До головних проблем, які гальмують розвиток інноваційної активності реального сектору економіки країни слід віднести [5, 6, 7]:

1. *Парадигму «закритих інновацій».* Зі становленням України незалежною державою основною парадигмою інноваційного розвитку провідних галузей економіки залишилась парадигма «закритих інновацій», в рамках якої підприємства повинні генерувати свої ідеї, потім розробляти і випускати на їх підставі відповідну продукцію. Ідеологія "закритих інновацій" вимагала наймати кращих та талановитих фахівців, утримувати їх на підприємстві, самостійно створювати нові товари та послуги, виходити першими з ними на ринок, отримувати успіх від ефекту першості на

ринку, контролювати стан інтелектуальної власності від посягань конкурентів тощо.

Однак, постійне нарощення мобільності досвідчених і професійно підготовлених людей, зростання кількості людей з вищою освітою, приватного венчурного капіталу, скорочення часу виведення на ринок багатьох товарів і послуг, загострення конкуренції іноземних компаній на внутрішньому ринку обумовлювали необхідність переходу промислових підприємств на модель «відкритих інновацій», парадигма котрої полягає в тому, що підприємства можуть і повинні поряд із власними використовувати інші корисні ідеї, які можуть знаходити у зовнішньому середовищі, а також застосовувати існуючі й

нові способи виходу на ринок з власними більш вдосконаленими технологіями.

Зосередження провідних галузей економіки на моделі «закритих інновацій» призвело до виникнення критичних ситуацій на таких великих підприємствах, як Южмаш, Запоріжсталь, Харківський тракторний завод та ін., до ліквідації ряду промислових підприємств.

2. *Слабку мотивацію інноваційної активності реального сектору економіки України.* Сьогодні національні пропозиції технологічних інновацій обмежені. Понад 25% існуючого попиту задовольняються імпортом технологій, 30% інновацій фінансуються за рахунок іноземних інвестицій, оскільки національна пропозиція інноваційних технологій знаходиться або на низькому рівні, або високої вартості. Національні промислові підприємства не в змозі самостійно здійснювати фінансування НДДКР та їх впровадження. Проблема низького попиту економіки на інновації пов'язана з відсутністю дієвої державної інноваційної політики, станом конкуренції в країні.

3. *Еміграцію провідних фахівців і вчених.* Негативні тенденції "інтелектуального знекровлення" підприємств, вищих навчальних закладів, наукових, науково-дослідних установ і структур НАН України шляхом еміграції провідних фахівців і вчених з території України в провідні країни світу в пошуках кращої долі під час тривалої економічної кризи.

Протягом кризового періоду панувала негативна динаміка. Поступово скорочується кількість організацій, які виконують наукові та науково-технічні роботи, в 2014 році порівняно з 2010р. скорочення склало 23,3%, а питома вага асигнувань держави на розвиток науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт досягла катастрофічного рівня, з погляду інтенсивного відтворення суспільного продукту, величини 0,26% ВВП країни. Чисельність наукових працівників, а саме кандидатів та докторів наук скоротилась на 12,9% та 5,93% [13].

У ході реформування економіки України вітчизняна наука потрапила під вплив негативних чинників, які гальмують розвиток її технічного та економічного прогресу, зокрема, це низька інноваційна сприятливість

промисловості України, відсутність кооперації, взаємопов'язаних комплексів виробничої сфери та вищих навчальних закладів, наукових, науково-дослідних установ. Це проявляється в обмеженому попиті вітчизняних підприємств на результати наукової та науково-технічної діяльності вузів і науково-дослідних установ. А також у неефективному бюджетному фінансуванні наукових досліджень і розробок; низькій соціально-економічній привабливості роботи вчених у державних установах, фізичному і моральному старінні переважної частини матеріально-технічної бази наукових установ.

4. На сьогодні відкритим залишається питання *обліку інтелектуальної власності у вартості підприємств України*, у зв'язку з чим вона практично занижена на 50-80%. Внаслідок приватизації власники підприємств отримують відповідну додаткову вартість за рахунок об'єктів права інтелектуальної власності на невраховану інтелектуальну складову, яка була створена колективом вчених та інженерів. Їхня праця в процесі приватизації знецінена, а держава при цьому може втратити потенційні фінансові надходження до бюджету. Це обумовлено відсутністю прозорого ринку інтелектуальної власності, існуванням асиметричних умов конкуренції, поширенням корупції в державі, відсутністю інноваційного розвитку в наслідок використання парадигми «закритих інновацій» та належного захисту об'єктів інтелектуальної власності.

5. *Відсутність конкурентоспроможної прогресивної системи підготовки фахівців з різних галузей економіки та можливості реалізації інтелектуального потенціалу в Україні.* Однією з важливих умов інноваційного розвитку вважається наявність прогресивної системи підготовки фахівців з різних галузей економіки у вищих навчальних закладах. Спроби реформувати національну науку та освіту не носять цілісного міжгалузевого характеру та не направлені на інноваційний розвиток країни. Вони ніяким чином не поєднували в один комплекс виробничу сферу та її кадровий і науковий супровід. В результаті чого в країні відсутня концентрація інтелектуальних ресурсів на стратегічно важливих напрямках розвитку.

Крім того, є незбалансованість структури та обсягів державного замовлення на підготовку кадрів з потребами ринку та

перспективними напрямками розвитку країни. Неузгодженість професійних та освітніх кваліфікацій, яка існує сьогодні, приводить до невизначеності освітньо-кваліфікаційних рівнів, в той час як в європейських країнах ці рівні чітко визначені.

Сьогодні можливість вузів по підготовці висококваліфікованих фахівців визначається по їх місцям у світовому рейтингу. Згідно з рейтингом World University Rankings 2015/16 передові позиції в першій десятці займають Каліфорнійський технологічний інститут (США), Оксфордський університет (Великобританія), Стенфордський університет (США) та ін. До цього рейтингу увійшло всього шість українських університетів з 325 вищих навчальних закладів III-IV рівнів: Київський національний університет ім. Шевченка (позиція 421-430) Харківський національний університет ім. Каразіна (позиція 491-500) НТУУ "Київський політехнічний інститут" (позиція 551-600) Донецький національний університет та НТУ "Харківський політехнічний інститут" (позиція 700+) Сумський державний університет (позиція 701+) [7].

Відсутність конкурентоспроможної освіти та можливості реалізації інтелектуального потенціалу в Україні змушує талановитих студентів масово емігрувати в іноземні вузи, переважно в європейські. Згідно з існуючими даними за кордоном тільки в 2013/2014 році навчалося понад 46 тис. громадян України. А враховуючи складну ситуацію в країні, значна частина молодих українців після навчання за кордоном може не повернутися на батьківщину, а молоді спеціалісти, що отримали освіту в напрямках інформаційних технологій, біотехнологій, нанотехнологій будуть шукати можливості реалізації своїх знань за гідну винагороду в країнах ЄС та США, що перетвориться для України в проблему «відтоку мізків».

6. *Відсутність реальної системи реформ та корупція* не дозволили сформувати належну державну політику, направлену на створення унікального економічного механізму розвитку економіки, підтримку державою винахідницької інноваційної діяльності, яка вважається вагомим важелем економічного стимулювання процесу створення та введення об'єктів

інтелектуальної власності в господарській оборот, що робить напрям інноваційного розвитку економіки України не можливим.

7. *Слабкі системи захисту інтелектуальної власності та ефективного управління.* Діюче законодавство виключає з інноваційного циклу державу та наукові установи, оскільки автором розробок, патентів є вчені, які не мають змоги власними силами організувати вихід на ринок своїх винаходів. Досвід інноваційного розвитку в провідних країнах показує доцільність законодавчого відображення порядку отримання науковими установами прав на патенти, перехід прав до держави у випадку неефективного їх використання.

8. *Відсутність механізмів стимулювання та заохочення інноваційної діяльності.* Комерціалізації винаходів в Україні чиниться опір через неорієнтовану на інноваційний розвиток податкову систему, протиріччя в законодавстві, рейдерство та ін.

9. *Відношення та вплив економічно розвинених країн щодо розвитку інтелектуального потенціалу та економічного потенціалу України в цілому.* Сьогодні суспільне відношення до України здійснюється на рівні країн з перехідною економікою, в результаті чого формуються і підходи до її інтелектуального потенціалу. Найбільш поширеними є два підходи.

Перший підхід формується з боку економічно розвинених країн в економічному сенсі. Політика цих країн направлена на скорочення кількості та якості інтелектуальних ресурсів України за рахунок переманювання кваліфікованої їх частини за її межі. Способи реалізації цього підходу включають встановлення квот на запрошення фахівців наукоємних спеціальностей, пропозиції навчатися за кордоном для найбільш підготовлених студентів, а також інші заходи з залучення висококваліфікованих фахівців. А українська система підготовки спеціалістів за рахунок бюджетних коштів, відсутність реформ в системі професійного навчання на ринкових принципах працює в інтересах західних політиків, це робить неможливим ідентифікацію наукових напрямків і шкіл в Україні.

Другий підхід формується на опосередкованому впливі розвинених країн та полягає в зниженні рівня інтелектуального потенціалу в цілому, стан якого не давав б

можливості нарощувати професійний потенціал. На сьогодні це визначається внутрішньою ситуацією України, в якій значна частина населення працездатного віку не має можливості вкладати кошти для підтримки власного здоров'я, розвитку та навчання дітей у вищих навчальних закладах, так як за статистичними даними близько 80% населення мають низький прожитковий рівень.

Вирішення зазначених проблем інноваційного розвитку пропонуємо здійснити на основі формування концепції інноваційного розвитку економіки України з чітко прописаною інноваційною політикою держави.

Узагальнену модель запропонованої автором концепції інноваційного розвитку економіки України представлено на рис. 3. Ціллю концепції є створення ефективного механізму, який дозволить активізувати інноваційний, науково-технічний потенціали і забезпечити можливість інноваційного саморозвитку країни. Для досягнення зазначеної цілі необхідно вирішити наступні задачі:

- забезпечити умови для інноваційного розвитку країни;
- досягти високого рівня якості та інноваційності продукції;
- створити оптимальне поєднання методів державного управління, які будуть враховувати потенційні можливості інноваційного сектору економіки України;
- сформувати умови для сприятливого інвестиційного клімату та інноваційного підприємництва;
- забезпечити умови для розвитку інтелектуального потенціалу, спроможного продуктивно здійснювати діяльність в умовах нестійкої економіки;
- законодавчо підтримати інноваційний розвиток суб'єктів підприємництва, зокрема, малого бізнесу.

Ключовим інструментом інноваційного розвитку економіки країни є державна інноваційна політика, важливим елементом якої виступає формування відповідного інституційного середовища, котре включає інструменти, механізми та інститути, орієнтовані на стимулювання

технологічної модернізації та інноваційного розвитку економіки України [5].

Головною метою державної інноваційної політики в Україні слід визначити створення соціально-економічних, організаційних і правових умов для ефективного відтворення, розвитку й використання науково-технічного потенціалу країни, забезпечення впровадження сучасних екологічно чистих, безпечних, енерго- та ресурсозберігаючих технологій, виробництва та реалізації нових видів конкурентоспроможної продукції.

В умовах глобальної трансформації економік, переходу до постіндустріальних, інформаційно-мережевих економік особливу роль набуває взаємодія інноваторів, інноваційних інститутів, ринку та держави. Ключовою фігурою та джерелом інновацій є людина. Інноваційні інститути і держава створюють умови для ефективної інноваційної діяльності і реалізації її результатів, а ринок забезпечує суспільний відбір і комерціалізацію інновацій, перевтілюючи їх в фактор економічного розвитку [5].

Перебудова підприємств України на інноваційний розвиток передбачає інституційне його забезпечення. Формування інститутів, направлених на реалізацію інноваційного розвитку економіки України, необхідно здійснювати, враховуючи наступні принципи [9]:

- самодостатність – спроможність національної економіки повністю задовольняти внутрішній попит на інноваційні технології та товари за рахунок власних можливостей;
- самореферентність – самозбереження та саморозвиток економіки країни за рахунок внутрішніх ресурсів;
- спеціалізація (внутрішня та зовнішня). Внутрішня спеціалізація економіки визначається пріоритетами розвитку домінуючих галузей з метою задоволення власних потреб, а зовнішня – можливістю реалізації товарів та послуг на міжнародному ринку;
- управління – врахування всіх функцій управління;
- екологічність – узгодження природних відтворювальних циклів біосфери та економічних циклів.

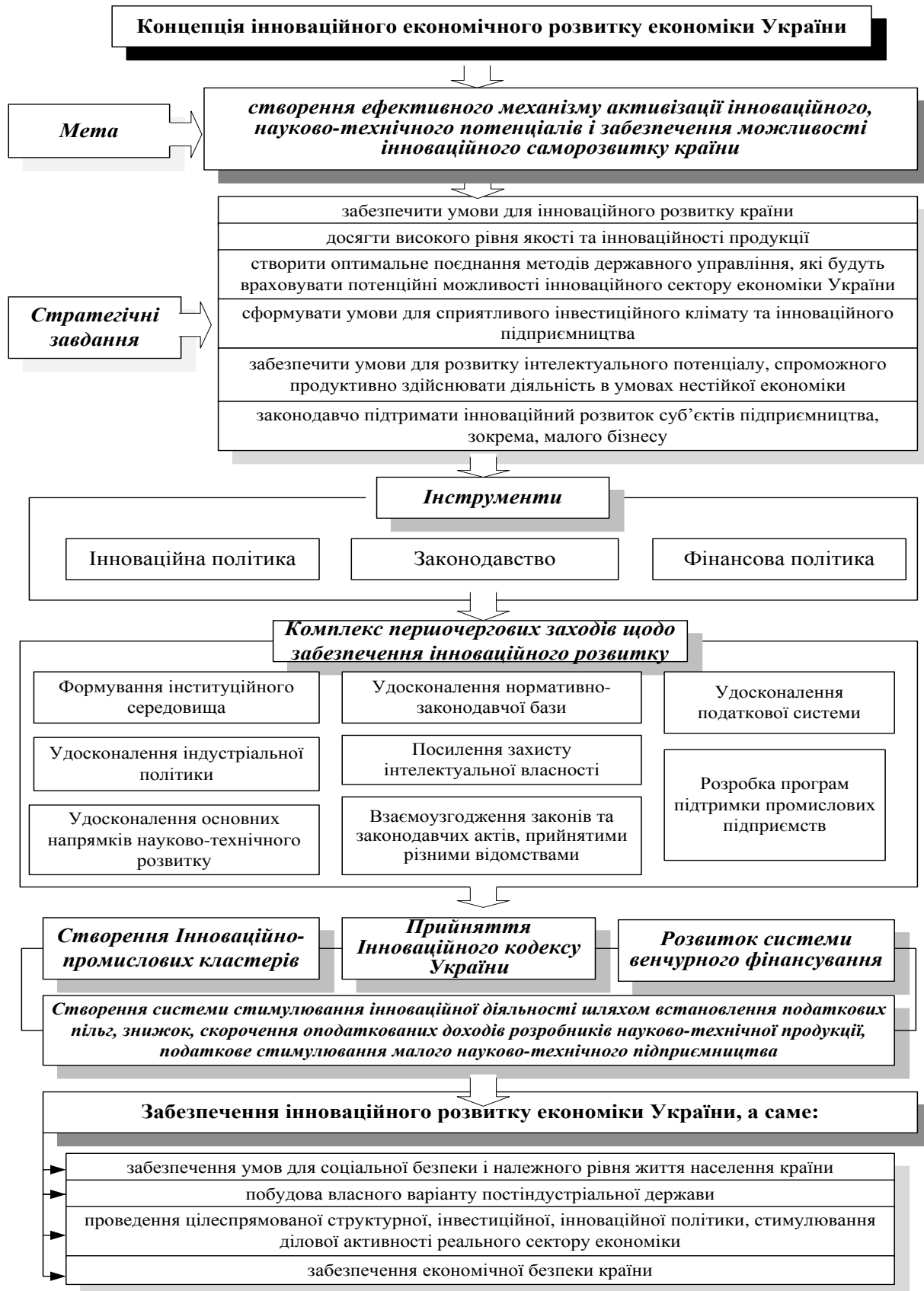


Рис.3. Концепція інноваційного розвитку економіки України



Сучасна парадигма інноваційного розвитку економіки країни повинна бути орієнтована на ефективну організацію сукупності процесів та дій, що сприятимуть формуванню та узгодженню взаємовигідних зв'язків між підприємствами, їх внутрішньої упорядкованості. Процес організації національних інститутів повинен здійснюватися з врахуванням структурно-функціонального підходу до адміністративно-територіальних об'єднань в аспекті систематизації процесу інтеграції підприємств на основі розвитку структурних складових та найбільш вагомих функціональних взаємозв'язків. Особливого значення в даному контексті набувають технопарки, промислові парки, бізнес-інкубатори, центри трансфертних технологій.

Оскільки власна науково-дослідна діяльність передбачає наявність достатньо великих матеріально-технічних ресурсів, сучасні підприємства України повинні переходити на модель «відкритих інновацій», в якій внутрішні дослідження поєднуються з ідеями зовнішнього середовища, об'єднуються з іншими зацікавленими сторонами. Ефективна взаємодія науки та виробничого сектору економіки дозволить швидко модернізувати національні підприємства, підвищити рівень їх технологічного укладу, оскільки українська наука зберегла та нарощує фундаментальні знання в галузі 4-го - 6-го та навіть 7-го технологічних укладів. Проте їх впровадження та використання на національних підприємствах надто дорого коштує, підприємства не спроможні їх придбати.

Структурно-функціональний зв'язок, орієнтованих на інновації підсистем економіки України та промислових підприємств пропонуємо сформуванню за рахунок кластеризації економіки, тобто створення регіональних об'єднань – Інноваційно-промислових кластерів, направлених на консолідацію науково-виробничих, інфраструктурних підприємств шляхом розвитку підприємницької діяльності та державно-приватного партнерства. Це дозволить сформувати інноваційне середовище для розвитку промислових підприємств регіонів та сприяти розвитку інноваційної інфраструктури [10].

Під Інноваційно-промисловим кластером слід розуміти сукупність підсистем

з зв'язками, сформованими на інформаційно-інноваційній основі, тобто активному використанні інформації про досягнення НТП та втілення його результатів в створення конкурентоспроможної продукції національних підприємств. До підсистем кластеру слід віднести виробничу, інноваційну, ресурсну, транспортну, інформаційну та управлінську підсистеми [2].

Ядром Інноваційно-промислового кластеру є виробнича та інноваційна підсистеми. Виробнича підсистема представлена промисловими підприємствами машинобудування, металургійного, енергетичного комплексів, приладобудування, сільськогосподарським виробництвом технологічного устаткування, підприємства якого здійснюють ремонт та виробництво обладнання, виготовлення комплектуючих для станків та агрегатів. В межах Харківської області виробничу підсистему Інноваційно-промислового кластеру пропонуємо створити на основі підприємств: ПАТ «Електромашина», ВАТ «Турбоатом», НВП «Харківський електротехнічний завод «Трансв'язок», НВП «Хартрон-експерсс ЛТД», ДП «Харківський машинобудівний завод «ФЕД», ПАТ «Харківський підшипниковий завод», ВАТ «Харківський тракторний завод ім. С. Ордженікідзе», ДП «Завод ім. В. Малишева», ДП «Укрспецвагон», ВАТ «Дослідний електромонтажний завод», ВАТ «Харківський верстатобудівний завод», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство та інші.

Інноваційною складовою кластеру є сукупністю підприємств та організацій, діяльність яких спрямована на створення техніко-технологічних розробок. Формування взаємозв'язків між підприємствами науко-дослідної сфери країни, серед яких, державні проектно-дослідні інститути, державні проектно-конструкторські технологічні бюро, державні науково-дослідні центри та ін.. повинно здійснюватися в межах Промислово-логістичного центру Інноваційно-промислового кластеру.

До інноваційної підсистеми Інноваційно-промислового кластеру Харківської області пропонуємо залучити наукові установи: ДНУ «Науково-технологічний комплекс «Інститут монокристалів» НАН України, Інститут

радіофізики та електроніки імені О.Я.Усикова НАН України, Науковий Фізико-технологічний центр МОН України та НАН України, Інститут електрофізики і радіаційних технологій НАН України, Фізико-технічний інститут низьких температур імені Б.І.Веркіна НАН України, ННЦ «Харківський фізико-технічний інститут» НАН України, Інститут проблем машинобудування імені А.М.Підгорного НАН України, ДП «Спеціальне конструкторсько-технологічне бюро Інституту проблем машинобудування імені А.М.Підгорного» НАН України, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України, ДП Дослідний завод Національного наукового центру «Харківський фізико-технічний інститут» НАН України та інші наукові установи регіону.

Основним завданням Промислово-логістичного центру є розробка та реалізація новітньої продукції. На основі систематизованої інформації про нові продукти техніки, технології, отриманою інформаційним центром, підприємства науково-дослідної сфери будуть створювати нові і модернізувати існуючі конструкції продукції, з подальшою передачею їх промисловим підприємствам для їх виробництва [4].

Таким чином, Інноваційно-промисловий кластер дозволить сформувати стійку систему поширення нових знань, ідей, технологій, інновацій, а взаємодія виробничої та інноваційної підсистем повинна здійснюватися на комерційній основі.

Формування кластеру потребує розробки нової індустріальної політики ефективного управління процесами зміни в соціальному капіталі, спеціальних програм адаптації різних груп працівників до змін в характері економічної діяльності, оскільки з одного боку, перехід на нові технології, перехід на нові рівні технологічного укладу приведе до скорочення робочих місць для спеціальностей масових професій [5]. З іншого боку, формування кластеру дозволить вивести з кризи промислові підприємства, створити додаткові робочі місця, однак впровадження інноваційних технологій потребує адаптації працівників шляхом отримання необхідних знань, тобто створення прогресивної системи професійної підготовки.

Одним із завдань держави в галузі забезпечення інноваційного розвитку економіки є необхідність вдосконалення структури основних напрямів науково-технічного розвитку, визначення стратегічних та середньострокових пріоритетів державного, галузевого та регіонального рівнів, впорядкування системи органів управління державними цільовими науково-технічними та інноваційними програмами.

Розвиток сфери ІТ-технологій, яка відбувається швидкими темпами у всьому світі, пропонуємо визначити як один з пріоритетних напрямків інноваційного розвитку економіки України. До пріоритетних напрямків, на які доцільно направити науково-технічний потенціал країни слід також віднести розвиток біотехнологій, програмне забезпечення, генетику, біохімію. Результати науково-технічних досліджень доцільно впроваджувати в таких стратегічно важливих напрямках інноваційного розвитку, як аграрний сектор, літакобудування, машинобудування, медицина та інформаційні технології.

Важливим інструментом інноваційного розвитку економіки є створення потужної законодавчої бази, яка працюватиме в напрямку захисту національних економічних інтересів і регламентуватиме інноваційну діяльність в Україні. Удосконалення існуючої законодавчої бази, її взаємоузгодження з законами, прийнятими різними відомствами пропонуємо здійснити шляхом створення і прийняття Інноваційного кодексу України. Кодекс буде включати положення щодо ведення інноваційної діяльності, захисту прав інтелектуальної власності, включення держави та наукових установ до інноваційного циклу, надання податкових та митних пільг Інноваційно-промисловим кластерам, інноваційно активним підприємствам.

Оскільки інституційне забезпечення інноваційного розвитку, зокрема, на основі формування кластерів дозволить перейти від лінійної моделі управління інноваційним циклом до кооперативної (моделі потрійної спіралі), нового змісту набуває питання автономності університетів, які займаються інноваційною діяльністю з метою диверсифікації джерел власного фінансування [5, 7]. Це потребує розробки спеціального законодавчого акту, з внесення положень

щодо формування кооперативної моделі інноваційного циклу до Інвестиційного кодексу.

На початковому етапі переходу України на інноваційний розвиток економіки держава повинна забезпечити фінансову підтримку підприємствам, які почали займатися інноваційним розвитком, тобто задіяти фінансові інструменти інноваційного розвитку. Визначення джерел і форм фінансування залежить від етапів інноваційного циклу. В системі фінансового забезпечення слід дотримуватися принципу концентрації державної підтримки та фінансування інноваційної діяльності підприємств, які знаходяться на початкових етапах інноваційного циклу і на впровадження технологій 5-го та 6-го технологічного укладу. Фінансування інвестицій на завершальних етапах інноваційного процесу здійснюється переважно за рахунок приватного капіталу.

Перспективним напрямом фінансування інноваційних процесів є розвиток системи венчурного інвестування, як одного із важливих позабюджетних джерел фінансування. Міжнародний досвід свідчить, що головною причиною високої ефективності венчурних інвестицій є поєднання курсу на реалізацію принципово нових інноваційних проектів, добре відпрацьованих методів управління, які дозволяють мінімізувати високі фінансові ризики та матеріальні стимули для основних об'єктів інноваційного процесу (вчених, винахідників, інвесторів).

З метою розвитку інноваційного процесу пропонуємо державі внести зміни податкової системи, а саме: встановити податкові пільги, податкові знижки від загальної суми інвестицій в активну частину основного капіталу; скоротити оподатковуваний дохід розробників науково-технічної продукції; ввести податкове стимулювання підприємств, які надають обладнання та фінансові кошти суб'єктам малого науко-технічного підприємництва, венчурним організаціям. Зазначені зміни податкової системи слугуватимуть інструментами стимулювання інноваційної діяльності національних підприємств.

Підсумовуючи, слід зазначити, що державне регулювання інноваційного розвитку економіки України в перехідний період повинно орієнтуватися на досягнення таких цілей:

- забезпечення умов для соціальної безпеки і належного рівня життя населення країни. В середньостроковому рівні – підвищення рівня життя населення до докризового періоду. В довгостроковій перспективі, по закінченню перехідного періоду, рівень життя населення повинен наближатися до стандартів постіндустріального суспільства;

- побудова власного варіанту постіндустріальної держави на основі формування нового технологічного способу виробництва та багатуокладної економіки;

- проведення цілеспрямованої структурної, інвестиційної, інноваційної політики, стимулювання ділової активності реального сектору економіки;

- забезпечення економічної безпеки країни.

**Висновок.** Перспективним шляхом розвитку України є перехід на інноваційну модель розвитку. Запропонована концепція інноваційного розвитку України базується на формуванні та узгодженні взаємовигідних зв'язків між підприємствами, інноваційним сектором, переході на модель «відкритих інновацій», модель потрійної спіралі управління інноваційним циклом. Це дозволить активізувати структурну перебудову економіки та удосконалити її матеріально-технічну базу з метою досягнення її сприйнятливості до науково-технічних новацій; більш досконало і глибоко обґрунтувати соціально-економічну доцільність, можливості впровадження науково-технічних розробок на стадії їх планування з урахуванням рівня пріоритетності і престижності на ринках; підвищити рівень фінансування НДДКР з урахуванням цього аспекту законодавчою базою, а також розширити масштаби залучення позабюджетних коштів, особливо для інноваційної діяльності. Однак цього не можливо буде досягти, якщо не подолати корупцію.

Для організації ефективного управління інноваційним розвитком необхідне постійне обстеження і прогнозування впливу змін на функціонування та розвиток структури економіки країни. Доцільно створити систему моніторингу, яка сприятиме підвищенню ефективності управління процесом реалізації програм, направлених на інноваційний розвиток України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Геец В.М. Преодоление квазырыночности- путь к инвестиционно ориентированной модели экономического роста // Экономика Украины.- 2015. - №6. – С.4-18
2. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівельного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи / В.В. Дикань. – Харків: УкрДАЗТ. – 2013. – 390с.
3. Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. - №49.- С.11-18
4. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - №42.- С.144-149
5. Егоров И.Ю. Инновационная Украина -2020: основные положения национального доклада / И.Ю. Егоров // Экономика Украины. – 2015. №9. – С. 4-18
6. Згуровський М.З. Університетська модель інноваційного розвитку України [Електронний ресурс]/ М.З. Згуровський. - Режим доступу: <http://kpi.ua/>– Назва з екрана.
7. Мосов С. Инновационный путь развития экономики Украины: барьеры и инструменты [Электронный ресурс]/ С.Мосов – Режим доступу: [http://ru.golos.ua/ekonomika/innovatsionnyiy\\_put\\_razvitiya\\_ekonomiki\\_ukrainyi\\_bareryi\\_i\\_instrumentyi\\_1521](http://ru.golos.ua/ekonomika/innovatsionnyiy_put_razvitiya_ekonomiki_ukrainyi_bareryi_i_instrumentyi_1521)
8. Онищенко В.Ф. Реалии и возможности экономической стабилизации и развития Украины // Экономика Украины.- 2015- №7. – С.4-18
9. Смирнов В.В. Парадигма и концепция инновационного развития национальной экономики [Электронный ресурс]/ В.В. Смирнов. – Режим доступа: [http://www.auditfin.com/fin/2012/1/2012\\_I\\_10\\_16.pdf](http://www.auditfin.com/fin/2012/1/2012_I_10_16.pdf)
10. Толстова А.В. Кластерная экономика - современная парадигма экономического развития Украины / А.В. Толстова // The dominant of the humanism principle in modern social concepts and the civilized practice of public relations. – London.: Published by IASHE. – 2015. – p.27-30
11. Шкарлет С.Н. Роль информационной компоненты в формировании национальной стратегии развития Украины // Экономика Украины.- 2015- №5. – С.17-29
12. Юрченко А.Ю. Инновационный путь развития АПК Украины в условиях глобализации: современное состояние, проблемы и перспективы [Электронный ресурс]/ А.Ю. Юрченко, Т.В. Устик – Режим доступа: <http://www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/nppdaa/4.3/272.pdf>
13. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК 338.246.025

**ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСФОРМАЦИИ  
ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ ОСНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО  
РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

*Буровцев В.В., к.э.н., доцент (СГУПС)*

*Представленная статья посвящена актуальным вопросам государственного регулирования железнодорожного транспорта. Автором обосновываются теоретико-методологические подходы к экономической оценке эффективности изменений в отраслевой системе государственного*

регулювання, обусловленных проводимыми административными преобразованиями. Представленные выводы о возможностях экономической оценки трансформации институциональных основ государственного регулирования основываются на анализе современных зарубежных подходов и результатах собственных научных исследований автора.

**Ключевые слова:** государственное регулирование, железнодорожный транспорт, трансформация, институциональные основы.

## ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ІНСТИТУЦІЙНИХ ЗАСАД ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Буровцев В.В., к.е.н., доцент (СДУШС)*

*Представлена стаття присвячена актуальним питанням державного регулювання залізничного транспорту. Автором обґрунтовуються теоретико-методологічні підходи до економічної оцінки ефективності змін у галузевій системі державного регулювання, обумовлених проведеними адміністративними перетвореннями. Представлені висновки про можливості економічної оцінки трансформації інституційних засад державного регулювання ґрунтуються на аналізі сучасного зарубіжного досвіду і результати власних наукових досліджень автора.*

**Ключові слова:** державне регулювання, залізничний транспорт, трансформація, інституційні основи.

## EVALUATION OF TRANSFORMATION EFFICIENCY THE INSTITUTIONAL FRAMEWORK OF THE STATE REGULATION OF RAILWAY TRANSPORT

*Buravtsev V.V., Ph. D., assistant Professor (STU)*

*The presented article is devoted to topical issues of state regulation of railway transport. The author substantiates theoretical and methodological approaches to the economic evaluation of the effectiveness of changes in the sectoral system of state regulation, due to ongoing administrative reforms. Presents conclusions about the possibilities of the economic evaluation of the transformation of the institutional framework of state regulation are based on the analysis of modern foreign experience and results of own research of the author. Scientific understanding of the terms "public administration", "public service", which is, including the establishment of a tariff usually associated with the development of "service" to the concept of the state, which received wide popularity from the 80's - 90-ies of the 20th century. In the Russian practice the theoretical concept of the "servicing state" has been developing in the course of administrative reform. Modern institutional organizational and administrative structure, including an independent public sector services fully is the result of the development of structural and administrative transformations of modern history the domestic economy. Each public service based on the goals of its delivery, has a certain roleplaying attitude to the conditions of entrepreneurial activity. It is advisable to consider the transactional aspect of the relationship between the state and business. Mandatory technical requirements and conditions, regulated by the procedures of rendering state services, causing significant costs on users due to the need to fulfill these requirements. The symbiosis of theoretical and methodological approaches that arise at the intersection of institutional theory as an illustration of the changing conditions of the business environment and transaction costs theory describing the mechanism of formation of costs of the user of public services, in this case objectively complements the characteristics of the economic phenomena.*

**Keywords:** state regulation, rail transport, transformation, institutional framework.

**Постановка проблеми.** Новейшая история развития системы государственного регулирования железнодорожного транспорта России характеризуется значительными трансформациями институциональных основ в этой сфере. В частности, Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2015 года №373 «О некоторых вопросах государственного управления и контроля в сфере антимонопольного и тарифного регулирования» упразднена Федеральная служба по тарифам. Указанный федеральный орган исполнительной власти являлся одним из «столпов» современной системы государственного регулирования железнодорожного транспорта России. Однозначная оценка экономических последствий таких административных трансформаций, в том числе акцентов меняющихся регулирующих воздействий вряд ли возможна на современном этапе. Вместе с тем, проблема экономической оценки эффективности и целесообразности трансформации вертикали отраслевых органов государственной власти имеет существенное значение для целей развития регулируемых отраслей. Действительно, как отмечает ряд участников рынка транспортных и отраслевых экспертов, такие оценки необходимо проводить с учетом баланса интересов не только доминирующих участников рынка транспортных услуг [1], но и на основании концептуального понимания роли государственных институтов в развитии отрасли.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Научное понимание терминов «публичное управление», «государственная услуга», коей является, в том числе и установление тарифа, как правило, связывается с развитием «сервисной» концепции государства, получившей широкую популярность с 80-х - 90-х годов 20-го века. Потребность общества в упорядочивании отдельных видов предпринимательской деятельности, определении уровня экономической привлекательности, ограничении тарифной нагрузки, гарантиях безопасности товаров и услуг, также является обстоятельством, обуславливающим глубокие исторические и философские причинно-следственные связи взаимодействия государства и предпринимательской среды. В

современной зарубежной научной литературе, комплексные исследования проблем взаимодействия рыночных государственных регуляторов, обусловленные процессом потребления государственных услуг встречаются довольно редко. Концепция «неоклассического синтеза» П.Э. Самуэльсона органически соединяет механизмы государственного и рыночного регулирования. Из общего круга проблем, связанных с особенностями формирования и развития государственного сектора сферы услуг, достаточно подробно освещены особенности менеджмента и маркетинга общественного сектора сферы услуг (Г. Армстронг, Ф. Котлер, Д. Коттс, А. Томпсон), услуг по лицензированию (Э. Гехорн, А. Гофман, А. Кан), оценка регулирующего воздействия и возникающие ограничения конкуренции, квотирование (Р. Коуз, Л. Мизес), институциональный анализ экономической природы административных барьеров (Е. Бэнфилд, Д. Беккер, М. Фридман, Ш. Лилэнд, А. Шлейфер) [2, 3, 4]. Иные аспекты рассматриваемой сферы деятельности привлекают меньшее внимание научных исследователей.

**Выделение нерешенных частей проблемы.** Наименее изученной областью рассматриваемой проблемы является объективная оценка регулирующего воздействия, оказываемого регуляторами государственного сектора сферы услуг на ключевые параметры функционирования рыночной среды в процессе институциональной трансформации. Немногочисленные исследования в этом направлении, затрагивающие только отдельные вопросы рассматриваемой проблемы появились относительно недавно (Бесчастновой Л.В., Шестакова В.А., Сосунова С.В., Тупиха Н.А.). Практически неизученными остаются вопросы управления процессами трансформации свойств административных барьеров в указанной сфере, целенаправленной коррекции возникающих экономических эффектов, их соответствия конкретным задачам в развитии государственного сектора сферы услуг. Изучение этих вопросов в настоящее время представляет особый научный интерес в связи с активно реализуемыми процессами административного и структурного

реформирования отдельных отраслей, а также общей трансформацией экономической системы.

**Целью статьи** является развитие научных представлений о возможностях повышения эффективности функционирования системы государственного регулирования рыночной экономики, а также разработка концептуальных положений управления процессом трансформации институциональных основ в указанной сфере, позволяющих снизить административные барьеры и повысить доступность соответствующих услуг.

**Основной материал исследования.** В российской практике теоретическая концепция «сервисного государства» получила достаточное развитие в ходе проведения административной реформы. Основным результатом первого этапа проведения административной реформы явилось разделение функций государственного управления между различными типами федеральных органов исполнительной власти по схеме «министерство – служба – агентство». Возникновение самостоятельного понятия «участник рынка транспортных услуг», а также обособление государственных функций и бизнес-процессов – обусловили необходимость формирования самостоятельных государственных институтов. Необходимо подчеркнуть, что на современном этапе развития отечественная экономическая система впервые наделена специализированными, выделенными и относительно самостоятельными функциональными подразделениями – федеральными агентствами, призванными оказывать государственные услуги и взаимодействовать с представителями предпринимательской среды. Результатом второго этапа административной реформы можно считать относительную готовность нормативной и методической базы, обеспечивающей возможность повышения качества предоставления (исполнения) государственных услуг (функций), создание механизмов управления и стимулирования реализации административной реформы, а также функционирование портала государственных услуг Российской Федерации. Логическим продолжением административной реформы явилась «Концепция снижения административных барьеров и повышения доступности государственных услуг на 2011-

2013 годы», реализация мероприятий которой фактически продолжается.

Основной предпосылкой к реформированию административной вертикали федерального железнодорожного транспорта в 2004 году стала противоречивость (по оценкам экспертов) сочетаемых МПС России роли органа государственной власти и хозяйствующего субъекта. МПС России самостоятельно устанавливало «правила игры», контролировало их соблюдение и являлось монопольным субъектом рынка. Деятельность такой системы была признана неэффективной. Суть организационного аспекта реформы состоял в выделении из структуры органов государственной власти функций хозяйственного управления и передачи их хозяйствующему субъекту со статусом юридического лица.

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте заложила экономические предпосылки не только трансформации структуры отрасли, но и формирования самостоятельного института государственных услуг в указанной отрасли. Возникновение самостоятельного понятия «участник рынка транспортных услуг», а также обособление государственных функций и бизнес-процессов – обусловили необходимость формирования самостоятельных институтов по оказанию государственных услуг и исполнению надзорных функций. Указанные организации являются составными элементами государственной системы, призванной обеспечить реализацию функций государственного регулирования и контроля в рассматриваемой сфере деятельности. Принципы трансформации отраслевой экономической системы обуславливают дальнейшую роль государственных институтов в реализации комплекса общественно-значимых функций, а также определяют цели организации государственного сектора сферы услуг.

Для достижения поставленных целей и задач, принимая во внимание социально-экономическое состояние отрасли железнодорожного транспорта, в сфере государственного управления транспортным комплексом России в 2004 году произошли коренные изменения, продолжившиеся в 2015 году (рис. 1).



Рис. 1. Система государственного регулирования на железнодорожном транспорте в период 2004-15 гг.

Для объективной оценки эффективности трансформации институциональных основ государственного регулирования железнодорожного транспорта стоит обратиться к новейшей истории таких преобразований. Так, необходимо отметить, что в ходе изменения институциональных основ деятельности отрасли, в частности реорганизации МПС России, не все реализуемые им «де-юре» на тот момент государственные услуги продолжали исполняться вновь созданными структурами «де-факто». Например, осуществление такой

услуги как лицензирование перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте в ходе реорганизации МПС России было прервано на несколько месяцев ввиду фактической неготовности вновь созданных структур органов государственной власти в сфере железнодорожного транспорта осуществить эту функцию на местах [5]. Сбои в процедуре оказания государственных услуг в период административного реформирования представлены на соответствующем графике (Рисунок 2).

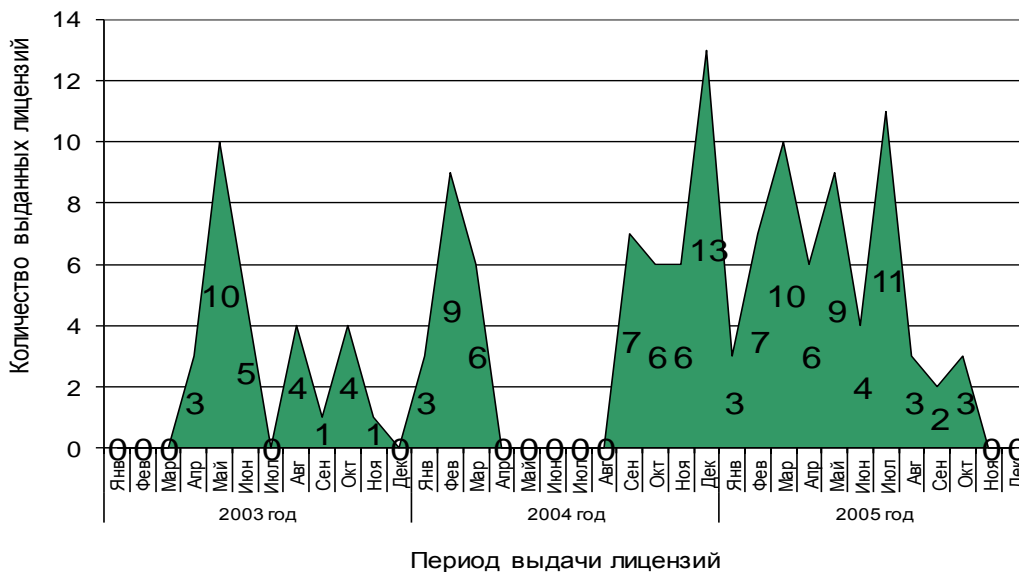


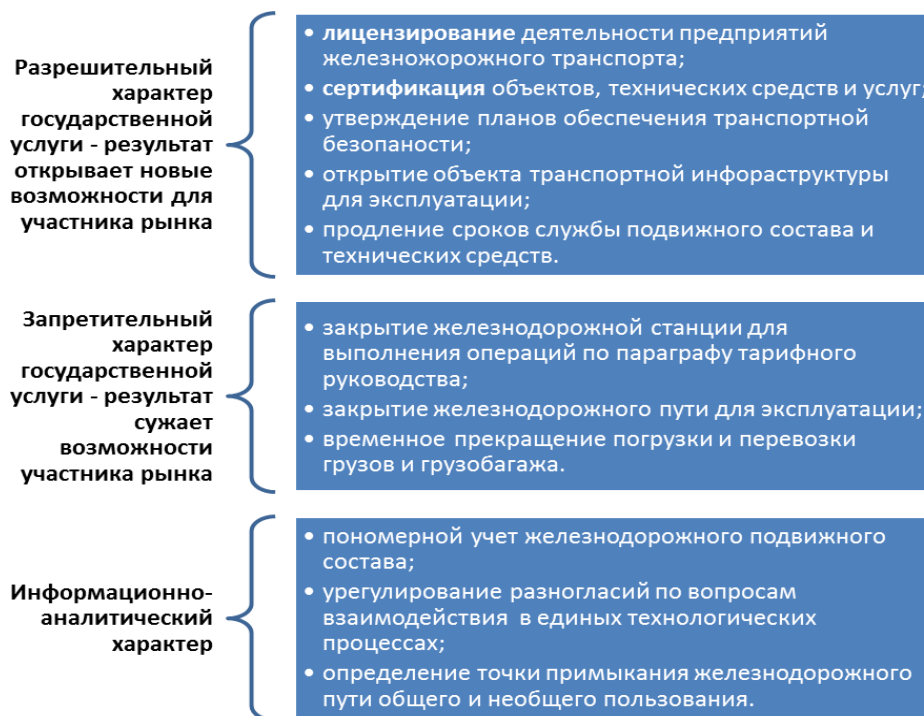
Рис. 2. Сбои в процедурах оказания государственных услуг в период административных трансформаций 2004 года



В этом случае, справедливым представляется говорить не о последствиях принятия самого решения о трансформации системы государственного регулирования, а прежде всего о качественном обеспечении его непосредственного исполнения. О плачевных последствиях возникновения таких сбоев в функционировании системы государственного регулирования для пользователей государственных услуг лишний раз говорить не приходится. Фактически, указанные сбои в период административных трансформаций становятся непреодолимым административным барьером на пути осуществления предпринимательской деятельности.

Таким образом, современная институциональная организационно-управленческая структура, включающая в

себя самостоятельный государственный сектор сферы услуг, в полной мере является результатом развития структурных и административных трансформаций периода новейшей истории отечественной экономики. Каждая государственная услуга, исходя из целей ее оказания, имеет определенную ролевую установку по отношению к условиям осуществления предпринимательской деятельности. Исходя из этих установок, указанные государственные услуги обладают свойством ограничивать или запрещать возникновение отдельных аспектов в деятельности хозяйствующих субъектов, или напротив допускать или разрешать их возникновение, либо вовсе иметь исключительно информационный характер (рисунок 3).



*Рис. 3. Категорирование государственных услуг на железнодорожном транспорте по характеру ролевых установок*

Вместе с тем, определение тарифной и антимонопольной политики государственными институтами лежит в иной плоскости, оно является важнейшим фактором регулирующего воздействия, по сути определяющего такие важнейшие аспекты предпринимательской деятельности как уровень экономической привлекательности и возможности функционирования механизмов

рыночной саморегуляции. Осуществление предпринимательской деятельности предполагает наличие определенных институциональных условий для ее осуществления. Вместе с тем, анализируя перечень государственных услуг, а также факторы, обуславливающие возникновение соответствующих издержек пользователей государственных услуг, возможно, прийти к

выводу, что сами административные отношения и их экономическое содержание predeterminedены потребностью общества в удовлетворении обязательных требований, предъявляемых в отношении деятельности хозяйствующих субъектов. К таким аспектам целесообразно отнести:

- потребность в информации;
- потребность в оценке экономических параметров;
- потребность в идентификации объектов;
- потребность в обеспечении безопасности;
- потребность в координации взаимодействия.

Таким образом, каждому аспекту запроса общества соответствует, оказываемая государственными институтами, государственная услуга или их комплекс.

Целесообразно рассматривать транзакционный аспект взаимоотношений государства и бизнеса. В соответствии с результатами анализа ряда научных источников [6, 7, 8], общепринятое экономическое понятие транзакции (или транзакции, от англ. transaction, от лат. transactio — совершение, договор) трактуется современными исследователями в общем смысле как целостная, логически осмысленная операция, имеющая смысл и возможность осуществления только полностью. Следуя изложенным теоретическим воззрениям, в данном случае уместным представляется провести аналогию между предпринимательской деятельностью индивидуума, уровнем его издержек и деятельностью общественного института, обеспечивающим «доставление» необходимых и ценных для индивидуума ресурсов. Обязательные технические требования и условия, регламентированные процедурами оказания государственных услуг, вызывают значительные издержки пользователей, обусловленные необходимостью выполнения этих требований.

**Вывод.** Принимая во внимание выше представленные результаты исследования, необходимо сделать вывод о том, что издержки пользователей государственных услуг не ограничиваются прямыми затратами на получение государственной услуги, стоимость которой определена

соответствующим нормативно-правовым актом. На первоначальном этапе административных трансформаций пользователи государственных услуг несут дополнительные транзакционные издержки связанные с изменением условий регулирования их деятельности. Поэтому обеспечение объективности и прозрачности экономической оценки эффективности процесса оказания (потребления) государственных услуг, возможно только с учетом всей совокупности возникающих издержек пользователей государственных услуг.

Симбиоз теоретико-методологических подходов, возникающий на стыке институциональной теории как иллюстрации изменений условий осуществления предпринимательской среды и теории транзакционных издержек, описывающей механизм формирования издержек пользователя государственной услуги, в данном случае объективно дополняет характеристику имеющих место экономических явлений. Так, неинституциональные подходы способны объяснить экономические явления и процессы, характеризующие общее институциональное русло, институциональное поле для осуществления предпринимательской деятельности. В таком случае транзакционные подходы способны охарактеризовать ключевые характеристики элементов этой институциональной среды - например, уровень привлекательности рынка, определяемый, в том числе средним уровнем доходности предпринимательской деятельности, которая в свою очередь обусловлена уровнем издержек. Указанные подходы целесообразно выразить в виде аналогичных и более наглядных физических процессов. Так, институциональная среда может быть представлена, например, в виде гидродинамического объекта – водной среды, ее состояние может характеризоваться спокойствием (экономическим равновесием), либо волнением (нарушением экономического равновесия). Она может быть подвержена волнению ввиду возникновения дисбаланса ключевых факторов, например между ценой, на товар или услугу и внезапно возросшей себестоимостью, обусловленной ростом транзакционных издержек, на короткий период времени, превысившей потенциал

платежеспособного спроса. В таком случае, развивая аналогию с гидродинамическими процессами, «водная гладь» будет нарушена кругообразными затухающими волновыми

колебаниями, эпицентром которых станет дисбаланс, вызванный изменением транзакционных издержек (рисунок 4).

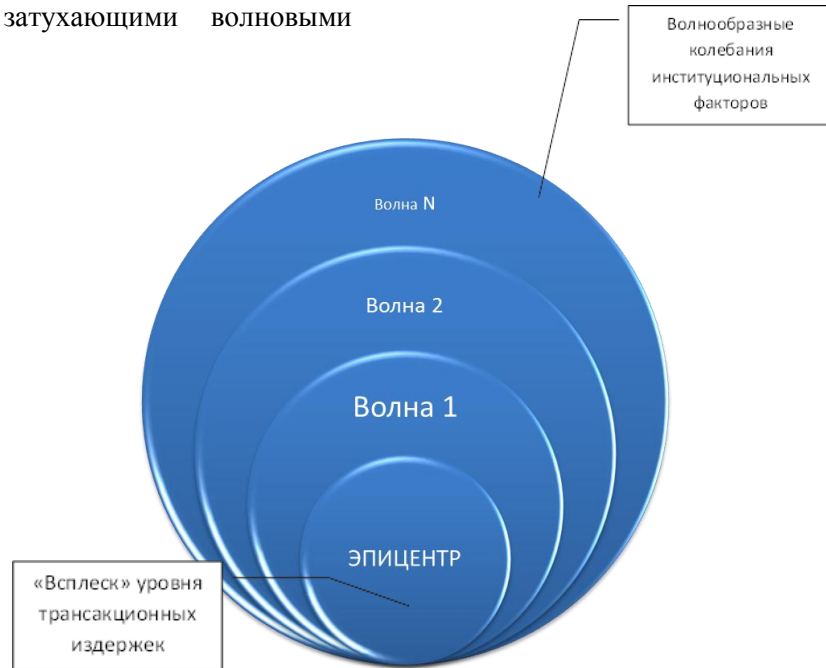


Рис. 4. Последствия изменения институциональных основ государственного регулирования

В указанном теоретическом примере сочетание теоретико-методологических подходов теории транзакционных издержек и институциональных подходов способствует повышению объективности характеристик происходящих экономических процессов. Существует взаимная зависимость показателей, используемых неоклассической и институциональной теориями. Она заключается в том, что институциональные трансформации обуславливают изменение экономических показателей предпринимательской деятельности. И наоборот, изменение транзакционных издержек, как показателя транзакционной теории, отражается на состоянии институциональной среды. Представленная исследовательская база позволяет использовать значительно более широкий инструментарий, формулировать новые теоретико-методологические принципы и подходы к повышению эффективности регулирования государственного сектора сферы услуг с учетом оценок последствий структурных трансформаций экономики [9].

Таким образом, указанные теоретико-методологические принципы позволяют

рассматривать процесс трансформации институциональной основы государственного регулирования как неотъемлемую часть совокупности факторов институциональной среды. Институциональная среда, в таком случае, выступает в качестве объекта управления, осуществляемого посредством процесса взаимодействия регуляторов государственного сектора сферы услуг – субъекта указанного процесса. Указанный постулат предопределяет значение трансформации институциональных основ государственного регулирования железнодорожного транспорта как инструмента управления эффективностью развития отечественного железнодорожного комплекса.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Лебедев А.. ОЖДПС: Единый регулятор должен усилить позиции Правительства РФ // Информационное агентство «РЖД-Партнер» 24.07.2015/
2. Блауг М. Эрроу, Кеннет Дж. // 100 великих экономистов после Кейнса. — СПб.: Экономикс, 2009. — 384 с.

3. Бьюкенен Дж. М. Границы свободы между анархией и Левиафаном // Сочинения. Пер. с англ. Серия «Нобелевские лауреаты по экономике». Т.1 / Фонд экономической инициативы; Гл. ред. кол.: Нуреев Р.М. и др./ М.: «Таурис Альфа», 1997.
4. Бьюкенен Дж.М. Минимальная политика рыночной системы. // Вопросы экономики.- 1990.- №12.- С.10
5. Буровцев В.В. Управление административным барьером в условиях трансформации экономической системы: монография [Текст] / В.В. Буровцев // Изд-во Сибирского государственного университета путей сообщения, г. Новосибирск. - 2011. - 159 с.
6. Косенков Д.И. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук «Формирование механизма снижения транзакционных издержек в условиях трансформации национальной экономики», Государственный университет управления, 2003
7. Шаститко А.Е. Внешние эффекты и транзакционные издержки. М.: Экономический факультет МГУ – ТЕИС. - 1997. - С.213.
8. Тупиха Н.А. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук «Бюрократические транзакционные издержки как фактор торможения экономики России», ГОУ ВПО «Кубанский государственный технологический университет», 2008.
9. Сольская И.Ю., Тарасова В.В. Методика оценки последствий структурного реформирования на второй стадии реализации реформы с учетом внешних и внутренних факторов // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. - 2014. - № 1 (41). - С. 192-196.

*Рецензент д.э.н., профессор СГУПС Тюнюкова Е.В.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Елагин Ю.В.*

УДК 65.011:005.93

## РАЗРАБОТКА СХЕМЫ ПРОЦЕССА ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ НА ПРЕДПРИЯТИИ В УСЛОВИЯХ РИСКА И НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

*Воловельская И.В., к.э.н., доцент,  
Караченцев Р.М., магистр (УкрГУЖТ)*

*В статье обоснована необходимость разработки схемы процесса принятия решений, как основного инструмента управления предприятием для обеспечения его эффективной работы.*

*Использование определенного механизма процесса принятия решения на основе его схемы позволит существенно сократить не только временные и материальные затраты предприятия, но и достаточно эффективно защититься от различных негативных влияний как внешней, так и внутренней среды предприятия.*

**Ключевые слова:** *риск, неопределенность, процесс принятия решения.*

## РОЗРОБКА СХЕМИ ПРОЦЕСУ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ НА ПІДПРИЄМСТВІ В УМОВАХ РИЗИКУ І НЕВИЗНАЧЕНОСТІ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,  
Караченцев Р.М., магістр (УкрДУЗТ)*

*У статті обґрунтовано необхідність розробки схеми процесу прийняття рішень, як основного інструменту управління підприємством для забезпечення його ефективної роботи.*

*Використання певного механізму процесу прийняття рішення на основі його схеми дозволить істотно скоротити не тільки тимчасові і матеріальні витрати підприємства, а й досить ефективно захиститися від різних негативних впливів як зовнішньої, так і внутрішньої середовища підприємства.*

**Ключові слова:** *ризик, невизначеність, процес прийняття рішення.*

## DEVELOPMENT OF THE SCHEME OF DECISION-MAKING AT THE ENTERPRISE IN THE CONDITIONS OF RISK AND UNCERTAINTY

*Volovelskaya I.V., candidate of economic sciences, associate professor,  
Karatchenzev R.M., magistr (USURT)*

*The article substantiates the need for a scheme of decision-making as a key management tool now to ensure its effective operation.*

*The main problem that arises in the process of decision-making is that there are necessarily random processes arising from the influence of various factors internal and external environment.*

*A feature of every situation, decision-making is a huge number of alternative courses of action. Working through each of them takes a lot of mental, material and time costs.*

*Thus, there is a need to create a template which would be taken into account as much as possible all the features of the decision making process.*

*The use of a mechanism of decision-making on the basis of its scheme will significantly reduce not only the time and costs of the enterprise, but also effectively protect against various negative influences of both external and internal environment*

**Keywords: risk, uncertainty, decision-making process.**

**Постановка проблемы.** Основная проблема, возникающая в процессе принятия решения, состоит в том, что обязательно имеются случайные процессы, возникающие из-за влияния различных факторов внешней и внутренней среды.

Любой вид деятельности, особенно в сфере экономики и предпринимательства, связан с выбором и принятием решений относительно дальнейшего поведения в условиях неопределенности. Причем источники неопределенности могут быть различны.

Также необходимо отметить, что характерной чертой любой ситуации, связанной с принятием решения, является огромное количество альтернативных вариантов действий. Проработка каждого из них требует значительных умственных, материальных и временных затрат.

Таким образом, возникает потребность в создании типовой схемы, в которой были бы максимально учтены все особенности процесса принятия решения.

**Анализ последних исследований и публикаций и выделение нерешенных составляющих общей проблемы.** Вопросы, посвященные процессам принятия управленческих решений, представлены в работах таких ученых, как: А.И.Афоничкин; Д.Г.Михаленко; ТрифоновЮ.В., Плеханова А.Ф., Юрлова Ф.Ф.; Литвак Б.Г. и др. [1,2,5]. В них раскрыты проблемы принятия решений при различной степени описания проблемных ситуаций, возникающих в экономических системах, а также психология принятия решений в условиях неопределенности.

В работах таких ученых, как В.В. Лукьянова; Т.В.Головач; Шапкин А.С., Шапкин В.А. и др. [3, 4, 6, 7]. системно

рассматриваются особенности и виды экономических рисков, их влияния на прохождение экономических процессов при принятии управленческих решений.

Однако, не смотря на имеющееся научные работы по данному вопросу, недостаточное внимание уделено проблеме комплексного обеспечения процесса принятия решений инструментами решения проблем, появляющихся в связи с неопределенностью внешней среды и внутреннего состояния объекта.

**Целью статьи** является разработка схемы процесса принятия управленческого решения в ситуации неопределенности.

**Изложение основного материала исследования.**

Управленческое решение представляет собой совокупность действий лица или лиц, принимающих решение, определяющего программу разрешения проблемной ситуации на основе знания объективных законов функционирования экономической системы, анализа информации о ее состоянии и собственных знаний [1].

Процесс принятия решений начинается с постановки задачи по исполнению определенной цели и заканчивается ее оптимальным решением. К оптимальным решениям следует относить такие, которые связаны с проведением эффективных изменений на предприятии [5].

Проблема принятия оптимального решения в настоящих условиях становится еще более сложными. Это связано со следующими причинами [6,7]:

- ускоряется динамика экономических отношений;
- уменьшается жизненный цикл принятого решения;

- ускорение научно-технического прогресса способствует появлению большего количества альтернативных вариантов, что усложняет их генерацию и выбор;

- возрастает сложность каждого варианта принимаемого решения и др.

Выбор оптимального решения, таким образом, должен осуществляться по определенной схеме, которая включала бы в себя определенный набор критериев, таких как : время, финансовые и интеллектуальные ресурсы и др.

В общем случае в процессе принятия решения обязательно должен включать в себя следующие этапы [1, 2, 5]:

- постановка задачи принятия решения;

- формирование альтернативных вариантов на основе экономической диагностики предприятия и имеющейся информации с использованием определенных критериев;

- выбор оптимального решения и его оценка;

- при необходимости введение антикризисных мероприятий.

На этапе постановка задачи определяются основные параметры проблемной ситуации, а так же параметры, требуемые для ее разрешения [1, 4, 5]:

- содержание проблемной ситуации;
- время, необходимое для ее разрешения;

- круг лиц принимающих решение;
- ресурсы, необходимые для ее разрешения.

На втором этапе определяются множество альтернативных вариантов исходя из поставленных критериев и анализа внешней и внутренней среды.

Далее проводится оценка и ранжирование альтернативных вариантов на основе системы предпочтений, которая помогает провести процесс выбора альтернатив.

Если критериев несколько, то процедура повторяется по каждому критерию из множества. Причем предпочтения, сформулированные по выделенным критериям позволяют упорядочить альтернативные варианты с точки зрения оптимальности достижения поставленных целей.

Далее необходимо определить интегральный критерий, на основании которого ранжируются предпочтения с учетом всех рассматриваемых вариантов решения проблемной ситуации, на основании чего можно выбрать предпочтительное решение [3,5].

Схема процесса принятия решения представлена на рис.1.

Следует отметить, что схема состоит из трех взаимосвязанных блоков: информационный, блок диагностики; блок постановки и решения задач. Все блоки взаимосвязаны между собой, а также с лицом (лицами), принимающим решения, что дает возможность наиболее эффективно использовать имеющиеся ресурсы и принять оптимальное решение.

**Выводы.** Конкурентоспособное управление предприятием нуждается в принятии своевременных и эффективных решений, которые в свою очередь базируются на проведении огромного количества исследований, сборе и анализе данных. Только это позволит осуществить постоянный контроль изменяющихся условий рынка.

Использование предложенной схемы позволит не только выполнить поставленные задачи в кратчайшие сроки и с минимальными затратами, использовать накопленный опыт решения проблемных ситуаций, но и постоянно следить за меняющейся ситуацией на рынке, что является одной из первоочередных задач в ситуации неопределенности внешней среды.

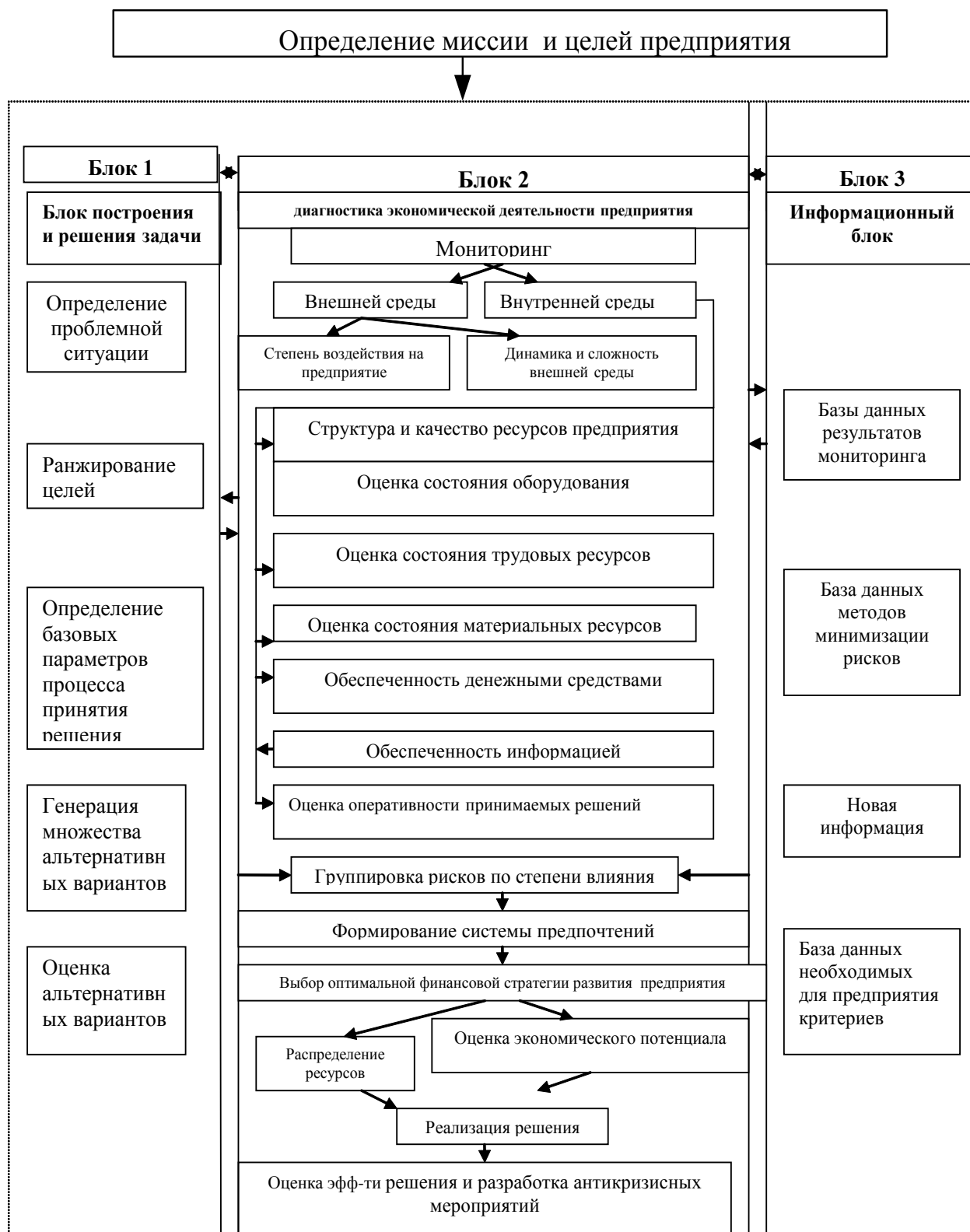


Рис. 1. Схема процесса принятия управленческого решения на предприятии



**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Афоничкин А.И. Управленческие решения в экономических системах [Текст]: учебник для вузов / А.И. Афоничкин, Д.Г. Михаленко. - СПб.: Питер, 2009. – 480 с.
2. Литвак Б.Г. Управленческие решения [Текст]: учебник / Б.Г. Литвак. - М.: ТАНДЕМ, 2008. – 248 с.
3. Корнилова Т.В. Психология риска и принятия решений [Текст]: учеб. пособ. для ВУЗов / Т.В. Корнилова. - М.: Аспект Пресс, 2008. - 285 с.
4. Лукьянова В.В. Економічний ризик [Текст]: навч. посіб. / В.В. Лукьянова, Т.В. Головач. – К.: Академ-видав., 2007. – 464 с.
5. Трифонов Ю.В. Выбор эффективных решений в экономике в условиях неопределенности [Текст]: учеб. пособие / Ю.В. Трифонов, А.Ф. Плеханова, Ф.Ф. Юрлова. - Новгород: ННГУ, 2008. – 461 с.
6. Шапкин А.С. Теория риска и моделирование рискованных ситуаций [Текст]: учебник / А.С. Шапкин, В.А. Шапкин. - М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2005. – 880 с.
7. Barone-Adesy G.; Giannopoulos K.; Vosper I. Backtesting Derivative Portfolios With FHS // Моделирование и анализ безопасности, риска и качества в сложных системах: Труды Международной научной школы МА БРК - 2001. - СПб: НПО “Омега”, 2001.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГУЖТ Компаниец В.В.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Сухорукова Т.Г.*

УДК 658.014.1

**ПОСТРОЕНИЕ МНОГОФАКТОРНОЙ МОДЕЛИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ ПРОИЗВОДСТВА ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ ДИСКРЕТНО-НЕСТАБИЛЬНЫХ ПРОГРАММ ВЫПУСКА**

*Гордеев А.С., д.т.н., профессор, (УИПА)*

*В статье рассматриваются методические принципы определения технологической подготовки производства промышленных предприятий в условиях мелкосерийного нестабильного производства. Предложена многофакторная модель оценки эффективности производства в условиях дискретно-нестабильных программ выпуска, разработаны для нее критерии, позволяющие прогнозировать производительность и себестоимость выпускаемой продукции на стадии технологической подготовки производства.*

*Ключевые слова: технологическая подготовка производства, мелкосерийное производство, производительность, себестоимость, эффективность производства.*

**ПОБУДОВА БАГАТОФАКТОРНОЇ МОДЕЛІ ТЕХНОЛОГІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ВИРОБНИЦТВА ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ДИСКРЕТНО-НЕСТАБІЛЬНІСТЬ ПРОГРАМ ВИПУСКУ**

*Гордєєв А.С., д.т.н., професор (УІПА)*

*У статті розглядаються методичні принципи визначення технологічної підготовки виробництва промислових підприємств умовах дрібносерійного нестабільного виробництва. Запропоновано багатфакторна модель оцінки ефективності виробництва в умовах дискретно-нестабільних програм випуску, розроблені для неї критерії, що дозволяють*

прогнозувати продуктивність і собівартість продукції, що випускається на стадії технологічної підготовки виробництва.

**Ключові слова:** технологічна підготовка виробництва, дрібносерійне виробництво, продуктивність, собівартість, ефективність виробництва.

## BUILDING A MULTIVARIATE MODEL PRODUCTION PLANNING INDUSTRIAL ENTERPRISES UNDER UNSTABLE DISCRETE-RELEASE PROGRAMS

*Gordeev A.S., Doctor of Technical Sciences, Professor  
(Ukrainian Engineering and Pedagogical Academy)*

*The article considers methodological principles of determination of technological preparation of production industrial enterprises in conditions of small-batch production unstable. A multifactorial model of evaluating the effectiveness of production in the conditions of unstable discrete-release programs, designed for her criteria to predict performance and production costs at the stage of technological preparation of production.*

**Keywords:** production planning, small-scale production, productivity, cost, production efficiency.

### **Постановка проблеми и её связи с научными и практическими программами.**

Системы технологической подготовки производства (ТПП) на большинстве промышленных предприятий создавались и приспособлялись к уровню и специфике выпускаемой продукции и в соответствии с поставленными задачами принимали различные формы, удовлетворяющие потребностям данного типа производства. В настоящее время сложилась целая гамма систем ТПП, которую целесообразно упорядочить, классифицировать, хотя в них рассматриваются одни и те же вопросы: технология, оснастка, оборудование.

**Анализ последних достижений и публикаций.** К функциональным исследованиям, которые можно рассматривать в качестве научно-методологической основы для решения проблем подготовки производства промышленных предприятий в современных условиях, относятся: разработка кибернетической теории и теории систем [2, 4], формирование основ автоматизации умственного труда [1], исследования методологических принципов общей динамики систем [3], математические исследования [1, 4] и т.д.

**Формирование целей статьи.** Целью работы является разработка методических принципов определения технологической подготовки производства промышленных

предприятий в условиях мелкосерийного нестабильного производства.

**Изложение основного материала исследований.** Необходимость в этой разработке вызвана тем, что вопросы оценки ТПП такого производства промышленных предприятий совершенно не освещены в литературе, а без этого невозможно составить сколько-нибудь приемлемую методику исчисления показателей готовности производства к выпуску новой продукции, так сегодня необходимую для практических целей. Наличие методики позволит не только количественно оценивать ход и состояние с выполнением работ, но и определить меру освоенности производством нового изделия в зависимости от его подготовленности.

Обобщающими показателями, характеризующими уровень готовности производства промышленных предприятий на этапе освоения нового изделия, могут быть коэффициент освоения плановой производительности труда, коэффициент освоения плановой себестоимости по новому изделию, коэффициент освоения плановой материалоемкости по выпуску изделия и др..

При этом мы исходим из того, что освоение можно считать завершенным, если в соответствии с проведенным комплексом работ достигнуты запланированные технико-экономические показатели производства

промышленного предприятия по выпуску данного изделия.

Коэффициент освоения плановой производительности труда может быть рассчитан как отношение достигнутого значения производительности труда на том или ином отрезке подготовки к плановому значению, намеченному на конец освоения.

Рассмотрим механизм его построения более подробно. Характер изменения производительности труда для разной степени завершенности работ по комплексной подготовке производства может быть представлен в виде кривой, приведенной на рис.1.

Как видно из приведенного графика, каждому этапу завершенности работ по подготовке  $t$  соответствует определенное значение производительности  $\Pi(t)$ , величина которого определяется из функции

$$\Pi = \Pi_0(1 - e^{-\alpha t}). \quad (1)$$

Причем рост производительности труда идет сначала очень быстро в период первичного насыщения производства

оснасткой, оборудованием и т. п., а затем замедляется и асимптотически приближается к некоторому значению  $\Pi_0$ , соответствующему достигнутому научно-техническому и организационному уровню производства в целом. Вертикальная линия, проходящая через точку с координатами  $(\Pi_n; t_n)$ , характеризует границу между освоением и серийным выпуском, т. е. завершение работ по ТПП, а значение  $\Pi_n$  может быть принято за проектную производительность, на основе которой исчисляются различные значения коэффициента освоения.

Величина коэффициента освоения плановой производительности определяется по формуле

$$K_n = \frac{\Pi_{\phi}}{\Pi_n}, \quad (2)$$

где  $\Pi_{\phi}$ ;  $\Pi_n$  – соответственно, фактическое и плановое значение производительности труда на данном этапе завершенности работ по комплексной подготовке производства.

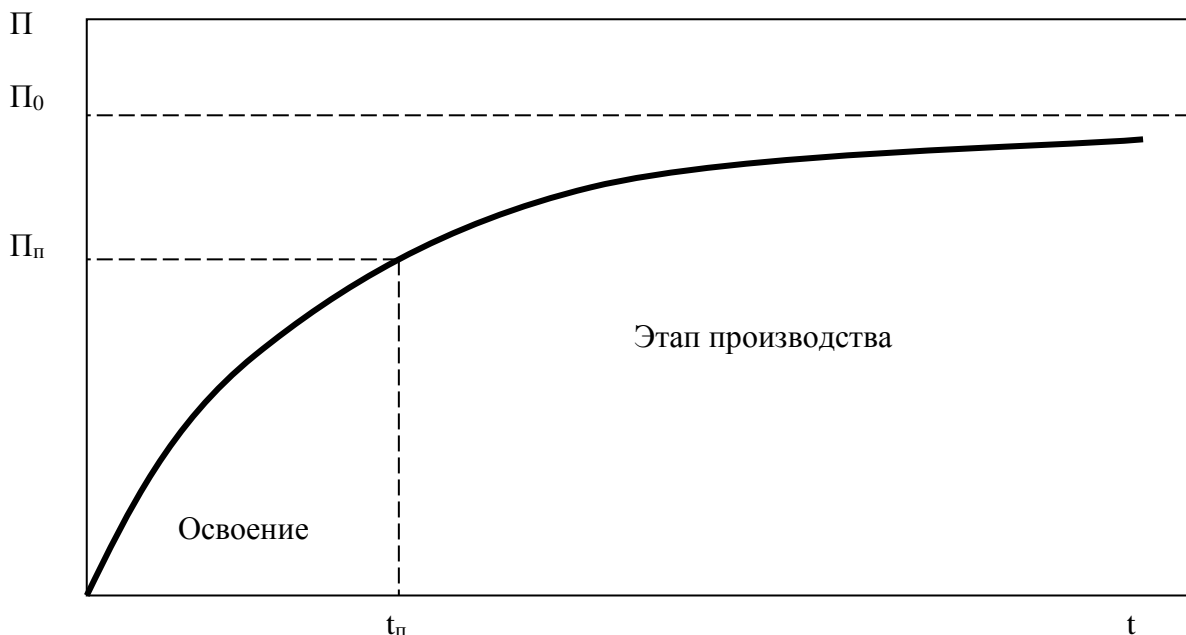


Рис.1. Изменение производительности труда в зависимости от завершенности работ по подготовке производства

Коэффициент освоения плановой себестоимости может быть рассчитан как отношение фактического значения себестоимости на данном этапе завершения подготовки к плановому значению себестоимости, намеченному на конец освоения

$$K_c = \frac{C_\phi}{C_n}, \quad (3)$$

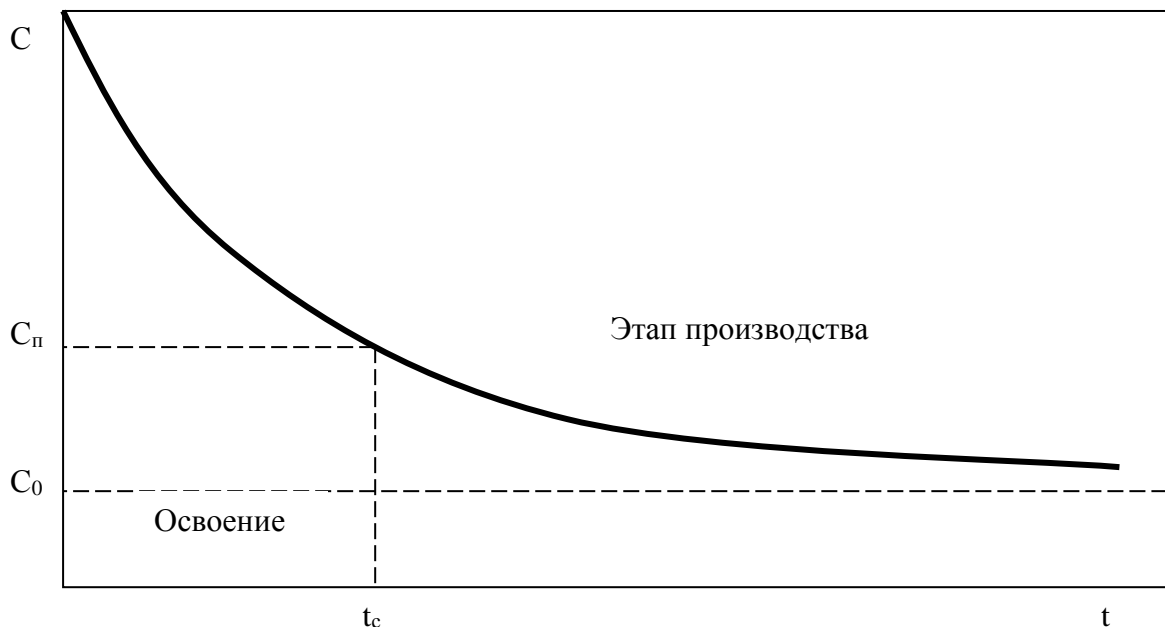
где  $C_\phi$  — фактическая себестоимость нового изделия при фиксированной завершенности КПП в данном периоде;  $C_n$  —

плановое значение себестоимости, намеченное на конец освоения.

Зависимость между снижением себестоимости нового изделия в процессе подготовки и степенью завершенности работ по КПП можно представить в виде функции.

$$C = C_0 + Ke^{-\alpha t}. \quad (4)$$

Как видно из графика (рис.2), по мере завершения работ по ТПП себестоимость снижается быстро до некоторого значения  $C_n$ , а затем темпы ее снижения замедляются, что соответствует наступлению этапа серийного производства.



*Рис.2.. Изменение себестоимости нового изделия в зависимости от завершенности работ по подготовке производства*

Вертикальная линия, проходящая через точку с координатами  $(C_n, t_c)$ , характеризует границу между освоением и серийным выпуском, т. е. завершенность работ по ТПП по критерию достижения проектной себестоимости, а значение  $C_n$  может быть принято за плановое значение себестоимости для расчета  $K_c$ .

Аналогичным образом формируется показатель освоения плановой материалоемкости по выпуску изделия

$$K_m = \frac{M_\phi}{M_n}, \quad (5)$$

где  $M_\phi$  — фактическая материалоемкость изделия, соответствующая данному этапу завершения работ по КПП нового изделия;  $M_n$  — проектная материалоемкость, намеченная на конец освоения изделия.

В общем случае задача вычисления показателей комплексной готовности производства выглядит следующим образом.

$$\begin{bmatrix} K_n \\ K_c \\ K_M \\ 0 \\ \vdots \\ 0 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} 1 & \ddots & & & & & & & \\ a_1 & 1 & \ddots & & & & & & 0 \\ a_2 & a_1 & 1 & \ddots & & & & & \\ a_3 & a_2 & a_1 & 1 & \ddots & & & & \\ \vdots & \vdots & \vdots & \vdots & \vdots & \ddots & & & \\ a_{n-1} & \dots & \dots & \dots & a_1 & 1 & \ddots & & \end{bmatrix} \cdot \begin{bmatrix} K_{TG} \\ K_{ЭГ} \\ K_{OG} \\ 0 \\ \vdots \\ 0 \end{bmatrix} \quad (6)$$

Здесь матрица **A** характеризует особенности конкретного производства. Коэффициенты  $a_i$  находятся методом множественной корреляции и учитывают факторы, влияющие на качество изготовления объемных листовых панелей и эффективность технологической подготовки производства.

Полученные уравнения регрессии служат для прогнозирования результатов экономического и технического освоения нового изделия при различной степени завершенности работ по ТПП.

В результате обработки данных были получены следующие и значения уравнений регрессии

$$K_n = K_{TG}^{-0,167} \cdot K_{ЭГ}^{0,36} \cdot K_{OG}^{0,071}, \quad (7)$$

$$C = 1140 + 767 \cdot e^{-0,311t}, \quad (8)$$

$$K_c = 1,42 \cdot 0,62^{K_{TG}} \cdot 1,01^{K_{ЭГ}} \cdot 0,884^{K_{OG}}. \quad (9)$$

**Выводы:** Предложена многофакторная модель оценки эффективности производства промышленных предприятий в условиях

дискретно-нестабильных программ выпуска, разработаны для нее критерии, позволяющие прогнозировать производительность и себестоимость выпускаемой продукции на стадии технологической подготовки производства.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Амиров Ю. Д. Научно-техническая подготовка промышленного производства (Вопросы теории и практики) / Ю. Д. Амиров. - М.: Экономика, 2008. -156с.
2. Медведев А.Г. Новая продукция и новая технология в стратегии технического развития машиностроения. / А. Г. Медведев. - М.: Машиностроение, 2014. – 200с.
3. Первознавский А.А. Математические модели в управлении производством. / А. А. Первознавский – М.:Наука,2005. – 197с.
4. Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг. / Р. А. Фатхутдинов. – М.: ЗАО «Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2000. – 640с.

*Рецензент д.э.н., профессор УИПА Прохорова В.В.*

*Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Боровик Ю.Т.*

УДК 368.042

## ДUE DILIGENCE ЯК КОМПЛЕКСНА СИСТЕМА ЗАХИСТУ ВІД ПІДПРИЄМНИЦЬКИХ РИЗИКІВ ТА ПОБУДОВИ СТРАТЕГІЇ

*Кондратенко Д. В., к.е.н., доцент (ХНУБА),  
Мужилівський В. В., к.е.н.*

*У статті досліджено можливості використання Due Diligence для визначення комерційної привабливості планованої угоди або інвестиційного проекту. Підкреслено, що експертиза надає можливість прийняття обґрунтованого рішення щодо вирішення питання*

перспективності потенційного бізнесу. Доведено, що перевірка здатна оцінити низку ризиків, що мають істотне значення для прийняття рішення щодо володіння активом. Дослідження закордонного досвіду проведення Due Diligence показало, що оцінка здатна впливати на прийняття стратегічних рішень та здійснення господарської діяльності компанії. Аналіз методики проведення Due Diligence визначив декілька напрямків оцінки в залежності від поставленої цілі експертизи.

**Ключові слова:** *Due Diligence, ризик, експертиза, оцінка діяльності, стратегія розвитку.*

## **DUE DILIGENCE КАК КОМПЛЕКСНАЯ СИСТЕМА ЗАЩИТЫ ОТ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ РИСКОВ И ПОСТРОЕНИЯ СТРАТЕГИИ**

**Кондратенко Д. В., к.э.н., доцент (ХНУСА),  
Мужиливский В. В., к.э.н.**

*В статье исследованы возможности использования Due Diligence для определения коммерческой привлекательности планируемой сделки или инвестиционного проекта. Подчеркнуто, что экспертиза предоставляет возможность принятия обоснованного решения относительно рассматриваемого вопроса перспективности потенциального бизнеса. Доказано, что проверка способна оценить ряд рисков, имеющих существенное значение для принятия решения по владению активом. Исследование зарубежного опыта проведения Due Diligence показало, что оценка способна влиять на принятие стратегических решений и осуществление хозяйственной деятельности компании. Анализ методики проведения Due Diligence определил несколько направлений оценки в зависимости от поставленной цели экспертизы.*

**Ключевые слова:** *Due Diligence, риск, экспертиза, оценка деятельности, стратегия развития.*

## **DUE DILIGENCE AS A COMPREHENSIVE SYSTEM OF PROTECTION FROM BUSINESS RISKS AND CONSTRUCTION OF THE STRATEGY**

**Kondratenko D.V., Ph.D., associate professor (KhNUCA),  
Muzhylyivskiy V.V., Ph.D.**

*This article identifies the possibilities of Due Diligence to determine the commercial attractiveness of the proposed transaction or investment project. It was emphasized that the examination provides an opportunity to make a grounded decision regarding the solution of the problem of potential business prospects. It is proved that the expertise is able to estimate the number of risks that are essential for a decision on the ownership of the asset. The study of the foreign experience of Due Diligence showed that the evaluation is able to influence the strategic decision-making process and implementation of economic activity. The analysis of the methods of Due Diligence assessment identified several areas depending on the purpose of examination.*

**Keywords:** *Due Diligence, risk, expertise, performance assessment, development strategy.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями.** У процесі господарської діяльності кожна компанія від моменту створення стикається з певними ризиками. Істотність проблеми виявлення таких ризиків, їх оцінки та

знаходження можливих шляхів їх уникнення зумовили існування різних підходів, одним з яких є використання комплексної експертизи під назвою Due Diligence. Саме нівелювання комплексної експертизи об'єктів інвестування актуалізує питання підвищення якісної оцінки,

об'єктивності та реалістичності проектів учасників інвестиційного процесу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням ефективного інвестування та пошуку інструментів оцінки підприємницьких ризиків приділялася увага як з боку науковців, так і практиків господарської діяльності. Свої дослідження даній проблематиці присвятили такі вітчизняні і зарубіжні вчені, як: І. А. Бланк, О. Д. Вовчак, І. В. Кольцова, Т. В. Майорова, А. Ніцевич, А. А. Пересада, Д. А. Рябих, А. Скоробогатов [1-5]. Особливу увагу вчені приділяють питанням організації фінансування та оцінки фінансової ефективності інвестиційних проектів.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Особливості організації комплексної експертизи об'єктів інвестування лишаються недостатньо дослідженими. Відчувається нагальна потреба у використанні процедури Due Diligence для виявлення та оцінки ризиків, прийняття управлінських рішень та формування стратегії суб'єкта господарювання.

**Метою даної статті** є дослідження Due Diligence як допоміжного засобу прийняття обґрунтованих стратегічних рішень.

**Виклад основного матеріалу.** Термін Due Diligence (дью ділідженс) був введений в юридичний обіг в США на початку ХХ століття. Спочатку він означав процедуру розкриття інформації брокером перед інвестором про компанії, акції якої торгуються на фондовій біржі. В даний час під цим терміном розуміється збір і аналіз інформації з метою оцінки різноманітних ризиків, пов'язаних з інвестуванням. У різних спеціальних галузях знань і практики цей термін може мати й інші значення [5].

Due Diligence (в перекладі з англійської означає забезпечення належної сумлінності) - це процедура формування об'єктивного уявлення про об'єкт інвестування, що включає в себе інвестиційні ризики, незалежну оцінку об'єкта інвестування і безліч інших факторів [6]. У результаті проведення аналізу фінансової та господарської діяльності підприємства, його положення на ринку, можна оцінити юридичні ризики, а також інвестиційну привабливість і надійність підприємства.

В першу чергу Due Diligence спрямований на всебічну перевірку законності та комерційної привабливості планованої угоди або інвестиційного проекту. Така експертиза надає можливість прийняття обґрунтованого рішення щодо вирішення питання перспективності потенційного бізнесу, отримуючи інформацію про фінансовий, правовий та інші важливі аспекти відображення функціонування такого бізнесу.

На практиці найчастіше Due Diligence використовується при покупці бізнесу, оскільки покупець завжди ризикує та переживає щодо фінансового стану бізнесу, який він купує, юридичних зобов'язань, що існують в компанії, клієнтської історії та наявної інформації про них, та інших документів. Потенційний покупець хоче перевірити свою позицію щодо купівлі бізнесу, щоб переконатися, що рішення, яке він приймає, є виправданим та зможе принести очікувані фінансові результати.

У випадку, якщо потенційний інвестор не бажає захистити себе та використати подібну експертизу "належної обачності" можуть виникнути негативні наслідки, що полягають у придбанні в кінцевому підсумку бізнесу, який не відповідає першочерговій характеристиці з підготовленою під продаж документацією та дійсному фінансовому стану організації. Тому, відмова від проведення комплексної бізнес-експертизи буде коштувати інвестору більше, ніж її проведення, оскільки відсутність належної перевірки може стати причиною поганих фінансових результатів після зміни власника, причиною судових позовів, податкових та фінансових перевірок та інших більш неприємних наслідків.

Остаточні пропозиції на придбання активу, як правило, залежать від результатів комплексного аналізу через перевірки. Due Diligence включає в себе не тільки перевірку всіх основних фінансових записів, але може містити в собі специфічний запит щодо аналізу фактів, що є матеріальними для визначення рішення по суті. Як зазначено вище, така експертиза є більш важливою для покупця бізнесу або активу, але існують випадки, коли зобов'язання щодо проведення оцінки бере на себе сторона продавця. В свою чергу, продавець активу у разі узгодження з покупцем може отримати інформацію щодо

наявності у покупця фінансових ресурсів на подібну угоду, тобто реальної здатності покупця купити актив [7].

Важливим аспектом у цьому випадку є повнота інформації, що надається при даному виді перевірки, і дозволяє інвесторам або діловим партнерам більш глибоко оцінити всі переваги і недоліки співпраці. На практиці існує багато способів здійснення подібної

перевірки, вони можуть варіюватися від однієї компанії до іншої.

Але незалежно від методів, що будуть використовуватися, предметом перевірки [8] завжди є визначення та оцінка ризиків угоди, та їх розподіл в належному порядку. Основні ризики, на виявлення яких спрямована процедура Due Diligence, наведено на рис. 1.



Рис. 1. Можливості оцінки ризиків з використанням процедури Due Diligence



Оцінка вигод і зобов'язань передбачуваної операції проводиться шляхом аналізу всіх аспектів минулого, сьогодення і прогнозованого майбутнього купівлі бізнесу і виявлення будь-яких можливих ризиків [6], зокрема економічних, правових, податкових, політичних, маркетингових.

З рис. 1 видно, що процедура Due Diligence здатна оцінити цілу низку ризиків, що мають істотне значення для прийняття рішення щодо володіння певним активом, і більш того, допомагає у плануванні, оскільки

інвестор зможе прогнозувати подальший розвиток бізнесу, або перешкоди, що виникатимуть при його розвитку.

Окрім оцінки ризиків, інвестору потрібно сформувавши певний план дій після надбання активу для забезпечення розвитку свого нового бізнесу.

У даному аспекті опрацьовано закордонний досвід сегментації Due Diligence з метою надання інформації що здатна допомогти у формуванні нової стратегії організації (рис 2).



Рис. 2. Формування стратегії організації за допомогою використання Due Diligence

Як видно з рис. 2, використання Due Diligence може систематизувати існуючу розгалужену інформацію про організацію та на основі проведення експертної оцінки надати висновки, корисні у формуванні нової стратегії і тактики функціонування організації та здійснення нею господарської діяльності.

Процес проведення перевірки включає в себе детальний огляд всіх аспектів діяльності організації [9], у тому числі фінансової, юридичної, технологічної та маркетингової, продажів, оцінки конкуренції, а також загальної інформації про компанію.

Подібна експертиза є надзвичайно важливою у разі операцій з купівлі або

продажу бізнесу, випуску акцій своєї організації, започаткування бізнесу за межами України або необхідності отримання кредиту в іноземному банку [10]. Не обов'язковим, але бажаним прикладом використання Due Diligence є бажання керівників або власників бізнесу поліпшити систему управління в компанії, захистити себе від агресивних поглинань та проведення експертного SWOT-аналізу діяльності компанії.

Вищезазначені ризики є складними та різноманітними, тому для виявлення

неструктурованих ризиків з різних галузей господарчої діяльності організації проведення Due Diligence має носити не тільки комплексний характер, але і систематизований [10], складаючись із груп взаємопов'язаних етапів проведення експертизи.

У процесі проведення Due Diligence, клієнт може вибрати перевірку, що складатиметься з декількох частин, в залежності від необхідності замовника [11], що в свою чергу поділені на етапи (рис. 3).



Рис. 3. Методика проведення Due Diligence

Повний перелік дій, що будуть проведені у результаті Due Diligence можна умовно поділити на три основних групи: зовнішній аналіз - оцінка ринку, на якому представлена аналізована компанія; внутрішній аналіз - оцінка структури та фінансових можливостей компанії; планування - оцінка бізнес-плану компанії та можливості його реалізації.

Перед початком безпосередньо етапів, наведених на рис. 3, компанія, що виконує експертизу, має відповісти на два ключових питання [12] - чи є подібна оцінка фінансово привабливою та чи достатньо у експерта

досвіду, навичок та можливостей для виконання усіх умов проведення оцінки.

На першому етапі методики незалежно від глибини та обсягів подальшої оцінки збирається загальна інформація щодо об'єкту експертизи [13], проводяться зустрічі з керівництвом компанії, оцінюються попередні бізнес-плани, стратегії, документація, створюються гіпотези щодо напрямків проведення подальшого аналізу.

Другий етап характеризується проведенням зовнішніх інтерв'ю з експертами, клієнтами та представниками каналів продажів, контрагентами та партнерами. Крім того, відбувається аналіз

потреб клієнтів та знаходження позитивних аспектів діяльності компанії, що здатні прискорити її подальше зростання. Здійснюється загальна оцінка ринку, що є у бізнес фокусі компанії та прогнозування його розвитку у короткостроковій перспективі, а також надаються поради щодо вибору перспективної моделі ведення бізнесу, що відповідає б сучасним викликам ринку.

На третьому етапі також використовуються подібні методи, тобто зовнішні інтерв'ю, але цього разу вони проводяться з клієнтами, що використовують продукти та послуги конкурентів. Відбуваються контакти з компаніями-конкурентами під видом клієнта, оцінюється ступінь якості обслуговування клієнту, визначається проміжок часу між контактами та пропозицією, яку можуть надати конкуренти. Також оцінюються стратегії конкурентів, їх клієнтський портфель і актуальні напрямки роботи.

Наступний етап може проводитися безпосередньо після першого, та направлений на проведення внутрішнього аналізу компанії, обґрунтування відповідності існуючих ресурсів компанії на забезпечення повноцінного дотримання стратегії та можливості виконання заданого плану на окреслений період.

П'ятий етап, як і попередній, може проводитися одразу після першого, і являє собою комплексну оцінку продажів компанії, її прибутків та витрат в операційному періоді, фінансування та можливе інвестування із зовнішніх джерел, порівняння та відповідність загальногалузевим показникам та у розрізі підгруп товарів та послуг, актуальних для даної компанії. Окрім того, у разі потреби (у випадку злиття та поглинання) ідентифікується та надається кваліфікація можливому синергізму від подібних процедур.

На шостому етапі проводиться аналіз поточної оцінки за допомогою методик стрес-тестів, спрямованих на визначення можливості виконання заданої стратегії у визначені проміжки часу та коливання від їх реалізації на певних етапах. Дається оцінка персоналу компанії та його достатності, відповідності існуючій корпоративній стратегії. Перевіряється відповідність стратегії компанії відносно поставлених цілей та завдань, рівнів продажів встановлених на

фінансовий період та реалізація запланованих продажів.

Сьомий етап є заключним та може встановлюватися незалежно від кількості напрямків, що були проаналізовані. Але, якщо розглядати експертизу комплексно, то висновок буде зроблено щодо: ринку, конкуренції на ньому; впровадження нових технологій; перспектив вирішення стратегічних питань (виклики та можливості); коментарі щодо існуючого стратегічного плану розвитку компанії; ключові елементи бізнес-плану, сфокусовані та акцентовані на виправленні допущених помилок; перелік основних невизначеностей; висновок щодо доцільності здійснення такої угоди щодо придбання / продажу бізнесу або активу.

Підкреслено, що експертиза за трьома напрямками, що складаються з етапів, представлених на рис. 3 може проводитися одночасно за всіма етапами [11] з метою економії часу та подання актуальної інформації у найкоротші строки. У результаті проведення Due Diligence компанія-замовник може отримати від одного до декількох звітів, залежно від сфери інтересів і глибини необхідної інформації.

У компетенцію компаній, що проводять Due diligence також входять експертизи по специфічним запитам клієнтів [14]. Так, існує можливість проведення лише оцінки об'єкта інвестування, з метою показати дійсні вартості підприємства залежно від варіантів його майбутнього використання (ринкова, інвестиційна або ліквідаційна) в результаті чого складається звіт про оцінку бізнесу.

Окрім того, клієнтам доступна можливість проведення аудиту системи бухгалтерського та податкового обліку, спрямованого на проведення фінансової перевірки, експертизи діяльності підприємства, виділення податкових вигод і ризиків [10]. Ще однією можливою опцією є проведення юридичної та правової експертизи установчих документів компанії, з метою максимального виявлення ризиків, пов'язаних з її купівлею.

Узагальнюючи вищенаведене слід розглянути кінцевий результат від Due Diligence та його потенційну корисність для різних груп осіб [10]. Інвестори мають можливість отримати готовий продукт -

оцінку ризиків і рентабельності вкладень у новий проект із різних точок зору у комплексі.

Власник бізнесу може оцінити керованість і підконтрольність бізнесу, виявити недоліки оформлення і неповну захищеність прав на майно організації, оцінити законність і зручність обороту в компанії і законність розрахунків з контрагентами, юридичного оформлення відносин між організаціями, які беруть участь у об'єднанні компаній.

В свою чергу керівник компанії має можливість оцінити податкові та правові ризики організації, уникнути претензій як з боку різних контролюючих органів, так і з боку контрагентів.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Таким чином, у сучасному світі Due Diligence є дуже важливим етапом процесу інвестування, надбання або відчуження бізнесу. Проведення експертизи є найбільш доцільним до вкладання коштів інвестора в об'єкт інвестування і є важливим заходом захисту інтересів інвестора.

Як зазначено автором, у випадку наявності міжнародних взаємовідносин між суб'єктами з різних країн Due Diligence є необхідністю, а не бажанням. Завдяки цьому процесу існує можливість встановити довірчі відносини між покупцем та продавцем бізнесу або активу.

Практики здійснення Due Diligence можуть різнитися між вітчизняними та закордонними компаніями, де перші ґрунтуються цілком на документальній інформації [15], а другі також беруть у розрахунок інформацію, отриману у переговорах з різними категоріями людей - клієнтів, партнерів, контрагентів, аналітиків. У першому підході вирашним фактором є ґрунтовність, у другому - оперативність інформації щодо наявності ризиків та викликів.

Існує велика кількість підходів до здійснення Due Diligence, це і комплексні експертизи, і галузеві, і сфокусовані на окремому питанні, але, незалежно від підходу, запорукою здійснення експертизи з найбільшою результативністю є оцінка можливостей, побудова стратегії проведення аналізу з урахуванням часового проміжку,

дедлайнів, та виконання дослідження на високому рівні.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент / И.А.Бланк. – К.: Эльга-Н; Ника-Центр, 2008.– 448 с.
2. Вовчак О.Д. Інвестування: Навчальний посібник / О. Д. Вовчак. – Львів: «Новий Світ - 2000», 2008.– 544 с.
3. Кольцова И.В. Практика финансовой диагностики и оценки проектов / И.В.Кольцова, Д.А.Рябых. – М.: ИД «Вильямс», 2007.– 416 с.
4. Пересада А.А. Проектное финансирование / А.А.Пересада, Т.В.Майорова; под общ. ред. А.А.Пересады. – К.:КНЕУ, 2007.– 768 с.
5. Ницевич А., Скоробогатов А. Что такое due diligence? Понятие, классификация, особенности проведения правового дью дилидженс/ [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://forinsurer.com/public/10/01/13/4005>
6. Зачем нужна процедура Due Diligence? / [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.okgru.com/services/id5/>
7. Due Diligence: Investopedia / [Electron. source]. - Mode of access: <http://www.investopedia.com/terms/d/duediligence.e.asp>
8. Samuel Glasser, Black & Veatch/ [Electron. source]. - Mode of access: <http://bv.com/Home/news/solutions/security-and-risk-management/avoiding-risk-pitfalls>
9. Due Diligence - Definition in AboutMoney / [Electron. source]. - Mode of access: <http://biztaxlaw.about.com/od/glossaryd/g/duediligence.htm>
10. Due Diligence - экспертиза финансовой и хозяйственной деятельности предприятия / [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.vlaudit.ru/predinvesticionnaya-ekspertiza/>
11. Due Diligence : Trace International / [Electron. source]. - Mode of access: <http://www.traceinternational.org/due-diligence/>
12. Due Diligence : Strategy + Business / [Electron. source]. - Mode of access: <http://www.strategy-business.com/media/i>

13. Due diligence: Main steps and success factors / [Electron. source]. - Mode of access: <http://www.gecapital.eu> <http://www.forbes.com/sites/goncalodevasconcelos/2014/10/16/top-5-due-diligence-steps-for-business-angels/>
14. Top 5 Due Diligence Steps For Business Angels With Graeme Porteous / [Electron. source]. - Mode of access: <http://pravo.ua/article.php?id=100098135>
15. Что такое Due Diligence? [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://pravo.ua/article.php?id=100098135>

*Рецензент д.е.н., професор НЮУ ім. Я. Мудрого Нечипорук Л.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК 331.108:656.2

### **ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНО-КАДРОВА СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: НАПРЯМКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ**

*Мищенко С.П., к.е.н., доцент (ХНАДУ)*

*В статті досліджено основні напрямки роботи служби безпеки підприємств залізничного транспорту, визначено основні причини виникнення загроз безпеки. Забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки підприємств залізничного транспорту запропоновано здійснювати на основі культурно-ціннісного підходу. Даний підхід передбачає створення вищих мотивуючих переконань, які згуртують колектив підприємства шляхом гармонізації інтересів підприємства з інтересами працівників, колективів, що дозволить забезпечити якісний розвиток інтелектуального та кадрового потенціалу підприємства. Розроблено напрями кадрової політики підприємства щодо забезпечення його інтелектуально-кадрової безпеки.*

*Ключові слова: економічна безпека, підприємства залізничного транспорту, інтелектуально-кадрова безпека, система цінностей, корпоративна культура.*

### **ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНО-КАДРОВАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

*Мищенко С.П., к.э.н., доцент (ХНАДУ)*

*В статье исследованы основные направления работы службы безопасности предприятий железнодорожного транспорта, определены основные причины возникновения угроз безопасности. Обеспечение интеллектуально-кадровой безопасности предприятий железнодорожного транспорта предложено осуществлять на основе культурно-ценностного подхода. Данный подход предусматривает создание высших мотивирующих убеждений, которые сплотят коллектив предприятия путем гармонизации интересов предприятия с интересами работников, коллективов, что позволит обеспечить качественное развитие интеллектуального и кадрового потенциала предприятия. Разработаны направления кадровой политики предприятия по обеспечению его интеллектуально-кадровой безопасности.*

*Ключевые слова: экономическая безопасность, предприятия железнодорожного транспорта, интеллектуально кадровая безопасность, система ценностей, корпоративная культура.*

## INTELLECTUAL AND HUMAN RESOURCES COMPONENT OF ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY TRANSPORT

*Mishchenko S.P., Ph.D., associate professor  
(Kharkov National Automobile and Highway University)*

*In the article the main directions of the security of railway transport, the basic causes of security threats. Providing intellectual and personnel security of railway transport offered to be based on cultural value approach, which provides for a higher motivational beliefs that unify the staff of the enterprise by harmonizing the interests of the company with the interests of employees, teams, which will provide a qualitative development of the intellectual and human potential of the enterprise. Developed areas of personnel policy to ensure its intellectual and personnel security: the provision of highly qualified personnel, the continuous staff development and the transition to self-development adaptation of personnel to the changes that occur in the process of reform, an effective youth policy, the involvement of staff in managing and solving corporate problems, the formation of an effective system of social support of workers, the formation of the motivational mechanism of self-organization.*

**Keywords:** *economic security, enterprise railway transportation, intelligent personnel security, values, corporate culture.*

**Постановка завдання.** У мовах мінливого зовнішнього середовища, загострення кризових явищ, загострення конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг основним шляхом розвитку підприємств залізничного транспорту є приведення у відповідність якості послуг підприємств залізничного транспорту європейським стандартам якості та технічно-експлуатаційної сумісництва, логістизація діяльності за рахунок розвитку та ефективного використання інноваційного, науково-технічного потенціалу підприємств залізничного транспорту, що обумовлює зростання ролі інтелектуального капіталу.

В таких умовах ключовою задачею системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є забезпечення належного захисту підприємства в аспекті витоку інформації щодо основних напрямків розвитку підприємства, інноваційної діяльності, технологій виробництва. Це потребує використання нових підходів до управління та забезпечення належного рівня економічної безпеки, зокрема, такою складовою як інтелектуально-кадрова.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Питання економічної безпеки в тому числі і підприємств залізничного транспорту присвячено багато робіт вітчизняних та зарубіжних вчених О.М. Герасименко, С.В. Даниленко, В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В.

Маковоз, І.Л. Назаренко, А.О. Єременко, Т.В. Полозова, З.Б. Живко, В.О. Кравченко, Н.В. Кузнецова, Н.Г. Мехеда, А.І.Маренич, А.С. Пасека, Ю.А. Поскрипко, О.З. Сліпа, Н.В. Чередниченко [1-13]. Проте в більшості досліджень складовою економічної безпеки виділяють кадрову складову, в той час як сьогодні конкурентною перевагою підприємства, його інноваційного розвитку є знання, які визначаються інтелектуальним капіталом та в сукупності з кадровим потенціалом підприємства формують інтелектуально-кадрову складову економічної безпеки підприємства.

**Метою статті** є дослідження інтелектуально-кадрової складової економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, виділення основних шляхів її забезпечення.

**Виклад основного матеріалу.** Економічна безпека підприємств залізничного транспорту визначається їх станом, при якому підприємство не лише нейтралізує негативний зовнішній вплив, а і використовує наявні можливості для досягнення поставлених цілей при раціональному використанні наявного потенціалу підприємства [3]. Дослідження в галузі економічної безпеки підприємства показали, що переважна частина вчених серед складових економічної безпеки виділяють кадрову безпеку, яка направлена на забезпечення захищеності та здатності протистояти внутрішнім і зовнішнім загрозам, пов'язаних з персоналом шляхом забезпечення

ефективного управління персоналом.

Однак, в умовах переходу на інноваційний розвиток інтелектуально-кадрова робота, спеціальні знання та комунікації стають ключовим фактором забезпечення економічного розвитку підприємства, його економічної безпеки. Формування стійкого взаємовигідного взаємозв'язку між інтелектуальною та кадровою підсистемами підприємства сприятиме розробленню та впровадженню інноваційних заходів щодо забезпечення безпеки всіх складових економічної безпеки підприємства.

Під інтелектуально-кадровою безпекою підприємств залізничного транспорту слід розуміти характеристику стану підприємства, при якому всі напрямки інтелектуально-кадрової роботи, сукупність принципів, методів, механізм управління персоналу направлені на виявлення, знешкодження, запобігання, відвернення та попередження загроз, небезпек і ризиків, що спрямовані на персонал та його інтелектуальний потенціал. Вона націлена на встановлення таких трудових та соціокультурних відносин, які забезпечать ефективну, беззбиткову діяльність підприємств залізничного транспорту.

Робота служби безпеки підприємств залізничного транспорту в аспекті забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки в основному зводиться до запобігання небезпек, викликаних діяльністю працівників, а саме [2, 10, 14]:

- афер з боку провідних спеціалістів (менеджерів і керівників середньої ланки, відповідальних за конкретний напрям бізнесу підприємства);

- ретро-бонусів або "відкатів";

- шахрайства, фальсифікації і розтрат (фальсифікація банківських чеків і рахунків, бухгалтерських та касових книг; шахрайство з виплатою заробітної плати; підробка транспортних накладних і рахунок-фактур; вчинення комп'ютерних шахрайств; шахрайство з «робочими часом», прогули, створення видимості роботи, фальсифікація годин переробки; завищення витрат на відрядження, включення особистих витрат; використання майна, товарів та матеріалів, користування службовою зв'язком, транспортом у власних інтересах, не за призначенням; заниження потенційних можливостей підприємства при складанні виробничих планів, а також при розробці внутрішніх нормативів до технологічних процесів

підприємства);

- несанкціонованого продажу і використання майна (власності) підприємства з корисливою метою;

- оплату роботи підставних ("фіктивних осіб"), так званих "пролісків";

- фальсифікацію документації підприємства за допомогою електронної техніки й Інтернету;

- несанкціоновані операції із цінними паперами, матеріальними й нематеріальними активами підприємства;

- "представницькі видатки", на інші потреби підприємства.

- хабарництва, змови з контрагентами (постачальники, клієнти та сторонні особи) та «тиск» на співробітників (штучне завищення цін (при покупці) або заниження цін (продажу);

- надання послуг за «подяку»; розголошення конфіденційної інформації;

- халатності і недостатньої кваліфікації персоналу (заподіяння шкоди здоров'ю персоналу пі майну, довіллю через недотримання заходів технічної та пожежної безпеки; надання неякісних послуг, що призводять до фінансових і нематеріальних втрат організації; виведення з ладу обладнання та техніки, порушення роботи виробничих цехів, комп'ютерної техніки).

Однак загрози інтелектуально-кадрової безпеки є наслідком помилок в організації праці й управлінні персоналом. Тому до питань кадрової безпеки доцільно віднести й такі, як забезпечення підприємства необхідними працівниками, їх розвиток; розробка мотиваційних схем і схем оплати праці; усунення шкоди у зв'язку з трудовими суперечками; підвищення лояльності співробітників; аналіз ситуації у конкурентів; робота з сайтами вакансій, кадровими агентствами; аналіз ситуації на ринку праці в регіоні; відстеження розміщення резюме фахівцями підприємства в публічних базах (перший сигнал про невдоволення умовами роботи); робота з кадровим резервом (проблема догляду підготовлених фахівців); способи проектування кар'єри (також погляд з боку співробітника) та ін. [2].

Основними причинами виникнення загроз є низький рівень або відсутність внутрішньої корпоративної соціальної відповідальності, відсутність корпоративної культури підприємства, відсутність необхідних

моральних цінностей та норм поведінки роботодавця та працівника, низька ефективність контролю на етапах прийняття та відбору персоналу, відсутність розумної політики вивільнення працівників, недостатнє опрацювання локальної нормативно-правової бази в галузі забезпечення безпеки підприємства, відсутність ефективної системи навчання персоналу основам протидії загроз інтелектуально-кадрової безпеки, неефективна система мотивації добросовісної поведінки персоналу [8].

Зі створенням ПАТ «УЗ» на підприємствах залізничного транспорту активно проводиться робота в напрямку впровадження принципів корпоративної соціальної відповідальності по всім напрямкам діяльності залізниць. Це передбачає впровадження етичної кадрової політики, соціального захисту та кар'єрного розвитку співробітників. Кадрова та соціальна політика підприємств залізничного транспорту, зокрема, ПАТ «УЗ» та залізницях зводиться до забезпечення реалізації державної політики з питань кадрової роботи, ефективного функціонування галузевої системи управління кадрами, формування і використання кадрового потенціалу, укомплектування залізниць та їх структурних підрозділів висококваліфікованими працівниками, створення кадрового резерву і робота з ним, організації ефективного функціонування підпорядкованих підрозділів, впровадження єдиної державної та галузевої політики в галузі підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів, організації галузевого змагання на залізничному транспорті, координація та організація розвитку культурно-масової та спортивної роботи в трудових колективах, проведення професійно-психологічної експертизи молодих і перспективних фахівців, зарахованих до кадрового резерву [15].

Забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки підприємств залізничного транспорту слід здійснювати за такими напрямами:

1) робота з персоналом, яка направлена на підвищення ефективності діяльності всіх категорій працівників;

2) збереження та розвиток інтелектуального потенціалу, права на інтелектуальну власність або її використання, поповнення знань і професійного досвіду робітників підприємства.

Фундаментом ефективного розвитку підприємства, його економічної безпеки, зокрема, і інтелектуально-кадрової складової є система цінностей підприємства, тобто сукупність уявлень, понять, вимог або тверджень, які мають значення для підприємства та його персоналу та заради яких вони функціонують, діють, працюють [16]. Забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки підприємств залізничного транспорту пропонуємо здійснювати на основі культурно-ціннісного підходу, який передбачає створення вищих мотивуючих переконань, які згуртують колектив підприємства шляхом гармонізації інтересів підприємства з інтересами працівників, колективів, що дозволить забезпечити якісний розвиток інтелектуального та кадрового потенціалу підприємства.

До основних цінностей підприємств залізничного транспорту необхідно віднести те, що головною метою функціонування підприємства є створення матеріального блага, задоволення потреб населення в ньому. В аспекті забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки підприємства взаємозв'язок між підприємством і працівниками повинен формуватися на принципах «домобудівництва», тобто керівництво підприємства повинно піклуватися про своїх працівників, задоволення їх інтересів, потреб, всі працюють в рівних умовах, праця є чесною. Колективи підприємства працюють на основі робочого самоуправління, взаємодопомоги. Господарські відносини орієнтуються на певний морально-трудоий порядок.

Цінності підприємства знаходять своє відображення у стратегічному баченні та кредо підприємства і повинні сприяти:

- формуванню єдиного ціннісного фундаменту підприємства для реалізації довгострокової стратегії розвитку підприємства, забезпечення його економічної безпеки;

- розвитку прихильності персоналу основній ідеології підприємства на основі ключових цінностей;

- моделюванню майбутньої стратегії підприємства на базі ключових компетенцій та конкурентних переваг;

- формуванню портфелю інвестиційних проектів з урахуванням ідентифікації цінностей соціальних проектів та їх впливу на показники прибутковості підприємства.

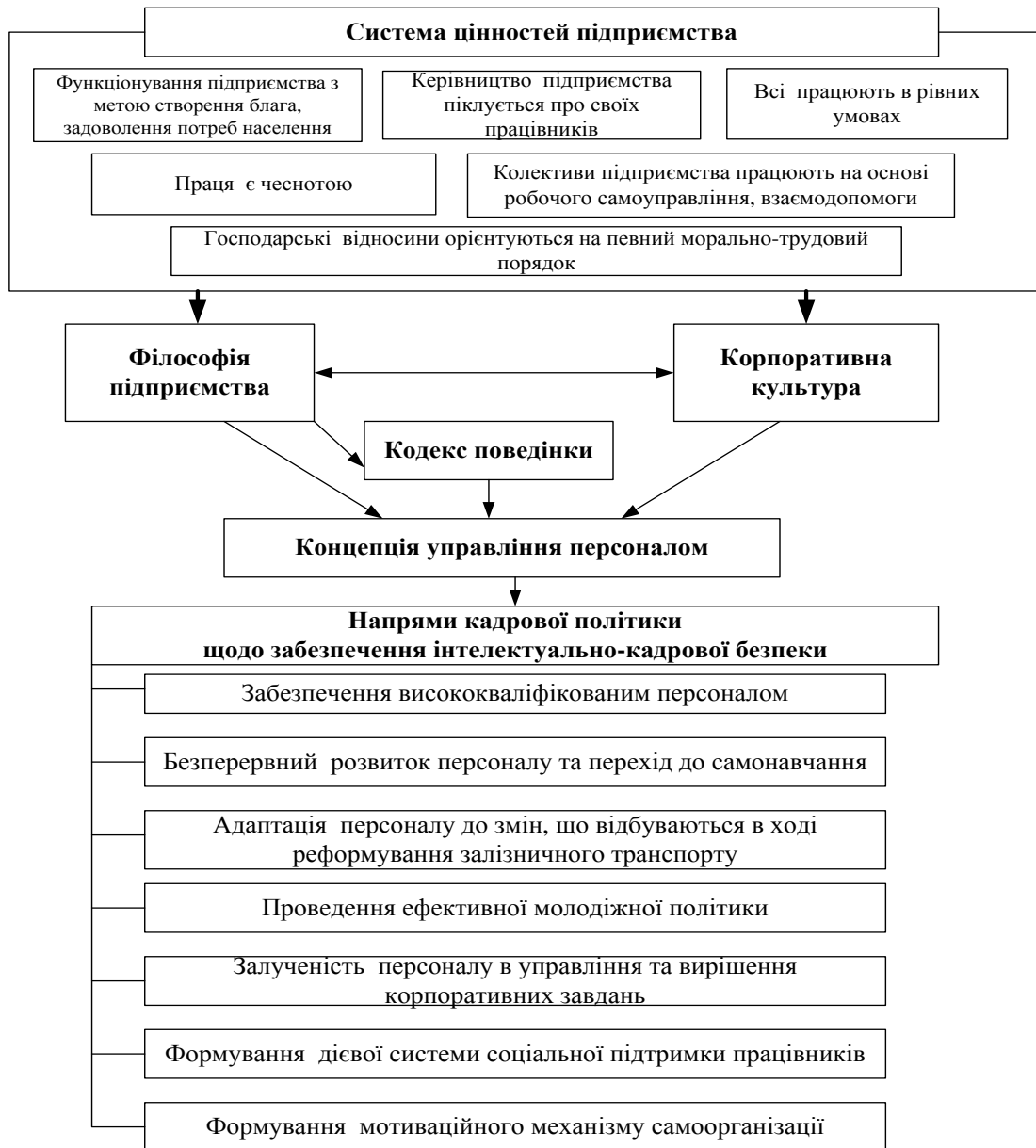
Цінності виробляються і



підтримуються працівниками підприємства, і кожен співробітник має їх поділяти, або виявляти хоч би лояльність щодо загальноприйнятих корпоративних цінностей. Процесом якісних змін у сфері цінностей й уявлень персоналу є організаційний розвиток, який спрямований саме на оптимізацію внутрішніх взаємодій. Відповідно до цього одним із ключових завдань процесу організаційного розвитку є формування ціннісного комплексу, який рівною мірою розділявся б працівниками підприємства, тобто корпоративної культури підприємства.

Створення в межах підприємства єдиного ціннісного простору дасть змогу підвищити ефективність внутрішніх інтеракцій за рахунок укорінення загальних для підрозділів і певних співробітників цінностей [17].

На основі сформованої системи цінностей та основних положень корпоративної культури необхідно розробити філософію підприємства, кодекс поведінки працівників, що дозволить визначити концепцію управління персоналу та визначити основні напрями забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки підприємства (рис.).



*Рис. Культурно-ціннісний підхід до забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки підприємства*

Забезпечення висококваліфікованим персоналом передбачає розвиток системи гарантованого забезпечення персоналом, професійну підготовку, кваліфікацію та компетенції, що відповідають вимогам підприємств залізничного транспорту. Цього можливо досягти за рахунок: удосконалення профорієнтаційної роботи; створення потужної системи взаємодії з навчальними закладами залізничного транспорту; розробки професійних стандартів, вимог до кандидатів на посаду, створення моделей професійних та інноваційно-професійних компетенцій; удосконалення системи адаптації нових працівників; підвищення ефективності роботи з кадровим резервом.

Наступним напрямком забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки на основі культурно-ціннісного підходу є безперервний розвиток персоналу та перехід до самонавчання. Цього можливо досягти за допомогою: перетворення підприємства в організацію, що має ефективну за результатами і використанням ресурсів систему безперервного індивідуалізованого навчання та професійного розвитку персоналу, власну базу інтелектуальної власності та знань, сприяє прагненню персоналу до самостійного професійного розвитку.

Використовуючи досвід ВАТ «РЖД» в галузі розвитку кадрового потенціалу [18], перехід до самонавчання пропонуємо здійснити за рахунок створення галузевого Корпоративного університету УЗ, концепція функціонування якого полягає в створенні системи додаткового корпоративного навчання керівного складу, яке направлено на впровадження єдиної системи корпоративних цінностей, підвищення мотивації праці керівного складу, розроблення заходів щодо залучення працівників в ефективну реалізацію корпоративних задач.

Важливою ланкою забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки є також адаптація персоналу до змін, що відбуваються в ході реформування залізничного транспорту. Адаптація повинна бути направлена на стабілізацію трудового колективу, ефективну колективну поведінку, прийняття нових умов праці та отримання синергетичного ефекту від спільної діяльності.

Проведення ефективної молодіжної політики необхідно здійснювати за рахунок

розширення можливостей інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту на основі проведення комплексної корпоративної молодіжної політики, залучення інтелектуального та творчого потенціалу молоді у вирішення стратегічних завдань, нарощення у молоді необхідних професійних і корпоративних компетенцій [18].

Замученість персоналу в управлінні та вирішення корпоративних завдань обумовлює зацікавленість працівників в результатах праці, що дозволяє розкрити інтелектуальний, професійний і творчий потенціал працівників, підвищити ефективності та результативності їх праці. Вона передбачає широку інформованість працівників підприємств залізничного транспорту, систему об'єктивної оцінки ефективності їх діяльності, встановлення чіткого взаємозв'язку між економічною ефективністю, продуктивною і прибутковою працею та матеріальним й соціальним благополуччям персоналу [19].

Система залучення персоналу, що інтегрована з системами оцінки, мотивації, розвитку і навчання працівників дозволить забезпечити зростання якості послуг, результативності та продуктивності праці, покращення виробничих та управлінських процесів, що сприятиме підвищенню рівня економічної безпеки підприємства. Збільшення залученості дозволяє перетворити інтелектуальний та кадровий потенціал професійних, відповідальних і мотивованих до праці працівників в найбільш цінний капітал підприємства, який сприятиме забезпеченню економічній безпеці підприємства, забезпечити високу ефективність та прибутковість підприємства.

Залученість визначає емоційну та інтелектуальну прихильність до підприємства, інтенсивність зусиль працівників, направлених на досягнення стратегічних цілей підприємства, характеризує ступінь відповідності цінностей працівника системі цінностей підприємства та є індикатором мотивації персоналу [20].

Наступним напрямом забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки є формування дієвої системи соціальної підтримки працівників, заснованої на реалізації принципу адресності визначає життєзабезпечення персоналу в невиробничому середовищі. Слід приділити увагу розбудові соціальної інфраструктури і вдосконаленню системи

надання послуг; удосконаленню житлової політики; формуванню системи недержавного пенсійного забезпечення; проведенню культурно-просвітницької, спортивно-масової та фізкультурно-оздоровчої роботи; розвитку взаємодії з профспілками на основі принципів соціального партнерства. Крім того, соціалізація підприємств повинна здійснюватися і в напрямку розширення соціальної відповідальності підприємств залізничного транспорту, розвитку соціального партнерства.

Ефективним напрямком забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є формування механізму самоорганізації підприємства. В такому випадку забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки слід починати з формування мотиваційного механізму самоорганізації, який представляє собою комплексну систему управлінського впливу на окремих працівників, колективів в цілому, виробничі процеси з метою ініціювання та реалізації процесів самоорганізації. При цьому механізм мотивації спрямований як на активізацію внутрішніх мотивів (внутрішня мотивація), так і на створення зовнішніх умов (зовнішня мотивація) для самоорганізації [21].

Мотиваційний механізм управління самоорганізацією підприємств залізничного транспорту повинен включати регулювання процесів, як комунікаційної, так і структурної самоорганізації. При цьому комунікаційна самоорганізація буде проявлятися у створенні колективів, формуванні громадської думки, виділення лідерів, врегулюванні конфліктів, створенні соціально-психологічного клімату, неформальних взаємовідносинах та ін. При впровадженні зазначеної самоорганізації управлінський вплив буде спрямовано на мотивацію, мотиви, потреби, цілі, установки, інтереси, ціннісні орієнтації працівників та колективів підприємств залізничного транспорту шляхом створення певних стимулів.

**Висновок.** Важливою складовою економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є інтелектуально-кадрова складова, забезпечення якої повинна здійснюватися за рахунок збереження та розвитку інтелектуального потенціалу підприємства та комплексом заходів щодо формування вищих мотивуючих переконань, які згуртують колектив підприємства. Запропонований

культурно-ціннісний підхід до забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки підприємства залізничного транспорту дозволить шляхом створення системи цінностей підприємства, формування філософії, кодексу поведінки та корпоративної культури підприємства сформулювати ефективну систему управління персоналом, кадрову політику та розробити комплекс першочергових заходів, які сприятимуть зниженню загроз безпеки, котрі можуть виникати в результаті діяльності працівників підприємства.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Герасимко О.М. Моделювання системи забезпечення кадрової безпеки суб'єкта господарювання / О.М. Герасименко // Актуальні проблеми економіки. – 2012. - №2(128). – С. 118-124
2. Даниленко С.В. Підходи до управління кадровою безпекою підприємства в ході реструктуризації / С.В. Даниленко // Проблеми економіки. – 2012. - №4. – С.146-150
3. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посібник. / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Харків: УкрДАЗТ, 2011.-266 с.
4. 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.
5. Єременко А.О. Методологічні основи системи кадрової безпеки підприємства [Електронний ресурс] / А.О. Єременко, Т.В. Полозова – Режим доступу: <http://fkd.org.ua/article/download/25143/22600>
6. Живко З.Б. Концептуальні основи управління кадровою безпекою підприємства [Електронний ресурс] / З.Б. Живко // [http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis\\_64](http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64).
7. Кравченко В.О. Кадрова безпека – основа економічної безпеки підприємства [Електронний ресурс] / В.О. Кравченко – Режим доступу: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/handle/123456789/2529>
8. Кузнецова Н.В. Угрозы кадровой безопасности организации / Н.В. Кузнецова // Известия ИГЭА. – 2014.- №2(94). – С.80-88
9. Мехеда Н.Г. Соціально-мотиваційні складові кадрової безпеки / Н.Г. Мехеда,

- А.І.Маренич // Фінансовий простір. – 2012. - №2(6). – С.44-51
- 10.Пасека А.С. Стилі лідерства в системі забезпечення кадрової безпеки суб'єктів господарської діяльності [Електронний ресурс] / А.С. Пасека – Режим доступу: <http://management.cdu.edu.ua/.../article/10/A.C.%20>
- 11.Поскрипко Ю.А. Механізми вдосконалення інтелектуально-кадрової складової економічної безпеки підприємств / Ю.А. Поскрипко // Наукові записки УНДІЗ. – 2012. - №2(22). – С.118-120
- 12.Сліпа О.З. Кадрова безпека підприємства: поняття, структура та основні механізми її забезпечення [Електронний ресурс] / О.З. Сліпа – Режим доступу: <http://naukajournal.org/index.php/.../article/.../134>
13. Чердниченко Н. В. Кадрова безпека як складова частина економічної безпеки підприємства [Електронний ресурс] / Н. В. Чердниченко. — Режим доступу : <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/8570/1/579.doc>
- 14.Васильчак С.В. «Кадрова безпека підприємства-основа економічного розвитку»/ С.В. Васильчак / [текст]// Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – Вип. 19.12
- 15.Офіційний сайт ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>
- 16.Вільна енциклопедія [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org>
- 17.Сімченко Н.О. Ціннісний підхід у розвиток соціальної відповідальності підприємств туристичної галузі [Електронний ресурс] / Н.О. Мімченко // Ефективна економіка. – 2013. - №12. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=255>
- 18.Стратегія розвитку кадрового потенціала ОАО "РЖД" на період до 2015 года[Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://scbist.com/scb/uploaded/raspor-rzd/270-ot-6-avgusta-2012-g-n-1598r-1.htm>
- 19.Киселева М.Н. Практические инструменты повышения вовлеченности персонала в организации [Електронний ресурс] / М.Н. Киселева – Режим доступу: <http://intservis.ru/article/index.php?dir=21&id=176>
- 20.Балабанова Л.В. Стратегічне управління персоналом в умовах ринкової економіки: монографія / Л.В. Балабанова, О.В. Стельмашенко. – Донецьк: ДонНУЕТ, 2010. – 248с.
- Міщенко С.П. Самоорганізація як основа економічної безпеки підприємств залізничного транспорту // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали XI Міжн.наук.-практ. конф., Харків, 11-13 червня 2015р. - Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. - №50. - С.128-129

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

УДК 658.012.4

## НЕОБХІДНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ МАШИНОБУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Михальченко Г.Г., д.е.н., доцент (ННППІ УПА)*

*В статті обґрунтовано важливість стратегічного планування, спрямованого на підвищення ефективності діяльності підприємств в сучасних умовах та визначено його особливості для машинобудівних підприємств. Автором окреслено проблеми, що потребують стабілізації в кризових умовах, та можуть бути ліквідовані шляхом розробки фінансової стратегії. Запропоновано можливі варіанти управлінських рішень щодо реалізації стратегічного планування.*

*Ключові слова: Машинобудівне підприємство, стратегічне планування, стратегія, SWOT - аналіз, фінансова стабілізація підприємства.*

## **НЕОБХОДИМОСТЬ И ОСОБЕННОСТИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

*Михальченко А.Г., д.э.н., доцент (УНППИ УИПА)*

*В статье обоснована важность стратегического планирования, направленного на повышение эффективности деятельности предприятий в современных условиях и определены его особенности для машиностроительных предприятий. Автором очерчены проблемы, которые требуют стабилизации в кризисных условиях, и могут быть решены путем разработки финансовой стратегии. Предложены возможные варианты управленческих решений реализации стратегического планирования.*

*Ключевые слова: Машиностроительное предприятие, стратегическое планирование, стратегия, SWOT- анализ, финансовая стабилизация предприятия.*

## **NEEDS AND FEATURES OF THE STRATEGIC PLANNING OF ENGINEERING ENTERPRISES**

*Mikhalchenko G.G., doctor of economic sciences, associate professor,  
(Educational-scientific professionally-pedagogical institute  
Ukrainian engineer-pedagogical academy)*

*The article substantiates the importance of strategic planning directed on improving the efficiency of the enterprise and its development in modern conditions. The main reasons for the low level of strategic planning and especially for the domestic machine-building enterprises.*

*The author has performed an assessment of internal and external environment of the machine-building enterprises with the help of the SWOT-analysis, according to the results of which were made up SWOT-matrix analysis for a particular company; identified problems that need stabilization in crisis conditions, and can be eliminated through the development of financial strategy.*

*For this purpose it was suggested and designed the necessary internal mechanisms for financial stabilization of the company, the elimination of insolvency and restore financial stability.*

*There have also been offered options of managerial decisions on the implementation of strategic management and optimal growth rate of the volume of sales of the engineering enterprise on the basis of a model of sustainable growth.*

*Key words: engineering enterprises, strategic planning, strategy, SWOT - analysis of the financial stabilization of the company.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Машинобудування, забезпечуючи майже всі галузі народного господарства, служить основою економіки будь-якої країни і відіграє вирішальну роль в прискоренні науково-технічного прогресу, але переважна більшість машинобудівних підприємств України сьогодні знаходиться у кризі через зниження внутрішнього та зовнішнього попиту на продукцію, низького рівня платоспроможності товаровиробників, залежності від імпорту комплектуючих, сировини та обладнання,

високого рівня енергоємності виробництва, зростання цін у гривневому еквіваленті на енергоресурси й підвищення інших тарифів. Майже для всіх підприємств притаманна зношеність основних фондів, незадовільний стан використання інновацій та сучасних технологій виробництва, низький рівень інвестицій, відсутність державної підтримки вітчизняного виробника. Необхідно враховувати і те, що в сучасних умовах підприємства не можуть вибудовувати стратегію подальшого розвитку не розуміючи, що чекає їх навіть в найближчій час, не

говорячи про стратегічні перспективи. Все це підкреслює необхідність переосмислення поглядів на стратегічне планування машинобудівельних підприємств – що є одним із напрямів розвитку галузі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вагомий внесок у дослідження проблем стратегічного планування підприємств зробили такі вчені: І. Бланк, С. Булгакова, Л. Буряк, А. Ковальов, А. Куліш, А. Павліковський, А. Поддєрьогін, В. Савчук, Г. Семенов, М. Старовойтов, О. Терещенко, Л. Хоменко, Н. Шульга та ін.

Проблеми процесу розвитку стратегічного планування досліджували відомі зарубіжні вчені, такі як М. Тренєв [1], що обґрунтував методи планування, М. Портер [2], який запропонував модель конкурентного аналізу, І. Ансофф [3], що розробив матрицю чотирьох альтернативних стратегій підприємства, російський вчений В.З. Черняк та інші.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Не дивлячись на численну кількість існуючих науково-практичних досліджень по вище вказаній темі розробки та впровадження елементів стратегічного планування підприємств, визначення особливостей використання стратегічного планування машинобудівними підприємствами є не достатньо повно розкритим та потребує подальшого дослідження.

**Метою статті** є обґрунтування важливості стратегічного планування, спрямованого на підвищення ефективності діяльності підприємств, його розвитку в сучасних умовах та визначення його особливостей для машинобудівних підприємств.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В українській практиці управління машинобудівними підприємства рівень стратегічного планування набагато нижче, ніж в практиці розвинутих країн. До основних причин такого стану можна віднести цілий ряд факторів, серед яких: непередбачуваність розвитку економіки, відсутність цілеспрямованої зовнішньої політики, відсутність державної підтримки галузі, високий рівень тінізації економіки, відсутність достатньої кількості кваліфікованих кадрів та їх відтік, слабка

корпоративна культура компаній та інше. Впровадження елементів стратегічного планування в діяльності машинобудівних підприємств після поживлення до кризового періоду знову загальмувалося внаслідок кризових явищ та процесів, пов'язаних з політичною ситуацією в країні (функціонування частини підприємств в південно-східному регіоні країни, який знаходиться в безпосередній близькості з зоною АТО). Необхідно враховувати і те, що перспективи розвитку галузі змінюються у відповідності до зміни зовнішньоекономічної політики та неврегульованості законодавств щодо виходу на європейський та інші світові ринки.

За таких умов стратегічне планування діяльності машинобудівних підприємств повинно не тільки вирішувати першочергові завдання, які йому по суті притаманні, а і передбачати можливі варіанти термінового реагування на внутрішні і зовнішні зміни макросередовища, що дозволить забезпечити подальше успішне функціонування підприємств даної галузі.

В даний час відсутній єдиний підхід до визначення поняття «стратегія підприємства». Під стратегією найчастіше розуміється сукупність цілей діяльності підприємства та засобів їх досягнення [4].

До основних причин, що вимагають реалізації стратегічного планування на машинобудівних підприємствах можна віднести ряд факторів, що пропонує Шершньова З. Є. Це необхідність реакції на зміни умов функціонування підприємства; потреба в об'єднанні різних напрямків діяльності підприємства в умовах розвитку процесів децентралізації та диверсифікації (насамперед конгломератної); наявність яскраво виражених конкурентних переваг і необхідність їх підтримки (у підприємств, що їх мають) або створення їх (в аутсайдерів); посилення конкуренції; інтернаціоналізація бізнесу, розвиток зв'язків з підприємствами, які використовують систему стратегічного планування; наявність висококваліфікованих менеджерів, здатних розв'язувати складні питання, застосовуючи систему стратегічного управління; розвиток теорії та практики стратегічного планування, які допомагають перейти від методу «проб і помилок» до наукових методів передбачення та підготовки

майбутнього і до майбутнього; наявність доступної інформації (глобальних інформаційних мереж) для вивчення сильних і слабких сторін підприємства, зовнішнього середовища та умов конкуренції; посилення інноваційних процесів, генерація та швидке освоєння підприємствами нових ідей; необхідність впровадження високої культури управління, зорієнтованої на запобігання опору змінам та стимулювання розвитку підприємства [5].

Для впровадження елементів стратегічного планування було обрано машинобудівне підприємств ПрАТ «Артемівський машинобудівельний завод «Вістек». Оцінку внутрішнього та зовнішнього середовища машинобудівного підприємств було виконано за допомогою SWOT-аналізу. Головний принцип проведення даного аналізу - організаційна стратегія повинна цілком враховувати сильні, слабкі сторони компанії і її конкурентні можливості. Ризиковано додержуватися стратегічного плану, що неможливо цілком реалізувати, використовуючи наявні ресурси і досвід компанії, або виконанню якого перешкоджають її

слабкі сторони [6].

Необхідно розуміти, що аналіз сильних та слабких сторін не дає остаточної інформації для прийняття управлінських рішень, але дає змогу впорядкувати всю наявну інформацію та дозволяє скласти комплексне уявлення про внутрішнє середовище організації і про слабкі чи сильні сторони. Сильні та вразливі місця – це внутрішні риси, які розглядаються як ендогенні змінні, можливості і загрози пов'язані з зовнішнім оточенням, що впливає найчастіше як комплекс екзогенних змінних. Оцінка факторів проводилася за 10-тибальною шкалою, з урахуванням, що 10 - найвища оцінка (табл.1.).

Встановлення зв'язків між найбільш впливовими слабкими і сильними сторонами організації, загрозами і можливостями зовнішнього середовища – заключний етап процесу SWOT-аналізу. На цьому етапі була складена матриця SWOT. Розташувавши вище вказані фактори в залежності від координат на матриці, ми одержали певну сукупність крапок (рис.1.).

*Таблиця 1*

*Внутрішні можливості і загрози функціонування  
ПрАТ «Артемівський машинобудівельний завод «Вістек»*

Фактор	Імовірність			Важливість впливу		
	7-10 висока	4-6 середня	1-3 низька	7-10 висока	4-6 середня	1-3 низька
<b>Можливості:</b>						
1. Збільшення частки підприємства на ринку;		+		+		
2. Впровадження інновацій та модернізація виробництва;		+		+		
3. Розвиток ринків збуту;		+		+		
4. Поява нових технологій;		+		+		
5. Постійний попит у кінцевого споживача	+			+		
6. Доскональна система якості сировини і готової продукції	+			+		
<b>Загрози:</b>						
1. Зростання валютного курсу та темпів інфляції;	+			+		
2. Збільшення гострої конкуренції		+		+		
3. Зниження купівельної спроможності споживачів		+			+	
4. Зниження чутливості до потреб ринку						
5. Розрив партнерських відносин з постачальниками сировини;		+		+		
6. Негативні для підприємства зміни в податковій базі			+		+	

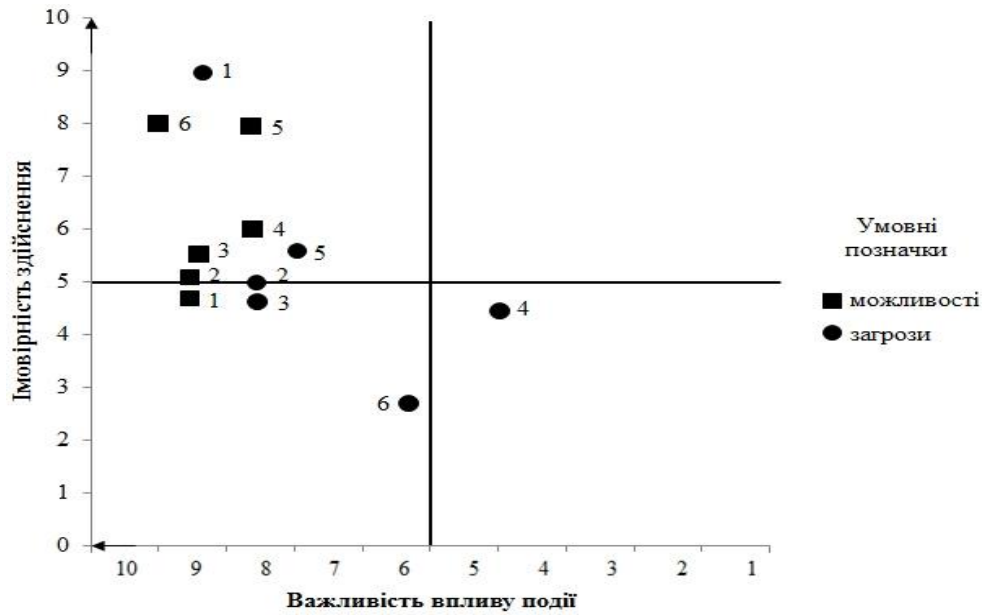


Рис. 1. Матриця можливостей і загроз

Джерело: складено автором за даними підприємства

Для встановлення взаємозв'язків побудуємо матрицю. На кожному з полів розглянемо всі можливі парні комбінації між загрозами, можливостями, сильними і слабкими сторонами підприємства. Ці взаємозв'язки і визначать майбутню стратегію (рис. 2.).

Проаналізувавши та зіставивши можливості сильних та слабких сторін ПрАТ «Артемівський машинобудівельний завод «Вістек», приходимо до висновку, що при даних умовах йому необхідно покращити фінансовий стан підприємства, вийти на нові ринки збуту, підвищити рівень маркетингу та якості продукції. Таким чином, зазначені недоліки будуть ліквідуватись шляхом розробки фінансової стратегії, основними заходами якої будуть: забезпечення задовільної ліквідності; оптимізація фінансової структури капіталу; відновлення повної стійкості підприємства шляхом обґрунтованого зниження рівня запасів і витрат; побудова фінансового моніторингу; впровадження системи фінансового планування.

Розподілимо фінансові ресурси за допомогою виявлення значимості окремих функцій для розвитку підприємства [7] за допомогою табл. 2, де:

$\Phi_1$  – виробництво,  $\Phi_2$  – НДДКР,  $\Phi_3$  – персонал,  $\Phi_4$  – загальне управління,  $\Phi_5$  –

маркетинг,  $\Phi_6$  – ресурси,  $\Phi_7$  – інформаційне забезпечення

Значущість визначається за таких умов: якщо  $\Phi_1 > \Phi_2$ , то  $\Phi_1=2$ ,  $\Phi_2=0$ ; якщо  $\Phi_1=\Phi_3$ , то  $\Phi_1=1$ ,  $\Phi_3=1$ , якщо  $\Phi_1 < \Phi_n$ , то  $\Phi_1=0$ ,  $\Phi_n=2$ .

Сумарні оцінки значущості окремих функцій потрібно використовувати при формуванні стратегії, їхнього розвитку і підтримки фінансовими ресурсами [8]. Можна дійти висновку, що стратегічної фінансової підтримки вимагає виробництво, маркетинг, персонал, НДДКР. Саме ці напрямки і мають бути пріоритетними при виборі стратегії. Це вимагає впровадження моделі оптимізації фінансової стійкості для даного машинобудівного підприємства.

Для розробки зазначеної моделі використовуємо метод кореляційно-регресійного аналізу. Кореляція представляє ймовірну залежність між показниками, що не знаходяться у функціональній залежності. Даний метод використовується для визначення тісноти зв'язку між показниками фінансової стійкості. З метою стабілізації зазначеного машинобудівного підприємства необхідно використати внутрішні механізми фінансової стабілізації підприємства за наступними етапами: усунення неплатоспроможності, відновлення фінансової стійкості та забезпечення фінансової рівноваги у довгостроковому періоді.



## Економіка підприємства

	Можливості	Загрози
	1. Збільшення частки машинобудівного підприємства на ринку; 2. Регулярна модернізація виробництва 3. Розвиток ринків збуту; 4. Поява нових технологій; 5. Постійний попит у кінцевого споживача 6. Доскональна система якості сировини і готової продукції	1. Зростання темпів інфляції; 2. Збільшення гострої конкуренції; 3. Зниження купівельної спроможності споживачів; 4. Зниження чутливості до потреб ринку; 5. Розрив партнерських відносин з постачальниками сировини; 6. Негативні для підприємства зміни в податковій базі
Сильні сторони	Поле СіМ (сила і можливість)	Поле СіЗ (сила і загрози)
1. Використання високотехнологічного обладнання; 2. Стабільність якості продукції; 3. Висока рентабельність; 4. Надійні партнерські відносини з постачальниками сировини; 5. Високий кваліфікаційний рівень працівників;	1. Вихід на нові ринки 2. Підвищення кваліфікаційного рівня працівників 3. Розширення асортименту за рахунок наявності кваліфікаційного персоналу і сучасного обладнання	1. Зберігати рівень якості 2. Посилення конкуренції, політика держави, інфляція та зазріст податків, впливатимуть на поведінку стратегії.
Слабкі сторони	Поле СлМ (слабкість і можливість)	Поле СлЗ (слабкість і загрози)
1. Відсутні чіткі стратегічні напрямки; 2. Фінансова нестабільність; 3. Недостатньо ефективно використовуються виробничі потужності; 4. Низький рівень маркетингових досліджень.	1. Високий рівень маркетингу та якість продукції призведе до збільшення попиту на продукцію; 2. Покращення фінансової становища призведе до більшої привабливості на ринку; 3. Модернізація та впровадження нових технологій приведе до збільшення потужності	1. Поява нових конкурентів погіршуватиме конкурентну позицію; 2. Неприятлива політика держави може привести до виходу з галузі; 3. Нестабільне фінансове положення може привести до банкрутства; «Кризове» поле – з метою подолання загроз і усунення слабких сторін варто розробити і реалізувати комплекс стратегій, напрямками яким буде служити структура заходів, розроблених у полях СіМ, СіЗ, СлМ. А саме приділити увагу розробці стратегії фінансування, що включатиме моніторинг фінансового стану підприємства, оптимізацію структури капіталу та підвищення фінансової стабільності організації.

Рис. 2. Матриця SWOT- аналізу для підприємства ПрАТ «АМЗ «Вістек»

Таблиця 2.

	Φ <sub>1</sub>	Φ <sub>2</sub>	Φ <sub>3</sub>	Φ <sub>4</sub>	Φ <sub>5</sub>	Φ <sub>6</sub>	Φ <sub>7</sub>	Сумарна оцінка
Φ <sub>1</sub>		1	1	1	1	1	1	6
Φ <sub>2</sub>	1		1	0	1	2	1	6
Φ <sub>3</sub>	1	1		2	0	1	1	6
Φ <sub>4</sub>	2	2	0		1	1	1	7
Φ <sub>5</sub>	1	1	2	1		1	1	7
Φ <sub>6</sub>	1	1	1	0	1		2	5
Φ <sub>7</sub>	0	1	1	1	1	1		5

Кожному етапу фінансової стабілізації підприємства відповідають визначені її внутрішні механізми [9].

1. Внутрішній механізм усунення неплатоспроможності:

$$КЧТП = \frac{ОА - ОА_{н}}{КФО - КФО_{во}}, \quad (1)$$

$$КЧТП = \frac{159595 - (7591,2 + 1844 + 10697,2 + 4296 + 6599)}{149041 - 17037,6} = 0,97$$

Так як, КЧТП < 1, то основними напрямками механізму усунення неплатоспроможності підприємства є: забезпечення прискореного часткового дезінвестування необоротних активів та забезпечення прискореного скорочення розміру короткострокових фінансових зобов'язань.

Забезпечення прискореного часткового дезінвестування необоротних активів, забезпечує зріст позитивного грошового

де КЧТП – коефіцієнт чистої поточної платоспроможності підприємства в умовах його кризового розвитку; ОА – сума всіх оборотних активів підприємства; ОА<sub>н</sub> – сума неліквідних (в короткостроковому періоді) оборотних активів підприємства; КФО<sub>во</sub> – сума внутрішніх поточних зобов'язань підприємства по розрахункам, погашення яких може бути відкладено до завершення його фінансової стабілізації.

поток у короткостроковому періоді, досягається за рахунок наступних основних заходів: реалізації високоліквідної частини довгострокових фінансових інструментів інвестиційного портфелю, проведення операцій поверненого лізингу, прискорення продажу невикористаного обладнання по цінам попиту на відповідному ринку, оренди обладнання тощо.

2. Внутрішній механізм відновлення фінансової стійкості:

$$ЧП_0 + АО + \Delta AK + \Delta CF_{п} = \Delta И_{ск} + ДФ + ПУП + СП + \Delta K + \Delta P\Phi, \quad (2)$$

де ЧПо – чистий операційний прибуток підприємства; АО – сума амортизаційних відрахувань; ΔИск – приріст обсягу інвестицій, фінансованих за рахунок власних джерел; ДФ – сума дивідендного фонду; ПУП – обсяг програми участі найманих працівників у прибутку (виплат за рахунок прибутку); СП – обсяг соціальних, екологічних та інших зовнішніх програм підприємства, фінансованих за рахунок прибутку; ΔК – різниця між обсягом, що передбачається до виплати в поточному періоді основного боргу і обсягом можливого до здобуття кредиту в

цьому ж періоді; ΔPΦ – приріст суми резервного (страхового) фонду підприємства.

Для забезпечення досягнення точки фінансової рівноваги підприємства в кризових умовах можливим кроком є скорочення обсягу використання власних фінансових ресурсів, яке пов'язане із зменшенням обсягів операційної та інвестиційної діяльності підприємства, тому характеризується терміном «Стиснення підприємства», що повинне супроводжуватися заходами по забезпеченню приросту власних фінансових ресурсів.

Таке скорочення може бути досягнуто за рахунок забезпечення оновлення операційних необоротних активів переважно за допомогою оренди чи лізингу, зміни дивідендної політики, що відповідає існуючому фінансовому розвитку підприємства, скорочення зовнішніх соціальних і інших програм підприємства, що фінансуються за рахунок його прибутку, зниження розмірів відрахувань в резервний і інші страхові фонди, що здійснюються за рахунок прибутку тощо.

3. Внутрішній механізм забезпечення фінансової стабілізації у довгостроковому періоді базується на використанні моделі стійкого зростання підприємства, що забезпечується основними параметрами його фінансової стратегії [9].

$$\Delta OP = \frac{ЧП \times ККП \times A \times KO_a}{OP \times СК}, \quad (3)$$

де  $\Delta OP$  – можливий темп приросту обсягу реалізації продукції, що не порушує фінансову рівновагу підприємства; ЧП – сума чистого прибутку підприємства; ККП – коефіцієнт капіталізації чистого прибутку; A – вартість активів підприємства;  $KO_a$  – коефіцієнт оберненості активів; OP – обсяг реалізації продукції; СК – сума власного капіталу підприємства.

$$\Delta OP = \frac{5168 \times 0,02 \times 191424 \times 1,43}{260010 \times 31752} = 0,003$$

У випадку, коли основні параметри фінансової стратегії підприємства залишаються незмінними в майбутньому періоді, розрахунковий показник буде мати оптимальне значення потенційного приросту обсягу реалізації продукції, а будь-яке відхилення від нього буде приводити до порушення фінансової рівноваги. В ситуації, коли існує ринкове середовище не дозволяє підприємству досягти запланованого темпу приросту обсягу реалізації продукції, з метою забезпечення нового ступеня фінансової рівноваги необхідно внести корективи в

параметри його подальшої фінансової стратегії

У відповідно до розрахованих механізмів можуть бути обрані наступні варіанти управлінських рішень, що забезпечують фінансову рівновагу підприємства на основі використання моделі стійкого зростання, які наведено у таблиці 3.

Виходячи з розрахунків табл. 3, в якій наведені можливі варіанти управлінських рішень, найбільш вдалим буде використання фінансової стратегії, що відображає зміни політики участі найманих працівників в прибутку. Результати проведених розрахунків доводять, що змінюючи параметри фінансової стратегії підприємства, можна відповідним чином змінити оптимальний темп приросту обсягу реалізації продукції, зберігаючи при цьому досягнуту (базову) фінансову рівновагу. Таким чином, по внутрішньому механізму забезпечення стійкого зростання підприємства можна зробити наступні основні висновки:

Період, в якому підприємство досягає рівноважного фінансового стану визначається періодом відповідності темпів приросту обсягу реалізації продукції їх значенням, розрахованим відповідно моделі стійкого економічного зростання. За умови відхилення від розрахункових значень настає вірогідність втрати підприємством стану фінансової рівноваги.

Стійке зростання підприємства забезпечується наступними основними параметрами його фінансового розвитку: коефіцієнтом рентабельності реалізації продукції, політикою розподілу прибутку, політикою формування структури капіталу або відповідно політикою фінансування активів, політикою формування складу активів [10].

За умови зміни названих параметрів стратегічного плану машинобудівного підприємства можна досягти належного економічного розвитку в умовах фінансової рівноваги, але в той же час необхідно здійснювати корегування стратегії у відповідності до змін внутрішнього та зовнішнього середовища.

Таблиця 3.

Можливі варіанти управлінських рішень, що забезпечують різноманітний темп приросту обсягу реалізації продукції на основі моделі стійкого зростання

Показники	Базовий (незмінний) варіант	Варіанти зміни фінансової стратегії			
		Зміна дивідендної політики	Зміна політики участі найманих робітників у прибутку	Зміна структури капіталу (коефіцієнту левериджу активів)	активу (коефіцієнту оборотності)
<b>I. Вихідні показники розрахунку</b>					
Сума чистого прибутку	5168	5168	5168	5168	5168
Обсяг участі найманих працівників у прибутку	2584	2170,56	2997,44	2584	2584
Сума капіталізованого прибутку	2584	2997,44	2170,56	2584	2584
Обсяг реалізації продукції	260010	260010	260010	260010	260010
Вартість активів, у тому числі необоротних	191424	191424	191424	191424	22970,9
Сума власного капіталу	31752	31752	31752	6350,4	3810,24
Сума позикового капіталу	159672	159672	159672	31934,4	19160,6
<b>II. Розрахункові коефіцієнтні моделі</b>					
Коефіцієнт рентабельності реалізованої продукції	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Коефіцієнт капіталізації чистого прибутку	0,5	0,58	0,42	0,5	0,5
Коефіцієнт левериджу активів	6,03	6,03	6,03	30	6,03
Коефіцієнт оберненості активів	1,2	1,2	1,2	1,2	10
<b>III. Результати розрахунку оптимальних темпів приросту обсягу реалізації продукції у майбутньому періоді</b>					
Темп приросту	0,04	0,03	0,1	0,04	0,04
Темп приросту в %	4	3,45	4,76	4	4
Коефіцієнт еластичності темпу приросту продукції від коефіцієнта рентабельності реалізації	2	1,72	2,38	2	2

Джерело: складено автором за даними підприємства

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Отже, стратегічне планування є необхідним сьогодні для стабілізації та розвитку кожного машинобудівного підприємства і галузі в цілому. Впровадження заходів щодо його реалізації вимагає нової системи підготовки управлінських кадрів та організації управлінської діяльності. При формуванні стратегічних планів необхідно розуміти, що кожен компонент комплексу стратегічного планування повинен складатися з індивідуально підібраних елементів,

поєднання яких у певній послідовності дає можливість здійснювати процес стратегічного планування у відповідності з існуючими викликами економіки та внутрішніми і зовнішніми чинниками функціонування машинобудівних підприємств.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Тренев Н.Н. Стратегическое управление: учеб. пособие / Н.Н. Тренев – М.: Приор, 2002. – 288 с.
2. Портер М. Конкурентная стратегия:

Методика отраслей и конкурентов / М. Портер [пер. с англ.]. – М.: АльпинаБизнесБукс, 2005. – 464 с.

3. Ансофф И. Стратегическое управление. / И. Ансофф [пер. с англ.]. – М.: Экономика, 2006. – 519 с.

4. Фінанси підприємств: Підручник / А.М. Поддєрьогін, М.Д. Білик, Л.Д. Буряк та ін.; Кер. кол. авт. і наук. ред. проф. А.М. Поддєрьогін. – К.: КНЕУ, 2005. – 546 с.

5. Шершньова З. Є. Стратегічне управління: Підручник. – К.: КНЕУ, 2004. – 699 с.

6. Бараненко С. П. Стратегическая устойчивость предприятия. / Бараненко С. П., Шеметов В. В. - М: Центрполиграф, 2004. - 496 с.

7. Гусев Ю.В. Стратегия розвитку підприємств. / Ю.В. Гусев - Спб.: Изд-во Спбуэф, 2001. – 412 с.

8. Топчій О.О. Методи парних порівнянь в економічних дослідженнях/ О.О.Топчій, М.Л.Зайцева : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/SND/Economics/13\\_to\\_pchiy.doc.htm/](http://www.rusnauka.com/SND/Economics/13_to_pchiy.doc.htm/).

9. Бланк И.А. Финансовая стратегия предприятия./ Бланк И.А. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2004. – 720 с.

10. Шаталова К. Г. Фінансовий менеджмент як основа антикризового управління на підприємстві / К.Г. Шаталова, Т. О. Степанова: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.urau.com.ua/>

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

УДК 658.14

## **ФІНАНСОВИЙ МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ В КРИЗОВИХ УМОВАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ**

*Мушникова С.А., к.е.н., доцент (НМетАУ)*

*Анотація. В роботі проведено критичний аналіз поняття «фінансовий механізм», виділено два підходи до його визначення: в рамках державних фінансів та фінансової діяльності підприємств. Зосереджено увагу на поєднанні двох підходів у формуванні фінансового механізму для досягнення цілі розвитку підприємства в кризових умовах функціонування. Виділено інструменти для реалізації фінансового механізму розвитку підприємств в кризових умовах функціонування.*

*Ключові слова. Підприємство, фінансовий механізм, криза, інструменти фінансового механізму, розвиток, фінансова діяльність.*

## **ФИНАНСОВЫЙ МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ В КРИЗИСНЫХ УСЛОВИЯХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ**

*Мушникова С.А., к.э.н., доцент (НМетАУ)*

*Аннотация. В работе проведен критический анализ понятия «финансовый механизм», выделено два подхода к его определению: в рамках государственных финансов и финансовой деятельности предприятий. Обращено внимание на сочетании двух подходов в формировании финансового механизма для достижения цели развития предприятия в кризисных условиях функционирования. Выделены инструменты для реализации финансового механизма развития предприятий в кризисных условиях функционирования.*

*Ключевые слова. Предприятие, финансовый механизм, кризис, инструменты финансового механизма, развитие, финансовая деятельность.*

## FINANCIAL MECHANISM OF COMPANIES IN CRISIS THE OPERATION

*Mushnikova S.A., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor  
(National Metallurgical Academy of Ukraine)*

*The main feature of an effective financial policy is the development of the national economy and its real sector. If there are no positive changes in financial and economic activities of economic relations necessary to introduce an effective tool of the financial mechanism at the macro and micro levels.*

*In this work the critical analysis of the concept of "financial mechanism", highlighted two approaches to its definition: in the public finances and financial activity. Highlight that requires a combination of national instruments of influence, such as legal and regulatory framework - with directly, instruments domestic impact, given the conditions of operation of enterprises in the national economy.*

*As part of the proposed financial mechanism to allocate financial instruments through which can be implemented management decisions and financial leverage that fair view of the financial position of an entity relationship. For this management enterprises defined conditions, analysis of cyclical manifestations of the crisis of the national economy and their impact on individual sectors.*

**Keywords.** *The company, the financial mechanism of the crisis, the tools of the financial mechanism, the development of financial activities.*

**Постановка проблеми.** На сьогодні існує достатньо впевнена думка фахівців із соціології та економіки з приводу кризового стану всіх рівнів економіки держави. Це підтверджується зниженням обсягів ВВП, падінням курсу національної валюти, ростом безробіття, погіршенням та зупинкою діяльності суб'єктів господарювання та ін. В таких умовах фінансова політика держави повинна бути націлена на побудову фінансового механізму, який би дозволив з найбільшою ефективністю забезпечити досягнення стратегічних і тактичних цілей, заявлених у довгостроковій програмі соціально-економічного розвитку країни на перспективу та знаходити позитивний вплив на розвиток суб'єктів господарювання. В умовах кризи завдання фінансової політики полягає в максимальному скороченні термінів переходу від спаду до пожвавлення активності діяльності шляхом задіяння всіх складових: бюджетної, податкової, валютної та грошово-кредитної політики.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Доволі часто вітчизняні та закордонні науковці приділяють увагу фінансовому механізму в розрізі фінансової політики. Деякі з них, такі як: В.М. Опарін [8], О.Р. Романенко [11], Л.А. Дробозіна [4] та ін., зосереджуються на формуванні фінансового механізму загальнодержавного рівня, визначаючи окремі його складові. І.О. Бланк

[2], М.М. Александрова, С.О. Маслова [1], А.М. Поддєрьогін [9], Н. О. Власова, О. А. Круглова, Л. І., Безгінова [3] приділяють більше уваги фінансовому механізму в управлінні фінансовою діяльністю суб'єктів господарювання.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Але, жодний з авторів при визначенні інструментів фінансового механізму не виокремлює умови функціонування, тобто, стабільний або кризовий фінансово-економічний стан.

**Метою** статті є аналіз та визначення фінансового механізму розвитку промислових підприємств в кризових умовах функціонування.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Головною ознакою ефективної фінансової політики є розвиток національної економіки та її реального сектора. Якщо не спостерігаються позитивні зміни в фінансово-економічній діяльності суб'єктів економічних відносин, необхідні до впровадження дійові інструменти фінансового механізму на макро- і мікрорівнях.

На сьогодні не склалося єдиної думки про визначення «фінансового механізму» та його складових. Але, спостерігаються два підходи до його визначення, а саме: в рамках державних фінансів та фінансової діяльності суб'єктів господарювання (табл. 1).

*Аналіз визначення поняття «фінансовий механізм»*

Автор	Трактування	Аналіз діючого трактування
<b>На рівні державних фінансів</b>		
В.М. Опарін [8]	сукупність фінансових методів і форм, інструментів та важелів впливу на соціально-економічний розвиток суспільства	визначення охоплює лише загальносуспільні інтереси, не враховуючи зацікавленості в розвитку суб'єктів господарювання у різних умовах їх функціонування
О.Р. Романенко [11]	сукупність форм, методів і важелів фінансового впливу на соціально-економічний розвиток суспільства	
Л.А. Дробозіна [4]	система встановлених державних форм, видів і методів організації фінансових відносин	не конкретизує вплив пропонованих форм, видів та методів організації на фінансові відносини реального сектору національної економіки
<b>На рівні фінансів підприємств</b>		
І.О. Бланк [2]	механізм фінансового менеджменту представляє собою систему основних елементів, що регулюють процес розробки та реалізації управлінських рішень у сфері фінансової діяльності підприємства	фінансовий механізм розглядається в рамках інструментів фінансового менеджменту, який спрямовано на реалізацію певних управлінських рішень без втрачання держави у фінансову діяльність суб'єктів господарювання
Александрова М.М., Маслова С.О. [1]	система державних законів і нормативних актів, які регулюють фінанси підприємства, утворення та використання фондів фінансових ресурсів та інших грошових фондів, що забезпечують активну господарську діяльність	відображення фінансових відносин, які регулюють внутрішню організацію функціонування фінансів підприємств на підставі визначених державою системи законів та нормативних актів
Н. О. Власова, О. А. Круглова, Л. І. Безгінова [3]	система управління підприємством через фінансові важелі за допомогою фінансових методів	визначає фінансовий механізм як складову загальної системи управління підприємством, при цьому не знайшло відображення різні умови функціонування
А.М. Поддєрьогін [9]	змістом фінансового менеджменту є директивне використання фінансового механізму для досягнення стратегічних і тактичних цілей підприємства	фінансовий механізм визначається в рамках фінансового менеджменту, в основному для досягнення стратегічних цілей діяльності підприємства

Як показав аналіз літературних джерел, проблема управління фінансовою діяльністю підприємства повинна вирішуватися шляхом розробки спеціального механізму, який прийнято називати фінансовим, враховуючи поєднання інтересів всіх рівнів національної економіки для досягнення стратегічних та тактичних цілей.

У науковій літературі існують деякі розбіжності у визначенні «фінансового механізму». На наш погляд, більш повне визначення фінансового механізму надали М.М. Александрова та С.О. Маслова [1], визначаючи певний вплив інструментів фінансового

механізму державної політики, як зовнішньої дії на функціонування фінансів підприємств, в поєднанні з внутрішньою організацією фінансових відносин. Але, на жаль, в цьому визначенні не знайшли відображення досягнення цілей діяльності підприємств в певних умовах функціонування.

Автори [4, 8, 11] при визначенні «фінансового механізму» зосереджуються на загальносуспільних інтересах в рамках функціонування держави, державної політики, не поєднуючи його з інтересами реального сектора економіки, не визначаючи специфіку

інструментів фінансового механізму в різних умовах функціонування.

Зосереджуючись на управлінні фінансовою діяльністю підприємств, такі автори, як: І.О. Бланк [2], Н. О. Власова, О. А. Круглова, Л. І. Безгінова [3], А.М. Поддєрьогін [9], - відокремлюють фінансовий механізм діяльності підприємства від впливу деяких його інструментів загальнодержавного характеру, не визначаючи при цьому певні умови функціонування підприємств.

Таким чином, з точки зору визначення поняття «фінансового механізму» розвитку підприємства, необхідним є поєднання загальнодержавних інструментів впливу, таких як: законодавча та нормативна бази, з, безпосередньо, інструментами внутрішнього

впливу, враховуючи умови функціонування підприємств в рамках національної економіки.

Якщо вважати, що фінансовий механізм дає уявлення про те, за допомогою чого можна здійснити фінансовий вплив, і повинен показувати, як це зробити, то у складі фінансового механізму доцільно виділяти фінансові інструменти, за допомогою яких реалізуються прийняті рішення та фінансові індикатори, що достовірно відображають стан суб'єкта фінансових відносин. Для цього необхідним є визначення умов господарювання підприємств, аналіз циклічності прояву кризових явищ національної економіки та їх вплив на окремі сектори за останні двадцять чотири роки (табл. 2).

*Таблиця 2*

*Кризові явища національної економіки за період 1991-2015 р.р.*

Рік	Подія	Вид кризи	Вплив на фінансово-економічний стан окремих секторів національної економіки
1991-1993	Вихід України із складу Радянського Союзу	Системна криза	Перебудова суспільного устрою. Зростання інфляції до 200% на день. Порушення економічних відносин на рівні суб'єктів господарювання. Введення тимчасової національної валюти.
1998	Дефолт в Росії	Структурна криза	Девальвація гривні на 80%. Падіння ВВП на 1,7%. Зростання інфляції до 20%. Відтік капіталу нерезидентів, скорочення вкладів фіз. осіб. Зростання дефіциту бюджету до 2,2% від ВВП. Зниження ліквідності банківської системи. Неможливість отримання «дешевих» кредитів суб'єктами господарювання.
2004	«Померанчова революція»	Системна криза	Політична криза і невизначеність можливого розвитку подій спровокували відтік капіталу з економіки, а також привели до вилучення депозитів з банківської системи як суб'єктами господарювання, так і фіз. особами.
2007-2008	Світова фінансова криза	Глобальна криза	Фактично закритий доступ на зовнішні ринки запозичень. Падіння ліквідності. Зростання ставок за кредитами. Скорочення обсягів їх видачі. Зростання ставок за міжбанківськими кредитами overnight до 30% річних (квітень 2008).
2013-2014	Революція «Гідності»	Системна криза	Політична криза (аж до розпаду країни). Зниження фінансових резервів призвело до росту залежності від зовнішніх джерел фінансування, з однієї сторони, та відтоку капіталу з економіки країни, з іншої. Різке падіння обсягів виробництва реальним сектором економіки спровокувало погіршення всіх макроекономічних показників.

Як бачимо з результатів аналізу (табл. 2), за період з 1991 року спостерігається постійне перебування економіки держави в кризових явищах. При чому, за останні вісім



років відбувається накладення проявів системної (політичної) кризи внаслідок революційних подій 2013-2014р.р. на відгуки прояву глобальної кризи (світова фінансова криза 2007-2008 р.р.). Особливо такий стан економіки впливає на функціонування реального та банківського секторів економіки, діяльність яких між собою тісно пов'язана. Відчувається різке зниження конкурентоспроможності, платоспроможності та ліквідності підприємств, неможливість через це отримання зовнішніх джерел фінансування своєї поточної діяльності в банківському секторі та інвестиційних засобів. В свою чергу, банківський сектор відчуває зниження ліквідності через вилучення частини грошових коштів підприємствами і т.д.

Таким чином, специфічні умови функціонування потребують формування фінансового механізму та окремих його складових, а саме, інструментів, які б ефективніше вирішували всі поточні та перспективні завдання подолання кризового стану підприємства з подальшим його розвитком, а не тільки усунення тимчасових фінансових труднощів (рис. 1).

В першу чергу фінансовий механізм реалізується через зовнішні та внутрішні інструменти впливу на суб'єкти та об'єкти фінансового управління, до яких слід віднести: фінансове забезпечення, фінансові методи та заходи, фінансові відносини та фінансові важелі.

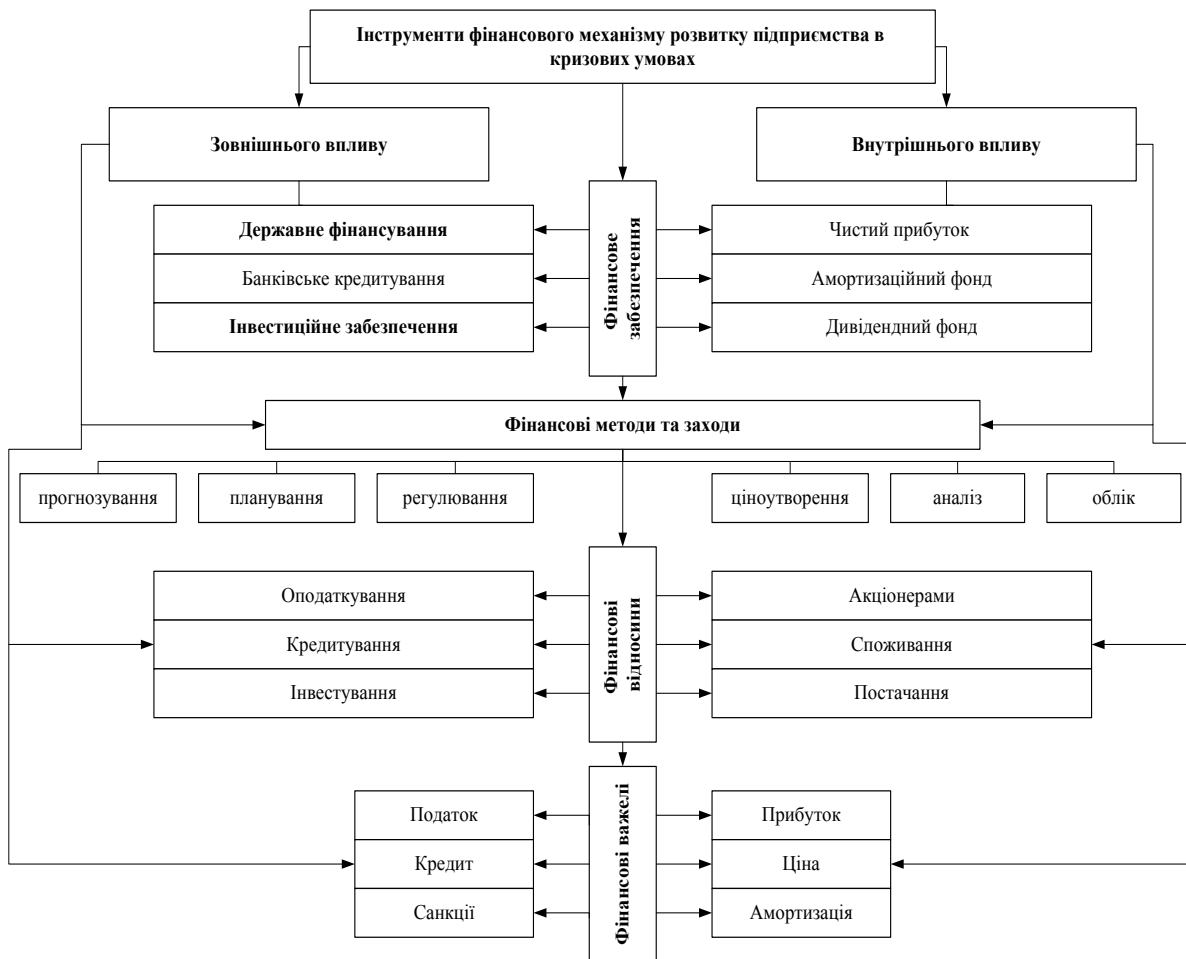


Рис. 1. Інструменти фінансового механізму розвитку підприємства в кризових умовах

Особливу роль у фінансовому забезпеченні розвитку підприємства в кризових умовах функціонування повинні займати державне та інвестиційне фінансування. В умовах, що склалися підприємствам занадто складно виділити власні фінансові ресурси для подальшого розвитку діяльності.

Виходячи з обраних джерел фінансування розвитку підприємства, необхідно визначитися з основними фінансовими методами та заходами, враховуючи кризовий стан ззовні, для подальшої організації фінансових відносин, а саме: прогнозування, планування розвитку діяльності, враховуючи відповідні індикатори й важелі. За допомогою цих методів забезпечується створення та використання на підприємствах грошових фондів, які в процесі фінансово-господарської діяльності матеріалізуються в різноманітних активах. Таким чином, фінансовий механізм забезпечує систему управління фінансами, що визначається своєю багатofункціональністю.

Ефективність фінансового механізму розвитку підприємства забезпечується тільки при умові поєднання у використанні фінансових важелів зовнішнього та внутрішнього впливу, таких як: податок, кредит, прибуток, виручка, ціна, амортизація тощо. Кожний з цих індикаторів виступає інформаційним забезпеченням в аналізі існуючого стану та перспектив розвитку діяльності підприємства.

Узагальнюючи різні погляди, можна навести наступне визначення фінансового механізму розвитку підприємства, як систему інструментів зовнішнього та внутрішнього впливу на реалізацію розвитку підприємства в певних умовах функціонування. До інструментів фінансового механізму слід віднести: фінансове забезпечення, фінансове регулювання та систему фінансових важелів та індикаторів, які дають змогу оцінити цей вплив.

**Висновок.** Таким чином, сучасний стан національної економіки взагалі та кожної її ланки потребує корінних змін. На підставі проведеного аналізу літературних джерел визначено поняття «фінансовий механізм», виділено два підходи до його визначення: в рамках державних фінансів та фінансової діяльності підприємств. Доведено, що необхідним є поєднання загальнодержавних інструментів впливу, таких як: законодавча та нормативна бази, з, безпосередньо, інструментами внутрішнього впливу, враховуючи умови функціонування підприємств в рамках національної економіки. Пропоновано у складі фінансового механізму виділяти фінансові інструменти, за допомогою яких можуть бути реалізовані управлінські

рішення та фінансові важелі, що достовірно відображають стан суб'єкта фінансових відносин. Для цього визначено умови господарювання підприємств, аналіз циклічності прояву кризових явищ національної економіки та їх вплив на окремі сектори економіки. В дослідженні також визначено, що специфічні умови функціонування потребують формування фінансового механізму та окремих його складових, а саме, інструментів, які б ефективніше вирішували всі поточні та перспективні завдання подолання кризового стану підприємства з подальшим його розвитком, а не тільки усунення тимчасових фінансових труднощів.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Александрова М.М. Гроші. Фінанси. Кредит.: Навчально-методичний посібник / М.М. Александрова, С.О. Маслова. - 2-е видання. - К.: ЦУЛ, 2002. - 336с.
2. Бланк И.А. Финансовый менеджмент: Учебный курс / И.А. Бланк. - К.: Ника-Центр Эльга, 2007. - 454 с.
3. Власова Н. О. Фінанси підприємств: навч. посіб. / Н. О. Власова, О. А. Круглова, Л. І. Безгінова. - К.: Центр учбової літератури, 2007. - 271 с.
4. Ільницька Г. Я. Формування фінансово-економічного механізму управління підприємством / Г. Я. Ільницька // Науковий вісник. - 2004. - №14. - С. 291-294.
5. Кічко І. І. Нормативне регулювання фінансів підприємств у ринкових умовах / І. І. Кічко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. - 2009. - №35. - С.24-30.
6. Козій І. С. Місце і значення фінансового забезпечення в структурі фінансового механізму / І. С. Козій // Науковий вісник НЛТУ України. - 2008. - № 18.9. - С.223-229.
7. Колісова І. В. Теоретична концептуалізація поняття «фінансовий механізм» / І. В. Колісова // Вісник Національного університету «Львівська політехніка» 2007. - № .606- С.179-185.
8. Опарін В. М. Фінанси (Загальна теорія): Навч. Посібник. — 2-ге вид., доп. і перероб / В. М. Опарін. — К.: КНЕУ, 2001. — 240 с.

9. Поддєрьогін А. М. Фінансовий менеджмент [Текст] : підручник / кер. кол. авт. і наук. ред. А. М. Поддєрьогін. – К.: КНЕУ, 2005. – 536 с.
10. Поспєлова Н. М. Визначення сутності фінансово-організаційного механізму діяльності підприємств сфери послуг / Н. М. Поспєлова // Вісник Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського. – 2008. - №3. – С. 36-42.
11. Романенко О. Р. Фінанси: Підручник / О.Р. Романенко. - К: Центр навчальної літератури, 2004.-312с.
12. Степаненко В. С. Економіка: навч. посіб. / за ред. С.В. Степаненка. – 2-ге вид. [доп.]. – К. : КНЕУ, 2001. – 306 с.
13. Чєнг Ф. Ли. Финансы корпораций: теория, методы и практика. Пер. с англ. / Ф. Ли Чєнг, И. Финнерти Джозеф. – М.: ИНФРА-М, 2000.- XVIII, 686 с.

*Рецензент д.е.н., професор УПА Прохорова В.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК 658.5:656.2.009.12

## ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВАГОНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

*Обруч Г.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

*У статті автором проаналізовано основні проблеми функціонування вагонобудівних підприємств України. Зазначено, що підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств є стратегічною проблемою, від вирішення якої залежить як реальна можливість модернізації та оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця», так і відновлення промисловості як ключового напрямку забезпечення сталого розвитку економіки України. Проведено еволюційний огляд визначень поняття «конкурентоспроможність підприємства», проаналізовано недоліки існуючих тлумачень та надано власне визначення конкурентоспроможності промислового підприємства.*

*Ключові слова: конкурентоспроможність, конкурентні переваги, вагонобудівні підприємства України*

## ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

*Обруч А.В., аспирант (УкрГУЖТ)*

*В статье автором проанализированы основные проблемы функционирования вагоностроительных предприятий Украины. Отмечено, что повышение конкурентоспособности вагоностроительных предприятий является стратегической проблемой, от решения которой зависит как реальная возможность модернизации и обновления подвижного состава ПАО «Укрзалізниця», так и восстановление промышленности как ключевого направления обеспечения устойчивого развития экономики Украины. Проведен эволюционный обзор определений понятия «конкурентоспособность предприятия», проанализированы недостатки существующих толкований и дано собственное определение конкурентоспособности промышленного предприятия.*

*Ключевые слова: конкурентоспособность, конкурентные преимущества, вагоностроительные предприятия Украины*

## THEORETICAL ASPECTS OF COMPETITIVENESS CARRIAGE-BUILDING ENTERPRISES OF UKRAINE

*Obruch A.V., post-graduate student (USURT)*

*In the article the author analyzes the main problems of the functioning of the carriage-building enterprises of Ukraine. It is noted that improving the competitiveness of wagon enterprises is a strategic problem, the solution of which depends on how real the possibility of modernization and renewal of rolling stock of the Ukrainian Railways, and the restoration industry as key areas of sustainable development of Ukraine's economy.*

*Conducted an evolutionary review of the definitions of "competitiveness of enterprise", examines the shortcomings of existing interpretations and provided their own definition of competitiveness as the synergy of production, resource, export, technological, human, information, transport and innovation potential, which will release products that meet international quality standards, efficient and sustainable development of the enterprise.*

**Keywords:** *competitiveness, competitive advantages, carriage-building enterprises of Ukraine*

**Постановка проблеми.** Світова економіка влаштована наступним чином: є центри розвитку – передові держави, де знаходяться найбільші транснаціональні корпорації, зосереджено виробництва з високою доданою вартістю, і переважаюча периферія – держави, що розвиваються, та країни «третього світу», в своїй більшості постачальники сировини та дешевих трудових ресурсів.

Сучасна Україна, на жаль, входить саме до країн «третього світу», внаслідок чого вітчизняні підприємства зіткнулися з рядом проблем: висока ступінь зношення основних фондів, низький рівень конкурентоспроможності, низька якість продукції та низькі обсяги її реалізації, нестача коштів на заміну та модернізацію обладнання. Значно ускладнює роботу підприємств наявність конкуренції в галузі та тенденція її постійного зростання.

Не оминула подібна участь й підприємства машинобудівного комплексу – системоутворюючої галузі національної економіки. У сучасних умовах розвитку вагонобудування як ключова сфера машинобудівного комплексу є об'єктом гострої конкурентної боротьби між існуючими національними та зарубіжними підприємствами.

Галузь національного вагонобудування в основному орієнтована на експорт продукції

(близько 85 % виробництва), що значно скоротився за останні два роки. Це наводить на думку про необхідність поширення продукції як на національному ринку, так і пошук нових ринків збуту, що неможливо здійснити без забезпечення конкурентоспроможності продукції та підприємства в цілому.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблема підвищення конкурентоспроможності підприємства зберігає свою актуальність вже не одне десятиліття. Спостерігається постійне розширення кола зацікавлених даною проблематикою та зростання кількості праць, присвячених даній тематиці, як серед вітчизняних, так і зарубіжних вчених. Серед них доцільно виділити наступних: А. Сміт [1], А. Маршал [2], М. Портер [3], Б. Данилишин [4], Р. Фатхутдінов [5], В.Л. Дикань [6], В.В. Дикань [7], О.Г. Кірдіна [8], М. Гельвановський, В. Жуковська, І. Трофімова [9], В.Г. Шинкаренко, Г.С. Бондаренко [10] та інші [11-17].

Історичний досвід свідчить про те, що існує тільки два регулятори розвитку економіки: конкуренція в суспільстві з приватною формою власності та планування – в суспільстві з державною та суспільною власністю. На жаль, в нашій країні, на протязі багатьох років ці два регулятори вважалися взаємопротилежними та взаємовиключними. Практика жорсткого централізованого

планування на макро- та макрорівнях, яка мала місце в економіці Радянського Союзу, показала свою неефективність. Найбільш висока ефективність спостерігалася в тих країнах, в яких регулятором виробництва переважно була конкуренція. У цих країнах два основних регулятори виробництва не розглядалися як антагоністи, а їх використання взаємодоповнювало один одного, що в подальшому здобуло назву конкурентоспроможності підприємства [6].

Перехід України до ринкової економіки та вільного конкурентного середовища зумовив необхідність забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, значення яких в сучасних умовах господарювання досягло критично важливого рівня.

Підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України є стратегічною проблемою, від вирішення якої залежить як реальна можливість модернізації та оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця», так і відновлення промисловості як ключового напрямку забезпечення сталого розвитку економіки України. Тому вирішення даної проблеми має значний як теоретичний, так і практичний інтерес, що обґрунтовує актуальність теми дослідження.

**Виклад основного матеріалу.** Дослідження теоретичних умов підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України необхідно розпочати з аналізу основних проблем їх функціонування. Проблем досить багато, розглянемо основні з них, які потребують поступового та довгострокового вирішення.

Однією з головних проблем вагонобудівних підприємств України є застарілі основні виробничі фонди. Фізичний знос устаткування на більшості підприємств становить 60-80%, моральний знос досягає 50-ти років і вище. Зрозуміло, що Україні досить тяжко конкурувати з новими, недавно побудованими підприємствами країн ближнього та далекого зарубіжжя.

Ще однією важливою проблемою, з якою зіткнулися вагонобудівні підприємства – це залежність від експорту продукції. Як відомо, одним із головних покупців є Росія. Але, зважаючи на тяжкі політичні та економічні

відносини, що склалися між Україною та Росією, та в подальшому відмови останньої від української вагонобудівної продукції, перед підприємствами постало питання нагальної переорієнтації експортних поставок [4].

Доцільно також виділити таку проблему як рівень фінансування галузі. На жаль, основні статті економії – це витрати на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи; заробітна плата працівників; оподаткування. Тому рівень інноваційного розвитку неприпустимо низький, особливо в порівнянні з європейськими країнами.

Посилює складність ситуації, що склалася, конкуренція як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках. Глобалізаційні світові економічні тенденції призвели до більш вільного переміщення капіталу; прискореного впливу науково-технічного та інноваційно-маркетингового прогресу на якість продукції та її конкурентоспроможність, темпи економічного зростання і стан національної економіки; скорочення життєвого циклу нововведень; підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств країн, які шляхом економічної інтеграції створили союзи держав (прикладом може служити Європейський союз).

В сучасних умовах ми можемо спостерігати цікаву та важливу тенденцію: висока якість продукція це лише одна з складових конкурентоспроможності товару. Більш важливу роль при виборі споживачем продукції відіграє конкурентоспроможність самого підприємства. Виходячи з даного принципу можна стверджувати, що конкурентоспроможність промислового підприємства визначає конкурентоспроможність держави, що впливає на добробут населення. Тобто, проблема забезпечення та підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств, у тому числі й вагонобудівних підприємств, є значущою та дуже важливою, але є виключно складною для вирішення.

Першочергово необхідно провести глибокий та різносторонній аналіз поняття конкурентоспроможності підприємств й основних підходів до його визначення. Поняття конкурентоспроможності є багатоаспектним поняттям, тому не існує єдиного підходу до його трактування.

*Еволюційний огляд трактувань поняття «конкурентоспроможність»*

Автор 1	Визначення 2
Ю.Б. Рубін [11]– 1990 р.	Конкурентоспроможність – реальна та потенційна здатність компанії, а також наявних у неї можливостей, здібностей проектувати, виготовляти та збувати товари, які за ціновими та неціновими характеристиками в комплексі більш привабливі для споживачів, ніж товари конкурентів
М. Портер [3]– 1993 р.	Конкурентоспроможність - властивість товару, послуги, суб'єкта ринкових відносин виступати на ринку нарівні з присутніми там аналогічними товарами, послугами чи конкуруючими суб'єктами ринкових відносин
В.Л. Дикань [6]– 1995 р.	Конкурентоспроможність - змагання в сфері техніки, технології, організації виробництва та управлінні. Він зазначає, що це не жорстока боротьба, а компетентність, результатом якої є висока ефективність виробництва, яка забезпечує належну якість продукції та послуг, що надаються клієнтові за прийнятну для нього ціну. Прагнення зберегти конкурентоспроможність таким чином стає регулятором не лише виробництва, але й регулятором суспільних відносин на рівні макроекономіки.
П. Зав'ялов [12] – 1995 р.	Конкурентоспроможність – це концентроване вираження економічних, науково-технічних, виробничих, організаційно-управлінських, маркетингових та інших можливостей країни, що реалізуються в товарах та послугах, які успішно протистоять конкуруючим аналогам як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринку
М. Гельвановський, В. Жуковська, І. Трофімова [9] – 1998 р.	Конкурентоспроможність – володіння властивостями, що створюють переваги для суб'єкта економічного змагання.
Швейцарська дослідницька організація «Європейський форум із проблем управління» [18] – 2000 р.	Конкурентоспроможність – можливість підприємств, що реально і потенційно досяжна в існуючих умовах, розробляти, виробляти та реалізовувати такі товари, які за ціновими і неціновими показниками є ціннішими для споживачів за аналогічні товари конкурентів
В.Г. Шинкаренко, Г.С. Бондаренко [10] – 2003 р.	Конкурентоспроможність підприємства – спроможність підприємства до адаптації до змін у зовнішньому середовищі із одночасною підтримкою достатнього рівня конкурентних переваг
Р. Фатхутдінов [5] – 2005 р.	Підвищення конкурентоспроможності організації – запорука підвищення конкурентоспроможності країни. У поняття конкурентоспроможності організації вкладається її здатність випускати конкурентоспроможну на конкретному ринку продукцію, її перевага по відношенню до інших фірм даної галузі всередині країни чи за її межами. У масштабі країни конкурентоспроможність означає ефективну інтеграцію у світове господарство, відповідне функціонування всіх його структур для забезпечення суверенітету та високої якості життя населення.

1	2
Е.В. Мінько, А.Е. Мінько, В.П. Смирнов [13] – 2005 р.	Конкурентоспроможність продукції, послуг та виробництва в поєднанні з їх якістю визначають ефективність соціально-економічної політики в умовах науково-технічною та квалітативної революції, транзитної та ринкової економік, орієнтованих на споживачів.
Р.В. Камишніков [14] – 2006 р.	Конкурентоспроможність підприємства – здатність використовувати власний потенціал та ресурси, що надаються навколишнім маркетинговим середовищем для досягнення порівняно вищої міри задоволення потреб споживачів свого цільового ринку
П.Ю. Беленький [15] – 2007 р.	Конкурентоспроможність підприємства є показником узагальнюючим, який відображає дієвість всього комплексу механізмів господарювання і до дослідження проблем його забезпечення слід підходити комплексно з урахуванням всіх факторів і механізмів
В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна [8] – 2009 р.	Конкурентоспроможність національної економіки визначається як здатність створювати та реалізовувати потужний механізм ефективного позиціонування у міжнародному економічному просторі за рахунок єдиної взаємодії ресурсів, інтелекту нації та національного виробництва, що за умови сильного інституту політичної влади та стабільної законодавчої бази дозволяє здійснити соціально-економічний розвиток суспільства
М.А. Йохна [16] – 2014 р.	Конкурентоспроможність підприємства – результат обґрунтованого вибору й реалізації ним певного типу економічної поведінки стосовно пріоритетів у формуванні й утриманні конкурентних переваг, що є адекватною домінуючим векторам інституцій середовища конкуренції, у якому воно здійснює економічну діяльність; це вказує на невіддільність рішень щодо інструментів і методів макро- і мікроекономічного впливу на забезпечення міжнародної конкурентоспроможності промислових підприємств

Аналізуючи вищенаведені визначення можна зробити наступні висновки: деякі науковці вивчають поняття конкурентоспроможності на різних економічних рівнях; інші – надають домінуюче значення мікрорівню, виділяючи конкурентоспроможність продукції чи послуги, підприємства в цілому; частина дослідників вважають, що це насамперед змагання між виробниками чи країнами при максимальному використанні існуючого потенціалу.

Приймаючи до уваги думки дослідників та враховуючи недоліки існуючих трактувань, можна надати наступне визначення конкурентоспроможності промислового підприємства як синергії виробничого, ресурсного, експортного, технологічного, кадрового, інформаційного, транспортного та інноваційного потенціалів,

результатом якої стане випуск продукції, відповідної міжнародним стандартам якості, й ефективний сталий розвиток підприємства. Більш детально це можна представити у вигляді наступної системи, що зображена на рисунку 1.

Навіть зважаючи на величезну кількість проблем, було б неправильно говорити про занепад українського машинобудування. Так, на жаль, багато що втрачено, але й донині - це одна з найбільших галузей промисловості, від діяльності якої залежить конкурентоспроможність вітчизняних товарів як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. В українського машинобудування є шанс на відродження, однак для успішної реалізації заданої мети необхідна синергія вищеназваних потенціалів, що забезпечить ефективний та сталий розвиток підприємств.

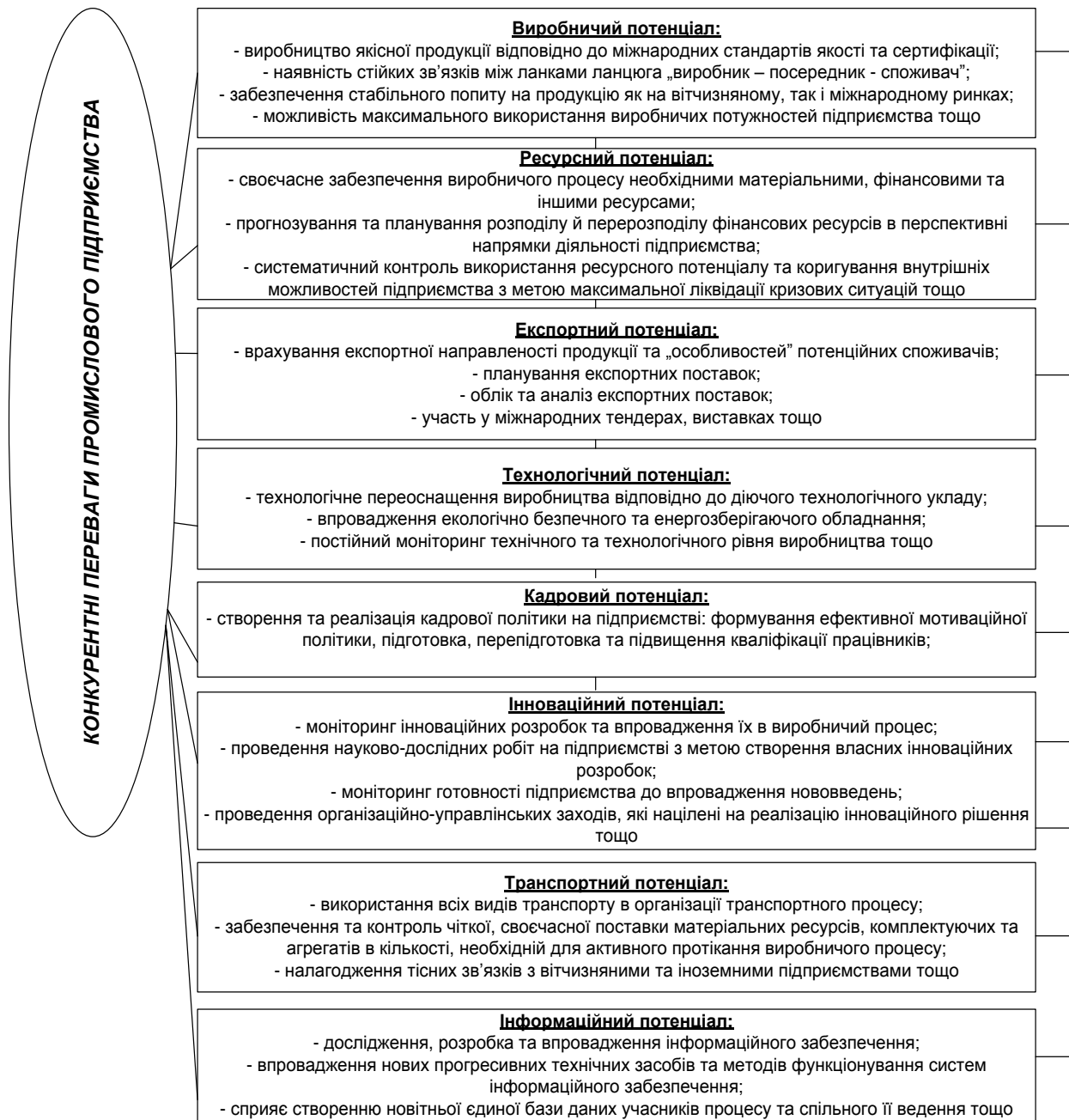


Рис. 1. Система синергетичної взаємодії складових конкурентоспроможності промислового підприємства

**Висновки.** В такий тяжкий період для промислових підприємств, в тому числі й галузі вагонобудування, коли показники обсягів виробництва та реалізації вагонів в Україні скоротилися в два рази й продовжують зменшуватися до кризових показників 2009 року, необхідність проведення радикальних заходів по підвищенню конкурентоспроможності

підприємств є очевидною. Підвищення якості та технічних стандартів продукції вагонобудування відповідно до потенційних ринків збуту та впровадження передових технологій виробництва вагонів – ось головні задачі, виконання яких повинно стати першочерговим. Інакше, ситуація не тільки не покращиться, а досягне непоправного рівня, коли єдиним виходом з ситуації стане



банкротство підприємств та їх подальша ліквідація.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Смит А. Исследование о богатствах народов [Текст]: Книга / А. Смит. – М.: Ось-89, 1997. – С. 58.

2 Маршалл А. Принципы экономической науки [Текст]: Книга / А. Маршалл. – М.: Прогресс, 1993. – В 3 т., Т. 1. – 415 с.

3 Портер М. Международная конкуренция: конкурентные преимущества стран [Текст] / М. Портер. – М.: Междунар. отношения, 1993. – 896 с.

4 Данилишин Б. Как остановить агонию украинской экономики? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nv.ua/opinion/danylyshyn/kak-ostanovit-agoniyu-ukrainskoj-ekonomiki-45647.html>

5 Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации [Текст]: Учебник / Р.А. Фатхутдинов. – 2-е изд., исправ. и доп. – М.: Изд-во Эксмо, 2005. – 544 с.

6 Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия [Текст]: Монография / В.Л. Дикань. – Харьков: Основа, 1995. – 160 с.

7 Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи [Текст]: Монографія / В.В. Дикань. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – 390 с.

8 Дикань В.Л. Сутнісні аспекти конкурентоспроможності національної економіки [Текст] / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна / Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДУЗТ, 2009. – С. 5-11.

9 Гельвановский М. Конкурентоспособность в микро-, мезо- и макроуровневом измерениях [Текст] / М.

Гельвановский, В. Жуковская, И. Трофимова // Рос. экон. журн. – 1998. – № 3. – С. 34.

10 Шинкаренко В.Г. Управление конкурентоспособностью предприятия [Текст] / В.Г. Шинкаренко, А.С. Бондаренко. – Харьков: Изд-во ХНАДУ, 2003. – 186 с.

11 Рубин Ю.Б. Конкуренция: реалии и перспективы [Текст] / Ю.Б. Рубин, В.В. Шустов. – М.: Знание, 1990. – С. 15.

12 Завьялов П. Конкурентоспособность и маркетинг [Текст] / П. Завьялов // Рос. экон. журн. 1995. – № 12. – С. 25.

13 Минько Э.В. Качество и конкурентоспособность продукции и процессов [Текст]: Учебное пособие / Э.В. Минько, А.Э. Минько, В.П. Смирнов. – Санкт-Петербург, 2005. – 240 с.

14 Камишніков Р.В. Конкурентоспроможність підприємства в системі маркетингу [Текст]: автореферат дис... канд. екон.: 08.06.01 / Р.В. Камишніков. – Київ, 2006. – 21 с.

15 Беленький П.Ю. Дослідження проблем конкурентоспроможності [Текст] / П.Ю. Беленький // Вісник НАН України. – 2007. – № 5. – С. 9-18.

16 Йохна М.А. Інституційне і ресурсне забезпечення міжнародної конкурентоспроможності промислових підприємств [Текст] / М.А. Йохна // автореферат дис...канд. екон. наук: 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Хмельницький: Хмельницький національний університет, 2014. – 506 с.

17 Денисова А.Л. Управление конкурентоспособностью промышленного предприятия: аспекты качества [Текст] / А.Л. Денисова, Т.М. Уляхин. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2006. – 120 с.

18 Экономическая стратегия фирмы [Текст] / Под. ред. А.П. Градова. – СПб.: Специальная литература, 2000. – 589 с.

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

УДК 338.45:656.2

## ТЕХНИКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: ПРОБЛЕМИ ТА СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ

*Соломніков І.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

*В статті розглянуто стан техніко-технологічної бази залізниць, визначено фактори, що її обумовлюють. Запропоновано стратегічні пріоритети розвитку, які пов'язані з техніко-технологічною базою підприємства, з удосконаленням технологій, що сприяють наданню послуг перевезень та пов'язані з фінансовим забезпеченням. Досягнення зазначених стратегічних пріоритетів розвитку запропоновано здійснювати за рахунок формування взаємовигідних зв'язків підприємств залізничного транспорту з науково-дослідними організаціями, науково-виробничими підприємствами та іншими суб'єктами інноваційного сектору шляхом створення транспортно-логістичних центрів.*

*Ключові слова: техніко-технологічний розвиток, підприємства залізничного транспорту, техніко-технологічна база підприємства, інноваційно-інвестиційний потенціал, інтелектуальний потенціал.*

## ТЕХНИКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ПРОБЛЕМЫ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ

*Соломников И.В., аспирант (УкрГУЗТ)*

*В статье рассмотрено состояние технико-технологической базы железных дорог, определены факторы, которые ее обуславливают. Предложены стратегические приоритеты развития, которые связаны с технико-технологической базой предприятия, с совершенствованием технологий, способствующих предоставлению услуг перевозок и связанные с финансовым обеспечением. Достижение указанных стратегических приоритетов развития предложено осуществлять за счет формирования взаимовыгодных связей предприятий железнодорожного транспорта с научно-исследовательскими организациями, научно-производственными предприятиями и другими субъектами инновационного сектора путем создания транспортно-логистических центров.*

*Ключевые слова: технико-технологическое развитие, предприятия железнодорожного транспорта, технико-технологическая база предприятия, инновационно-инвестиционный потенциал, интеллектуальный потенциал.*

## TECHNICAL AND TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT OF RAIL TRANSPORT: CHALLENGES AND STRATEGIC PRIORITIES

*Solomnikov I.V., graduate student (USU of RT)*

*In the article the state of technical and technological base of the railways, the factors that cause them. A strategic development priorities related to technical and technological base of the enterprise, with the improvement of technologies that contribute to the provision of transport services and related financial support. Achievement of these strategic development priorities proposed exercise by forming mutually beneficial relationships railway undertakings with research organizations, scientific and industrial enterprises and other actors in the innovation sector through the creation of transport-logistics centers, one of the subsystems which is aimed at the development and*

*implementation newest products on the basis of systematic information on new products technology, technology.*

**Keywords:** *technical and technological development of rail transport, technical and technological base of enterprise, innovation and investment potential, intellectual potential.*

**Постановка проблеми.** Динаміка економічного розвитку в сучасних умовах все більшою мірою залежить від зрушень на базі технічного прогресу. На передові позиції виходять підприємства, які свою діяльність будують на застосуванні досягнень фундаментальної науки, інформації і знань, результатом чого є інновації. В таких умовах забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту, які складають основу транспортної системи України і призначені забезпечувати ефективне функціонування економіки, вирішувати стратегічні завдання як економічного, так і оборонного характеру, обумовлює необхідність переходу підприємств до інноваційної моделі розвитку. Це в свою чергу, потребує формування нових підходів до управління техніко-технологічним розвитком підприємств залізничного транспорту на стратегічних засадах, управління процесами оновлення техніко-технологічної бази.

**Аналіз останніх публікацій та виділення невирішеної частини загальної проблеми.** Проблемам розвитку підприємств залізничного транспорту, його економічної безпеки, проблемам технічного розвитку, оновленню основних засобів, рухомого складу, а також переоснащенню та технологічному розвитку промислових підприємств присвячено роботи значної кількості вчених, серед яких: О. М. Гненний, А. В. Вишнякова, О. Г. Головня, В. Гудкова, А. Хомич, В. Л. Дикань, В. О. Зубенко, О. П. Єлець, С. Л. Рибченко, С. В. Каламбер, О. В. Чорновіл, В. А. Воропай, О. Г. Кірдіна, С. Максимчук, М. М. Кошевий, Й. М. Петрович, Г. В. Рачинська, Л. С. Лісовська, Б. Г. Сенів, І. В. Токмакова, О. В. Шляга, Б. В. Масиліук, О. В. Шраменко, К. Ю. Яковлева [1-16]. Однак, в сучасних умовах господарювання виникає необхідність переходу на інноваційний розвиток підприємств, що потребує перегляду технічної політики та визначення стратегічних пріоритетів техніко-технологічного розвитку.

**Метою статті** є дослідження стану техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту, виявлення основних проблем та стратегічних напрямків розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту представляє собою процес формування та вдосконалення техніко-технологічного рівня підприємства, орієнтований на підвищення ефективності виробництва та прогресивність розвитку. Він охоплює різні форми, стадії розвитку виробництва, які характеризують, з одного боку, техніко-технологічну базу підприємства, заходи з її підтримання на належному рівні та оцінку техніко-технологічного рівня виробництва, а з другого — безпосередній розвиток шляхом удосконалення та нарощування.

Техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту, зокрема, залізниць повинен бути спрямований на забезпечення потреб в перевезеннях вантажів і пасажирів в умовах розвитку економіки України при дотриманні високих стандартів якості в обслуговуванні споживачів. Це можливо на основі ефективного функціонування і ресурсної модернізації залізничного транспорту, постійного оновлення техніки, впровадження сучасних технологій обслуговування ремонту рухомого складу, передавальних пристроїв та інфраструктури, вдосконалення процесів організації праці і управління [3].

На сучасному етапі розвитку залізниці знаходяться досить складному становищі. Знос їх основних виробничих фондів складає понад 90%, при цьому активної частини (рухомого складу) понад 95%. В 2014 році строк служби 88,1% електровозів та 87,9% тепловозів інвентарного парку Укрзалізниці перевищував 26 років. Заходів, що приймаються залізницями України, не достатньо, вони не дозволяють зупинити критичний знос основних фондів. Потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольняються лише на 25-30%. В той час як обсяги інвестицій у розвиток залізничного транспорту в розвинених країнах сягають 10-15%, в Україні інвестиції становили 7,1% [17].

Крім критичного рівня зносу основних фондів, сучасний техніко-технологічний рівень розвитку залізниць супроводжується

використанням неефективного механізму відтворення основних виробничих фондів, відсутністю інноваційних технологій та зразків рухомого складу, низькою якістю ремонтних робіт та проектів капітального будівництва, незадовільним станом об'єктів колійного господарства, застарілістю технологій виконання колійних робіт, експлуатаційною несумісністю з залізницями європейських країн, застарілістю існуючих телекомунікаційних мереж та систем зв'язку, складністю експлуатації зразків закордонної техніки через відмінність в технічних характеристиках, високою енерго- та матеріалоємністю транспортного процесу, обмеженістю швидкістю руху через невідповідний стан інфраструктури [3, 7, 13]. Основною причиною такого розвитку є нерациональна технічна політика підприємств залізничного транспорту та відсутність належного фінансування проектів технічного розвитку підприємств.

Техніко-технологічний розвиток як об'єкт управління охоплює різноманітні форми, які мають відображати відповідні стадії процесу розвитку виробничого потенціалу залізниць і забезпечувати просте та розширене відтворення основних фондів підприємства, його технологій. Саме тому при формуванні основних напрямків техніко-технологічного розвитку слід дотримуватися стратегічного підходу, який базується на виділенні пріоритетних напрямків розвитку, орієнтованих на отримання максимального та довгострокового економічного ефекту. В якості пріоритетних, стратегічних напрямків техніко-технологічного розвитку пропонуємо виділити:

1) напрями, пов'язані з техніко-технологічною базою підприємства - відтворення та оновлення техніко-технологічної бази, будівництво інфраструктури, впровадження нових типів рухомого складу, забезпечення безпеки руху поїздів;

2) напрями з удосконалення технологій, що сприяють наданню послуг перевезень - розробка та впровадження нових технологій перевезень, розвиток сучасних транспортних вузлів, що дозволяють істотно поліпшити швидкість і надійність комбінованих перевезень, мультимодальних перевезень; розробка та впровадження високошвидкісного руху, новітніх видів

послуг, вдосконалення системи управління перевізним процесом із застосуванням засобів транспортної логістики, вдосконалення системи управління якістю;

3) напрями, що пов'язані з фінансовим забезпеченням - розробка та використання інноваційно-інвестиційних інструментів при формуванні фінансових механізмів забезпечення технологічного розвитку.

Досягнення зазначених напрямків необхідно здійснювати за рахунок активізації інноваційно-інвестиційного, інтелектуального потенціалів підприємства, розвитку інноваційної діяльності шляхом формування взаємовигідних зв'язків підприємства залізничного транспорту з науково-дослідними організаціями, науково-виробничими підприємствами та іншими суб'єктами інноваційного сектору на основі створення транспортно-логістичних центрів, одна з підсистем яких направлена на розробку та реалізацію новітньої продукції на основі використання систематизованої інформації про нові продукти техніки, технології. Транспортно-логістичні центри є функціонально об'єднаною формою технологічного, логістичного та виробничого потенціалів підприємств, а також висококваліфікованого інтелектуального потенціалу вітчизняних інженерів, конструкторів та інформаційних ресурсів науково-дослідних, дослідно-конструкторських інститутів, вищих навчальних закладів, профільних у галузі залізничного транспорту, діяльність яких спрямована на зростання рівня техніко-технологічного розвитку.

Формування таких центрів сприятиме створенню та освоєнню нових технологій, скороченню часу розроблення та запровадження у виробництво нових продуктів, а це, своєю чергою, дає змогу активніше реагувати на потреби клієнтів та ринку. Інноваційні технології дозволять також підвищити ефективність кадрового потенціалу підприємства, підвищити технологічну гнучкість виробництва, поліпшити умови та безпеку праці [11].

Важливим напрямком техніко-технологічного розвитку є відтворення та оновлення техніко-технологічної бази, при реалізації якого необхідно враховувати внутрішні та зовнішні фактори впливу. До внутрішніх факторів, які впливають на процес

оновлення техніко-технологічної бази відносяться: стан основних фондів, матеріально-технічної бази підприємства; комплексність технологій; рівень витрат на утримання та обслуговування; рівень фінансових витрат; рівень кваліфікації персоналу. Зовнішні фактори включають: наявність підприємств-виробників техніко-технологічної бази, основних фондів; наявність сервісних фірм або сервісного обслуговування; технічний рівень розвитку підприємств-конкурентів; рівень потреб споживачів; державна політика в сфері технологічного розвитку [7].

Організація реалізації стратегічних напрямків техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту повинна базуватися на наступних принципах [6, 12]:

- відповідність стратегічним цілям розвитку підприємства - кожний проект техніко-технологічного розвитку повинен відповідати стратегічній спрямованості підприємства;

- цілеспрямованість - діяльність з економічного чи технологічного розвитку підприємства має підпорядковуватись як головній меті, так і визначеними місією підприємства цілям;

- планомірність й безперервність - техніко-технологічний розвиток це складний процес, який має забезпечувати підприємству його відповідність науково-технічному прогресу, галузевим особливостям функціонування підприємства і саме носити безперервний характер;

- інноваційна спрямованість - розвиток повинен відбуватись під егідою інноваційного оновлення;

- системність (комплексність) - впровадження нового технічного озброєння має відбуватися у комплексі з навчанням та адаптацією до наявного технічного потенціалу підприємства тощо;

- перспективність - під час впровадження нових технологій необхідно чітко розуміти перспективність реалізації таких заходів на основі прогнозування підвищення вимог до якості, конкурентних переваг тощо.

Ключовим питання забезпечення техніко-технологічного розвитку є його фінансове забезпечення. Підприємства залізничного транспорту, хоч і мають можливості використовувати різні джерела

фінансування, такі як власні кошти, бюджетні інвестиції, кредити банків і міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг, сьогодні не спроможні їх залучити.

Основним джерелом інвестиційного розвитку залізничного транспорту залишаються власні кошти. Фінансування за власні кошти виконується за рахунок амортизаційних відрахувань та чистого прибутку. Величина прибутку залізничного транспорту безпосередньо залежить від його доходів та витрат. Основним інвестиційним джерелом є доходи від перевезень, а невідповідність рівня тарифів вартості послуг з перевезень призводить до збитків і робить неможливим фінансування процесів техніко-технологічного розвитку [2, 14].

В умовах обмеженості внутрішніх джерел фінансування посилюється роль зовнішніх інвестицій. На сьогоднішній день залізниці можуть використовувати кредити банків та міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг. Перспективними напрямками інвестування можуть стати венчурне інвестування, стратегічне партнерство, державно-приватне партнерство, а також залучення коштів шляхом випуску спеціальних цінних паперів, за договорами концесії, використання інвестиційного податкового кредиту, використання інвестиційних тарифів.

**Висновки.** Техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту є одним із ключових елементів забезпечення їх конкурентоспроможності. Низький рівень техніко-технологічного розвитку залізниць обумовлений недостатністю фінансових ресурсів, великим строком окупності інвестицій та значним зносом основних фондів. До першочергових заходів щодо техніко-технологічного розвитку, які є базою для реалізації стратегічних напрямків, слід віднести комплексне оновлення технічної бази за рахунок оновлення технологічної оснастки залізниць. В умовах дефіциту фінансових ресурсів забезпечення комплексного оновлення техніко-технологічної бази потребує подальшого дослідження та пошуку інноваційно-інвестиційних інструментів техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гненний О. М. Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві / О. М. Гненний, А. В. Вишнякова // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2015. - вип. 9. - С.105-112
2. Головня, О. Г. Фінансове забезпечення оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту/ О. Г. Головня // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. - 2012. - Вип. 21-22(2). - С. 16-26.
3. Гудкова В. Перспективи інноваційного розвитку територіально-галузевих об'єднань залізничного транспорту / В.Гудкова, А. Хомич // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління», 2012. Вип. 21-22, Ч. 1 – С.80-83
4. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с
5. Дикань В. Л. Підходи к управленню инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины / В. Л. Дикань, Ю. А. Рыжова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 55-59.
6. Єлець О.П. Роль технічного переоснащення в діяльності підприємства [Електронний ресурс] / О.П.Єлець, С.Л. Рибченко. – Режим доступу: [http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia\\_8\\_140.pdf](http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_8_140.pdf)
7. Каламбер С.В. Відтворення основних засобів у системі забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / С.В. Каламбер, О.В. Чорновіл, В.А. Воропай. – Режим доступу: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/1564/1/907kalam.pdf>
8. Кірдіна О.Г. Обмеження та орієнтири техніко-технологічного розвитку України в умовах глобалізації [Електронний ресурс] / О.Г. Кірдіна. – Режим доступу: [http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2011\\_4\\_1\\_179\\_184.pdf](http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2011_4_1_179_184.pdf)
9. Максимчук О. С. Тенденції та стан інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі України [Електронний ресурс] / О. С. Максимчук, М. М. Кошевий // «Экономика и менеджмент – 2013: перспективы интеграции и инновационного развития». Коллективная монография. – Режим доступу: [http://confcontact.com/2014\\_04\\_25\\_ekonomika\\_i\\_menedgment/monography/25\\_Maksimchuk.htm](http://confcontact.com/2014_04_25_ekonomika_i_menedgment/monography/25_Maksimchuk.htm)
10. Петрович Й.М. Організаційно-економічні передумови модернізації промислових підприємств [Електронний ресурс]/ Й.М. Петрович. – Режим доступу: [http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/13878/1/49\\_310-314\\_Vis\\_720\\_Menegment.pdf](http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/13878/1/49_310-314_Vis_720_Menegment.pdf)
11. Рачинська Г.В. Оцінювання рівня технологічного розвитку підприємств [Електронний ресурс] / Г.В. Рачинська, Л.С. Лісовська. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11116/1/40.pdf> (40)
12. Сенів Б.Г. Післяінвестиційний аналіз проектів реконструкції і технічного переоснащення діючих підприємств / Б.Г. Сенів // Збірник наукових праць викладачів і аспірантів кафедри економічного аналізу ТАНГ. – Тернопіль. – 2008 – С. 19–23.
13. Токмакова І. В. Протиріччя розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах розбудови світової транспортно-логістичної системи [Електронний ресурс]/ І. В. Токмакова // Ефективна економіка. – 2015. - № 5. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4076>
14. Токмакова І.В. Сучасні підходи до вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 25. - С.82-84
15. Шляга О.В. Відтворення основних фондів підприємств: сутність, види, джерела [Електронний ресурс]/ О.В.Шляга, Б.В. Масильок. – Режим доступу: [http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia\\_7\\_120.pdf](http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_7_120.pdf)
16. Шраменко, О. В. Обґрунтування напрямків створення стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту / О. В. Шраменко, К. Ю. Яковлева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 79-83.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Кірдіна О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК 656.71:658.3.310.3(450)

## ІНВЕСТИЦІЙНА СКЛАДОВА В КОНТЕКСТІ АНАЛІЗУ ОБГРУНТУВАННЯ ВИТРАТ НА ПРОСУВАННЯ НОВОГО ПРОДУКТУ НА РИНОК

*Сичова О. Є., к.е.н., доцент,  
Чупир О.М., д.е.н., професор (ХНУБА)*

*В статті розкриваються проблеми інвестування нової продукції в сучасних умовах господарювання, розглядається питання вибору методів для визначення витрат на її просування, а також переваги та недоліки даних методів. Показана перспективність інвестування нової продукції, що пов'язано з безліччю проблем, які повною мірою не досліджені. З цією метою виконано аналіз даних проблем, вказано на шляхи їх розв'язання.*

*Ключові слова: інвестування, новий продукт, просування, визначення витрат, ринок, методи.*

## ИНВЕСТИЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ В КОНТЕКСТЕ АНАЛИЗА ОБОСНОВАНИЯ ЗАТРАТ НА ПРОДВИЖЕНИЕ НОВОГО ПРОДУКТА НА РЫНОК

*Сычева Е.Е., к.э.н., доцент,  
Чупыр Е.Н., д.э.н., профессор (ХНУСА)*

В статье раскрываются проблемы инвестирования новой продукции в современных условиях хозяйствования, рассматривается вопрос выбора методов для определения затрат на ее продвижение, а также преимущества и недостатки данных методов. Показана перспективность инвестирования новой продукции, что связано с множеством проблем, которые в полной мере не исследованы. С этой целью выполнен анализ данных проблем, указаны пути их решения.

**Ключевые слова:** инвестирование, новый продукт, продвижение, определение затрат, рынок, методы.

## INVESTMENT CONSTITUENT IN CONTEXT OF ANALYSIS OF GROUND OF EXPENSES ON ADVANCEMENT OF NEW PRODUCT TO THE MARKET

*Sychova O.E., candidate of economic sciences, associate professor, associate professor,  
Chupyr E.N., doctor of economic sciences, associate professor, professor  
( Kharkov national university of building and architecture)*

*In the article the problems of investing of new products open up in the modern terms of management, the question of choice of methods is examined for determination of expenses on her advancement, and also advantages and lacks of these methods. The prospects of new investment products, due to the multitude of problems that are not fully investigated. In order to find the desired outcomes analyzed issues related to investment and new developments shown on solutions. Further direction of solving the problem should be to develop the concept of using different proportions of promoting products targeted to specific audiences.*

**Keywords:** investing, new product, advancement, determination of expenses, market, methods.

**Постановка проблеми.** В умовах сучасної економічної кризи, з якою зіткнулося кожне підприємство, першочерговою задачею для багатьох стало виживання. Особливо відчули це на собі компанії, чия основна діяльність безпосередньо пов'язана з найбільш постраждалими галузями - фінансовий сектор економіки, будівництво, металургія тощо. Перед багатьма компаніями постала проблема пошуку джерела додаткових інвестицій, диверсифікації своєї діяльності, виведення на ринок нових товарів, від яких вже в найближчому майбутньому буде віддача. Актуальність теми дослідження зумовлена тим, що в сучасних економічних умовах господарювання є необхідність значного підвищення ефективності діяльності підприємства шляхом обґрунтування його основних показників, які дають змогу просувати товар підприємства на нові ринки та пошуку інвестиційних резервів і засобів їх покращення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання стосовно просування нового товару розглядалося багатьма вітчизняними та зарубіжними науковцями. Слід виділити вчених, дослідження яких допомагають визначитись з сутністю нового товару, а саме: Коробейникова О.П., Трифілову А.А., Коршунова І.А [2]. Процес виведення нового товару розглядався такими науковцями, як: Г.Я. Гольдштейн [1], П. Дойль [10], Ж.-Ж. Ламбен [3].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Слід зауважити, що більшість вчених приділяє більшу увагу всьому інноваційному процесу, починаючи від генерації ідей по створенню нового товару, а процес впровадження товару на ринок потребує більш детального розгляду.

**Метою статті** є систематизація наукових досліджень щодо методів вирахування витрат та процесу впровадження нового продукту на ринок, розгляд основних стратегій, що використовує підприємство на даному етапі з урахуванням інвестиційної складової.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Одним із пріоритетних напрямків інвестування з урахуванням особливостей нинішньої економічної ситуації є інвестування у нове обладнання, нові технології, нову продукцію і т. ін. (тобто в

інновації), що в результаті сприяє розвитку наявних чи формуванню нових цільових ринків підприємств. Із трьох основних типів інновацій: базисних, що сприяють створенню нових ринків чи нових ринкових сегментів; удосконалюючих, суть яких — пристосування нових продуктів до вимог конкретних ринків чи їх сегментів; псевдоіновацій, що зводяться до незначних змін наявних продуктів, — перевагу слід віддавати першим двом, які пов'язані з формуванням (перший тип) та розвитком (другий тип) цільових ринків.

Створення й розвиток цільових ринків за рахунок розробки і реалізації нової (модернізованої) продукції для більшості вітчизняних підприємств досить актуальні, оскільки реально існує і триває спад збуту традиційних товарів. Інвестування нової продукції, без сумніву, перспективне, але пов'язане з безліччю проблем, далеко не повною мірою досліджених. Особливо в сучасних економічних умовах, коли є багато варіантів такого інвестування (залежно від ринкових можливостей кожного окремо взятого підприємства). Нинішні проблеми ускладнюють оцінку й вибір оптимальних варіантів як із точки зору отримувача інвестицій, так і з точки зору інвестора. З метою пошуку підходів до їх розв'язання виконано аналіз проблем, пов'язаних з інвестуванням нових розробок, у результаті яких відбувається розвиток наявних чи формування нових цільових ринків. При цьому процес інвестування розглянуто з трьох точок зору: послідовність прийняття рішення про інвестування; варіанти формування цільових ринків та інвестиції, що потрібні для їх реалізації; особливості взаємодії учасників інвестиційної діяльності при просуванні нової продукції на ринок. Спочатку розглянемо послідовність основних етапів прийняття рішень про інвестування в нову продукцію (інновації), завдання, що вирішуються на кожному з етапів, проблеми, що виникають, і можливі підходи до їх розв'язання.

1. Аналіз наявних ринкових можливостей (зовнішнє середовище) у зіставленні з сильними й слабкими сторонами діяльності підприємства (внутрішнє середовище), виявлення найперспективніших напрямків розвитку ринкових можливостей. Основні проблеми цього етапу: вибір характеристик, що адекватно відображають



зовнішнє середовище з урахуванням імовірнісних (багатоваріантних) перспектив його розвитку; об'єктивна оцінка можливостей підприємства; оцінка й вибір оптимальних напрямків реалізації ринкових можливостей (особливо коли їх виявиться кілька). Шляхи розв'язання вказаних проблем: використання формалізованих методик аналізу ринкових можливостей, звичайно, з адаптацією до конкретних ринкових умов і специфіки підприємства; залучення незалежних експертів; застосування ймовірнісних підходів.

2. Дослідження ринку і вибір цільових сегментів (цільових ринків). На основі результатів дослідження виконують сегментування ринку, оцінку виділених сегментів та вибір цільових із них. Аналізують наявні й прогнозують майбутні (потенційні) потреби та запити споживачів, наявні можливості підприємства, розробляють нові продукти (модифікації тих, що є), а також стратегії просування продуктів до споживачів. Тобто на цьому етапі виконується подальше уточнення й конкретизація ринкових можливостей. Із наявних можливих варіантів їх розвитку вибирають ті, що більшою мірою відповідають специфіці конкретного підприємства, дають змогу повною мірою використовувати його переваги у порівнянні з конкурентами й нівелювати відносні вади. Основні проблеми пов'язані з прийняттям рішень на основі неповної, неточної інформації чи інформації, що містить протиріччя; з ускладненнями із однозначною оцінкою виділених сегментів, які за різними критеріями можуть мати різні оцінки; з утрудненнями врахування можливих різких змін економічної, соціальної, політичної та інших ситуацій у період між вибором цільових ринків та виходом на ринок. Для розв'язання цих проблем потрібна розробка й застосування методик по визначенню витрат. Для визначення витрат на просування можуть використовуватися різні методи, серед них найважливіші: метод "від наявних засобів", метод "відсоток від обсягу збуту", метод "пайової участі" в ринку, метод "конкурентного паритету" і метод "виходячи з цілей і завдань". Метод "від готівкових коштів" - розробка бюджету на просування продукту виходячи з думки керівництва організації щодо рівня можливих витрат на ці

цілі. Даний метод повністю ігнорує вплив витрат на обсяг продажів, витрати можуть бути як надмірними, так і невиправдано малими [10].

Метод "відсоток від обсягу збуту" - розробка бюджету на просування продукту, в якому витрати визначаються як відсоток від поточних чи прогнозних обсягів збуту, або як відсоток від ціни реалізації. Даний метод змушує керівництво думати про залежності між витратами, ціною продажу і прибутком на одиницю товару. Недолік даного методу полягає в тому, що він об'єм збуту розглядає швидше як причину, а не як наслідок просування продукту. Важко також визначити конкретну величину відсотка. Зазвичай величина відсотка ґрунтується на середньогалузевому показнику або на досвіді організації. Однак навіть в одній галузі розміри вкладених у просування коштів можуть сильно варіюватися; організації галузі відрізняються один від одного за своїми розмірами і фінансовим можливостям, цілям ринкової діяльності, з проблем маркетингової діяльності і т. п. [10]. Даний метод володіє простотою, використовуються процентні заходи, які зрозумілі менеджерам. В силу своєї популярності в галузі, він не викликає конкурентну війну. Метод "пайової участі в ринку" заснований на тому, що в галузях, де велика подібність між товарами, зазвичай існує чітке співвідношення між ринковою часткою і пайовою участю в галузевому просуванні товарів. Знаючи це, деякі організації ставлять метою досягнення певного значення показника ринкової частки і потім встановлюють відповідний відсоток (трохи перевищує показник ринкової частки) витрат на просування продуктів. Наприклад, якщо організація має 10% ринкової частки, то вона повинна вкладати в просування 12% галузевих вкладень у просування. Недолік цього методу - відсутність гарантії того, що конкуренти також не збільшать свої бюджети просування продуктів [7]. Даний метод широко застосовується по відношенню до нових товарів. Коли впроваджується нова марка товару, бюджет просування повинен перевищувати в 1,5 рази ринкову частку, очікувану через два роки. Однак очевидно, що для досягнення бажаних результатів недостатньо просто підтримувати високу ступінь присутності в засобах масової

інформації. Організація повинна враховувати весь спектр ринкових дій конкурентів, а не тільки методи просування.

Метод "конкурентного паритету" - розробка бюджету на просування товару, в якому витрати встановлюються на рівні відповідних витрат конкурентів, часто на рівні середньогалузевих витрат. Передбачається, що бюджет конкурента заснований на колективну мудрість галузі, і що такий підхід перешкоджає виникненню конфліктів в області просування товарів.

Метод "виходячи з цілей і завдань" - розробка бюджету просування товару, виходячи з визначення специфічних цілей просування окремих товарів і конкретних завдань, реалізація яких призведе до досягнення поставлених цілей. Сума витрат на реалізацію окремих завдань і визначає бюджетні витрати. В основі лежить вироблення важко аргументованих припущень про залежність між витратами і результатами діяльності з просування продуктів. Зазвичай буває досить важко заздалегідь визначити кількість коштів, необхідних для досягнення тієї чи іншої мети. Якщо бюджет стає занадто великим, то повинні бути переглянуті цілі. Точно так само після проведення кампанії просування наступний бюджет інвестування повинен складатися з урахуванням отриманих результатів. Ефективність даного методу найбільш очевидна тоді, коли можна легко перевірити результати конкретних кампаній з просування товарів [6].

Вибір тих чи інших методів просування (комбінацій методів) визначається наступними головними факторами: інвестиційною складовою, цілями кампанії в області просування, характеристиками цільового ринку, характеристиками продукту, його ціною, можливістю застосування тих чи інших методів просування, знаходженням споживача на певній стадії готовності купити товар, обраної стратегії просування [7].

Імовірність інвестування у новий продукт визначає можливість використання тих чи інших методів просування. Якщо організація має обмежені в цьому плані можливості, то вона, скоріше, буде використовувати персональну продаж, ніж рекламу. До того ж ефективність роботи збутовиків оцінити легше, ніж ефективність реклами. Вплив цілей кампанії просування на обрані методи може

полягати в наступному. Якщо метою є створення масової поінформованості про новий товар, то реклама буде використовуватися ширше порівняно з іншими методами просування. Якщо метою є надання докладної інформації про характеристики якогось товару тривалого користування, то краще використовувати персональну продаж і методи стимулювання збуту для залучення споживачів в роздрібні магазини. Реклама буде використовуватися в помірних дозах.

Розмір, географічні, соціально-економічні та інші характеристики цільового ринку також впливають на вибір методів просування. Так, якщо розміри ринку обмежені, то найбільш ефективним методом просування може бути персональна продаж. Якщо ринок носить локальний характер, то доцільно в цілях просування використовувати місцеві ЗМІ, якщо національний характер - національні ЗМІ. Характеристики товару також впливають на вибір методів просування. Для просування продукції виробничо-технічного призначення частіше використовується персональна продаж, для масових споживчих товарів - реклама. Продаж товарів сезонного попиту зазвичай супроводжується інтенсивним продажем і використанням методів стимулювання збуту. Персональний продаж використовується рідше хоча б тому, що недоцільно мати розгорнутий штат збутовиків протягом усього року.

Методи просування можуть бути різними для різних стадій життєвого циклу продукту. На стадії впровадження активно використовується реклама як для споживчих товарів, так і для продукції виробничо-технічного призначення. Для багатьох продуктів на цій стадії також широко використовується персональний продаж та стимулювання збуту, для споживчих товарів повсякденного попиту на стадії росту і насичення - реклама. Просування продукції виробничо-технічного призначення на цих стадіях життєвого циклу вимагає концентрації зусиль на використання персонального продажу та стимулювання збуту. На стадії спаду маркетологи зазвичай зменшують діяльність по просуванню "старих" товарів, особливо використання реклами. Більше уваги приділяється персональному продажу та

стимулюванню збуту. Ціна також істотно впливає на вибір методів просування. Дорогі товари зазвичай вимагають більш інтенсивного використання персонального продажу. Так, потенційні покупці бажають отримати більш конкретну інформацію про цінову політику. Для дешевих товарів повсякденного попиту більш широко використовується реклама. Можливість застосування певних методів просування визначається, наприклад, тим, що досягають певні рекламні носії цільової аудиторії чи ні. Може бути заборонена реклама деяких товарів (спиртного, тютюнових виробів). Особливо ця проблема стає актуальною при просуванні товарів в інших країнах. Наприклад, телевізійна реклама є мінімальною у скандинавських країнах. Організація може бажати збільшити штат торгових агентів, але не може знайти фахівців необхідної кваліфікації. При просуванні товару застосовуються стратегії "проштовхування" і "витягування". Стратегія "проштовхування" передбачає діяльність по просуванню, адресовану тільки представникам розподільної системи, наступним у каналі розподілу відразу за виробником (оптовим торговцем), з метою схилити їх довести товар до кінцевого споживача. У свою чергу кожен учасник каналу розподілу просуває даний товар наступному учаснику. Стратегія "витягування" - діяльність організації, спрямована на просування товару, адресована кінцевим споживачам, які при бажанні купити товар починають його вимагати від представників розподільної системи, які в свою чергу, звертаються до виробника. Процес "витягування" протікає найбільш швидко і ефективно, якщо споживач купує товар, минаючи посередників, в якій інформація є загальною і проводиться узгоджена комунікаційна політика [6].

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Для того, щоб домогтися скоординованих дій у сфері комунікаційної діяльності, потрібно вирішити ряд організаційних та методичних питань. Якщо в організації питаннями маркетингових комунікацій займаються кілька співробітників, що працюють у різних підрозділах, то краще їх об'єднати і підпорядкувати керівнику, що повністю

відповідає за всю діяльність в області просування продуктів. Необхідно створити і постійно розвивати статистичну базу даних про просування, що містить інформацію про витрати на просування за різними напрямками з виділенням ступеня впливу всіх вищезгаданих факторів, а також про результати застосування цих методів. Після завершення комунікаційної програми оцінюється її ефективність, тобто визначається співвідношення між ступенем її впливу на цільову аудиторію і витратами. Необхідно також збирати інформацію про обсяг покупок, про ступінь задоволеності покупкою [7].

Організація повинна враховувати весь спектр ринкових дій конкурентів, а не тільки методи просування. Вибір методу базується на грошових ресурсах підприємства (інвестиційній складовій), характеристиках продукту, його ціні, можливості застосування тих чи інших методів просування, знаходженні споживача на певній стадії готовності купити товар. Подальшим напрямком вирішення проблеми повинна бути розробка концепції використання в різних пропорціях методів просування товарів, орієнтованих на певні цільові аудиторії.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гольдштейн Г.Я. Стратегический менеджмент: учебное пособие / Гольдштейн Г.Я. - Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2003. – 14 с.
2. Коробейников О.П., Трифилова А.А., Коршунов И.А. Роль инноваций в процессе формирования стратегии предприятия / О.П. Коробейников, А.А. Трифилова, И.А. Коршунов // Менеджмент в России и за рубежом. - 2000. - №3. - С.14-16.
3. Ж.-Ж. Ламбен. Стратегический маркетинг. Европейская перспектива / Ламбен Ж.-Ж. - М.: Наука, 1996. – 58 с.
4. Лук'яненко Д.Г. Міжнародна інвестиційна діяльність: підручник / Д.Г. Лук'яненко, Б.В. Гунський, О.М. Мозговий та ін. – К.: КНЕУ, 2003. – 324 с.
5. Харламова Г.О. Неоднорідність інвестиційного простору України / Г.О. Харламова // Актуальні проблеми економіки. - 2006. - №2 (56). - С. 27–33.

6. Грамотнев В.Є. Маркетинг у залученні іноземних інвестицій: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук. спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» / В.Є. Грамотнев. - Київ, 2004. – 18 с.
7. Кифяк О.В. Стратегія регіонального маркетингу в контексті розвитку туризму / О.В. Кифяк // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. - 2009. - Вип.2. - С.208-209.
8. Захожай В., Кіт М. Статистика інвестиційної діяльності / В. Захожай, М Кіт // Персонал. Журн. інтелект. еліти. - 2007. - №8. - С.10–17.
9. Затонацька Т. Світовий досвід формування державної інвестиційної політики та механізмів її реалізації / Т. Затонацька // Вісник київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2014. - Вип. 9(161). - С.7-8.
10. Дойль Питер. Маркетинг, орієнтований на стоимость / Питер Дойль. – Санкт-Петербург.: Питер, 2001. – 324с.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК 629.33:658.6+658.8

## **АНАЛІЗ ВНУТРІШНЬОГО ПОТЕНЦІАЛУ АВТОСЕРВІСНОГО ПІДПРИЄМСТВА В РАМКАХ ЛОГІСТИЧНОЇ КОНЦЕПЦІЇ**

*Юськів Б.М., д.пол.н., к.е.н., професор (РДГУ),  
Юськів В.М., к.т.н., доцент (НУ «ЛП»)*

*Робота присвячена аналізу внутрішнього потенціалу підприємства автосервісу в рамках «логістичного трикутника»: споживач – автосервісне підприємство – постачальники. Доведено, що основні нинішні проблеми у діяльності автосервісу привносять зовнішні фактори – соціально-економічні та політичні. Насамперед вони негативно позначаються на зниженні попиту, а відтак, слідуючи «логістичним» ланцюгом, – призводять до згорання частини автосервісних функцій, залишаючи найбільш прибуткову – продаж запчастин. Подібна редукція може стати вагомою перешкодою для розвитку системи автосервісу вантажних автомобілів України.*

*Ключові слова: автосервіс, логістична концепція, аналіз внутрішнього потенціалу підприємства автосервісу.*

## **АНАЛИЗ ВНУТРЕННЕГО ПОТЕНЦИАЛА АВТОСЕРВИСНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В РАМКАХ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОНЦЕПЦИИ**

*Юськів Б.Н., д.пол.н., к.э.н., профессор (РГГУ),  
Юськів В.Н., к.т.н., доцент (НУ «ЛП»)*

*Робота посвящена анализу внутреннего потенциала предприятия автосервиса в рамках «логистического треугольника»: потребитель – авто сервисное предприятие – поставщики. Доказано, что нынешние основные проблемы в деятельности автосервиса привносят внешние факторы – социально-экономические и политические. Прежде всего они негативно сказываются на снижении спроса, а далее, следуя по «логистической» цепочке, – приводят к свертыванию части автосервисных функций, оставляя наиболее прибыльную - продажу запчастей. Подобная редукция может стать существенным препятствием для развития системы автосервиса Украины.*

*Ключевые слова: автосервис предприятия, логистическая концепция, анализ внутреннего потенциала предприятия автосервиса.*

## THE CAR-SERVICE COMPANY INTERNAL POTENTIAL ANALYSIS IN TERMS OF LOGISTICAL CONCEPT

*Yuskiv B.M., Doctor of Political Sciences, Full Professor (RSHU),  
Yuskiv V.M., Candidate of Technical Sciences, Docent (NULP)*

*The article deals with the car-service company internal potential in terms of “logistic triangle”: customer – car-service company – suppliers. The example of the car-service company activity proves that the main current problems with modern car-service are combined of the two negative outside macrofactors influencing the car-service company potential. They are: (1) the worsening of the macroeconomic situation and (2) the destructive influence of political crisis in Ukraine. First of all, they negatively impact lowering the demand; hence they go further down the “logistic” chain and lead to deterioration of certain car-service functions, leaving most of the profit to spare parts sells. Such reduction becomes an obstacle for development of car-service system in Ukraine.*

*Keywords: car-service companies, logistic concept, the car-service company internal potential analysis.*

**Постановка проблеми.** У світовій практиці продажу автомобілів у ХХ ст. поступово вималювалася концепція «розширеного продукту». «Споживачу вже був потрібен не автомобіль, а розширений продукт, що включає можливість купити автомобіль в кредит або узяти в лізинг, одержати його готовим до експлуатації, мати для нього сервіс і запасні частини, гарантію у разі виходу його з ладу з вини заводу, мати нагоду позбавитися його і купити новий» [1, с.96]. Саме це і дало поштовх бурхливому розвитку цілої індустрії – автосервісу, насамперед фірмового.

Сьогодні закордонні дилери зазвичай отримують більше прибутку на обслуговуванні автомобілів, аніж на їхньому продажу, а повноцінний фірмовий сервіс забезпечує декілька функцій: передпродажну підготовку нових авто, планове технічне обслуговування, якісний гарантійний ремонт (у разі поломки протягом одного-трьох років гарантійного періоду), а також діагностику й ремонт автомобілів, коли закінчиться гарантія [2].

В Україні автосервіс також інтенсивно розвивається, попит на його послуги постійно зростає. За динамікою він випереджає Західну Європу, хоча за насиченістю ринку, структурою та якістю послуг істотно поступається. Як вид діяльності автосервіс в

Україні має особливий статус. За даними аналітиків [2], частка автосервісу в загальному обігу вітчизняного автомобільного бізнесу становить близько 50%, решту ділять між собою торгівля запчастинами, новими автомобілями та «заїждженими». Крім того, високий рівень продажу нових автомобілів в Україні за останні кілька років сприяє завантаженню дилерських СТО переважно лише з кількох операцій – передпродажної підготовки, гарантійного ремонту і планового техобслуговування (ТО).

Загалом, незважаючи на швидкі темпи розвитку автосервісу, говорити про задоволення попиту на його послуги ще неможливо. Відомий український фахівець у цій галузі О. Марков аргументує це так [3, с.7-8]: по-перше, автосервіс розвинутий в основному у великих містах – там, де сконцентровані автомобілі й розвинута економічна та виробнича інфраструктура; по-друге, близько 70% СТО є лише до певної міри схожими на те, що повинно віддзеркалювати сутність автосервісу з точки зору технічного оснащення, кваліфікації персоналу, якості запасних частин, роботи з клієнтурою; по-третє, наш автосервіс, у тому числі й авторизований, не навчився бути сервісним підприємством, він все ще є підприємством з ремонту й обслуговування автомобілів; по-четверте, пропозиція в

автосервісі формується не на основі реального попиту, а скоріше виходячи з бізнес-інтересів, з одного боку, та можливостей виконання послуг, з іншого.

Сказане засвідчує, що тематика побудови адекватна сучасним вимогам системи українського автосервісу, а проблема обґрунтування ефективної системи управління ним належить до винятково актуальних.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На думку багатьох дослідників, найважливішими напрямками вдосконалення автосервісу є застосування прогресивних технологічних процесів, вдосконалення організації й управління виробничою діяльністю, застосування нових, більш досконалих проектів технологічно та в будівельній частині, реконструкція діючих СТО з урахуванням фактичної потреби за видами робіт, а також можливості їхнього подальшого розвитку.

Серед перелічених перспективних напрямів вирізняється досить популярний на Заході напрям – економіко-логістичний. Останнім часом з'явилося чимало праць українських дослідників цього плану. Серед них можна назвати дослідження систем управління автосервісом (Л.Миротін та інші [4]) і загальних проблем логістичної підтримки діяльності автосервісних підприємств (С.Смерічевська і М.Жаболенко [5], В.Лукінський та інші [6]), вивчення ефективності автосервісу (О.Марков [3; 7]) та якості послуг на підприємствах автосервісу (Н.Рибалко [8; 9]), а також розвідки, у яких аналізується попит на послуги автосервісу (М.Мастепан та інші [10; 11], О.Січко та Д.Мінаков [12]).

Однак чимало конкретних питань поки що залишається поза увагою дослідників. До них зокрема належать питання інформаційно-аналітичного забезпечення логістики автосервісного підприємства.

*Метою* нашого дослідження є аналіз впливу зовнішніх чинників на внутрішній потенціал автосервісного підприємства з ремонту та сервісу вантажних автомобілів, виходячи з логістичної концепції.

**Основний матеріал.** Як означувалося нами в [13, с.436], логістична модель діяльності автосервісного підприємства передбачає його ефективне функціонування з точки зору якомога повнішого використання

свого сервісного потенціалу задля отримання реальних (у поточному часі) й потенційних (у майбутньому) доходів. Це робиться шляхом надання сервісних послуг найбільш результативним способом з точки зору витрат, задоволення запитів споживачів щодо обсягу, якості та часу надання послуг, а також з урахуванням фінансового стану споживачів і своєчасної адаптації до умов, що складаються на ринку, та економічної ситуації в регіоні й країні.

За подібного тлумачення логістичного підходу винятково важливим є виконання інформаційно-аналітичної функції. Мова йде про неперервну інформаційну й аналітичну підтримку діяльності автосервісного підприємства. У рамках такої підтримки важливим є аналіз стану середовища й аналіз діяльності самого підприємства в умовах, створених для нього середовищем. Перше передбачає вивчення попиту на вироблені послуги, мотивації збуту шляхом оцінювання та прогнозування потреб споживачів, друге – врахування й аналіз ефективності роботи підприємства та прийняття на цій основі адекватних управлінських рішень [13, с.436].

Результати діяльності будь-якого підприємства, і автосервісного в тому числі, безпосередньо залежать від потенціалу підприємства, його структури, можливостей ефективно використовувати цей потенціал та завдяки йому адаптуватися до змінюваних умов середовища. Найчастіше потенціал підприємства трактують як сукупність природних умов і ресурсів, можливостей, запасів і цінностей, які можуть бути використані для досягнення цілей підприємства. Як визначає Т.Назарчук, потенціал підприємства можна визначити як «можливості системи ресурсів і компетенцій підприємства створювати результат для зацікавлених осіб (стейкхолдерів) за допомогою реалізації відповідних бізнес-процесів» [14, с.121].

Додаткові грані потенціалу підприємства розкриваються, якщо поглянути на нього з точки зору конкурентоздатності. На думку авторів [15], конкурентний потенціал підприємства – це систематизований комплекс взаємоузгоджених можливостей і ресурсів внутрішнього середовища суб'єкта господарювання, який забезпечує отримання переваг в умовах мінливого зовнішнього

середовища й обмежених ресурсів, сприяє досягненню поставлених цілей і, за умови раціонального використання, забезпечує підприємству високий конкурентний статус.

Зі сказаного випливає, що потенціал відображає реальні та перспективні можливості функціонування підприємства, а також є основою його подальшого стратегічного розвитку.

Дослідники розрізняють потенціал зовнішній і внутрішній. Так, на думку В.Козловського, зовнішній потенціал представлений можливостями та здатностями підприємства щодо використання ринкових шансів за сприятливих для підприємства умов, внутрішній – можливостями та здатностями підприємства ефективно перетворити ресурси підприємства, тобто трансформаційним ресурсним потенціалом [16, с.30]. При цьому під «можливостями» автор розуміє ресурси (наявні та резервні /приховані), що характеризує об'єкту складову потенціалу, а під «здатністю» – соціальну (суб'єктна) складову. Іншими словами, зовнішній потенціал характеризує те, що може зробити підприємство, виходячи із незадоволеного попиту на ринку, тоді як внутрішній – ресурси та компетенції, які дозволяють задовольнити відповідні потреби ринку.

Зовнішній і внутрішній потенціали мають бути збалансованими. Цій збалансованості служить ґрунтовний аналіз структури потенціалів, вивчення впливу факторів, які обумовлюють розвиток їхніх елементів і впливають на збалансованість та ефективність використання потенціалу підприємства.

На нашу думку, внутрішній потенціал потребує більшої уваги, оскільки він більшою мірою «залежить» від самого підприємства. Адже, як сказано в [14, с.122], внутрішній конкурентний потенціал підприємства як інтегральний показник є результатом сукупної дії локальних потенціалів – організаційного, фінансово-економічного, виробничого, маркетингового, кадрового, інноваційного, соціального, інформаційного. Джерелами розвитку внутрішнього конкурентного потенціалу підприємства можуть бути: загострення конкурентної боротьби, зростання ділової, інвестиційної та інноваційної активності, розширення можливостей (фінансових, ресурсних, кадрових,

інформаційних та ін.) підприємства тощо. Кожен з елементів внутрішнього конкурентного потенціалу має свої специфічні цілі використання та розвитку, знаходиться під впливом цілої низки факторів, виступаючи при цьому сильною або слабкою стороною підприємства.

На сьогодні у практиці досліджень потенціалу підприємства вироблено три підходи до побудови його структури [17, с.154]:

1) ресурсний – передбачає виділення структурних елементів за видами та характером ресурсів;

2) функціональний – базується на виділенні складових, що пов'язані з процесом діяльності підприємства, тобто «постачання – виробництво – збут». Застосовуючи таку побудову структури можна виділяти виробничий потенціал, управлінський, маркетинговий тощо;

3) змішаний – є найпоширенішим у сучасних умовах, оскільки поєднує в собі виділення у структурі потенціалу не лише ресурсів, що наявні у підприємства, а і його функціональних можливостей, тобто результат діяльності залежить від ступеня реалізації потенціалу та мети діяльності підприємства.

Використання того, чи іншого підходу залежить від конкретної ситуації, і має наслідком повинно мати визначення резервів розвитку та конкретних механізмів реалізації адекватних змін з оцінкою їхнього наступного впливу на розвиток внутрішнього потенціалу.

У цьому дослідженні ми концентруємося на аналізі внутрішнього потенціалу автосервісного підприємства на основі функціонального підходу. З точки зору логістики важливо аналізувати співпрацю в рамках так званого «логістичного трикутника»: споживач – автосервісне підприємство – постачальники і на цій основі оцінити виробничі можливості підприємства. Спрощено цей трикутник зводиться до наступних елементів: замовлення (послуга: якість і обсяги) – сервіс (виконання замовлення: обсяг робіт і вартість) – забезпечення сервісного виробництва (запчастини, підготовчі роботи). Окрім безпосередньо послуг, зазначені елементи пов'язані між собою ще одним важливим фактором – часом. Мова йде про заплановану

узгодженість дій у межах відведеного на виконання послуги часу.

Визначальним елементом «логістичного трикутника» є попит на послуги автосервісу з боку замовника, і зниження чи збільшення попиту завжди негативно позначається на поточній діяльності підприємства. У свою чергу, сервісне обслуговування визначає потребу в забезпеченні запасними частинами. Якщо перший елемент трикутника більшою мірою визначає зовнішній потенціал, то другий – внутрішній потенціал підприємства. Останній елемент є спільним для обох потенціалів.

Такою є теоретично збалансована схема функціонування автосервісу. Відхилення від неї вимагає ретельного аналізу причин і наслідків цього відхилення.

Розглянемо на конкретному прикладі аналіз взаємозв'язку внутрішнього та зовнішнього потенціалу підприємства. Об'єктом аналізу стала СТО «Аверс», яка є офіційним дилером MAN Truck and Bus Ukraine. Адреса станції – с. Воля Бартатівська Львівської області, сервісний центр якої знаходиться на 10 кілометрі міжнародної автотраси «Львів–Шегині». Станція призначена для професійного виконання робіт з технічного обслуговування, діагностики та поточного ремонту автотранспорту в післягарантійний період. Вона спеціалізується на обслуговуванні автомобілів фірми MAN, однак, крім того, залежно від виду й обсягу робіт, обслуговує також вантажні автомобілі фірм Volvo, Renault, DAF, Scania, Iveco, Mercedes.

Вихідні дані взяті нами з корпоративної звітності СТО «Аверс» за 2011-2014 рр. Проаналізовано наступні показники, які характеризують «логістичний трикутник»: вартість сервісних робіт; витрати, пов'язані з ними; прибуток; кількість нарядів-замовлень; середня вартість одного наряду-замовлення; вартість проданих оригінальних запчастин для гарантійного обслуговування; вартість проданих запчастин для автомобілів MAN.

Розпочнемо з аналізу нарядів-замовлень, через які виражається цей попит. Аналіз місячних даних кількості замовлень свідчить, що починаючи з 2012 р., динаміка середньомісячної кількості замовлень підприємства протягом досліджуваного періоду (рис. 1) демонструє істотне її

зростання. Однак політичні події 2014 р. призвели до повернення кількості замовлень на рівень 2011 р. Фактично маємо поєднання двох негативних макрорівнів на потенціал автосервісного підприємства – погіршення соціально-економічної ситуації (високий рівень інфляції, низькі темпи зростання, нестабільність валютної одиниці, високі податки та низька економічна активність) і деструктивна дія політичної кризи в Україні.

Подібний негативний вплив також спостерігається і в місячній динаміці кількості замовлень у межах року, а також у порушенні сезонності, яка роками формувалася і усталася на ринку автосервісних послуг. Так, якщо протягом 2011-2013 рр. у першій половині року кількість замовлень була нижча від середнього рівня, а друга половина року характеризувалася підвищеним попитом на послуги автосервісу, то в 2014 р. ця закономірність порушилася.

Те ж саме стосується сезонності попиту. Щорічно добре проявлявся сезонний характер попиту – в зимовий період попит низький, далі йде певне коливання довкола середнього, а кінець літа й осінь характеризувалися підвищеним попитом. Загалом найменша кількість замовлень мала місце в січні, і це традиційно пояснюється численними святами. Локальний спад щороку спостерігався на початку літа – у червні, коли транспортні засоби активно задіяні на перевезенні вантажів, та наприкінці серпня – на початку вересня, коли в Європі настає пора літніх відпусток, а основна маса перевізників західного регіону України, як правило, зорієнтована на європейський ринок. Однак уже від середини вересня має місце чергове зростання попиту на автосервіс, і цей підвищений попит триває аж до настання холодів. Напередодні зими – у листопаді – бачимо останній сплеск попиту, який поступово спадає. З одного боку, це зумовлено мінусовими температурами, які спостерігалися в цю пору і вимагали проведення профілактики пневмоелектронних систем автомобілів. З іншого боку, починаючи з другої половини осені, попит на послуги автосервісу зменшувався, оскільки наприкінці року в більшості перевізників завершується термін дії дозволів на перевезення, які, як правило, в Україні видаються на рік. І тому перевізники намагаються скористатися



існуючими дозволами, максимізуючи перевезення і нехтуючи ремонтом і сервісом (ремонтні та сервісні роботи виконуються вже після повернення автомобілів з рейсів). У 2014

р. з огляду на відомі політичні та війнні події подібна усталена схема «сезонності» розладналася.

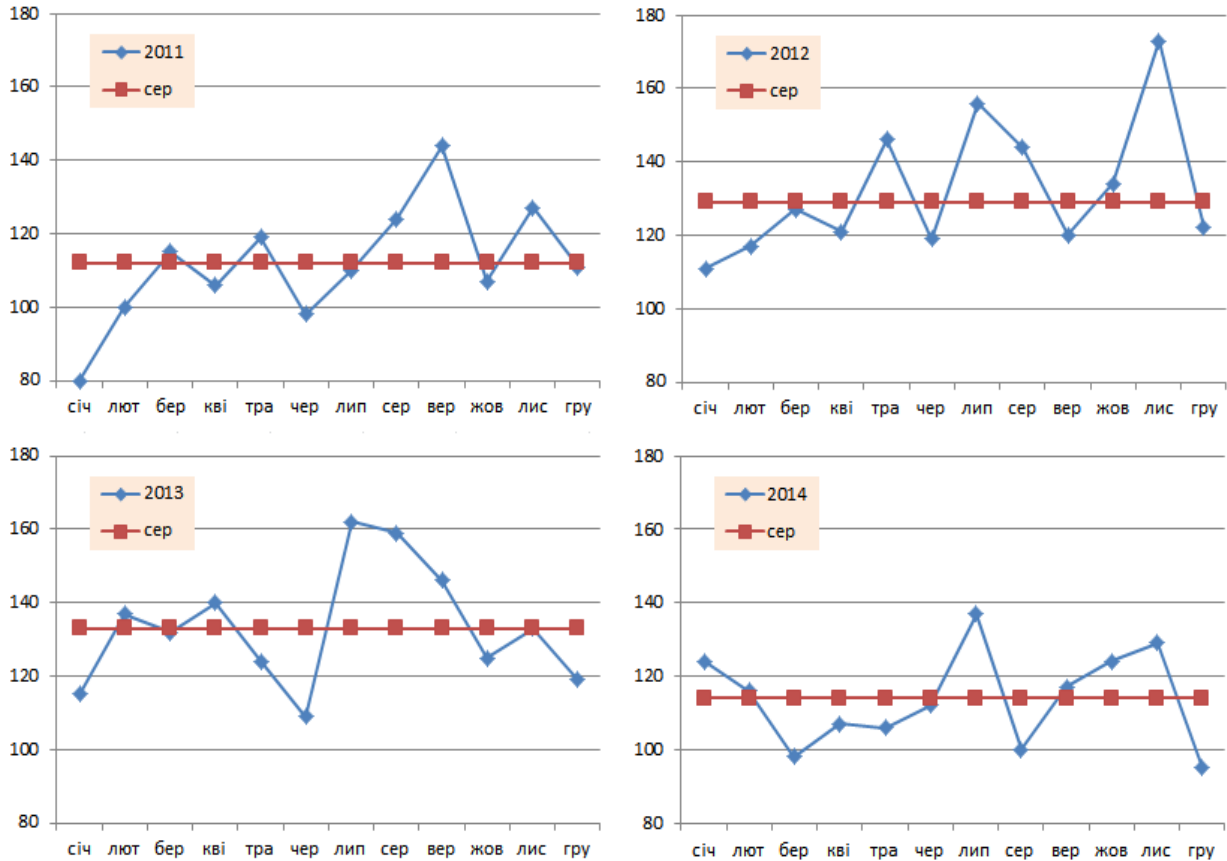


Рис. 1. Динаміка нарядів-замовлень та їхнє середньорічне значення (кількість замовлень)

Аналізуючи вартість виконаних сервісних робіт (рис. 2), насамперед варто відзначити, що її динаміка, і сезонна в тому числі, дуже близька до динаміки кількості нарядів-замовлень. І це цілком логічно: роботи виконуються, якщо є замовлення. Єдине, чим ці динаміки відрізняються, – це певна інертність виконуваних робіт. У той час, коли кількість замовлень у 2012 р. вже зросла, відповідне зростання вартості виконаних робіт запізнюється на рік. Інертність проявляється і в тому, що значний спад кількості замовлень в 2014 р. призводить до меншого спаду-вартості робіт у 2014 р. Подібна інертність характерна і для місячних

робіт, адже частина замовлень надходить одного місяця, а завершується виконання належних сервісних послуг вже наступного місяця (лаг запізнення – від двох тижнів до місяця).

Цікаву закономірність демонструє середньомісячна вартість одного замовлення. Якщо проаналізувати гривневу вартість, то від початку 2011 р. вона поступово спадає аж до кінця 2012 р., а від початку 2013 р. увесь час зростає (разом із зростанням курсу долара). Що стосується доларового еквівалента середньомісячної вартості замовлень, то спостерігається неперервна тенденція до спаду мало не вдвічі.

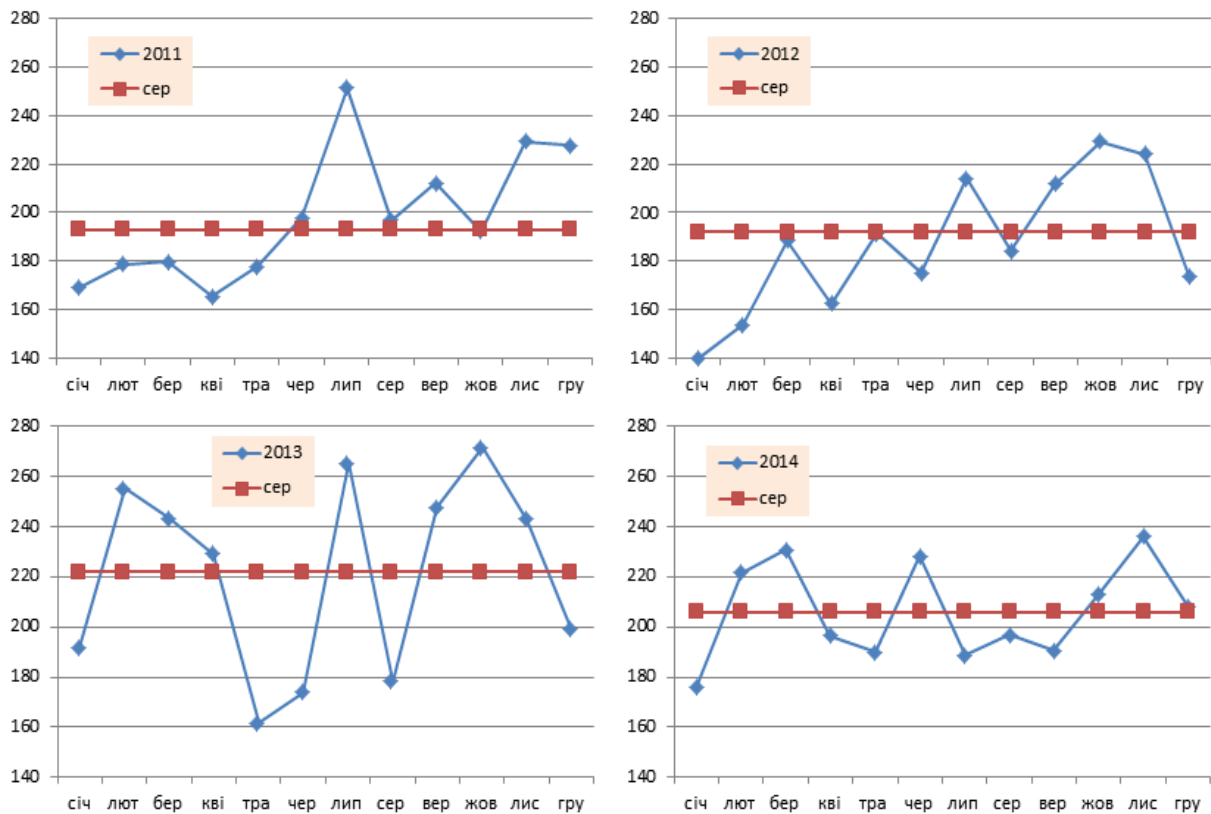


Рис. 2. Динаміка виконаних робіт та їхнє середньорічне значення (тис. грн.)

Сказане можна пояснити так. Зі зростанням курсу долара власники автосервісів, у свою чергу, також намагаються підвищити вартість нормо-годин на виконання робіт і послуг, однак не встигають за стрімким зростанням курсу долара, оскільки надто високі тарифи на послуги призведуть до зменшення числа клієнтів, платоспроможність яких є низькою. Така політика має ще один наслідок: зменшується кількість замовлень, що ми бачимо в 2014 р. Якщо раніше клієнт замовляв технічне обслуговування та ремонт, то тепер мова йде лише про вкрай необхідний ремонт. Навіть питання якості виноситься на другий план – автомобіль повинен їздити, і цього достатньо. Більше того, частина автомобілів, які використовували оригінальні запчастини і були на гарантійному обслуговуванні, тепер з нього знімається та переходить на ремонт «за потребою».

Вкажемо на ще одну закономірність, яка дуже строго виявляється протягом усього періоду (буквально щомісяця) – це співвідношення між витратами і прибутком,

які стосуються автосервісних послуг. Щомісячний розмір прибутку майже дорівнює сумі витрат відповідного місяця. Це досить розповсюджена практика автосервісних підприємств – прибуток на сервісні послуги закладається планово приблизно на рівні витрат. Сервіс не приносить СТО «Аверс» надто великих прибутків, але станом на сьогодні його потрібно зберегти задля іншого – аби мати можливість продавати запчастини і заробляти на цьому.

Приступаючи до дослідження третього елемента «логістичного трикутника», окрім аналізу продажу запчастин, ми ставили перед собою завдання з'ясувати, наскільки в цьому плані підприємство є орієнтованим на автомобілі фірми MAN Truck and Bus Ukraine.

На відміну від решти показників, продаж запчастин (рис. 3) є зростаючим, хоча сезонна динаміка приблизно така сама. Продаж запчастин до автомобілів фірми MAN (рис. 4) також зростає, але розмах змін є істотно меншим і не настільки очевидною є сезонна динаміка.

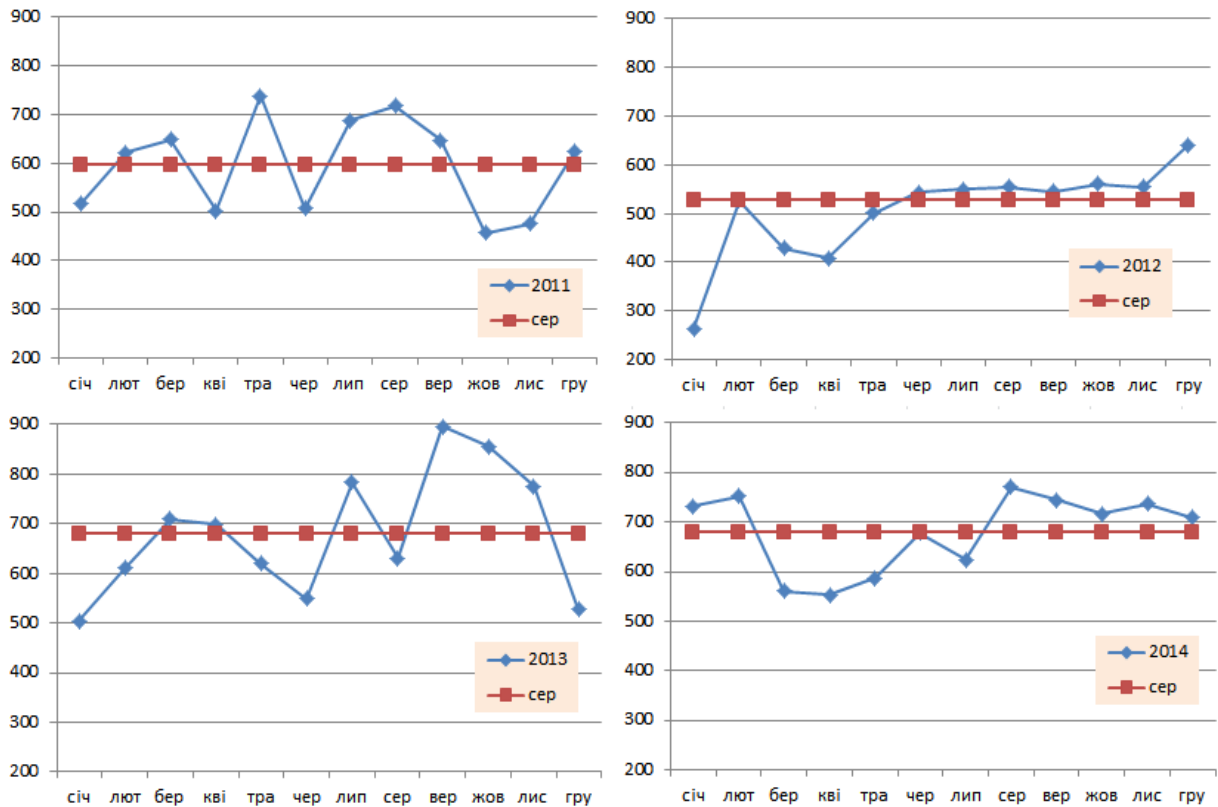


Рис. 3. Динаміка продажу запчастин загалом та їхнє середньорічне значення (тис. грн.)

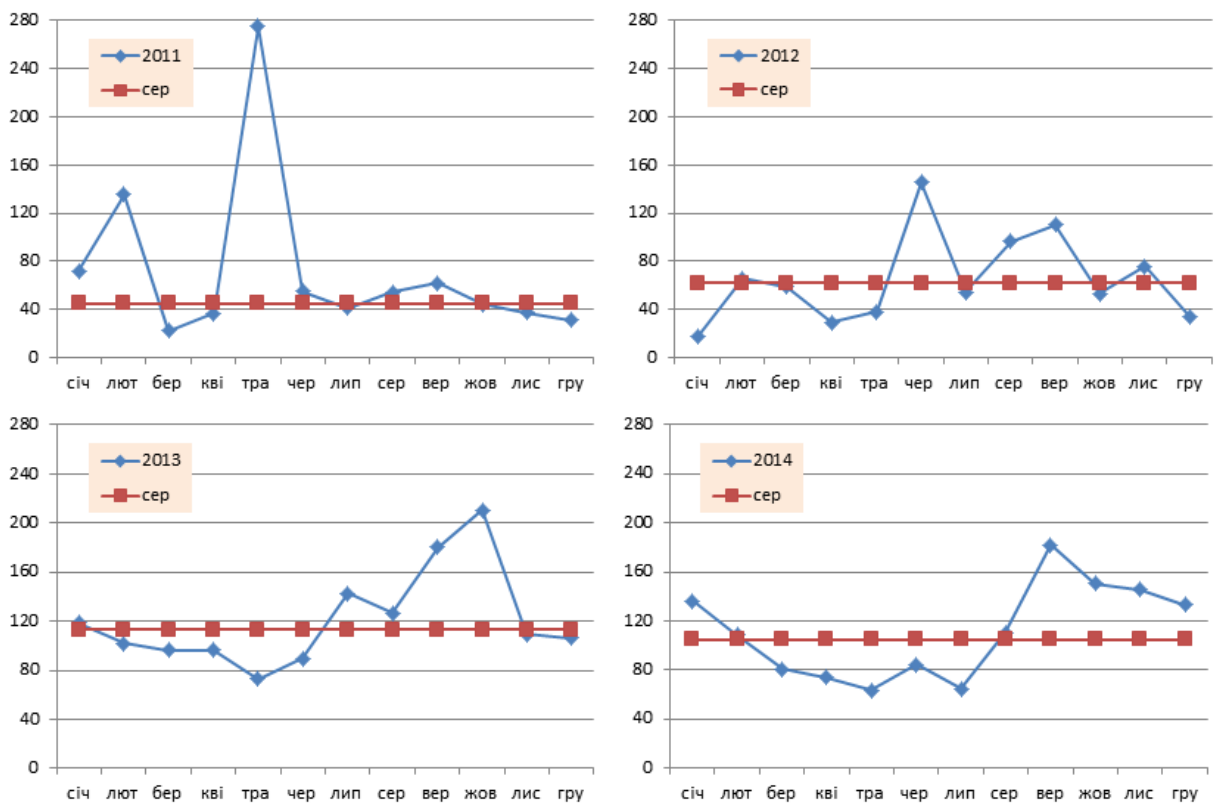


Рис. 4. Динаміка продажу запчастин до автомобілів фірми MAN та їхнє середньорічне значення (тис. грн.)

Однак цікавий висновок напрашується, якщо порівняти вартість послуг, продаж запчастин загалом і продаж запчастин до автомобілів фірми MAN (рис. 5). Як бачимо, основний прибуток підприємство отримує від продажу запчастин загалом, тоді як автосервіс, забезпечуючи власну

самоокупність, фактично створює умови для більш прибуткового продажу. Зауважимо, що наведені дані підтверджують правильність емпіричної формули доходів, яка склалася на підприємствах автосервісу: на 30% доходу від автосервісу припадає приблизно 70% доходу від продажу запчастин загалом.

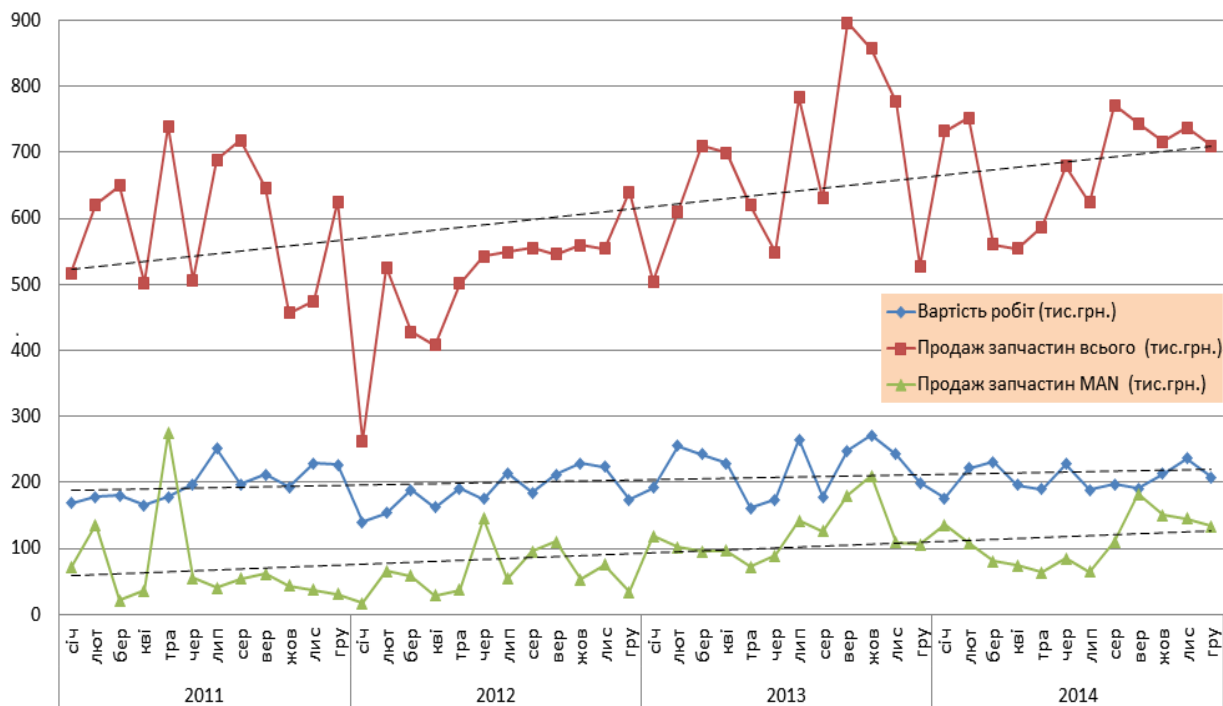


Рис. 5. Динаміка вартості робіт, загального продажу запчастин і запчастин до автомобілів фірми MAN (тис. грн.)

Щоправда, наведена нами достатньо втішна картина змінюється на протилежну, якщо виразити показники в доларовому еквіваленті. Курси долара за досліджуваний період взято нами з фінансового порталу «Мінфін» [18]. Відповідні графіки динаміки вартості сервісних робіт, продажу запчастин всього і запчастин до автомобілів фірми MAN (рис. 6) цього разу демонструють не зростання, а цілковитий спад за всіма показниками.

На жаль, відсутність статистичних даних не дозволяє нам провести повноцінне, принаймні регіональне дослідження станцій технічного обслуговування. Однак, за нашими даними, подібна до СТО «Аверс» ситуація вимальовується на багатьох підприємствах

західного регіону, які займаються автосервісом вантажних автомобілів. Зокрема, виявлені тенденції мають місце на СТО «Карго Партс» (с. Воля Бартатівська, Львівська область), «Гір сервіс» (м. Львів), «ДАФ сервіс» (с. Солонка, Львівська область). Те саме можна сказати про автосервіс вантажних автомобілів підприємств «Мерседес сервіс» (м. Львів) і «Транс-Сервіс-1» (с. Басівка, Львівська область), однак перше утримується на плаву за рахунок автосервісу легкових автомобілів, а друге, будучи підприємством-перевізником і маючи немалий парк вантажних автомобілів, виживає за рахунок перевезення й обслуговування власних автомобілів.

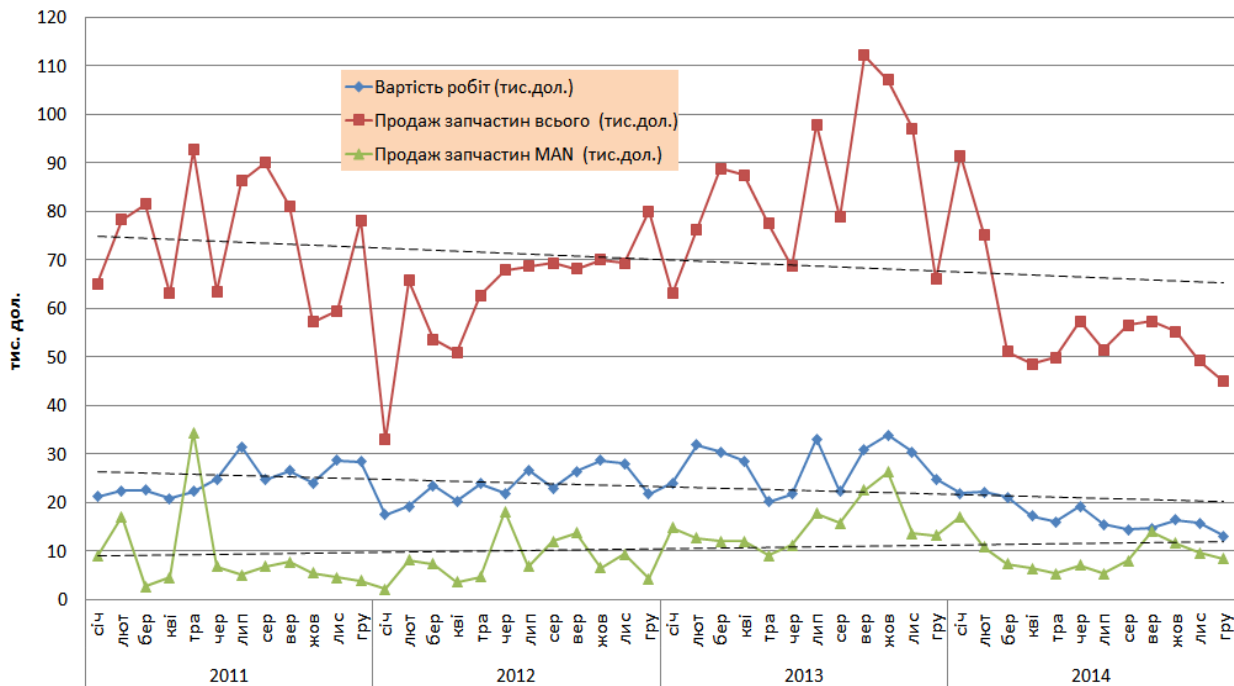


Рис. 6. Динаміка вартості робіт, загального продажу запчастин і запчастин до автомобілів фірми MAN (тис. дол.)

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Аналізуючи співвідношення між внутрішнім і зовнішнім потенціалами підприємства автосервісу в рамках «логістичного трикутника» за останні роки, ми дійшли висновків, що сьогодні проблеми в діяльність автосервісу вантажних автомобілів привносять зовнішні фактори. Спочатку вони негативно позначаються на зниженні попиту, а відтак, слідуючи «логістичним» ланцюгом, – призводять до згорання частини автосервісних функцій, залишаючи найбільш прибуткову – продаж запчастин. Якщо подібна редукція і далі матиме місце, то це може стати вагомою перешкодою в розвитку системи автосервісу вантажних автомобілів України. Відтак у теоретичному плані постає завдання виняткової ваги – розробка концепції активної протидії зазначеним тенденціям шляхом вдосконалення системи автосервісу в цілому та засад кризового менеджменту автосервісного підприємства на принципах модернізації логістичного підходу.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Авер'янов В.С. Фірмовий автосервіс в Україні / В.С. Авер'янов, В.І. Обрізан //

Вісник Національного технічного університету «ХПІ»: зб. наук. пр. Тематичний випуск: Автомобіле- та тракторобудування. – Харків : НТУ «ХПІ». – 2015. – № 8 (1117). – С. 96-101.

2. Бойко А.О. Проект відкриття автосервісу «Авто-Плюс» [Електронний ресурс] / А.О. Бойко, Н.В. Бугай // Соціум. Наука. Культура. – 28-30.01.2014. – Режим доступу: <http://int-konf.org/konf012014/702-boyko-a-o-bugay-n-v-proekt-vdkrittya-avtoservsu-avto-plyus.html> [2015-11-06].

3. Марков О.Д. Станции технического обслуживания автомобилей / О.Д. Марков. – К.: Кондор, 2008. – 536 с.

4. Миротин Л.Б. Управление автосервисом / Л.Б.Миротин, А.А.Ряховский, М.Ю.Останенко и др. – М.: Экзамен, 2004. – 320 с.

5. Смерічевська С.В. Логістична підтримка діяльності автосервісних підприємств / С.В.Смерічевська, М.В.Жаболенко // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки. – 2010. – Вип.3(33). – С.215-218.

6. Лукинський В.С. Логістика автомобільного транспорту: концепція,

- методи, модели / В.С.Лукинський, В.И.Бережной, Е.В.Бережная, И.А.Цвирицько. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 280 с.
7. Марков О.Д. Критерії та показники ефективності автосервісу / Марков О.Д., Марков П.О. // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К. : НТУ, 2013. – Вип. 12. – С.110-116.
8. Рибалко Н.В. Управління якістю послуг на підприємствах автосервісу: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Н.В.Рибалко; Полтавський університет споживчої кооперації України. – Полтава, 2008. – 21 с.
9. Рибалко Н.В. Маркетинговий аналіз ринку автосервісних послуг / Н.В.Рибалко // Вісник Донецького університету економіки та права. – 2013. – №2. – С.180-183.
10. Мастепан М.А. Аналіз залежності рівня попиту послуг автосервісу від платоспроможності споживачів / М.А.Мастепан, Д.М.Мінаков, Т.В.Волобуєва, О.С.Каверін // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2012. – № 3/2(57). – С.25-27.
11. Погорелов М.Г. Формування процесу прогнозування попиту на автосервісні послуги / М.Г.Погорелов, С.М.Мастепан, О.І.Субочев, В.О.Субочева, М.М.Гуляєв // Вісник СевНТУ: збірник наукових праць. Серія: Машиноприладобудування та транспорт. – 2012. – Вип. 135. – С.240-243.
12. Січко О.Є. Розробка модифікованої методики визначення параметрів потоку вимог на послуги з ТО та ремонту автомобілів / О.Є.Січко, Д.М.Мінаков // Вісник СевНТУ: збірник наукових праць. Серія: Машиноприладобудування та транспорт. – 2012. – Вип. 135. – С.214-217.
13. Юськів Б.М. Особливості реалізації логістичної концепції функціонування автосервісного підприємства / Б.М.Юськів, В.М.Юськів // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. – 2014. – №811. – С.432-437.
14. Назарчук Т.В. Модель розвитку внутрішнього потенціалу та конкурентного статусу підприємства / Т.В. Назарчук // Вісник Хмельницького національного університету. – 2014. – №3, Т.3. – С.121-125.
15. Должанський І.З. Управління потенціалом підприємства / І.З. Должанський, Т.О. Загорна, О.О. Удалих. – К.: ЦУЛ, 2006. – 362 с.
16. Козловський В.О. Теоретико-методологічні підходи до визначення потенціалу підприємства / В.О. Козловський, І.В. Причепка // Вісник Вінницького політехнічного інституту. – 2007. – №3. – С. 28-33.
17. Рзаєва Т.Г. Підходи до оцінки потенціалу підприємства: їх переваги та недоліки / Т.Г.Рзаєва // Вісник Хмельницького національного університету. – 2014. – №3, Т.3. – С.150-155.
18. Финансовый портал «Минфин» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minfin.com.ua/currency/mbu/usd/> [2015-11-06].

*Рецензент д.е.н., професор ДУ «ІРД ім. М.І.Долішнього» Садова У.Я.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Назаренко І.Л.*

**УДК 330.05.021**

## **МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ОЦІНКИ КОНКУРЕНТНОГО СТАТУСУ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

***Яценко Б.І., здобувач (УІПА)***

*У статті удосконалено методичний підхід до оцінювання конкурентного статусу машинобудівних підприємств. Визначено, що впровадження методичного підходу до оцінювання конкурентного статусу машинобудівних підприємств неможливе без здійснення планування та прогнозування загальних показників діяльності машинобудівних підприємств. Результатом*



проблем, що виникли в системі планування та прогнозування, є нераціональний розподіл ресурсів між напрямками діяльності машинобудівних підприємств, що в свою чергу призводить до інтенсивнішого їх використання, зменшення обсягу власних оборотних коштів та зниження конкурентного статусу. Зроблено висновок, що завданнями підвищення рівня конкурентного статусу є: визначення способів проведення успішної стратегії та використання фінансових можливостей; визначення перспективних взаємовідносин із суб'єктами господарювання, бюджетом, банками; фінансове забезпечення операційної та інвестиційної діяльності; вивчення економічних та фінансових можливостей ймовірних конкурентів та ін.

**Ключові слова:** оцінка, методика, управління, конкурентний статус, підхід.

### МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТНОГО СТАТУСА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Яценко Б.И., соискатель (УИПА)*

*В статье усовершенствован методический подход к оценке конкурентного статуса машиностроительных предприятий. Определено, что внедрение методического подхода к оценке конкурентного статуса машиностроительных предприятий невозможно без осуществления планирования и прогнозирования общих показателей деятельности машиностроительных предприятий. Результатом возникших в системе планирования и прогнозирования, является нерациональное распределение ресурсов между направлениями деятельности машиностроительных предприятий, что в свою очередь приводит к более интенсивному их использованию, уменьшению объема собственных оборотных средств и снижению конкурентного статуса. Сделан вывод, что задачами повышения эффективности инновационного управления конкурентным статусом являются: определение способов проведения успешной стратегии и использования финансовых возможностей; определение перспективных взаимоотношений с субъектами хозяйствования, бюджетом, банками; финансовое обеспечение операционной и инвестиционной деятельности; изучение экономических и финансовых возможностей вероятных конкурентов и др.*

**Ключевые слова:** оценка, методика, управление, конкурентный статус, подход.

### METHODICAL APPROACH TO THE EVALUATION COMPETITIVE STATUS OF ENGINEERING COMPANIES

*Yatsenko B.I., applicant (UIPA)*

*Article methodical approach to evaluating engineering companies competitive status. Determined that the implementation of methodological approach to the evaluation of management engineering companies competitive status impossible without planning and forecasting overall performance of the machine-building enterprises. The result of problems encountered in the planning and forecasting system is misallocation of resources between the activities of engineering companies, which in turn leads to their intensive use, reduce the amount of working capital and competitive status. The conclusion that the objectives of improving the efficiency of innovation management competitive status are: determine how a successful strategy and using financial capabilities; identifying promising relations with business entities, budget, banks; financial support operating and investment activities; the study of economic and financial feasibility of possible competitors and others.*

**Keywords:** evaluation, methodology, management, competitive status, approach.

**Постановка проблеми.** На даній економічного простору. Разом із тим, слід момент гостро стоїть питання підвищення зазначити, що існує певна невідповідність конкурентного статусу вітчизняних широко відомих зарубіжних методик оцінки машинобудівних підприємств. Це пов'язано із конкурентного статусу реаліям функціонування включенням України до європейського українських підприємств. Назріває потреба

вивчення світового досвіду розробки фінансових планів і прогнозів, а також поліпшення на цій основі власних механізмів планування. По-друге, на сьогоднішній день національній економіці притаманне наростання кризових явищ. Вони пов'язані зі значною інфляцією, зменшенням доходів населення та загальним спадом економіки. Особливо негативно це позначається на конкурентному статусі підприємств. Для машинобудівних підприємств ця криза має такі наслідки, як значне збільшення операційних витрат, підвищення ціни фінансування, та інше.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Широке коло питань, пов'язаних із дослідженням підходів до оцінки конкурентного статусу підприємств, знайшло відображення в роботах багатьох вчених-економістів. Серед них О. І. Булах [1], А. Войчак [2], О. Воронкова [3], Ю. Герасименко [4], О. Гудзинський [5], М. Данько [6], В. Дикань [7], Н. Кузьминчук [8], О. Мелень [9], Є. Сахно [10] та інші. Але на сьогодні, немає єдиної методики оцінки конкурентного статусу машинобудівних підприємств.

**Постановка мети.** Метою статті є удосконалення методичного підходу до оцінювання конкурентного статусу машинобудівних підприємств.

**Виклад основного матеріалу.** Єдиного стандарту організації оцінювання конкурентного статусу на підприємстві не існує. Кількість і склад його етапів у значній мірі залежить від впливу галузевих особливостей, масштабів виробництва і реалізації продукції, організаційної структури та інших факторів. Саме тому, виділимо основні етапи оцінювання конкурентного статусу машинобудівних підприємств (рис. 1):

I етап - Аналіз ситуації. Передбачає аналіз і оцінку показників діяльності машинобудівних підприємств з метою діагностування недоліків та проблем у його роботі, а також безпосередньо виявлення існуючих проблем.

II етап - Розробка загальної стратегії машинобудівного підприємства. Включає в себе також розробку інноваційної політики, а також складання прогнозних документів підприємств на основі визначеної стратегії.

III етап - Аналіз виконання плану в попередніх періодах. Тут здійснюється виявлення відхилень планових показників від фактичних у попередніх періодах, встановлення їх причин, розробка заходів щодо усунення

відхилень.

IV етап - Коригування та узгодження стратегічного плану. Передбачає коригування плану відповідно до досвіду попередніх періодів.

V етап - Складання поточних планів підвищення рівня конкурентного статусу. Тут здійснюється оперативне планування, розробка поточної виробничої, комерційної діяльності підприємства.

VI етап - Аналіз та контроль виконання планів. Здійснюється оцінка відповідності запланованих і фактичних показників, виявлення відхилень і їх причин, коректування планів або впровадження заходів щодо усунення відхилень.

Оцінювання конкурентного статусу машинобудівних підприємств є необхідним етапом управління машинобудівними підприємствами, який дозволяє виявити сильні та слабкі сторони діяльності, визначити невраховані в ній недоліки; сформувані базу для подальшого управління конкурентним статусом; встановити перелік необхідних заходів для вдосконалення інноваційної діяльності підприємства. Розробка методичного підходу до оцінювання конкурентного статусу машинобудівних підприємств неможлива без здійснення планування та прогнозування загальних показників їх діяльності. Основою проблем, що виникають в системі планування та прогнозування рівня конкурентного статусу, є нерациональний розподіл ресурсів між видами діяльності машинобудівних підприємств, що, в свою чергу, призводить до інтенсивнішого їх використання, зменшення обсягу власних оборотних коштів та зниження конкурентного статусу (рис. 2).

Так, I етап передбачає прогнозування показників конкурентного статусу машинобудівних підприємств.

На етапах 2-3 здійснюється планування показників конкурентного статусу машинобудівних підприємств та формування рекомендацій щодо підвищення конкурентного статусу. Здійснюється побудова графічних моделей динаміки показників для наочного подання отриманої інформації, формування загальних висновків та комплексної оцінки конкурентного статусу машинобудівних підприємств. А також необхідне стратегічне передбачення можливих проблем щодо збереження рівня конкурентного статусу підприємства.



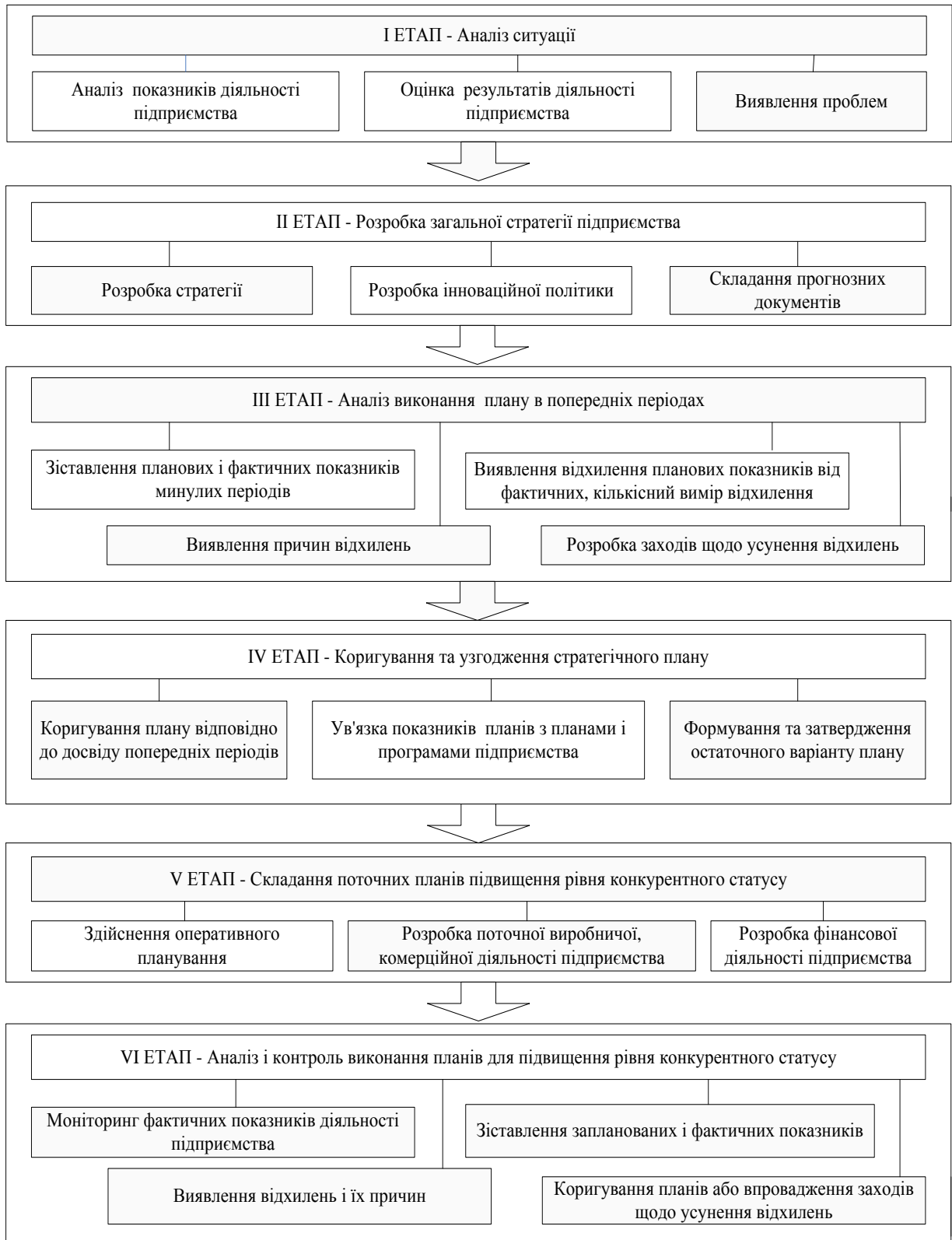


Рис. 1. Методичний підхід до оцінювання конкурентного статусу машинобудівних підприємств

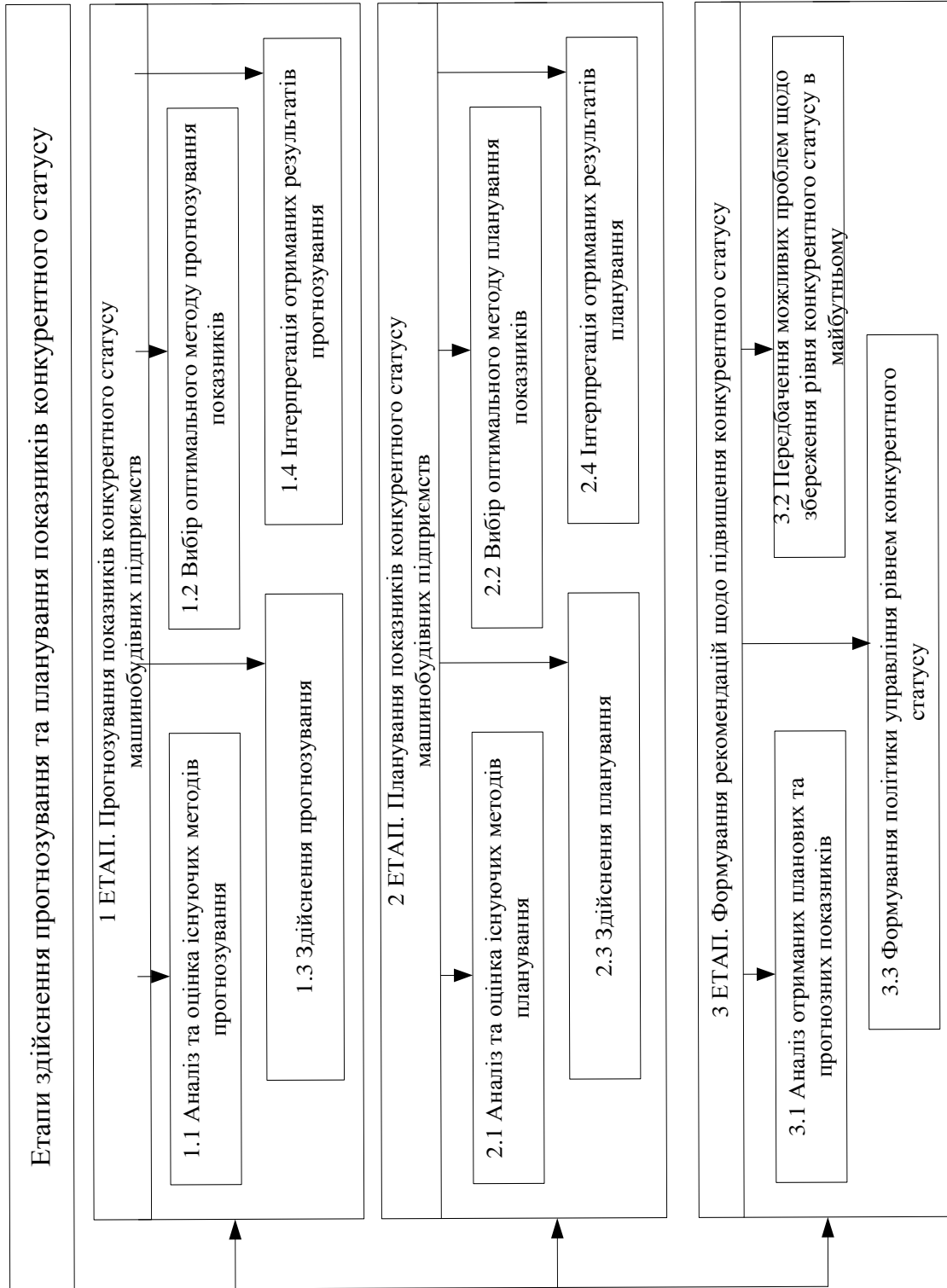


Рис. 2. Етапи здійснення прогнозування та планування показників конкурентного статусу

Варто відзначити, що на сьогодні при оцінці конкурентного статусу підприємства використовується цілий ряд методів. Узагальнюючи існуючі наукові дослідження з цього питання можемо представити класифікацію всієї сукупності методів оцінки рівня конкурентного статусу підприємства. Матричні методи оцінки конкурентного статусу підприємства базуються на використанні матриці – таблиці впорядкованих за рядками та стовпцями елементів.

Вони не дозволяють дати оцінку рівня конкурентного статусу підприємства, однак дозволяють здійснити аналіз окремих аспектів його діяльності, середовище функціонування, ринкову позицію та визначити основні напрями подальшого розвитку.

Значного поширення набуло використання графічних методів оцінки конкурентного статусу підприємства. Дані методи базуються на побудові «багатокутника конкурентного статусу» або «радіальної діаграми конкурентного статусу».

Одним із найбільш вживаних методів даної групи є метод оцінки конкурентного статусу підприємства на основі теорії «життєвого циклу товару». Концепція життєвого циклу – це модель реакції ринку (на дії, уживані підприємством) у часі.

До графічних методів оцінки конкурентного статусу підприємства належить також і метод, що базується на побудові багатокутних профілів. Даний метод запропонований американськими науковцями і базується на виявленні критеріїв конкурентного статусу продукту або підприємства в цілому, установленні ієрархії виявлених критеріїв і побудови багатокутників конкурентного статусу. Дана методика не містить простих і однозначних критеріїв оцінки конкурентного статусу, а базується на застосуванні непрямих узагальнених показників (векторів компетенції).

Серед недоліків вказаного методу науковці називають відсутність прогнозної інформації щодо того, якою мірою й за якими параметрами досліджувані підприємства покращуватимуть свою діяльність. Що ж до переваг методу профілів, то його використання дає можливість порівнювати

діяльність кількох підприємств, виявляти їх сильні та слабкі сторони діяльності.

В цілому, перевагою застосування графічних методів при оцінці конкурентного статусу підприємств є їх відносна простота та наочність, однак використання вказаних методів не позбавлене і недоліків.

Більш комплексними при оцінці конкурентного статусу підприємств є індексні методи. Реалізація індексних методів зазвичай здійснюється за рядом етапів. При цьому, базою для порівняння можуть виступати галузеві показники, показники підприємства-лідера ринку чи ретроспективні показники оцінюваного підприємства [4-7].

Аналітичні або розрахункові методи оцінки конкурентного статусу підприємства базуються на здійсненні розрахунково-аналітичних операцій із вхідними даними. При цьому, в залежності від конкретної методики аналізу, застосування даних методів може передбачати як прості арифметичні операції, так і досить складні розрахунки.

**Висновок.** Завданнями підвищення ефективності конкурентного статусу є: визначення способів проведення успішної стратегії та використання фінансових можливостей; визначення перспективних взаємовідносин із суб'єктами господарювання, бюджетом, банками; фінансове забезпечення операційної та інвестиційної діяльності; вивчення економічних та фінансових можливостей ймовірних конкурентів, розробка та здійснення заходів щодо забезпечення фінансової стійкості; розробка способів виходу з кризового стану та методів управління за умов кризового стану підприємств.

Впровадження методичного підходу до оцінювання конкурентного статусу машинобудівних підприємств дозволить забезпечити підприємство повною й достовірною інформацією, необхідною для прийняття оптимальних управлінських рішень, тобто удосконалити систему управління, організаційну структуру й взаємовідносини бізнес-одиниць та окремих підрозділів. Найбільш ґрунтовними методами оцінки конкурентного статусу підприємства вітчизняні науковці називають комплексні методи, оскільки вони орієнтовані на аналіз усього спектру найважливіших параметрів

функціонування підприємства. Перевагою таких методів є отримання достовірної і найбільш точної інформації про конкурентний статус підприємства, його «вузькі місця» за найбільш розширеним переліком порівняльних переваг.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Булах І. В. Математична модель оцінки стратегічної конкурентоспроможності підприємства / І. В. Булах // Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. – 2007. – № 3 (39). – С. 24–31.

2. Войчак А. В. Конкурентні переваги підприємства: сутність і класифікація / А. В. Войчак, Р. В. Камишніков // Маркетинг в Україні. – 2005. – №2 (30). – С. 50–53.

3. Воронкова А. Э. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом предприятия: диагностика и организация : моногр. / А. Э. Воронкова. — Луганск : Восточно-украинский национальный ун-т, 2000. — 315 с.

4. Герасименко Ю. В. Управління конкурентним статусом підприємства [Електронний ресурс] / Ю. В. Герасименко, А. В. Бондаренко. - Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/31\\_ONBG\\_2011/Economics/10\\_96826.htm](http://www.rusnauka.com/31_ONBG_2011/Economics/10_96826.htm).

5. Гудзинський О. Д. Управління формуванням конкурентоспроможного потенціалу підприємств (теоретико-методологічний аспект): монографія / О. Д. Гудзинський, С. М. Судомир, Т. О. Гуренко; Інститут підготовки кадрів державної служби зайнятості України. – К.: ППК ДСЗУ, 2010. – 212 с.

6. Данько М. І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових

підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: монографія / М. І. Данько, В. Л. Дикань, Н. В. Якименко. - Х. : УкрДАЗТ, 2008. – 170 с.

7. Дикань В. Л. Забезпечення конкурентостійкості підприємства: моногр. / В. Л. Дикань. – Х. : Основа, 1995. – 195 с.

8. Кузьминчук Н. В. // Конкурентний статус підприємства: теоретичний аспект // Н. В. Кузьминчук, О. Ю. Терованесова // Матер. Міжнар. наук.-практ. конф., 14-15 листопада 2014р. // Нац. гірничий ун-т. У 2-х частинах. – Дніпропетровськ: Видавничий дім «Гельветика», 2014. – Ч. 1. – 188 с.

9. Мельнь О. В. Інноваційний розвиток та конкурентоспроможність машинобудівних підприємств / О. В. Мельнь // Вісник НТУ «ХПІ». – Харків : НТУ «ХПІ», 2013. – № 20 (993). – С. 18-22.

10. Сахно Є. Ю. Системні аспекти управління інноваційно-інвестиційними проектами стратегічного розвитку підприємства : монографія для наукових та промислових організацій і вищих навч. закл. освіти / Є. Ю. Сахно, М. С. Дорош, А. В. Ребенок — Чернігів : Чернігівський держ. ін-т економіки і управління, 2008. — 260 с.

11. Холод В. В. Чотирьохвекторна модель розвитку конкурентного статусу [Електронний ресурс] / В. В. Холод. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/17\\_AND\\_2010/Economics/68045.doc.htm](http://www.rusnauka.com/17_AND_2010/Economics/68045.doc.htm).

12. Level P. The role of creative innovation in economic growth : Some international Comparisons / P. Level // Journal of Asian Economics. – 2008. – 19.– P. 334–347.

13. Measuring innovation best practices : Improvement of an innovation index integrating threshold and synergy effects / H.B. Rejeb, L. Morel-Guimaraes, V. Boly, N.D.G. Assie' lou// Technovation. – 2008. – 28 (12). – P. 838–854.

*Рецензент* д.е.н., професор УІПА Прохорова В.В.  
*Експерт редакційної колегії* к.е.н., доцент УкрДУЗТ Уткіна Ю.М.

УДК 656.34:338.47

## РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ У ВЕЛИКИХ МІСТАХ УКРАЇНИ

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

**Мета.** Метою статті є удосконалення термінологічного поняття «міський рейковий транспорт», що дозволить раціонально використовувати усі види рейкового транспорту у великому місті та оптимізувати витрати на їх розвиток і експлуатацію. Для скорочення витрат місцевих бюджетів при перевезенні населення з приміської зони у велике місто необхідно розвинути існуючу класифікацію пасажирських поїздів в Україні, і додатково включити в неї міський залізничний рейковий транспорт. **Методика.** В роботі застосовані методика визначення оптимальних зон курсування приміських поїздів та принципи побудови класифікації пасажирських поїздів в Україні. **Результати.** Проаналізована діяльність усіх видів міського рейкового транспорту, визначені раціональні сфери їх використання, особливу увагу приділено залізничним видам транспорту, які одночасно можуть курсувати на теренах залізниці та у межах великого міста. Враховуючи сказане, набула подальшого розвитку існуюча класифікація пасажирських поїздів в Україні. **Наукова новизна.** На основі досліджень запропоновано удосконалене термінологічне поняття «міський рейковий транспорт», яке відрізняється від існуючого включенням усіх можливих видів рейкового міського транспорту, що дозволить раціонально використовувати їх у великому місті та оптимізувати витрати на розвиток та експлуатацію міського транспорту. Набула подальшого розвитку існуюча класифікація пасажирських поїздів в Україні, яка додатково включає міський рейковий транспорт, для якого застосовуються залізничний рухомий склад, а саме електропоїзди та рейковий автобус, що дозволить скоротити витрати місцевих бюджетів при перевезенні населення з приміської зони у велике місто. **Практична значимість.** Використання удосконаленого термінологічного поняття «міський рейковий транспорт» дозволить раціонально використовувати усі види рейкового транспорту у великому місті та оптимізувати витрати на їх розвиток і експлуатацію. Впровадження удосконаленої класифікації пасажирських поїздів в Україні дозволить розширити кордони експлуатації залізничного транспорту та скоротити витрати місцевих бюджетів при перевезенні населення з приміської зони у велике місто.

**Ключові слова:** міський транспорт, рейковий транспорт, пасажирські поїзди, класифікація.

## РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА В БОЛЬШИХ ГОРОДАХ УКРАИНЫ

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

**Цель.** Целью статьи является совершенствование терминологического понятия «городской рельсовый транспорт», что позволит рационально использовать все виды рельсового транспорта в большом городе и оптимизировать затраты на их развитие и эксплуатацию. Для сокращения расходов местных бюджетов при перевозке населения с пригородной зоны в большой город необходимо развить существующую классификацию пассажирских поездов в Украине, и дополнительно включить в нее городской железнодорожный рельсовый транспорт. **Методика.** В работе применены методика определения оптимальных зон следования пригородных поездов и принципы построения классификации пассажирских поездов в Украине. **Результаты.** Проанализирована деятельность всех видов городского рельсового транспорта, определены рациональные сферы их использования, особое внимание уделено железнодорожным видам транспорта, которые одновременно могут курсировать на территории железной дороги и в пределах большого города. Учитывая сказанное, получила дальнейшее развитие существующая классификация пассажирских поездов в Украине. **Научная новизна.** На основе исследований предложено усовершенствованное терминологическое понятие «городской рельсовый транспорт», которое отличается от существующего включением всех возможных видов рельсового транспорта, что позволит рационально использовать их в большом городе и оптимизировать затраты

на їх розвиток і експлуатацію. Отримала подальше розвиток існуюча класифікація пасажирських поїздів в Україні, яка додатково включає міський рельсовий транспорт, для якого застосовуються залізничний подвижний склад, а саме електропоїзд і рельсовий автобус, що дозволить зменшити витрати місцевих бюджетів при перевезенні населення з пригородної зони в місто. **Практична значимість.** Використання удосконаленого термінологічного поняття «міський рельсовий транспорт» дозволяє раціонально використовувати всі види рельсового транспорту в великому місті і оптимізувати витрати на їх розвиток і експлуатацію. Впровадження удосконаленої класифікації пасажирських поїздів в Україні дозволить розширити межі експлуатації залізничного транспорту і зменшити витрати місцевих бюджетів при перевезенні населення з пригородної зони в велике місто.

**Ключові слова:** міський транспорт, рельсовий транспорт, пасажирські поїзди, класифікація.

### RATIONAL USE OF URBAN RAIL TRANSPORT IN THE BIG CITIES OF UKRAINE

*Barash Yu. S., Doctor of Economics, Professor,*

*Adamyan Yu., Assistant, (Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named)*

**The purpose.** The aim of the article is to improve the terminology of the concept of "urban rail transport", which will allow efficient use of all types of rail transport in large cities and optimize the costs of its development and operation. To reduce costs of local budgets by transportation of people with commuters to the big city is necessary develop the existing classification of passenger trains in Ukraine and additionally include the urban of rail transport. **Methods.** In work are applied method of determining the optimal zones move suburban trains and principles of classification of passenger trains in Ukraine. **Results.** Analyzed the activity of all kinds of urban rail transport, defined the scope of their rational use, special attention is paid to the rail mode of transport, which can simultaneously ply on the territory of the railroad and within the big city. In view of this, was further developed existing classification of passenger trains in Ukraine. **Scientific novelty.** On the basis of studies suggested improved terminological concept of "urban rail transport", which differs from the existing inclusion of all possible forms of rail transport, which will allow rational use of them in a big city and to optimize the costs of its development and exploitation. Has been further developed an existing classification of passenger trains in Ukraine, which further includes urban rail vehicles, which are used for railway rolling stock, namely electric trains and rail bus, which will reduce the costs of local budgets for the carriage of people with of suburban zone into the city. **The practical significance.** Use improved terminological concept of "urban rail transit" allows rationally use all types of rail transport in large cities and optimize the costs of their development and operation. The introduction of an improved classification of passenger trains in Ukraine will expand the boundaries of operation of rail transport and reduce the costs of local budgets for the carriage of people with of suburban zone to the big city.

**Keywords:** urban transport, rail transport, passenger train, classification

**Постановка проблеми.** Міський транспорт – це комплекс різних видів транспорту, що здійснюють перевезення населення і вантажів на території міста і найближчої приміської зони, а також що виконують роботи, пов'язані з благоустроєм міста. Надійна і ефективна робота транспорту міста є найважливішим показником соціально-політичної та його економічної стабільності [1].

Дедалі більше актуальною стає проблема забезпечення охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу громадського транспорту. Зниження шкідливого впливу всіх видів громадського транспорту для здоров'я й довкілля досягається з допомогою переходу та збільшення

застосування екологічних транспортних засобів [2].

На нашу думку, рейковий транспорт – найбільш сучасний вид міського пасажирського транспорту, практично нешкідливий для повітряного басейну міста. Разом з тим до даної категорії міського транспорту підпадає декілька видів рейкових транспортних засобів, що обумовлює необхідність проведення додаткових досліджень з метою визначення нового термінологічного поняття «міський рейковий транспорт» та використання його для удосконалення класифікації пасажирських поїздів в Україні.

**Формування цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є забезпечення раціонального використання міського рейкового транспорту на основі обґрунтування удосконаленого термінологічного поняття «міський рейковий транспорт», яке відрізняється від існуючого включенням усіх можливих видів рейкового міського транспорту, і дозволяє створити умови для його безбиткової діяльності та уникнути транспортних проблем населення великих міст за рахунок оптимального фінансування із місцевих бюджетів.

Крім того, для скорочення витрат місцевих бюджетів при перевезенні населення з приміської зони у велике місто необхідно розглянути існуючу класифікацію пасажирських поїздів в Україні, і додатково включити в неї той міський рейковий транспорт, для якого застосовується залізничний рухомий склад.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** З переходом на ринкові відносини в Україні, який супроводжувався перебудовою системи господарювання та економічною кризою, спостерігалось руйнування системи міського пасажирського транспорту [3]. Недостатність коштів на її утримання викликала постійне зменшення випуску рухомого складу електротранспорту і поступове закриття маршрутів. Звільнений сегмент ринку поступово заповнювався автобусами й легковими автомобілями.

Особливостями розвитку та вдосконалення транспортної системи України та її складової – міському електричному транспорту приділяли увагу як науковці, так і практики. Насамперед слід назвати публікації та наукові дослідження в сфері сталої роботи міськелектротранспорту В. К. Долі [4], І. С. Сфремова [5], Г.А. Варелопуло [6]; в сфері вдосконалення інфраструктури міст В. І. Торкатюка, А. Ю. Паланта [7]; в сфері вирішення завдань щодо теоретичних розрахунків ймовірностей та моделювання роботи транспортних систем М. І. Адаменка [8, 9]. Однак у наукових розробках практично зовсім не приділено уваги термінологічному поняттю «міський рейковий транспорт», що вказує на актуальність проведення досліджень в даному напрямку.

Проблемою удосконалення класифікації пасажирських поїздів в Україні в останні роки займалися фахівці Укрзалізниці, вітчизняні вчені Пита А. Л. [11], Мельник Т. С. [12]-13, Овчаренко Л. М. [14], Лихущин Є. В. [15], Бакалінський О. В.

[16], Бараш Ю. С., Чаркіна Т. Ю. [18]. При цьому аналізом принципів класифікації пасажирських поїздів з урахуванням міського рейкового транспорту вони не займалися.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Поновлення останнім часом у багатьох країнах світу інтересу до міського рейкового транспорту як до дієвого засобу вирішення транспортних проблем великих міст обумовлює необхідність в узагальненні наявного в даній сфері досвіду для кращого розуміння оптимальних шляхів розвитку.

Розширення діючих, створення або відродження (після тривалої перерви) мереж міського рейкового транспорту супроводжувалися появою нових термінів, якими намагалися охарактеризувати різні типи такого транспорту. Поряд зі старим терміном «трамвай» в обіг увійшли «супертрамвай», «полегшений метрополітен», «залізниця полегшеного типу» та ін. Застосування таких термінів можна пояснити прагненням вказати на абсолютно нову технічну базу цього, здавалося б, давно відомого виду транспорту, підкреслити його сучасність і зробити привабливим для потенційних пасажирів.

Трамвай являється вуличним рейковим видом транспорту з загальним чи відокремленим полотном в основному наземного використання. Перевізні спроможності трамвая знаходяться в межах 12-15 тис. пасажирів на годину. За перевізною спроможністю це другий після метрополітену вид міського пасажирського транспорту. Трамвай економічний за експлуатаційними витратами та екологічно чистий вид міського транспорту. Проте його маневреність в порівнянні з іншими вуличними видами транспорту низька; несправності викликають пробки і затори, він створює шум. Однак системи швидкісного трамвая, які почали застосовувати за кордоном, є найбільш доцільним видом масового пасажирського транспорту в великих містах.

Швидкісний трамвай – це різновид легкорейкового транспорту, регулярний швидкісний позавуличний, переважно наземний рейковий вид міського транспорту; це лінії трамвая, повністю, на всій своїй протяжності, відділені від проїжджої частини. Частково підземний швидкісний трамвай, що має підземні станції, називають метротрамом.

Метротрам (також: пре-метро, семі-метро, підземний трамвай) – рейковий міський транспорт підземно-наземного типу; найчастіше окрема трамвайна система, що відповідає всім стандартам швидкісного трамвая, тобто відділена від

проїжджої частини, але, крім цього, має підземні ділянки.

Метрополітен представляє собою рейковий вид міського пасажирського транспорту з відособленим колійним господарством тунельного, наземного чи естакадного виконання.

Швидкісний трамвай на гумовому ході є технологією рейкового транспорту з використанням деяких елементів автодорожнього. Трамваї використовують гумові шини, які котяться по спеціальних доріжках, зроблених з бетону або спеціальної сталі. Є два варіанти метрополітену на шинному ході – поєднаний з традиційним рейковим і не поєднаний з ним.

Приміські пасажирські електропоїзди – поїзди, сформовані з вагонів, для перевезення пасажирів та ручної поклажі (багажу) у приміському сполученні. Рухомим складом на приміських лініях можуть використовуватися:

- електропоїзди, що складаються з головних, моторних і причепних вагонів;
- рейкові автобуси – автомотриси, призначені для обслуговування швидкісних маршрутів і ділянок з малим пасажиропотоком. Можуть складатися з 1-3 секцій.

Електропоїзди та рейкові автобуси відносяться до моторвагонного рухомого складу, перевагами якого є поліпшена кінематика складу (швидкий розгін і гальмування), невеликий час «розвороту» (зміни напрямку руху) поїзда (особливо у рейкового автобуса).

У зв'язку із наведеним вище, пропонується переглянути і відкоригувати сутність поняття «міський рейковий транспорт», до якого мають ввійти такі спеціальні види міського транспорту, як:

- Трамвай;
- Швидкісний трамвай;
- Метрограм;
- Метрополітен;
- Швидкісний трамвай на гумовому ході;
- Приміські пасажирські електропоїзди «міська електричка»;
- Рейковий автобус;
- Вагон-трамвай.

Розвиток і функціонування міського рейкового транспорту до 1991 року здійснювались на основі чіткого централізованого планування за участю державного та місцевих бюджетів. При цьому стадії планування та етапи розвитку міського рейкового транспорту визначались потребами в перевезеннях пасажирів на середньостроковий та довгостроковий періоди (5,

10 та 15 років) і необхідними для цих цілей капіталовкладеннями.

Як правило, побудова нових об'єктів та модернізація транспортних засобів здійснювались за рахунок державного бюджету і підкріплялись матеріальними ресурсами. До об'єктів державного планування відносились будівництво метрополітену, трамвайних депо, мостів, шляхопроводів і найважливіших загальноміських транспортних магістралей. В планах соціально-економічного розвитку великих міст передбачались введення нових трамвайних ліній і об'єктів дорожньо-мостового будівництва.

З руйнуванням планових основ практично припинився розвиток і значно ускладнилася експлуатація міського рейкового транспорту. Пристосування до нових економічних відносин супроводжувалось негативними процесами усередині галузі. На підприємствах міського рейкового транспорту погіршились експлуатаційні та фінансові показники їх роботи. Найбільш складно стали вирішуватись питання розвитку і реконструкції вулично-дорожньої мережі та оновлення парку рухомого складу. При низькому коефіцієнті випуску рухомого складу на лінію і загальному дефіциті парку почала падати насиченість ліній рухомим складом. Недостатня кількість рухомого складу і його висока зношеність приводили до збоїв в русі, порушенню регулярності та збільшеним інтервалам руху.

Великі міста потребують добре розвинену і ефективну транспортну систему, яка забезпечує взаємозв'язок і взаємодоповнення індивідуального і міського транспорту і яка дає споживачу можливість альтернативного вибору способу транспортного обслуговування в умовах соціально орієнтованої економіки.

В результаті утворення Публічної акціонерної компанії «Української залізниці» будуть відбуватися значні зміни в організації пасажирських перевезень в усіх видах сполучень, оскільки регіони отримають фінансову незалежність і будуть самостійно вирішувати кількість потрібних міських, приміських, регіональних і міжрегіональних поїздів та графік їх руху за умови наявності коштів.

Відповідно фінансування міських рейкових перевезень буде здійснюватись за рахунок місцевих бюджетів великих міст та обласних центрів, тому удосконала класифікація пасажирських поїздів в Україні прийме вигляд, наведений на рис. 1.



Назва поїзда за періодом курсування протягом доби	Денні поїзди						Нічні поїзди			Цілодобові поїзди					
	Міський рейковий транспорт	Приміський	У межах області	Міжрегіональний у межах двох або трьох областей	«Інтерсіті»	Денний поїзд «Інтерсіті»	«Інтерсіті»	Нічний поїзд «Інтерсіті»	Нічний поїзд «Інтерсіті»	Поїзд Інтерсіті експрес	Міжнародний поїзд «Інтерсіті»	Міжнародний поїзд «Інтерсіті»	Міжнародний поїзд «Інтерсіті»		
Назва поїзда за територією курсування	Міський рейковий транспорт	Приміський	Регіональний	Міжрегіональний	Міжрегіональний	Міжрегіональний	Денний поїзд «Інтерсіті»	Денний поїзд «Інтерсіті»	Нічний поїзд «Інтерсіті»	Нічний поїзд «Інтерсіті»	Нічний поїзд «Інтерсіті»	Поїзд Інтерсіті експрес	Міжнародний поїзд «Інтерсіті»	Міжнародний поїзд «Інтерсіті»	Міжнародний поїзд «Інтерсіті»
Остаточна назва поїзда	Міський рейковий транспорт	Приміський	Регіональний	Міжрегіональний	Міжрегіональний	Міжрегіональний	Денний поїзд «Інтерсіті»	Денний поїзд «Інтерсіті»	Нічний поїзд «Інтерсіті»	Нічний поїзд «Інтерсіті»	Нічний поїзд «Інтерсіті»	Поїзд Інтерсіті експрес	Міжнародний поїзд «Інтерсіті»	Міжнародний поїзд «Інтерсіті»	Міжнародний поїзд «Інтерсіті»
Максимальна відстань, км	У межах міста	70-80	180	360	500-600	500-600	900	950	800	950	900	До пункту призначення	До пункту призначення	До пункту призначення	До пункту призначення
Максимальна швидкість курсування, км/год.	60	80	80-90	80-90	140-160	140-160	90	140-160	100	120	140-160	120	140	140-160	140-160
Максимально комфортний час у дорозі, год.		1,4	2,25	4,0	4,0-5,0	4,0-5,0	10,0	7,0	10,0	10,0	7,0	Без обмеження	Без обмеження	Без обмеження	Без обмеження
Джерело фінансування перевезень	Міський бюджет	Міський бюджет та приватні кошти	Міський обласний бюджет та приватні кошти	Міський бюджет та приватні кошти	Міський бюджет суміжних областей та приватні кошти	Міський бюджет суміжних областей та приватні кошти	Міські, регіональні органи влади, ПАТ «УЗ та приватні кошти								
Вид рухомого складу	Приміські пасажирські електрички, електричний автобус	МВРС, дизель-поїзд та рейковий автобус	МВРС, дизель-поїзд	МВРС нового покоління та Школа	Вані тяги старого та нового покоління ліній	«Інтерсіті»	Вані тяги старого та нового покоління ліній	«Інтерсіті»	Вані тяги старого та нового покоління ліній	Вані тяги нового покоління	«Інтерсіті»	Вані тяги нового покоління	Вані тяги нового покоління	Вані тяги нового покоління	Вані тяги нового покоління

Рис. 1 – Удосконалена класифікація пасажирських поїздів в Україні. Джерело: [8] з доробкою автора

Належне фінансування підприємств міського рейкового транспорту дозволить створити умови для їх беззбиткової діяльності, залучення додаткових інвестицій та пріоритетного розвитку.

**Висновки за даними дослідженнями та перспективи подальших досліджень у даному напрямку.** На основі проведених автором досліджень можна зробити такі висновки:

1. Використання удосконаленого термінологічного поняття «міський рейковий транспорт» дозволить раціонально використовувати усі види рейкового транспорту у великому місті та оптимізувати витрати на їх розвиток і експлуатацію.

2. Використання удосконаленої класифікації пасажирських поїздів в Україні дозволить розширити кордони експлуатації залізничного транспорту та скоротити витрати місцевих бюджетів при перевезенні населення з приміської зони у велике місто.

**Наукова новизна.** 1. Запропоновано удосконалене термінологічне поняття «міський рейковий транспорт», яке відрізняється від існуючого включенням усіх можливих видів рейкового міського транспорту, а саме: трамвая, швидкісного трамвая, метротрама, метрополітена, швидкісного трамвая на гумовому ході, міських пасажирських електропоїздів, рейкового автобуса, вагона-трамвая, що дозволить раціонально використовувати їх у великому місті та оптимізувати витрати на розвиток та експлуатацію міського транспорту.

2. Набула подальшого розвитку існуюча класифікація пасажирських поїздів в Україні, яка додатково включає міський рейковий транспорт, для якого застосовуються залізничний рухомий склад, а саме електропоїзди та рейковий автобус, що дозволить скоротити витрати місцевих бюджетів при перевезенні населення з приміської зони у велике місто.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Безлюбченко О. С., Завальний О. В. Урбаністика: Навч. Посібник [Текст] / О. С. Безлюбченко, О. В. Завальний. – Харків: ХДАМГ, 2003. – 254 с.

2. Процько Я. І. Вплив аварійних ситуацій на довкілля у роботі залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/chem\\_biol/vpdaa/2010\\_1/183.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/vpdaa/2010_1/183.pdf). – Назва з екрану.

3. Сидоренко Ю. В. Дослідження тенденцій розвитку міського електротранспорту країн СНД. [Текст] / Ю. В. Сидоренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 57-60.

4. Доля В. К. Пасажирські перевезення : підручник / В.К. Доля. – Харків : «Вид-во «Форт», 2011. – 504 с.

5. Ефремов И. С. Теория городских пассажирских перевозок / И.С. Ефремов, В. М. Кобозев, В. А. Юдин. – М.: Высшая школа, 1980. – 535 с.

6. Варелопуло Г. А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте / Г. А. Варелопуло. – М.: Транспорт, 1981. – 200 с.

7. Анализ особенностей выбора пассажирского вида транспорта при городских пассажирских перевозках / В. И. Торкатюк, М. В. Юров, А. Ю. Палант, А. И. Кириченко, С. А. Ларина // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. – Вып. 85. – Киев : Техніка, 2008. – С. 72-78.

8. Палант А. Ю. The Stochastic Model of Reliability for City Public Transport Operation / Палант А.Ю., Адаменко Н.И. // Молодой ученый. Чита — 2013. – №8. – С. 67-69.

9. Адаменко М. І. Економіко-технічна надійність експлуатації міського електричного транспорту : монографія / М.І. Адаменко, О.Ю. Палант. – Харків : Золоті сторінки, 2014. – 144 с.

10. Корженевич І. П., Бараш Ю. С., Мельянцова Ю. П. Сучасний підхід до вибору транспортної системи великого міста. [Текст] / І. П. Корженевич, Ю. С. Бараш, Ю. П. Мельянцова // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2009. – Вип. 15. – С. 225-232.

11. Пита А. Л. Международные пассажирские и железнодорожные сообщения в Европе // Железные дороги мира, 2001, № 7. — с. 11-15

12. Мельник Т. С. Концептуальні основи нової системи класифікації пасажирських поїздів українських залізниць. [Текст] / Т. С. Мельник // Вагонный парк. – 2012. – № 1(58). – с. 42-45

13. Мельник Т. С. Побудова системи сервісного обслуговування пасажирів відповідно до нової класифікації пасажирських поїздів українських залізниць. [Текст] / Т. С. Мельник // Вагонный парк. – 2012. – № 2 (59). – с. 44-49

14. Овчаренко Л. М. Высокоскоростное сообщение: частота важнее скорости [Текст] / Л. М. Овчаренко // Железные дороги мира. – 2010. – № 3. – с. 9-22

15. Лихушин Е. В. Опыт «Дойче Бан»: классификация пассажирских поездов [Текст] / Е.

В. Лихушин // Локомотив-информ. – 2012 – № 01. – с. 54-55

16. Бакалінський О. В. Маркетинг пасажирських перевезень перспективними видами рухомого складу залізниць: теорія, методологія, практика. Дис. д.е.н.: 08.00.04 [Текст] / О. В. Бакалінський – Київ: ДЕДУТ – 2012 – 455 с.

17. Бараш Ю. С. Методика складання оптимального плану формування пасажирських

поїздів / Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2005. – Вип. 205, т. 4. – С. 1186-1198.

18. Чаркіна Т. Ю. Нова класифікація пасажирських поїздів в Україні [Текст] / Т. Ю. Чаркіна // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2012. – № 38. – с. 324-328.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Боровик Ю.Т.*

**УДК 681.3:656.025.2**

## **ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,  
Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*Ефективність та якість в ринкових умовах в значній мірі визначається використанням сучасних інноваційних підходів, таких як логістика, процесний підхід та реінжиніринг. Застосування інноваційних підходів організації і технології пасажирських перевезень таких як реінжиніринг на базі розширення й удосконалення функцій АСУ ПП надає широкі можливості підвищувати ефективність обслуговування пасажирів та функціонування пасажирського комплексу в цілому.*

*Ключові слова: ефективність, реінжиніринг, автоматизовані системи*

## **ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,  
Елагин Ю.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*Эффективность и качество в рыночных условиях в значительной степени определяется использованием современных инновационных подходов, таких как логистика, процессный подход и реинжиниринг. Применение инновационных подходов организации и технологии пассажирских перевозок как реинжиниринг на базе расширения и совершенствования функций АСУ ПП предоставляет широкие возможности повышать эффективность обслуживания пассажиров и функционирования пассажирского комплекса в целом.*

*Ключевые слова: эффективность, реинжиниринг, автоматизированные системы*

## **INFORMATION TECHNOLOGY IMPROVING EFFICIENCY PASSENGER TRAFFIC**

*Dikan V.L., doctor of economics, professor,  
Yelagin Y.V., Ph.D., associate professor (USURT)*

*Efficiency and quality in market conditions is largely determined by using modern innovative approaches such as logistics, process approach and reengineering. Productivity of passenger transport is a dynamic category which depends on external demand, the state's economy, population, and the level of*

*tariffs and subsidies, and on search and use "tools" for improving efficiency of a passenger complex of JSC "UZ". The use of innovative approaches to organization and technology of passenger transportation such as re-engineering is based on the extension and improvement of the functions of ACS PP provides opportunities to solve problems in the passenger sector, to improve the efficiency of passenger service and operation of the passenger complex in General.*

**Keywords:** *efficiency, re-engineering, automated systems*

**Постановка проблеми.** Збитки пасажирських перевезень «Укрзалізниці» за 9 місяців 2015 року склали 5478 млн. грн. при витратах 9550 млн. грн. У дальньому сполученні збитки склали більш ніж 2500 млн. грн., а у приміському сполученні – більше 2900 млн. грн.

Реформування залізничної галузі передбачає створення окремих пасажирських компаній – філій ПАТ «Укрзалізниця». Передбачається, що збитковість пасажирських перевезень повинна компенсуватися не перехресним субсидуванням за рахунок вантажних перевезень, а шляхом підвищення тарифів та субсидування державним й місцевими бюджетами. Але рівень розвитку економіки та доходів місцевих й державного бюджетів на субсидування витрат населення на пасажирські перевезення в найближчі роки неможливе через значний дефіцит бюджетів і наявність соціально більш першочергових напрямків витрат.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання ефективності та використання інформаційних систем залізничних пасажирських перевезень розглядали в своїх роботах такі вчені як І.М. Аксьонов, О.М. Гудков, В.П. Гудкова, І.О. Жарська, К.М. Разумова [1-6] та інші.

У якості основних шляхів зменшення збитковості пасажирських перевезень розглядають необхідність підвищення тарифів та субсидування, а питанням застосування сучасних інноваційних підходів до підвищення ефективності пасажирських перевезень приділяється незначна увага. Не повною мірою враховується, що сучасні інформаційні технології, забезпечуючи високу оперативність в одержанні даних дають можливість зробити систему пасажирських перевезень більш ефективною.

**Мета статті** – визначення можливостей сучасних інноваційних підходів підвищення ефективності організації пасажирських перевезень та обслуговування пасажирів.

**Виклад основного матеріалу.** Економічну ефективність зазвичай пов'язують з метою діяльності та визначають як результативність, повноту досягнення мети,

співвідношення отриманого результату до витрат на досягнення цього результату. У соціально-економічній категорії пасажирських перевезень декілька цілей, тому ефективність пасажирських перевезень є багатоаспектним і диференційованим поняттям, яке включає соціальний, екологічний та економічний ефекти.

Тому розгляд економічної ефективності організації пасажирських перевезень та обслуговування пасажирів є необхідним та обґрунтованим.

Для пасажирів як користувачів пасажирських перевезень ефективність полягає у здійсненні поїздок з максимально низькими витратами часу та грошей при належній якості послуг.

Для залізничної галузі пасажирські перевезення є традиційно збитковими і задачі підвищення ефективності полягають у зниженні витрат трудових ресурсів, використанні засобів виробництва та предметів праці, а також зменшенні збитковості та збільшенні відсотка покриття витрат доходами.

Оскільки, ефективність є співвідношенням результатів та витрат і аналізу співставлення цілей перевізника – залізничного транспорту та користувачів – пасажирів, слідує висновок, що загальним фактором підвищення ефективності для перевізників як виробників та пасажирів як користувачів транспортних послуг, є процес зниження сукупних витрат за умови забезпечення належної якості послуг.

Підхід до вирішення проблем підвищення ефективності, якості пасажирських перевезень залізничним транспортом в даний час має переважно односторонній характер, який заключається в обґрунтуванні необхідності підвищення тарифів, компенсації збитків і скорочення обсягів збиткових перевезень, особливо приміських.

На даному етапі дохідність пасажирських перевезень в Україні обмежується занадто низькими тарифами, які не забезпечують рентабельність. Основною проблемою сьогодення є низька купівельна спроможність населення. Тому необхідно не тільки підвищувати тарифи, а насамперед скорочувати

витрати. Ефективність та якість в ринкових умовах в значній мірі визначається використанням сучасних інноваційних підходів, таких як логістика, процесний підхід та реінжиніринг в організації процесів обслуговування пасажирів. Проте застосування сучасних інноваційних підходів як інструменту та засобу практичного підвищення ефективності організації і технологій пасажирських перевезень приділяється значно менше уваги, а їх практичне впровадження значно відстає від теоретичних розробок.

Останнім часом розвиток інформаційних технологій привів до виникнення нових інноваційних підходів в менеджменті, зокрема таких як, реінжиніринг та процесний підхід. Реінжиніринг визначається як радикальне перепроектування бізнес-процесів для істотного поліпшення таких показників як якість, рівень сервісу, витрати і оперативність. Головною метою реінжинірингу по суті є різке прискорення реакції підприємства на зміни у вимогах споживачів (або на прогноз таких змін) при багаторазовому зниженні витрат усіх видів за рахунок наступних складових:

- постійне підвищення якості продуктів і послуг;
- організація роботи трансформується і динамічно удосконалюється;
- в центр уваги ставиться не числовий показник результату тієї чи іншої виробничої функції або діяльності, а якість процесу її виконання;
- досліджуються і усуваються недоліки виробничої системи;
- знімаються бар'єри, встановлені виробничими підрозділами, організується групова робота;
- на основі всього цього, як побічний, а не головний результат, знижуються витрати на виробництво.
- різке зниження витрат часу на виконання функцій;
- різке зниження числа працівників та інших витрат на виконання функцій та зростання мобільності персоналу;
- глобалізація бізнесу: робота з клієнтами та партнерами в будь-якій точці світу в режимі 24 \* 365;
- прискорене просування нових технологій.

Практика застосування процесного підходу та реінжинірингу в організації технологій пасажирських перевезень свідчать,

що поєднання цих інноваційних підходів у дозволяє зменшити технологічні витрати, збільшити кількість та якість додаткових інформаційно-сервісних послуг на всіх етапах обслуговування пасажирів, і як наслідок, суттєво підвищувати ефективність обслуговування пасажирів.

Сьогодні треба розглядати автоматизовані системи продажу не тільки як системи продажу квитків і бронювання місць, а як «інструмент», який надає широкі можливості вирішувати найрізноманітніші проблеми в пасажирському господарстві в області послуг і сервісу, що надається пасажиром, так і в області ефективного управління пасажирськими перевезеннями.

Аналіз інформації про незадоволені запити дозволяє оперативно виявляти сегментацію попиту, відповідність пропозицій попиту, і відповідно коригувати організацію та пропозицію транспортних послуг. Автоматизовані системи продажу та бронювання квитків працюють в реальному масштабі часу з великим числом абонентів, що охоплюють всю територію мережі залізниць. Якщо розширити їх функції інтерактивними запитами в процесі продажу квитків, вони дозволять сконцентрувати всю початкову маркетингову інформацію про вимоги пасажирів до транспортної послуги на всіх її етапах.

Поєднання удосконалених інформаційних автоматизованих систем продажу е-квитків з іншими підсистемами АСУ ПП та аналіз інформації про незадоволені запити дозволить створювати системи автоматизованого прийняття рішень (САПР) або системи підтримки рішень для оперативного вирішення та оптимізації наступних задач:

- аналіз стану та динаміки споживчого попиту на ринку транспортних послуг;
- визначення ємності ринку транспортних послуг населенню;
- проведення сегментації ринку, виявлення існуючих і перспективних сегментів ринку транспортних послуг населенню;
- розробка і просування нових транспортних послуг населенню;
- оперативне призначення нових або скасування поїздів, регулювання кількості та схем вагонів у поїздах, коригування графіків руху відповідно до змін міграційного попиту населення.

Оперативне вирішення цих завдань в свою чергу веде до підвищення населеності

вагонів та оптимізації використання наявного рухомого складу, що суттєво підвищує ефективність пасажирських перевезень.

Функціональні можливості систем можуть розвиватися в різних напрямках. Вони можуть перетворюватися на багатофункціональні системи за рахунок розширення програмних функцій, включаючи взаємодію з системами інших видів транспорту [4].

**Висновок.** Ефективність пасажирських перевезень є динамічною категорією, яка залежить як від зовнішнього попиту, економічного стану держави, населення та рівня тарифів й субсидування, так і від пошуку та використання «інструментів» підвищення ефективності функціонування пасажирського комплексу ПАТ «УЗ». Застосування інноваційних підходів організації і технології пасажирських перевезень таких як реінжиніринг на базі розширення й удосконалення функцій АСУ ПП надає широкі можливості підвищувати ефективність обслуговування пасажирів і функціонування пасажирського комплексу в цілому.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Аксенов І.М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок [Текст]: монография / И.М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.

2 Гудков О.М. Організаційно-

економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу [Текст]: автореферат дис... канд. екон. наук / О.М. Гудков // Українська державна академія залізничного транспорту. - Х., 2009. - 19 с.

3 Гудкова В.П. Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажиро-перевезень [Текст]: монографія / В.П. Гудкова. – К.: ДЕДУТ, 2013. – 291 с.

4 Єлагін Ю.В. Впровадження інтерактивного маркетингу як функції інформаційних систем пасажирських перевезень [Текст] / Ю.В. Єлагін, Ветров Г.Г. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 46. – Харків: УкрДАЗТ. – С. 271-274.

5 Жарська І.О. Інформаційні системи й технології в системі маркетингу залізничного транспорту [Текст] / І.О. Жарська // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2013. - № 1 – С. 100-111.

6 Разумова К.М. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті [Текст]: автореферат дис... д-р. екон. наук: 08.00.04 / К.М. Разумова. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – 46 с.

7 ДП «Головний інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці». Найважливіші автоматизовані системи та комплекси [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gioc.uz.gov.ua>

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

УДК 65.012.45:656.2

## ОСОБЛИВОСТІ УДОСКОНАЛЕННЯ КОРПОРАТИВНОЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Зубенко В.О., к.е.н, доцент,  
Нуруллаєва Р.Р., магістр (УкрДУЗТ)*

*У статті доведено необхідність і важливість корпоративної інформаційної системи на підприємстві в умовах динамічної ринкової економіки. Визначено, що корпоративну інформаційну систему на залізничному транспорті слід розглядати як сукупність елементів інформаційної системи та способів її організаційної, інформаційної та правової підтримки, шляхом урахування особливостей організаційної структури та ступеня централізації управління її структурними одиницями. Врахувавши специфіку управління залізничним транспортом запропоновано на ПАТ «Українська залізниця» виділити 3 рівні формування корпоративної інформаційної системи: рівень*

вищого керівництва; рівень керівництва регіональних структурних підрозділів, промислових підприємств залізничного транспорту та інших підприємств та організацій; рівень відокремлених структурних підрозділів.

**Ключові слова:** інформація, інформаційна система, корпоративна інформаційна система, залізничний транспорт

### ОСОБЕННОСТИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Зубенко В.А., к.э.н, доцент,  
Нуруллаева Р.Р., магистр (УкрГУЖТ)*

*В статье доказана необходимость и важность корпоративной информационной системы на предприятии в условиях динамичной рыночной экономики. Определено, что корпоративную информационную систему на железнодорожном транспорте следует рассматривать как совокупность элементов информационной системы и способов ее организационной, информационной и правовой поддержки, путем учета особенностей организационной структуры и степени централизации управления ее структурными единицами. Учитывая специфику управления железнодорожным транспортом предложено на ПАО «Украинская железная дорога» выделить 3 уровня формирования корпоративной информационной системы: уровень высшего руководства; уровень руководства региональных структурных подразделений, промышленных предприятий железнодорожного транспорта и других предприятий и организаций; уровень обособленных структурных подразделений.*

**Ключевые слова:** информация, информационная система, корпоративная информационная система, железнодорожный транспорт.

### PECULIARITIES OF IMPROVEMENT OF CORPORATE INFORMATION SYSTEMS ON THE RAILWAY TRANSPORT

*Zubenko V.O., candidate of economic sciences, associate professor,  
Nurullaeva R.R., master (USU of RT)*

*The article proves the necessity and importance of corporate information systems in the enterprise in the conditions of a dynamic market economy. It is proved that the corporate information system on railway transport should be viewed as a set of elements of the information system and its organizational, informational and legal support, by taking into account features of the organizational structure and the degree of centralization of management of its structural units. Considering the specificity of rail transport management offered at PJSC "Ukrainian railway" to distinguish 3 levels of formation of corporate information systems: a senior management level; the regional level of management of structural subdivisions, industrial railway transport enterprises and other enterprises and organizations; the level of separate departments and structural units within strategic business units.*

**Keywords:** information, information system, corporate information system, railway transport.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** В умовах динамічної ринкової економіки діяльність будь-яких організацій та підприємств вимагає швидкого та якісного прийняття ефективних управлінських рішень. А це потребує достовірної інформації як про об'єкт управління, так і про стан середовища його функціонування.

Формування корпоративної інформаційної системи залізничного комплексу України пов'язано з масштабом функціонування найбільшої організаційної структури в країні, специфічним характером продукції, що випускається, і глибиною реформ, що на даному етапі відбуваються у галузі.

Відповідно вдосконалення системи управління шляхом побудови ефективної

організації інформаційного потоку та формування дієвої корпоративної інформаційної системи залізничного транспорту є актуальною проблемою.

У зв'язку з вищезазначеним постає завдання наукового обґрунтування теоретичних основ формування корпоративної інформаційної системи залізничного транспорту України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання формування інформаційної системи в економіці та особливості впливу інформаційної системи на ефективність функціонування підприємств представлені в працях В. Диканя, В. Зубенко, О. Маковоз, І. Токмакової, О. Шраменко [1], М. Андреевої [2], Т. Барановської [3], Л. Бірмана [4], С. Бороненкової [5], А. Веревченко [6], А. Волокітіна [7] та ін.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Аналіз теоретичних напрацювань із зазначеної проблематики свідчить про високу зацікавленість вітчизняних та закордонних вчених питанням формування та функціонування корпоративної системи інформаційного забезпечення. Разом з тим явно необхідні нові дієві пропозиції, що врахували б особливості функціонування залізничного транспорту України та дозволили ефективно організувати інформаційний потік та відповідно забезпечили ефективність прийняття управлінських рішень.

**Метою статті є** визначення особливостей формування корпоративної інформаційної системи на залізничному транспорті.

**Виклад основного матеріалу.** Корпоративну інформаційну систему на залізничному транспорті слід розглядати як сукупність елементів інформаційної системи та способів її організаційної, інформаційної та правової підтримки, шляхом урахування особливостей організаційної структури та ступеня централізації управління її структурними одиницями.

Комплексна корпоративна інформаційна система повинна охоплювати всі бізнес-функції і всі управлінські процеси корпорації. Її ефективність забезпечується взаємодією масових і добре організованих процесів швидкодіючими засобами сучасних інформаційних і телекомунікаційних технологій високого науково-технічного рівня. При формуванні дієвої корпоративної інформаційної системи слід врахувати, що корпорації (до яких належить і ПАТ «Українська залізниця») мають високий

рівень організації і спеціалізації виробничої та адміністративної діяльності, значну розгалуженість підрозділів, численні дані, високий рівень регламентації не лише форм висхідної зовнішньої документації, але й внутрішніх управлінських документів і процесів, тобто в цілому розвинуту інформаційно-технологічну інфраструктуру.

Враховуючи вищезазначене, можна стверджувати, що головними особливостями корпоративних інформаційних систем повинні бути:

- комплексність охоплення функцій управління;
- підвищена впорядкованість ділових процесів;
- масовість операцій;
- ефективність використання комп'ютерно-телекомунікаційного обладнання і програмного забезпечення;
- можливість локальної установки та впровадження окремих частин системи;
- адаптивність функціональної та інструментальної структури системи до особливостей керованого об'єкта;
- можливість розвитку системи після її впровадження на об'єкті.

Комплексна корпоративна інформаційна система повинна відповідати таким вимогам:

- адаптивність відносно профілю діяльності підприємства за рахунок параметрів, що дають змогу налаштувати систему на специфіку господарської, фінансової та виробничої діяльності;
- розмежування оперативно-облікових завдань за повної їх інтеграції на рівні баз даних;
- підтримка розподілу баз даних для забезпечення інформаційної взаємодії мережевих корпорацій і територіально віддалених підрозділів;
- охоплення всього спектра типових виробничих і адміністративних функцій;
- одноманітність інтерфейсу користувача для всіх вирішуваних завдань;
- надання зручного інструментарію для розвитку системи користування;
- прискорена підготовка системних адміністраторів до експлуатації системи та ін.

При формуванні корпоративної інформаційної системи на залізничному транспорті необхідно також враховувати його особливий статус як базової галузі економіки країни, що забезпечує потреби у внутрішніх та міжнародних перевезеннях. Суттєве значення має



те, що ця галузь на сьогоднішній день залишається природною монополією.

Важливе значення при формуванні корпоративної інформаційної системи необхідно приділити організаційній структурі управління. Особливістю організаційної структури управління залізничним транспортом є те, що управління здійснюється на основі поєднання територіального, галузевого та функціонального принципів управління.

В цілому управління залізничним транспортом побудовано таким чином, що найважливіші важелі централізованого управління рухом поїздів, навантаження та розвантаження вантажів, перевезення пасажирів, використання парку локомотивів та вагонів зосереджено в ПАТ "Українська залізниця". В той же час суттєві господарські функції і оперативне управління знаходяться у веденні регіональних структурних підрозділів (залізниць), їх дирекцій та структурних підрозділів. Крім того слід врахувати, що в результаті реформування до структури залізничного транспорту входять стратегічні одиниці бізнесу, що різноманітні за напрямками своєї діяльності та не пов'язані безпосередньо з процесом перевезень.

Дослідивши це вважаємо за доцільне, що на ПАТ «Українська залізниця» можна виділити 3 рівні формування корпоративної інформаційної системи:

- 1 рівень (рівень вищого керівництва ПАТ «Українська залізниця») - формування корпоративної інформаційної системи (інформація пов'язана із загальним напрямком діяльності підприємства);

- 2 рівень (рівень керівництва регіональних структурних підрозділів, промислових підприємств залізничного транспорту та інших підприємств та організацій, що входять до складу ПАТ «Українська залізниця») - формування конкурентних стратегій (підпорядковуються корпоративній, вказують шляхи досягнення вибраного нею напрямку в кожній стратегічній одиниці бізнесу і являють собою план завоювання сильних довгострокових конкурентних позицій) та здійснення стратегічного контролю другого рівня (контроль за виконанням стратегічних цілей конкурентних стратегій в межах стратегічних одиниць бізнесу);

- 3 рівень (рівень відокремлених структурних підрозділів та структурних підрозділів в межах стратегічних одиниць бізнесу

(функціональний напрямок діяльності кожної стратегічної одиниці бізнесу)).

Виділення рівнів корпоративної інформаційної системи дозволить врахувати особливості функціонування всіх стратегічних одиниць бізнесу залізничного транспорту на етапі його реформування та визначити найбільш доцільні та своєчасні інформаційні потоки.

**Висновок.** В умовах сьогодення корпоративні інформаційні системи можуть стати потужними інструментами для створення більш конкурентоздатних і ефективних підприємств. Інформаційна система і підприємство мають взаємний вплив один на одного. З одного боку інформаційна система повинна приєднатися до підприємства, щоб забезпечити необхідною інформацією важливі групи усередині підприємства. У той же час підприємство повинно усвідомлювати і відкривати себе впливам інформаційних систем, щоб отримати вигоду.

Враховавши специфіку управління залізничним транспортом запропоновано на ПАТ «Українська залізниця» виділити 3 рівні формування корпоративної інформаційної системи: рівень вищого керівництва ПАТ «Українська залізниця»; рівень керівництва регіональних структурних підрозділів, промислових підприємств залізничного транспорту та інших підприємств та організацій, що входять до складу ПАТ «Українська залізниця»; рівень відокремлених структурних підрозділів і структурних підрозділів в межах стратегічних одиниць бізнесу (функціональний напрямок діяльності кожної стратегічної одиниці бізнесу).

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. 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.
2. Андреева М. Сильна ланка успіху / М. Андреева. - Економіка і життя. - 2004. - № 6. - С.16-20.
3. Барановська Т.П. Інформаційні системи і технології в економіці / Т.П. Барановська – К. : Фінанси і статистика, 2003 р. – 416 с.
4. Бірман Л.А. Управлінські рішення: навч. посібн / Л.А. Бірман - М.: Справа, 2004. – 387 с.
5. Бороненкова С.А. Управлінський аналіз: навч. посібн / С.А. Бороненкова - М.: Фінанси і статистика, 2002. – 451 с.

6. Веревченко А.П. Інформаційні ресурси для прийняття рішень / А.П. Веревченко - К: Ділова Книга, Академічний проєкт; 2002 р. – 560 с.

7. Волокітін А.В. Засоби інформатизації державних організацій і комерційних фірм / А.В. Волокітін – К. : Фіорд-ІНФО. - 2002 р. – 272 с.

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

УДК 658:589:656.2

## ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ГАЛУЗІ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,  
Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,  
Кірія Н., слухачка магістратури ІППК (УкрДУЗТ)*

*В статті визначено основні загрози економічної безпеки локомотивного депо, які можуть виникнути в процесі реформування залізничної галузі; особливо виділено можливі загрози внаслідок розділення депо на ремонтні та експлуатаційні (досвід ВАТ «РЖД»); наголошено, що в процесі реформування взаємозв'язки між елементами системи стають складнішими, а це потребує, згідно із законом необхідної різноманітності У. Ешибі, вироблення більш різноманітних управлінських впливів.*

*Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, локомотивне депо, загрози економічній безпеці, закон необхідної різноманітності*

## ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРЯСЛИ

*Назаренко И.Л., к.э.н., доцент,  
Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент,  
Кирия Н., слушатель магистратуры ИППК (УкрГУЖТ)*

*В статье определены основные угрозы экономической безопасности локомотивного депо, которые могут возникнуть в процессе реформирования железнодорожной отрасли; особенно выделены возможные угрозы в результате разделения депо на ремонтные и эксплуатационные (опыт ОАО "РЖД"); отмечено, что в процессе реформирования взаимосвязи между элементами системы становятся сложнее, а это требует, согласно закону необходимого разнообразия У. Эшиби, выработки более разнообразных управленческих воздействий.*

*Ключевые слова: экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, локомотивное депо, угрозы экономической безопасности, закон необходимого разнообразия*

## PROVIDING OF ECONOMIC SECURITY OF LOCOMOTIVE DEPOT IN THE CONDITIONS OF REFORMATION OF THE RAILWAY BRANCH

*Nazarenko I.L., PhD (economics), senior lecturer,  
Suhorukova T.G., PhD (economics), senior lecturer,  
Kyrya N., master's student of Institute of retraining and advanced training  
(Ukrainian State University of Railway Transport)*

*The basic threats of economic security of locomotive depot are certain in the article, that can arise up in the process of reformation of railway branch. Possible threats are separately distinguished as a result*

*of dividing of depot into repair and operating. Experience of Joint Stock Company "Russian Railways" (JSCo " RZD") is studied in this area. It is marked that in the process of reformation the intercommunications between the elements of the system (and a railway transport is a large compound system) become more compound . According to The Law of Requisite Variety of William Ross Ashby, it requires making of more various administrative influences.*

**Keywords:** *economic security, railway transport, locomotive depot, threats of economic security, the Law of Requisite Variety*

**Постановка проблеми.** Економічна безпека транспорту, зокрема залізничного, є важливою складовою економічної безпеки України, і його реформування значно впливає на її забезпечення. 21 жовтня 2015 року, тривалий процес корпоратизації залізничної галузі нарешті завершився, було створено ПАТ «Українська залізниця» [1].

Згідно зі Статутом, затвердженим 2 вересня 2015 року, публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»».

Засновником товариства та її єдиним акціонером є держава в особі Кабінету Міністрів України. 100 відсотків акцій ПАТ закріплюються в державній власності, на базі Укрзалізниці, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття, згідно з додатком 1 до постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»». Мета діяльності товариства - задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, роботах та послугах, що виконує (надає) товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності.

Але це не кінець реформування Укрзалізниці, воно триватиме ще близько двох років. На наступних етапах шість залізниць будуть об'єднані в одну, втратять статус юридичної особи, потім будуть створені функціональні філії, створено кілька компаній, що спеціалізуються на певних видах перевезень, вантажних, пасажирських, а також компанію, що займається

інфраструктурою, здійснені інші перетворення [2]. А у найближчі тижні після створення ПАТ передбачено: випуск та реєстрація акцій; розробка стратегії розвитку УЗ; створення нового корпоративного іміджу УЗ; імплементація організаційної структури (у тому числі створення правління ПАТ); створення філіалів і затвердження їхніх бізнес-планів; розробка внутрішніх положень ПАТ (про органи управління, про фінансову та кадрову роботу); подання на розгляд у Верховну Раду проекту нового закону «Про залізничний транспорт» [3].

Локомотивне господарство – одне з найважливіших на залізничному транспорті, злагоджена робота якого формує такі якісні параметри транспортної послуги як ритмічність, надійність, безпечність, своєчасність тощо. Його реформування проводиться для: підвищення ефективності та якості роботи за рахунок введення ринкових відносин між її підприємствами; забезпечення сприятливих умов залучення інвестицій для технічного переоснащення підприємств локомотивного господарства та оновлення тягового рухомого складу; забезпечення фінансової прозорості всіх видів діяльності підприємств локомотивного господарства залізниць; збільшення прибутків підприємств локомотивного господарства та підвищення доходів їх працівників.

Тому забезпечення економічної безпеки локомотивних депо в процесі реформування галузі є вельми актуальною проблемою.

### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблемам економічної безпеки транспорту присвячена значна кількість наукових праць, зокрема Г. Ейтутіса, Д.І. Ковальова, С.П. Міщенко, В.Л. Диканя, І.Л. Плетникової (І.Л. Назаренко), Т.Г. Сухорукової, Т.О. Тимофєєвої, Ж.С. Костюк [4 - 12] та ін. Так, в статті Ж.С. Костюк [12] розглянуто основні види заходів безпеки підприємства, доведена необхідність управління ризиками для попередження та нейтралізації загроз економічній безпеці підприємства, розглянуто способи мінімізації ризиків. В статті С.В. Каламбет, В.А. Воропай [13] наведені деякі кризові явища на залізничному

транспорті, які спричиняють економічні ризики, та можливі шляхи їх знешкодження; запропоновано схему організації експрес-аналізу економічної безпеки підприємства. Оцінці та забезпеченню економічної безпеки локомотивного депо присвячені статті І.Л. Плетникової [14 - 15], в яких розроблена відповідна методика.

**Виділення недосліджених аспектів проблеми.** Але не приділяється достатньо уваги проблемі забезпечення економічної безпеки (ЕБ) локомотивних депо в умовах реформування галузі.

**Метою статті** є визначення основних загроз економічній безпеці локомотивного депо в умовах реформування галузі з розподілом їх за функціональними складовими ЕБ.

**Основний матеріал статті.** Існує багато визначень економічної безпеки підприємства. На нашу думку, економічна безпека підприємства – це стан захищеності діяльності підприємства від всіх видів загроз, як зовнішніх, так і внутрішніх; стан, при якому забезпечується стабільне функціонування і прогресивний розвиток підприємства, досягається шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюється [11].

Забезпечення ЕБ підприємства пов'язане з рядом проблем і, згідно системному підходу, необхідний їх розподіл в декількох напрямках. Функціональні складові економічної безпеки підприємства є сукупністю основних напрямів його економічної безпеки, які суттєво

відрізняються одна від одної за своїм змістом; кожна складова характеризується власним змістом, набором функціональних критеріїв та способами забезпечення. Прийнято виділяти наступні функціональні складові: фінансову, інтелектуальну і кадрову, техніко-технологічну, політико-правову, екологічну, інформаційну і силову [16]. Інші учені виділяють інші складові ЕБ, у тому числі підприємств залізничного транспорту, але вони є недостатньо коректними.

Вважаємо доцільним скористатися визначенням у [16] та використаним у [7] набором функціональних складових. На нашу думку, для лінійного підприємства залізничного транспорту, яке не є юридичною особою, зокрема, локомотивного депо, «політико-правова» складова зводиться лише до «правової», тобто, виконання договорів з постачальниками, клієнтами тощо. Адаже політична ситуація в країні, безумовно, впливає на всі рівні функціонування залізничного транспорту, але забезпечення економічної безпеки на рівні лінійних підприємств не може мати політичної складової. Отже, складовими ЕБ локомотивного депо, як і будь-якого іншого виробничого підрозділу залізничного транспорту, є наступні: 1) фінансова; 2) інтелектуальна та кадрова; 3) техніко-технологічна; 4) правова; 5) інформаційна; 6) екологічна; 7) силова.

Основні загрози економічній безпеці локомотивного депо, які можуть виникнути у процесі реформування залізничної галузі України, наведені в таблиці 1.

*Таблиця 1*

*Основні загрози економічній безпеці локомотивного депо, які можуть виникнути у процесі реформування залізничної галузі України*

Функціональні складові ЕБ	Основні загрози ЕБ локомотивного депо в процесі реформування галузі
1	2
1) фінансова	- відсутність коштів на оновлення як парку локомотивів, так і парку ремонтного обладнання; - неефективне фінансове планування і управління активами підприємства як з боку локомотивної служби, так і самого депо; - нестача оборотних засобів та ін.
2) інтелектуальна та кадрова	- неефективне планування та управління персоналом; - загроза втрати висококваліфікованих працівників, особливо менеджерів, через досягнення ними пенсійного віку (через необхідність скорочення штату їх звільнять); - відсутність достатньої мотивації до раціоналізаторської та винахідницької діяльності; - недостатня кваліфікація працівників; - можливий опір персоналу організаційним змінам та ін.

1	2
3) техніко-технологічна	<ul style="list-style-type: none"> <li>- надкритичний (понад 70%) знос основних виробничих фондів, особливо активної частини, що за відсутності інтенсивного оновлення призведе до неможливості депо здійснювати експлуатацію та ремонт локомотивів (більшість поїзних локомотивів вже вичерпала свій ресурс);</li> <li>- загроза втрати контролю та зниження ефективності діяльності локомотивного комплексу в результаті розділення депо на експлуатаційні й ремонтні, і можливої передачі останніх на аутсорсинг приватним компаніям, за досвідом ВАТ «РЖД» ;</li> <li>- загроза зниження якості ремонтів локомотивів та, відповідно, безпеки руху, через ситуацію, описану вище;</li> <li>- застосування застарілих технологій ремонту локомотивів та застарілого парку обладнання (наявні ще верстати 40-х років 20 ст.), що у випадку, описаному вище, буде вимагати від приватних компаній, які здійснюватимуть сервісне обслуговування локомотивів, значних інвестицій в оновлення парку обладнання та ін.</li> </ul>
4) правова	<ul style="list-style-type: none"> <li>- значне ускладнення договірної роботи у випадку розділення депо на ремонтні та експлуатаційні;</li> <li>- низький рівень правового забезпечення діяльності депо;</li> <li>- неефективне відстоювання інтересів депо в конфліктних ситуаціях;</li> <li>- слабе правове пророблення відносин з персоналом та контрагентами та ін.</li> </ul>
5) інформаційна	<ul style="list-style-type: none"> <li>- некваліфіковане оброблення інформації співробітниками депо;</li> <li>- виток конфіденційної інформації;</li> <li>- шкода репутації підприємства шляхом розповсюдження негативної інформації;</li> <li>- ускладнення документообігу депо внаслідок розділення депо на ремонтні та експлуатаційні та ін.</li> </ul>
6) екологічна	<ul style="list-style-type: none"> <li>- застарілі технології;</li> <li>- брак очисних споруд або їх неналежний стан;</li> <li>- більш жорстке екологічне законодавство та ін.</li> </ul>
7) силова	<ul style="list-style-type: none"> <li>- розкрадання майна депо;</li> <li>- виробничий травматизм;</li> <li>- криміналізація економіки, корупція; форс-мажорні обставини (зокрема стихійні лиха) та ін.</li> </ul>

На нашу думку, найбільшими загрозами економічній безпеці локомотивних депо в процесі реформування галузі є, по-перше, недостатньо обгрунтоване наслідування досвіду ВАТ «РЖД» по розділенню депо на експлуатаційні й ремонтні (вказаний поділ призначений підвищити прозорість витрат за видами ремонту, а також поліпшити виконання вимог і нормативів при експлуатації [17]), та можлива передача (продаж) останніх на аутсорсинг приватним ремонтним фірмам; по-друге, втрата висококваліфікованих кадрів, у першу чергу менеджерів.

Незважаючи на наявність публікацій, в яких описуються тільки позитивні результати розділення депо на експлуатаційні й ремонтні, є й такі, що висвітлюють його негативні наслідки. Так, у випуску № 118 газети «Гудок» від 13.07.2015 [18] наведена наступна інформація. З 1 липня 2014 року усі ремонтні депо передали з ВАТ "РЖД" в сервісні компанії. Це стало втіленням моделі

повного сервісного обслуговування локомотивного парку РЖД. Мета - скоротити витрати на ремонт, поліпшити його якість, налагодити зворотний зв'язок з підприємствами - виробниками локомотивів, залучити їх до сервісного обслуговування. Масштаби цього переходу важко оцінити - 92 депо і більше 40 тис. робітників перейшли до компанії "ТМХ-сервіс", 26 депо і більше 12 тис. робітників - до "СТМ-сервіс". За соціальними наслідками це була серйозніша реформа, ніж виконане раніше розділення локомотивного господарства на Дирекцію тяги і Дирекцію по ремонту тягового рухомого складу.

Щоб зрозуміти, як тепер складаються взаємовідношення експлуатаційників і сервісу, автор статті [18] відправився в депо Москва-Сортувальна. Яке ж було його здивування, коли на місці, яке з давніх пір займала одна вивіска, тепер їх висіло чотири! І це ще не усе. В експлуатаційному депо Москва-Сортувальна, як і

раніше займаються звичною справою - видачею локомотивів на лінію. Збереглося ремонтне локомотивне депо, воно обслуговує прилади безпеки і радіозв'язку. Сервісне локомотивне депо компанії "ТМХ" - основний виробник робіт по ремонту і обслуговуванню локомотивів.

Особливістю Москва-Сортувальної стало розміщення в ньому сервісного центру по обслуговуванню електровозів ЕП20 Новочеркаського заводу. Депо було першим, таким, що освоїло експлуатацію електровозів цієї серії, і центр - цей окремий підрозділ, обслуговуючий тільки ЕП20. Виходить чотири підприємство-партнери під одним дахом. Але і це ще не все. Виявляється, у цьому процесі незримо є присутнім ще й "СТМ-сервіс". Вантажні електровози, що приходять з оборотом, наприклад, з Орехово-Зуєво, приписані до сервісного депо цієї компанії. Тому всі операції, до ТО- 2 включно, виконані з ними в Москві, розраховуються в порядку взаємозаліків між сервісами "Трансмашхолдинга" і "Сінари". Ось і виходить, що локомотив обслуговується «під наглядом у п'яти няньок» [18].

У локомотивному комплексі в результаті вийшла дуже громіздка схема контролю, узгодження, звіряння та звітності по руху тягового рухомого складу і запчастин, передачі з лінії в ремонт і назад. До речі, ряд позицій запчастин опинилися в хронічному дефіциті. А якість ремонту краще не стала.

Який же результат аутсорсинга? Мало не на кожній оперативній нараді у ВАТ "РЖД" говорять про те, що дня не проходить без відмови локомотиву на одній з залізниць. Нещодавно чергова подія з ЕП20 фактично заблокувала пасажирський хід. А ось і загальні цифри: зростання кількості відмов 1-2-ої категорії за перше півріччя по ремонтному комплексу склало 1787 випадків, або 17%, в порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Та ще 91 відмову додали в загальну статистику виробники запчастин. На усю мережу прогрімів січневий крах електровоза 2ЕС6 на Західно-Сибірської залізниці. Перед цим його 6 разів ставили на ремонт в сервісному депо "СТМ-сервіс", але явної поломки не побачили. "Тих показників якості, на які ми розраховували, добитися не вдається", - прозвучало на розборі краху в РЖД [18].

Необхідно відзначити ще одне можливе джерело загроз економічній безпеці депо. Система залізничного транспорту через реформування, відділення розмежування функцій державного та господарського управління галуззю, створення компаній та посередників стає більш складною. На

зміну жорстким зв'язкам адміністративно-командного типу приходять набагато складніші зв'язки ринкового типу, засновані на максимізації вигоди конкретних суб'єктів (операторів, компаній тощо), а не на максимізації ефекту від діяльності системи в цілому.

Так, при реформуванні зокрема локомотивних депо зростає складність системи, якою треба управляти для забезпечення перевізного процесу справними локомотивами. А перший фундаментальний закон кібернетики, визначений У. Ешбі, полягає в тому, що різноманітність складної системи вимагає управління, яке само володіє деякою різноманітністю. З цього закону безпосередньо виходить, що бажано мати різноманітність можливих дій керівника не нижче за різноманітність вірогідних дій керованої ним системи. Лише в цьому випадку можливий надійний контроль результатів виникаючих ситуацій. Процес управління, у підсумку, зводиться до зменшення різноманітності станів керованої системи, до зменшення її невизначеності. Відповідно до цього закону, із збільшенням складності керованої системи складність керованого блоку також повинна підвищуватися [19].

Те ж саме можна сказати і про локомотивні депо – чим складніше взаємозв'язок між ремонтною і експлуатаційною базами – тим складнішим повинен бути управлінський вплив для забезпечення їх ефективного функціонування. А якщо в процесі реформування залізничний транспорт втратить найкращих кваліфікованих менеджерів (як й інших працівників) тільки тому, що вони досягли пенсійного віку, і їх час звільнювати, - забезпечення необхідної різноманітності управлінських впливів, що у кінцевому підсумку обумовлює його ефективність, буде вельми проблематичним.

Необхідно зберегти штат кваліфікованих працівників, здійснюючи відбір виключно за критеріями професійної компетентності, корисності їх праці для підприємства (а не за іншими критеріями). Треба також пам'ятати, що не можна відноситися до залізничної галузі як до звичайного бізнесу, це – стратегічно важлива галузь [20].

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Отже, нами виділені основні можливі загрози економічній безпеці локомотивного депо за 7-ма складовими ЕБ. На нашу думку, найбільш важливими є загроза втрати контролю та зниження ефективності діяльності локомотивного комплексу в результаті можливого розділення депо на експлуатаційні й

ремонтні, та передачі останніх на аутсорсинг приватним компаніям, за досвідом ВАТ «РЖД». Такий сценарій призведе до значного зростання складності системи, що забезпечує перевезення справними локомотивами, та вимагатиме, згідно з законом необхідної різноманітності У. Ешбі, вироблення більш складних та різноманітних управлінських впливів. Тому не можна допустити втрати висококваліфікованих менеджерів, необхідно зберегти штат кваліфікованих працівників, чому і повинні бути присвячені подальші дослідження.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 В Україні створено ПАТ "Українська залізниця" – Пивоварський. Економічна правда. 21 жовтня 2015 [Електронний ресурс] . – Режим доступу:

<http://www.epravda.com.ua/news/2015/10/21/564138/>

2 Під час реформи "Укрзалізниці" регіональні залізниці втратять автономію 20 жовтня 2015 р. [Електронний ресурс] . – Режим доступу: [/http://tsn.ua/groshi/pid-chas-reformi-ukrzaliznici-regionalni-zaliznici-vtratyat-avtonomiyu-516826.html](http://tsn.ua/groshi/pid-chas-reformi-ukrzaliznici-regionalni-zaliznici-vtratyat-avtonomiyu-516826.html)

3 Укрзалізниця: графік основних змін на перші 100 днів роботи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.slideshare.net/UAR reforms/20150714present-uz-01>.

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/p-content/uploads/2013/07/economic-security.pdf>

5 Ковальов Д.І. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства / [Текст] / Д.І. Ковальов, І.Л. Плетникова // Економіка України. – 2001. - №4. - С. 35 – 40.

6 Ейтутіс Г. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту [Текст] / Г. Ейтутіс // Економіст. – 2009. - №1. – С. 56-59.

7 Плетникова І.Л. Визначення рівня і забезпечення економічної безпеки залізниці [Текст]: автореф. дис... канд. екон. наук / І.Л. Плетникова / Харківська держ. академія залізничного транспорту / І.Л. Плетникова. – Х., 2001. – 15 с.

8 Тимофєєва Т.О. Розробка механізму

щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту [Текст]: автореф. дис... канд. екон. наук / Т.О. Тимофєєва; Укр. держ. акад. заліз. трансп. — Х., 2009. — 20 с.

9 Міщенко С.П. Напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту [Текст] / С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - № 34. – С. 206 – 209.

10 Назаренко І.Л. Методика оцінки рівня економічної безпеки дистанції колії [Текст] / І.Л. Назаренко, Т.Г. Сухорукова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 64-69.

11 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.

12 Костюк Ж. С. Шляхи попередження та нейтралізації ризиків та загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту [Текст] / Ж. С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 88-92.

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

14 Плетникова І.Л. Обеспечение экономической безопасности обособленных структурных подразделений железнодорожного транспорта (на примере локомотивного депо) [Текст] / І.Л. Плетникова // Вісник ХНУ ім. В. Н. Каразіна. Екон. серія. – Вип. 565. – 2002. - С. 28-32.

15 Плетникова І.Л. Планирование обеспечения экономической безопасности локомотивного депо на основании её количественной оценки [Текст] / І.Л. Плетникова // Вісник технологічного університету Поділля. Сер. Економічні науки. – 2002, ч. 2, т. 2. - С. 116-122.

16 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.

17 Нова тяга: ремонт і експлуатація — окремо [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://ru.magistral-uz.com.ua/reformuvannja/novajaga-remont-i-ekspluatacija--okremo.html>

18 Гудков И. Под присмотром пяти няnek. Ремонт локомотивов передали на аутсорсинг, но проблемы с качеством работ остаются [Электронный ресурс]. / И. Гудков. – Режим доступа: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1284070&archive=2015.07.13>.

19 Хомяков В.Н. Кибернетика, закон необходимого разнообразия и разработка прогнозов экономических показателей

[Электронный ресурс]. / В.Н.Хомяков. - Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/kibernetika-zakon-neobhodimogo-raznoobraziya-i-razrabotka-prognozov-ekonomicheskikh-pokazateley>

20 Назаренко І. Л. Акціонування Укрзалізниці: доцільність врахування помилок ВАТ «РЖД» [Текст ] /І. Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 39 . - 2012. – С. 149 – 153.

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

УДК 338.31.4:656.225

### АНАЛІЗ ДОХОДІВ ВІД ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПІДПРИЄМСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З МЕТОЮ УПРАВЛІННЯ

*Пінчук О. П., к.е.н., доцент,  
П'ятигорець Г.С., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)*

*У статті розглядається сутність доходів від вантажних перевезень залізничного підприємства. Розробляється методика та здійснюється аналіз доходів залізничного підприємства на прикладі дирекції залізничних перевезень з метою управління доходами. Досліджено фактори, які впливають на дохідність залізничного підприємства. Запропоновані резерви підвищення ефективності діяльності підприємства в умовах скорочення обсягів вантажних перевезень та погіршення фінансового стану підприємств галузі в цілому.*

*Ключові слова: залізничний транспорт, вантажні перевезення, дохід, аналіз, управління доходом, підвищення ефективності.*

### АНАЛИЗ ДОХОДОВ ОТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С ЦЕЛЮ УПРАВЛЕНИЯ

*Пинчук О. П., к.э.н., доцент,  
Пятигорец А.С., к.э.н., доцент (ДНУЖТ)*

*В статье рассматривается сущность доходов от грузовых перевозок железнодорожного предприятия. Разрабатывается методика и осуществляется анализ доходов железнодорожного предприятия на примере дирекции железнодорожных перевозок с целью управления доходами. Исследованы факторы, которые влияют на доходность железнодорожного предприятия. Предложены резервы повышения эффективности деятельности предприятия в условиях сокращения объемов грузовых перевозок и ухудшения финансового состояния предприятий отрасли в целом.*

*Ключевые слова: железнодорожный транспорт, грузовые перевозки, доход, анализ, управление доходом, повышение эффективности.*



ANALYSIS OF FREIGHT REVENUES OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISE FOR THE PURPOSES OF MANAGEMENT

*Pinchuk O.P., Candidate of Economic Sciences, associate professor,  
Piatygorets G.S., Candidate of Economic Sciences, associate professor  
(Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V.  
Lazaryan)*

*The article deals with the essence of revenues from cargo transportation of railway transport enterprise. There are developed methodology and analysis of revenues from cargo transportation of railway transport enterprise carried out on example of management board of railway transportation for the purpose of revenues management. There were examined factors affecting the profitability of the railway enterprise. There was proposed potential for efficiency enhancement of the enterprise with reductions in freight volumes and deteriorating financial condition of the industry as a whole..*

*Keywords: railway transport, cargo traffic, revenue, analysis, revenue management, enhancement of efficiency.*

**Постановка проблеми.** В останні роки перед залізничною галуззю постала низка серйозних проблем, серед яких особливо слід виділити проблему управління доходами та підвищення ефективності діяльності залізничних підприємств. В системі показників, що використовуються для оцінки економічної ефективності їх роботи, саме дохід займає одне з важливих місць. Фінансові ресурси залізничної галузі, необхідні для відтворення інфраструктури, оновлення рухомого складу, в значній частині формуються за рахунок доходів від вантажних перевезень. Таким чином, проблема розробки методики аналізу доходів від вантажних перевезень як складової системи управління ними є надзвичайно важливою у теперішній час. Дослідження факторів впливу на доходи та пошук резервів підвищення ефективності діяльності залізничних підприємств сприятимуть оздоровленню галузі та скорішому виходу з кризи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням формування і використання доходів залізничного транспорту, розвитку вантажних перевезень, ціноутворення та підвищення ефективності залізничного транспорту присвячені праці провідних вітчизняних та зарубіжних учених, серед яких Ю. С. Бараш, В. П. Гудкова, Г. Д. Ейтутіс, Н. П. Терьошина та ін. Удосконалення процесів формування та розподілу доходів на залізничному транспорті знаходяться в центрі уваги таких вчених, як М. Г. Белінська, Н. М. Колесникова, М. В. Макаренко, Є. М. Сич та ін. [1-8]

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** В системі управління доходом підприємства важливе місце займає

аналіз його динаміки, структури та факторів впливу. Малодослідженими залишаються питання стосовно методології аналізу доходів від вантажних перевезень з метою управління ними та розробка на основі його результатів заходів з підвищення ефективності діяльності залізничного підприємства.

**Формування цілей статті.** Метою даної статті є розгляд поняття доходів залізничного підприємства, побудова методики аналізу доходів залізничного підприємства та на підставі проведеного аналізу доходів на прикладі дирекції залізничних перевезень розробка заходів з підвищення ефективності її діяльності.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Доходи від перевезень – це грошові кошти, які належать залізниці за виконані у її межах перевезення і пов'язані з ними послуги. Головним чином вони створюються за рахунок тарифної плати за перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти та інших послуг, які надаються клієнтам.

Аналіз доходів дирекції залізничних перевезень від вантажних перевезень доцільно розпочинати з дослідження обсягів роботи по станціях. Фінансування залізничних станцій за виконаний обсяг роботи по перевезеннях здійснюється за рахунок доходів від перевезень. У розпорядження станції від залізниці та дирекції залізничних перевезень надходять кошти за виконану експлуатаційну роботу, а також доходи станції за надані послуги населенню, підприємствам і організаціям та інші надходження, передбачені фінансовими планами.

Проведений аналіз за останні роки показав, що обсяг вантажної роботи на станціях дирекції значно зменшується.

## Проблеми транспортного комплексу України

В той же час, нетарифні доходи в 2014 році майже на 14% більше, ніж в 2013 році. Більш повну уяву про ефективність роботи станцій дає розрахунок показника «дохід на один вагон». Розрахунки показали, що нетарифний дохід в розрахунку на 1 вагон в середньому по дирекції збільшився в 2014 році на 206,78 грн. Майже всі станції досягли позитивної динаміки цього показника.

Аналіз тарифних доходів дирекції по станціях показав, що доходи дирекції в 2014 році зросли на 12 % за рахунок підвищення тарифів.

Ефективність діяльності станцій вимірюється показником співвідношення нетарифних доходів на 1 гривню тарифного доходу. Такий розрахунок в 2014 році показав, що співвідношення становило 15,83, тобто на 1 гривню тарифного доходу по дирекції приходить 15,83 грн нетарифного доходу. В

2013 році таке співвідношення було більшим на 0,23 грн.

Подальший аналіз доцільно проводити за видами доходів, а саме: аналіз місцевих доходів, додаткових зборів та інших доходів від вантажних перевезень.

Розрахунки показали, що найбільша питома вага в структурі місцевих доходів належить доходів від зважування та перевірки маси вантажів (64% від місцевих доходів). В структурі додаткових зборів найбільша частина припадає на збори за подачу та забирання вагонів (51,5% від додаткових зборів). Дирекція отримує доходи у вигляді штрафів, їх сума зросла в 2014 році на 14%.

Метою подальшого аналізу є виявлення фінансових результатів та їх динаміки. Дирекція отримує фінансовий результат від підсобно-допоміжної діяльності. Прибуток від перевезень не планується та не отримується (табл. 1).

*Таблиця 1*

*Аналіз фінансових результатів підсобно-допоміжної діяльності, тис. грн.*

Найменування показників	Доходи		Витрати	Фінансовий результат	Рентабельність, %
	всього	в т.ч. ПДВ			
Реалізація послуг підсобно-допоміжного виробництва, в тому числі:	21684	3156	15114	3414	22,6
господарство станцій	7925	987	4206	2732	65,0
господарство громадського харчування	776	129	647	0	0,0
інші види діяльності	12983	2040	10261	682	6,6

Показники рентабельності характеризують ефективність роботи підприємства в цілому, прибутковість різних напрямів діяльності, окупність витрат. Ці показники більш повно, ніж

доходи, прибуток, характеризують остаточні результати господарювання.

Розрахунок доцільно здійснювати, використовуючи дані тільки по підсобно-допоміжній діяльності (табл. 2).

*Таблиця 2*

*Аналіз фінансових результатів Дирекції, тис. грн.*

Показник	План	Звіт	Відхилення до плану	
			абсолютне	відносне, %
<b>Перевезення</b>				
Прибуток	0	0	-	-
Експлуатаційні витрати	226153	229197	3044	101,3
Рентабельність перевезень, %	-	-	-	-
<b>Підсобно-допоміжна діяльність</b>				
Прибуток ПДД	4955	3414	-1541	68,9
Витрати ПДД	17592	15114	-2478	85,9
Рентабельність ПДД, %	28,2	22,6	-5,6	-

## Проблеми транспортного комплексу України

З табл. 2 видно, що за 2014 р. фактична рентабельність по перевезеннях відповідає нульовій плановій рентабельності. По підсобно-допоміжній діяльності рентабельність складає 22,6 %.

Залізничний транспорт – це рентабельна галузь, яка покриває витрати за рахунок власного отриманого доходу. На величину доходу впливають як зовнішні, так і внутрішні фактори (рис. 1).

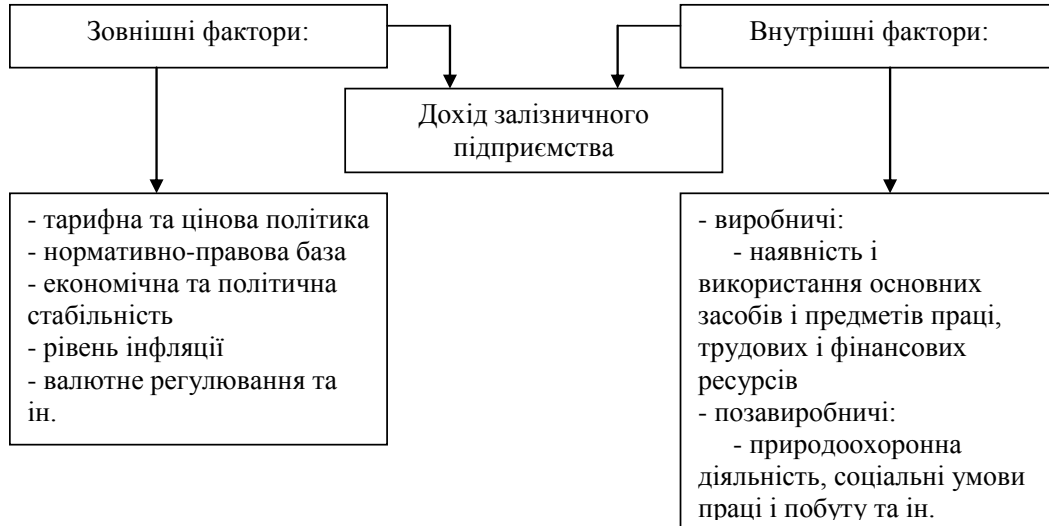


Рис. 1. Фактори, які впливають на величину доходу залізничного підприємства

Виробничі фактори можуть поділятися на екстенсивні та інтенсивні. прикладі зміни експлуатаційних показників діяльності однієї зі станцій Дирекції (табл. 3).

Розглянемо вплив внутрішніх факторів на

Таблиця 3

*Вплив експлуатаційних показників на результати діяльності*

Показники	План	Звіт	Відхилення до плану	Ставка грн	Вплив, тис. грн.
1	2	3	4	5	6
Навантаження, тн в середньому на добу	4753	4896	143	4,18	-218,2
Вивантаження, вагонів в середньому на добу	60	64	4	341,8	-499,0
Статичне навантаження, тн/ваг	43,28	44,28	1,00	4,18	-169,4
Обіг вагону, діб	2,17	1,71	-0,46	1,02	-4241,7
Обіг місцевого вагону, діб	0,64	0,59	-0,05	1,02	-28,6
Процент порожнього пробігу	46,60	46,38	-0,22	-	81,32
Дільнична швидкість, км/год	26,7	27,3	0,6	-	-558,1
Технічна швидкість, км/год	37,3	37,8	0,5	-	-2895,9
Продуктивність локомотиву, тнкм бр/лок.	513	524	11	-	-2537,54
Середньодобовий пробіг локомотиву, км	325	326	1	-	-513,5
Середня вага поїзду, тн	2908	2988	80	-	-6196,3
<b>РЕЗУЛЬТАТ</b>					<b>-17748,30</b>

Екстенсивні фактори впливають на процес отримання доходу через кількісні зміни обсягу засобів і предметів праці; фінансових ресурсів; часу роботи обладнання; чисельність персоналу; фонду робочого часу.

Інтенсивні фактори впливають на процес отримання доходу через якісні зміни підвищення продуктивності обладнання та його якості, використання прогресивних видів матеріалів вдосконалення технології їх обробки, прискорення оборотності оборотних засобів, підвищення кваліфікації і продуктивності праці персоналу, зниження трудомісткості і матеріаломісткості продукції, вдосконалення організації праці і більш ефективне використання фінансових ресурсів тощо.

В зв'язку з тим, що для транспортних підприємств основним джерелом фінансового забезпечення (63-85%) є отриманий власний дохід, тому необхідно ефективно розподіляти і використовувати його. В умовах обмеженості ресурсів необхідно розробляти ефективні схеми управління доходом, які б допомагали раціонально використовувати наявні власні кошти як для внутрішніх потреб, так і для впровадження нових інноваційних технологій на транспортні підприємства. Ефективність використання доходу залежить не тільки від впливу факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, а й від ефективної політики управління отриманого доходу.

Політика управління доходом залізничного підприємства реалізується на рівні його формування, розподілу та використання. На рівні формування доходів відбувається планування доходів, витрат та оптимізація їх співвідношення шляхом прогнозування, аналізу по підприємству та галузі в цілому. Розподіл доходів включає сплату податків та платежів до бюджету, направлення коштів на споживання та інноваційний розвиток. На цьому рівні здійснюється вплив податкової політики, розроблена політика інноваційного розвитку самого підприємства та врахування ризиків, які супроводжують діяльність підприємства. Використанню доходів на внутрішні потреби на інноваційний розвиток передує оцінка ефективності прибутку за видами діяльності за допомогою показників рентабельності.

Основним завданням управління доходом транспортного підприємства є пошук можливих резервів для збільшення доходності. Серед можливих резервів можна виділити наступні

групи: організаційно-технічні; фінансові; адміністративно-правові.

Організаційно-технічні резерви направлені на: оптимізацію маршрутів; раціоналізацію графіку руху та дотримання безпеки руху; технічне та технологічне оновлення матеріально-технічної бази; ведення організаційно-технічних заходів для збільшення обсягів перевезення та ефективного використання рухомого складу. Також організаційно-технічні резерви пов'язані з впровадженням нових видів послуг. Це дозволить оптимізувати процес перевезень, а саме прискорити подачу вагонів, зменшити простой, спростити митні процедури та збільшити рівень отриманого доходу, підвищити рентабельність як підприємства так і галузі та зменшити експлуатаційні витрати.

На підставі проведеного аналізу доходів дирекції проводиться розробка заходів по покращенню діяльності (табл. 4).

Фінансові резерви пов'язані з реалізацією таких заходів: обґрунтуванням тарифів на перевезення вантажів та пасажирів; упорядкуванням категорій громадян, яким надаються пільги; створення умов для поступового зменшення обсягу перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; залученням додаткових коштів на основі впровадження ефективного механізму для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць; підвищенням тарифів за простій вагонів з вини клієнта та надмірне використання рухомого складу під час розвантажування вагонів та ін. Резерви фінансового характеру направлені на удосконалення тарифної політики, збільшення обсягів перевезень та запровадження нових більш якісних умов обслуговування, що дозволить підвищити рівень конкурентоспроможності транспортного підприємства та перейти на інноваційний тип розвитку.

Адміністративно-правові резерви – це створення пільгових умов з боку держави для технологічного розвитку залізниць (надання кредитів на пільгових умовах, грантів, дотацій), створення спеціального режиму інвестиційної діяльності для підвищення інвестиційного потенціалу та привабливості регіону. Створення правової основи дозволить підвищити рівень конкуренції у сфері вантажних залізничних перевезень та створить умови для правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників і їх взаємодії з об'єктами інфраструктури залізниці.

*Пропозиції щодо покращення ефективності діяльності Дирекції*

Мета заходів	Види заходів
1	2
<b>Господарство перевезень</b>	
Для скорочення загального обігу вагона	Скоротити час знаходження вагонів на проміжних станціях та технічних станціях
Для скорочення обігу навантаженого вагона і транзитного вагона	Скоротити робочий парк навантажених вагонів, в т.ч. з транзитним вантажем, за рахунок прискорення просування по дільницям і здачі навантажених
Для скорочення простою вагонів під однією вантажною операцією	Забезпечити дотримання розрахункового часу знаходження вагонів на під'їзних коліях, передбачених ЄТП
Для скорочення простою вагонів на 1-й технічній станції скоротити простій вагонів без переробки і з переробкою для чого:	Вимагати поліпшення якості ремонту та технічного обслуговування локомотивів для уникнення неграфікових зупинок поїздів на станціях в очікуванні зміни локомотива по несправності.
	Аналізувати всі випадки несвоєчасної видачі локомотивів, що призвели до затримок вагонів на станціях.
Для підвищення вантажообігу :	Направляти порожні вагони під навантаження по найкоротшим відстаням.
Для підвищення середньодобового пробігу локомотивів	Скоротити простій електровозів у пунктах зміни лок. бригад за рахунок дотримання режиму роботи локомотивних бригад в пунктах зміни.
Для підвищення середньої ваги поїзда	Забезпечити формування і пропуск великовагових поїздів.
	Заборонити відправлення неповновагових поїздів зі станцій
<b>Господарство вантажної та комерційної роботи</b>	
Збільшення нетарифних надходжень від вантажних перевезень	Проводити детальні аналізи доходних надходжень від нетарифних нарахувань по станціях Щоденно контролювати виконання грошових надходжень.
	Контролювати правильність стягнення станціями платежів по додаткових зборах з метою уникнення недоборів.
	Отримання збору від зберігання вантажів у вагонах у разі затримки з вини отримувача
	Отримання збору за перебування приватних вагонів (крім вагонів державних вагонних компаній) на коліях погоджених станцій (надання послуг з відстою власних (приватних) порожніх вагонів на коліях)
	Забезпечення контролю за фактичним надходженням коштів по задоволених позовах залізниць
Зниження збитків дирекції від незбережних перевезень вантажів	Комісійно розглядати стан збереження вантажів на засіданнях постійно діючої комісії.
	Підвищувати якість та оперативність розслідувань актових матеріалів
	Забезпечення постійного контролю за відшкодування збитків від незбережних перевезень
	Посилити контроль за прийомом вантажів до перевезення, їх видачею та оформленням перевізних документів
Покращення якості обслуговування клієнтів та спрощення прийому вантажів до перевезення	Впровадження автоматизованого формування форм комерційної звітності, узгодження та друкування сформованих та підписаних пам'яток, відомостей плати та накопичувальних карток на робочих місцях автоматизованих систем вантажовласника.

**Висновки.** Досліджуючи питання управління доходами підприємства залізничного транспорту від вантажних перевезень, особлива увага була приділена методиці аналізу тарифних і нетарифних доходів на прикладі дирекції залізничних перевезень. В результаті досліджень було виявлено резерви (організаційно-технічні, фінансові та адміністративно-правові) для збільшення доходності транспортного підприємства. Збільшення доходів дозволить покращити якість наданих послуг та роботу залізниці, забезпечить модернізацію основних засобів та дозволить вийти на новий рівень розвитку.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Белінська М.Г. Сучасний підхід до формування доходів від основної діяльності залізничного транспорту / М.Г. Белінська // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка та технології: Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції, 11-12 квітня 2013 р. – К.: ДЕДУТ, 2013. – С. 48–50.

2. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю. С. Бараш. – Д.: ДНУЗТ, 2006. – 252 с.

3. Гудкова В. П. Діагностика конкурентоспроможності підприємств

залізничного транспорту / В. П. Гудкова, С. М. Одарченко // Зб. наук. пр. ДЕДУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 21–22. – Частина 1. – К.: ДЕДУТ, 2012. – С. 133–138.

4. Ейтутіс Г. Д. Реструктуризація залізниць на основі галузеворегіональної моделі реформування / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2011. – № 2. – С. 41–45.

5. Колесникова Н. М. Роль державного регулювання вантажних тарифів у забезпеченні конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / Н. М. Колесникова, В. В. Чорний // Зб. наук. пр. ДЕДУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 30. – 2014. – С. 69–76.

6. Макаренко М. В. Основи управління фінансами залізничного транспорту / За заг. ред. М. В. Макаренка [та ін.] – К.: ДЕДУТ, 2011. – 458 с.

7. Сич Є. М., Рибалкін В. О., Колесникова Н. М. Механізм формування доходів від перевезень залізничним транспортом / Є. М. Сич, В. О. Рибалкін, Н.М. Колесникова // Збірник наукових праць КУЕТТ. – 2007. – Вип. 9. – С. 123–127.

8. Терешина М. П. Економіка залізничного транспорту / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, И. В. Белов и др. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.

9. Статистичні дані діяльності Дирекції за 2011-2014 роки.

*Рецензент д.е.н., професор ДНУЗТ Бараш Ю.С.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК 658.011

## МОДЕЛЬ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В ІННОВАЦІЙНІЙ ЕКОНОМІЦІ

*Синиця Л.В., докторант (СНУ ім. В. Даля)*

*У статті проведений аналіз теоретичних підходів до моделювання стратегічного розвитку підприємств транспортної галузі в умовах інноваційної економіки. Визначено вплив на підприємство змін зовнішнього середовища в динамічному аспекті. Наведено характеристики транспортних підприємств, які вони повинні мати для виживання в конкурентному середовищі, в умовах ключових змін бізнесу.*

*Обґрунтовано переваги використання динамічних моделей, які враховують вплив зовнішнього середовища на результати діяльності підприємств, передбачають механізми і методичку здійснення змін, визначення тимчасових точок переходу і параметри трансформаційних процесів.*

**Ключові слова:** підприємство, модель, стратегія, інновації, динамічний підхід, зовнішнє середовище, розвиток, аналіз, управління.

© Синиця Л.В.

## МОДЕЛЬ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКЕ

*Синица Л.В., докторант (ВНУ им. В. Даля)*

*В статье проведен анализ теоретических подходов к моделированию стратегического развития предприятий транспортной отрасли в условиях инновационной экономики. Определено влияние на предприятие изменений внешней среды в динамическом аспекте. Приведены характеристики транспортных предприятий, которые они должны иметь для выживания в конкурентной среде, в условиях ключевых изменений бизнеса.*

*Обоснованы преимущества использования динамических моделей, которые учитывают влияние внешней среды на результаты деятельности предприятий, предусматривают механизмы и методологию осуществления изменений, определение временных точек перехода и параметры трансформационных процессов.*

*Ключевые слова: предприятие, модель, стратегия, инновации, динамический подход, внешняя среда, развитие, анализ, управление.*

## MODEL OF STRATEGIC DEVELOPMENT TRANSPORT INDUSTRY IN THE INNOVATION ECONOMY

*Synytia L. V., PhD (VNU them. Dal)*

*The article analyzes the theoretical approaches to modeling the strategic development of transport enterprises in innovation economy's conditions. The influence of changes in the environment on the enterprise, in a dynamic aspect is determined. The transformations that were carried out in a post-industrial economy and the global business environment are identified. The characteristics of transport enterprises that help to survive in a competitive environment, in conditions of great changes in business are showed.*

*It is proved that development today is associated with introduction of flexible innovative solutions and resources that are associated with constant and continuous updating.*

*We consider the model's creation as a process where the model is a final result, as something complete and perfect. It is shown that modeling of transport enterprises, especially innovation-active ones, is associated with high risks of inappropriate construction of wrong (inadequate) model.*

*Substantiated the advantages of using the dynamic models that take into consideration the environment's influence on results of their activity, and provide mechanisms and methodology for change's realization, the definition of time points of transition and transformation processes parameters. The model itself must be changeable, but at the same time, active and adaptive.*

*Keywords: enterprise, model, strategy, innovation, dynamic approach, environment, development, analysis, management.*

**Постановка проблеми.** Розвиток підприємств транспортної галузі в сучасних умовах різко відрізняється від їх розвитку кілька десятиліть тому, коли запорукою успіху вважалося забезпечення стабільного та прогнозованого функціонування на основі вдосконалення умов діяльності, що дозволяло знижувати витрати і збільшувати обсяги виробництва. Сьогодні, перш за все, розвиток асоційований з впровадженням гнучких інноваційних рішень і засобів, пов'язаними з постійним (безперервним) оновленням структури і особливостей функціонування підприємства.

Більш того, актуально розглядати інноваційну діяльність як динамічний стан, який можна підтримувати тільки тоді, коли вся

субстанція залучена в процес змін. Звідси впливає заперечення нестабільності, нерівноваги, що ведуть до застою, визнання необхідності постійного руху вперед, вдосконалення. Тільки в цьому випадку можливе впровадження змін. У тому числі таке розуміння - це основа реалізації процесів навчання і розвитку співробітників, вдосконалення їх професіоналізму та збільшення їх творчого потенціалу.

Вирішенню цієї проблеми може сприяти розробка моделі, в якій необхідно передбачати механізми, методологию здійснення змін, визначати тимчасові точки переходу, параметри трансформаційних процесів. Сама модель повинна бути мінливою, одночасно активною і адаптивною.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблема формування динамічної, розвинутої моделі підприємства знайшла відображення у трудах багатьох вчених і практиків менеджменту. Початок процесу моделювання поклало поширення у практику діяльності підприємств динамічного підходу, що враховує вплив зовнішнього середовища на результати їх діяльності. Основна увага в ньому зосереджена на аналізі зв'язків підприємств із зовнішнім середовищем, в якому вони діють.

Проблемі розробки і застосування динамічної моделі підприємства присвятили свої роботи Б. Карлоф, Г. Минцберг, Дж. Брайан Куинн, С. Гошал, Б. Альстренд, Д. Лемпел, в рамках яких пропонувалося перейти від формулювання стратегії як її визначення в якості завершеного, абсолютного плану дій до формування стратегії як до процесу її безперервного створення та оновлення [1, 2, 5].

**Метою** дослідження, результати якого викладено у даній статті, стало проведення аналізу теоретичних підходів щодо моделювання процесів функціонування підприємств транспортної галузі з метою розробки ефективних управлінських інструментів для забезпечення стратегії їх розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Поява динамічного підходу зобов'язана кардинальним змінам у зовнішньому середовищі, що змусили менеджмент рахуватися не лише з цими змінами, але і з самим фактом мінливості оточення підприємства. Зовнішнє середовище не статичне, воно мінливе, складне, і тому його важко передбачити. Просте прогнозування основних тенденцій у нових умовах вже не справляється з управлінськими завданнями. З'явилося стратегічне мислення, одним з авторів якого був І. Ансофф [3].

У рамках цього підходу передбачено визначення впливу на підприємство змін зовнішнього середовища у динамічному аспекті. Організаційні проблеми, що виникають у зв'язку з цим, назвали стратегічними, тобто їх рішення має довгостроковий характер.

Цій зміні сприяла низка трансформацій, що здійснювалася в постіндустріальній економіці та світовому бізнес-середовищі:

1. Зрушення в сфері споживання. Споживачери масового виробництва стандартної та уніфікованої продукції поступився місцем виборчому споживачеві індивідуалізованої продукції. Просте задоволення потреб перетворилося на самовираження, самоідентифікацію особистості, через що зросла роль творчості у виробництві і підвищилася

цінність співробітників з високим творчим потенціалом.

2. Жорсткість конкурентної боротьби. Сьогодні виробникам доводиться замислюватися про глобальну стратегію, бачення її майбутнього і місці в масштабах світової економіки. У зворотному випадку він не витримає конкурентного суперництва з великими гравцями, присутніми практично в кожній ринковій ніші. Гострий характер конкуренції зумовив розширення методів конкурентної боротьби, де головне місце відводиться сьогодні стратегії диференціації продукту, пропозиції нового, більш якісного, доступного і затребуваного інноваційного продукту.

3. Інформатизація та інтелектуалізація економіки. Визначальним видом праці стала праця інтелектуальна, визначальним параметром цінності продукту стала інформація про нього, головним різновидом власності стала інтелектуальна власність (патенти, ліцензії, секрети виробництва, тощо), а найбільш продуктивними елементами у виробництві стали знання та вміння людини. Саме інформація є сьогодні головним ресурсом, резервом до реалізації диференційованої конкурентної стратегії і пропозицією унікальної продукції.

4. Відкриття можливостей для здійснення безперервних інновацій. Економічний успіх сучасного підприємства тісно корелює з часткою витрат на інноваційні процеси (генерацію ідей, наукові дослідження, дослідно-конструкторські роботи, маркетинг інновацій та інші). Великі корпорації подібно Siemens, Samsung, Nike, Toyota витрачають щорічно 7 - 15% своїх витрат на інновації. Це відповідає приблизно \$ 5-6 млрд. Вони інвестують величезні кошти як на власні дослідницькі центри, так і на пошук нових технологій на стороні. Сьогодні рівень інтенсивності конкуренції між підприємствами настільки високий, що неможливо собі уявити прихід нового гравця на ринок, який не здійснив би одну з процесних, продуктових чи організаційно-управлінських інновацій.

5. Підвищення темпів змін зовнішнього оточення. Економіка стала наддинамічною, в тому числі значно зменшився часовий лаг між радикальними змінами технологій, скоротився життєвий цикл продукту і час імітації інновації іншими фірмами. Мережева взаємозалежність підприємств промисловості та їх погоня за інноваціями зумовили блискавичний трансферт технологій і впровадження інновації на ринок за найкоротший час.



6. Посилився тиск зацікавлених сторін. Помітно зріс вплив на виробничу діяльність підприємства зацікавлених груп як з боку зовнішнього оточення (постачальників, кредиторів, споживачів, громадських організацій і фондів, тощо), так і внутрішніх груп впливу. Значимість останніх обумовлена, з одного боку, поділом великого акціонерного капіталу на капітал-власність, капітал-функцію і капітал-контроль, у зв'язку з чим розвиток підприємства перестав відповідати чисто власницьким інтересам: у процес визначення шляхів і темпів розвитку включені тепер менеджери вищої ланки і контролюючі органи, які можуть складатися не з числа власників капіталу. З іншого боку - монополізмом високопрофесійних фахівців на знання, методики і набутий досвід, у зв'язку з чим персонал став здатний маніпулювати розвитком підприємства, тому і з його інтересами стало необхідно рахуватися. Тому великого значення набула ідея створення «інтегруючої» вартості продукту, яка максимально враховує побажання зацікавлених сторін.

7. Зростання ролі освітнього процесу. Сформувався необхідність реалізації безперервної освіти співробітників, які, в свою чергу, повинні бути готові до постійного оновлення знань, аж до радикальної перекваліфікації. Ці процеси потребують значних витрат для підприємства. Але навіть їх здійснення не створює великої впевненості в тому, що співробітники будуть використовувати свої знання безпосередньо на ділі, у зв'язку з чим виникають певні ризики.

Кваліфіковані співробітники в цьому сенсі обходяться підприємству дуже дорого і перетворюються у найбільш капіталомісткий ресурс. А фахівці вищої кваліфікації перетворюються у ключових гравців, від яких залежить успіх бізнесу в цілому і поточна капіталізація підприємства.

Таким чином, орієнтуючись на вищенаведені ключові зміни умов бізнесу, для виживання в конкурентній боротьбі підприємствам транспортної галузі сьогодні необхідно мати такі характеристики [4]:

1. Чіткий орієнтир у розвитку на інноваційний сценарій, який може бути закріплений в офіційно декларованих цілях, місії, баченні моделі майбутнього, акумулюванні нових ідей і організація вільного трансферту технологій, відведенні інноваційному процесу ролі головного локомотива розвитку, підтримці НДДКР.

2. Превалювання стратегічних інтересів перед короткочасними вигодами. Установка на

довгострокову присутність на ринку і постійний пошук нових ринкових можливостей для довгострокового інвестування.

3. Фінансово-економічна обґрунтованість стратегічних рішень. Раціональний науковий підхід до вдосконалення бізнес-моделей, які не довели свою ефективність на практиці, сформованих виробничих ліній і гнучкий відхід від них відповідно з урахуванням життєвого циклу продукту.

4. Відкритість підприємства та взаємовигідна взаємодія з зовнішнім середовищем. Максимальна відповідність пріоритетним зовнішнім системам, органічне включення підприємства у зовнішнє поле стратегічних інтересів. Залучення в робочий процес представників зовнішнього оточення підприємства, зацікавлених у його успіху і здатних надати вплив на інноваційну політику: фінансових інститутів (кредитних установ та інвестиційних фондів), державних інститутів, громадських організацій (профспілки, організації захисту навколишнього середовища) та інших.

5. Мобільність і динамічність у використанні ресурсів, проведенні перетворень, реалізації інноваційних програм. Висока гнучкість структури підприємства та адекватне реагування на зміни. Повноцінне використання переваг децентралізованого управління та ситуаційне оперативне реагування на виникаючі проблеми.

6. Розвиток людського потенціалу, орієнтація на людей, їх талант і творчість. Умови для максимального використання співробітниками в роботі накопичених знань і досвіду, допомога для повноцінної реалізації ідей, надання широких перспектив для розвитку, залучення у процес прийняття рішень, розширення їх зон відповідальності.

7. Прозорість, об'єктивність, справедливість і обґрунтованість управлінських рішень. Демократичний стиль управління, який сприяє творчому підходу та ініціативі персоналу, конкуренції ідей і обмежує нерівність, викликану владою і повноваженнями.

8. Сприятливий психологічний клімат у колективі, атмосфера співпраці, готовність колективу до групової взаємодії, взаємодопомоги, його бажання до постійного обміну знаннями та навичками всередині організації. При цьому важливий оптимальний розподіл ролі в структурі, де є місце як організаторам-лідерам, вченим-винахідникам, так і новаторам-виконавцям.

9. Посилення інтеграційних процесів, що дозволяють концентрувати зусилля і більш

ефективно використовувати корпоративний і ринковий потенціал. Згуртування і єднання колективу підприємства на основі задоволення вищих цінностей співробітників (кар'єра, визнання, загальний успіх, особистий внесок у досягнення мети і т.ін.).

Спираючись на аналіз висунутих вимог можна зробити висновок, що модель сучасного інноваційного підприємства не може розглядатися як щось статичне, завершене. Адже в такому випадку підприємство позбавляє себе самої можливості оновлюватися, перешкоджає пошуку і впровадженню нових ідей та здійсненню інноваційного процесу в цілому. Воно повинно мати динамічну модель, яка розвивається, що сприяє розвитку як руху до мінливих цілей.

Дослідженню поведінки динамічних виробничих систем також приділено увагу і в відомій теорії хаосу. Наприклад, А. Нонака і Р. Стейсі стверджують, що безлад і хаос мають дуже велике значення для організації, оскільки вони створюють нові творчі можливості, які можуть бути використані для проведення навчання та виходу на новий рівень розвитку. Вченими пропонується розглядати організації як динамічні системи і тримати їх у постійному стані дисбалансу, навмисно вводити елементи хаосу в роботу, проводити непослідовні дії, тобто руйнувати організацію зсередини. Вченими доводиться теза, що не варто покладатися на конкретну статичну модель системи, яка визначена за структурою, правилами і процедурами. Більш необхідно враховувати динамічні моделі дезорганізації або руйнування організації.

Ідея даної моделі також розвинута і в школі конфігурації / трансформації, основні положення якої можна звести до наступних чотирьох положень:

1. Підприємство у будь-який момент часу може бути описано як якась стійка конфігурація її складових частин, особливостей функціонування та інших характеристик.

2. У процесі розвитку підприємства можна углядіти два стани: стан стабільності, коли визначена форма структури підприємства, адекватна обставинам, що склалися, і стан трансформації, коли здійснюється «квантовий» стрибок у іншу конфігурацію структури. Стан стабільності займає більшу частину часу.

3. Чергування періодів стійкого стану конфігурації і перехідних процесів трансформації можна вибудувати в схематичну послідовність, що описує на практиці схожий життєвий цикл організації.

4. Завдання менеджменту полягає в підтримці стабільності організації на відносно тривалих відрізках часу і підготовці до цільового переходу в періоди виникнення потреби у трансформації для збереження життєздатності організації як єдиної системи.

Школа трансформації вперше спробувала вирішити проблему представлення моделі організації, яка динамічно розвивається, і зробила це вкрай просто, використовуючи концепцію життєвого шляху організації. Дослідники виділяли наступні етапи в розвитку будь-якої організації:

- стадія розвитку (прийом на роботу співробітників, зміцнення стратегічних позицій і т. д.);

- стадія стабільності (настройка стратегій і структур і т. п.);

- стадія адаптації (маргінальні зміни в структурах і стратегічних позиціях);

- стадія боротьби (ідентифікація нового напрямку або напередодні близького краху, або в безперервному потоці змін, або шляхом експериментування);

- стадія революції (одночасна швидка трансформація ряду сутнісних організаційних параметрів) [5, с. 136].

На кожній стадії розвитку організації їй відповідають певні параметри. І. Адізес вказував на превалювання управлінських компонент в характеристичі підприємств, які трансформуються протягом його життєвого шляху, тому виділив наступні ключові компоненти, які відносяться до управління:

- задоволення потреб клієнтів;

- систематизація всіх бізнес-процесів;

- підприємливість;

- інтеграція, прагнення до цілісності і єдності в компанії [6, с. 162].

Ці чотири складових І. Адізес ще назвав "вітамінами" для менеджерів. І залежно від поставлених завдань перед менеджментом І. Адізес рекомендує йому збільшувати або зменшувати дози тих чи інших «вітамінів» для управління життєвим циклом організації, щоб у підсумку пройти оптимальним шляхом розвитку [6, с. 164].

У динамічній моделі організації І. Адізеса бракує виділення ключових елементів або модулів та опис структурних зв'язків між ними. Також не виділені механізми трансформації структурних зв'язків організації. Тобто загалом, у його теорії про життєвий цикл організації відсутній внутрішньоорганізаційний рівень відображення, що дозволяє представити розвиток системи зсередини як процес безперервної трансформації.

У цілому сьогодні дослідженню й проектуванню динамічних систем приділено підвищену увагу, що обумовлено не тільки їх відповідністю динамічним системам, які функціонують у мінливому середовищі, а й очевидними перевагами таких моделей для дослідників, які полягають у наступному [7, 8]:

- можливість дослідити розвиток складної економічної системи в динаміці, при цьому виявити найбільш критичні фактори, що впливають на розвиток, ранжирувати за ступенем важливості загрози і можливості, що з'являються у зовнішньому середовищі;

- можливість швидко прораховувати різні варіанти майбутнього (моделювати сценарії), змінюючи вихідні дані;

- можливість надати цілеспрямований вплив на систему, зробити її розвиток більш керованим, передбачуваним. У тому числі більш ефективно планувати, координувати, контролювати ресурси і результати;

- можливість здійснювати гнучке та швидке оперативне управління, заощаджуючи час і ресурси. Можливість заздалегідь вирішувати проблеми, реагувати за слабкими сигналами (ознаками кризових явищ, які насуваються), знижувати невизначеність і ризик у майбутньому.

**Висновки.** Сучасне моделювання функціонування підприємств транспортної галузі в динаміці стикається з низкою проблем, пов'язаних з особливостями його діяльності в поточних умовах:

по-перше, довгим створенням, опрацюванням моделі. Поточні умови можуть значно змінитися під час моделювання. Так що можливо, що готова модель виявиться неадекватною;

по-друге, при описі моделі розвитку підприємства в майбутньому неминуче виникає конфлікт інтересів зацікавлених сторін, кожна з яких позиціонує свою роль на шкоду іншим;

по-третє, створення моделі розглядається як проект, при якому модель представляється кінцевим результатом як щось закінчене, ідеальне. У більшості випадків модель виявляється нерухомою, неживою;

у четвертих, важко інтегрувати створену модель в існуючу структуру, яка робить значний опір змінам, пов'язаним з руйнуванням поточних структурних зв'язків;

у п'ятих, моделювання транспортних підприємств, особливо інноваційно-активних

підприємств, пов'язане з високими ризиками побудови невідповідної (неадекватної) моделі.

у шостих, динамічні моделі представляються дуже складними. Це викликано складністю самого об'єкта управління і його бізнесоточення, прагненням охопити всі сфери діяльності підприємства і пов'язати їх в єдиний організм, а також глибиною деталізації, що наближає модель до реальності. Тому важко використовувати такі моделі на практиці.

Весь спектр перелічених проблем потребує свого рішення або, як мінімум, врахування при моделюванні. Однак, побудова динамічних моделей сьогодні є як ніколи затребуваною науковою думкою, оскільки сучасним менеджерам потрібні дієві та ефективні управлінські інструменти для забезпечення розвитку в такій досить різноякісній, динамічній і непередбачуваній дійсності.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Карлоф Б. Деловая стратегия: Концепция, содержание, символы. Пер. с англ. 1991. - 240 с.
2. Минцберг Г., Дж. Брайан Куинн, С. Гошал. Стратегический процесс: концепции, проблемы, решения: [монография] / Пер с англ. - М.: Агентство «Факир», 1997. - 422 с.
3. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия / И. Ансофф. - СПб.: Питер, 1999. - 415с.
4. Масленникова Н.П. Управление развитием организации / Н.П. Масленникова. - М.: Центр экономики и маркетинга, 2002. - 304 с.
5. Минцберг Г., Альстренд Б., Лэмпел Д. Школы стратегий / Пер. с англ. Под ред. Ю.Н. Каптуревского. - СПб.: Питер, 2000. - 336 с.
6. Адизес И. Управление жизненным циклом корпорации / Пер. с англ. Под ред. А.Г. Сеферяна. - СПб.: Питер, 2007. - 427 с.
7. Томпсон А.А., Стрикленд А.Д. Стратегический менеджмент. - М. - СПб. - Киев: Вильямс, 2003. - 411с.
8. Гордієнко П.Л. Стратегічний аналіз: Навч. посібник. - К.: Аперта, 2006. - 404с.
9. Kenneth R. Andrews. The Concept of Corporate Strategy, rev. edn., copyright (c) by Richard D. Irwin, Inc., 1980. - 472 p.
10. Chander Alfred D. Strategy and structure. - Cambridge, MA: MIT Press, 1998. - 384 с.

*Рецензент д.е.н., професор ПВНЗ «БІММ при МАУП» Белова А.І.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.*

УДК 330.322:658:338.45

## **ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ НА УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНИКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ БАЗЫ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННЫХ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ**

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,  
Шраменко Е.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*В статье обоснована необходимость усовершенствования технико-технологической базы железнодорожного транспорта. В условиях ограниченных финансовых ресурсов предложено проводить его за счет собственных ресурсов. В статье выделены три приоритетных направления инвестиций на усовершенствование технико-технологической базы: приобретение современного подвижного состава, организация стратегического партнерства с отечественными производителями подвижного состава, усовершенствование системы технического обслуживания и ремонта подвижного состава. Критерием выбора направления должно стать максимально эффективное использование имеющихся собственных финансовых ресурсов.*

*Ключевые слова: технико-технологическая база, железнодорожный транспорт, инвестиции, финансовые ресурсы.*

## **ПРИОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ІНВЕСТИЦІЙ НА ВДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОЇ БАЗИ В УМОВАХ ОБМЕЖЕНИХ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ**

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,  
Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*В статті обґрунтовано необхідність вдосконалення техніко-технологічної бази залізничного транспорту. В умовах обмежених фінансових ресурсів запропоновано проводити його за рахунок власних ресурсів. В статті виділено три пріоритетні напрямки інвестицій на вдосконалення техніко-технологічної бази: придбання сучасного рухомого складу, організація стратегічного партнерства з вітчизняними виробниками рухомого складу, вдосконалення системи технічного обслуговування та ремонту рухомого складу. Критерієм вибору напрямку має стати максимально ефективно використання власних фінансових ресурсів.*

*Ключові слова: техніко-технологічна база, залізничний транспорт, інвестиції, фінансові ресурси.*

## **PRIORITY INVESTMENT AREAS FOR IMPROVEMENT OF TECHNICAL AND TECHNOLOGICAL BASE UNDER LIMITED FINANCIAL RESOURCES**

*Maslova V.A. Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Shramenko E.V. Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (UkrSURT)*

*The article deals with necessity for improvement of technical and technological base for the railway transport. It was proposed to implement it with own resources under limited financial resources. The article singled out three priority investment areas for improvement of technical and technological base. The first one is a purchase of modern rolling-stock. The second area is strategic partnership with domestic producers of rolling stock. The third one is improvement of repair and maintenance system for the rolling stock. The most effective use of own financial resources should*

*become a criterion for the area selection.*

**Keywords:** *technical and technological base, railway transport, investments, financial resources.*

**Постановка проблеми.** В условиях стремительного развития научно-технического прогресса одной из важных составляющих, определяющих эффективность производства, является его технико-технологическая база (ТТБ). Она представляет собой системную совокупность наиболее активных элементов производства, которая определяет технологический способ получения продукции, реализуемый с помощью машинной техники, различных транспортных, передаточных, диагностических и информационных средств, организованных в технологические системы производственных подразделений и предприятия в целом [8]. Основу технико-технологической базы составляет активная часть основных фондов. Для транспорта технико-технологическая база - основа качества транспортной продукции. В первую очередь это касается подвижного состава, состояние которого определяет провозную способность транспорта. Железнодорожники подсчитали, что при прогнозируемом в 2017 году объеме заявленных к перевозкам грузов 607,8 млн тонн без обновления парка грузовых электровозов можно будет перевезти только 435 млн тонн грузов [12]. По этой причине усовершенствование технико-технологической базы становится особенно актуальным для железнодорожного транспорта.

#### **Анализ последних исследований.**

Вопросы состояния основных фондов железнодорожного транспорта Украины, а также инвестиционно-инновационной политики в части его улучшения уже продолжительное время рассматриваются в работах ученых-транспортников. В последние годы они были отражены в работах [2,3,5,15].

В этих работах рассматриваются организационно-правовые вопросы привлечения инвестиций. Однако предприятиям не всегда удается быстро найти инвесторов, тем более что инвесторы неохотно вкладывают свои средства в железнодорожную отрасль, учитывая долгосрочность ее проектов и нестабильность

экономики страны. Поэтому важным остается поиск более эффективных способов распределения собственных инвестиционных ресурсов.

В связи с этим **целью** статьи является обоснование приоритетных направлений инвестиций в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

**Изложение основного материала.** За годы независимости экономика Украины не смогла нарастить производственно-экономические мощности, и на сегодняшний день сложилась критическая ситуация с технико-технологической базой украинских предприятий, что негативно отражается на качестве их продукции. Если наиболее развитые страны мира, такие как США, Япония, КНР, находятся в начале шестого технологического уклада, то Украина едва переступила порог пятого. В Украине только 5% выпускаемой продукции относится к 5 технологическому укладу, основная же ее масса – третьему и четвертому, составляя соответственно 58% и 38% [6].

Технико-технологическая база отечественных предприятий удовлетворяет лишь основные потребности экономики и населения. Это касается, как предприятий промышленности, так и транспорта. Так, анализ технико-технологического состояния локомотивного хозяйства железнодорожного транспорта показал, что одной из проблем, которая сдерживает наращивание объемов перевозок, является значительный физический и моральный износ подвижного состава. Сегодня средний износ парка тепловозов составляет 97%, электровозов - 90%. Большая часть парка - это электровозы, магистральные и маневровые тепловозы, спроектированные и изготовленные в 50-60 годах XX ст.

В 2014 году срок службы 88,1% электровозов и 87,9% тепловозов инвентарного парка УЗ превышал 26 лет.

Количество подвижного состава локомотивного хозяйства по назначению и его распределение по годам выпуска представлено в таблицах 1 и 2 [11].

Таблиця 1

*Подвижной состав по назначению*

Вид подвижного состава	Роки											
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Тепловозы	2741	2591	2572	2557	2542	2545	2545	2539	2513	2424	2320	2152
Электровозы	1796	1792	1797	1809	1819	1855	1860	1861	1858	1824	1765	1720
Паровозы	140	84	66	55	52	52	52	51	40	37	36	24

Таблиця 2

*Распределение подвижного состава железнодорожного транспорта по годам выпуска на конец 2014 года, %*

Подвижной состав	Всего	до 8 лет	9-15 лет	16-25 лет	26-40 лет	больше 40 лет
Тепловозы	100	0,2	0,1	11,6	72,6	15,5
Электровозы	100	5,1	2,5	4,5	34,9	53
Паровозы	100	-	-	-	-	100

Программа обновления локомотивного парка железных дорог Украины на 2012-2016 гг. предусматривает замену в пятилетний срок 509 устаревших электровозов.

В связи с критическим состоянием подвижного состава, большинство локомотивов существующего парка, которые сейчас эксплуатируются, требуют на 40-60 % больше затрат на ремонт и текущее содержание по сравнению с новыми современными электровозами [12].

Кроме того, существующие локомотивы более энергоемкие и вредные для окружающей среды. Они имеют низкую экономичность и не могут обеспечить необходимое повышение скоростей движения поездов.

Технические параметры, показатели качества и эффективности существующих локомотивов, а также степень их техногенного влияния на окружающую среду не соответствуют современным требованиям, предъявляемым к подвижному составу [14]. А поскольку уровень соответствия техники и технологий, которые используются на предприятии, лучшим мировым аналогам по оптимизации затрат определяет его технико-технологическую безопасность, то первым приоритетом для инвестирования является приобретение современного подвижного состава.

По результатам проведенной процедуры государственных закупок услуг

финансового лизинга, Укрзалізниця приобретет 50 грузовых электровозов серии 2ЕС10 «Гранит» производства ООО «Уральские локомотивы», 70 магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЕЛ5 и 230 электровозов постоянного тока серии 2ЕЛ4 производства ПАО «Лугансктепловоз». Договор с лизингодателем на приобретение локомотивов заключен на 7 лет с выплатой 9,5% годовых. Все платежи привязаны к доллару США.

Однако, вариант лизинга является весьма сомнительным с точки зрения его эффективности. Поскольку при семилетнем сроке лизингового договора удорожание подвижного состава составляет порядка 40% [1]. А учитывая привязку платежей к курсу доллара в условиях кризиса лизинг является весьма рискованным.

Кроме того, по нашему мнению, более целесообразным является приобретение более функциональных типов подвижного состава, примером которого служат двухсистемные электровозы типа ЕП-20 для пассажирских перевозок и 2ЭКр 12 для грузовых. Особенностью таких электровозов является то, что они могут работать как на сети с постоянным, так и с переменным током. Это устраняет необходимость делать вынужденную остановку для смены локомотива при переходе на участок с другим видом тока, что значительно сокращает время в пути.

Кроме того, использование таких

электровозов позволит обеспечить существенно более низкую стоимость жизненного цикла локомотива за счет [16]:

- уменьшения времени простоя;
- уменьшения трудозатрат на техническое обслуживание;
- значительное увеличение межремонтных пробегов;
- увеличение эксплуатационного периода;
- увеличение установленного срока эксплуатации локомотива.

В связи с этим вторым направлением инвестиций, связанным с усовершенствованием ТТБ является организация стратегического партнерства с отечественными производителями подвижного состава [4,13,15]. По мнению советника министра инфраструктуры Александра Кавы [10], единственным возможным производителем украинских локомотивов сегодня является Крюковский вагоностроительный завод. Руководство завода охотно поддерживает идею разработки и производства перспективного подвижного состава как для грузовых, так и для пассажирских перевозок. Однако, такие разработки требуют крупных капиталовложений. Укрзалізниця, інвестуючи средства в науково-дослідницькі розробки, придбає собі надійного постачальника подвижного состава в будувати.

Из-за значительного износа тягового подвижного состава, который эксплуатируется с превышением сроков службы, установленных заводами производителями, железнодорожники вынуждены проводить большое количество внеплановых ремонтов. Устранение последствий несовершенства ТТБ требует значительно больших затрат, чем их предотвращение. Поэтому предлагается третьим перспективным направлением инвестиций для улучшения ТТБ рассматривать усовершенствование системы технического обслуживания и ремонта подвижного состава. Последняя основывается на использовании системы планово-предупредительного ремонта и системы ремонта по техническому состоянию [7, 9]. Их эффективная реализация предполагает использование современных диагностических приборов. Раннее выявление неисправностей локомотивов позволяет обеспечить снижение затрат на внеплановые ремонты и простоя их в ремонте. А это огромные суммы, поскольку

известно, что затраты на ремонт и содержание локомотива в течение срока его службы в 8-10 раз превышают его первоначальную стоимость. Такие приборы являются относительно недорогими, в связи с чем имеют быструю окупаемость, при этом позволяя достичь значительную эффективность.

Таким образом, представляются необходимыми дальнейшие исследования в обосновании выбора направления инвестирования усовершенствования технологической базы железнодорожного транспорта Украины, важнейшим критерием которого должно стать максимально эффективное (получение наибольшей отдачи на вложенный капитал) использование имеющихся собственных финансовых ресурсов.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Войченко, О.В. Рынок лизинга подвижного состава [Текст]// Транспортное дело России. – 2012. - №4. – С.87-91.
2. Гненний, О.М. Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві [Текст]/ О.М.Гненний, А.В.Вишнякова // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. - 2015. - Вип. 9. - С. 105-112.
3. Головня, О. Г. Фінансове забезпечення оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту [Текст]/ О. Г. Головня // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. - 2012. - Вип. 21-22(2). - С. 16-26.
4. Дикань, В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В. Л.Дикань, Н. В.Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків : УкрДАЗТ. – 2010. - № 30. – С. 11-15.
5. Дикань, В. Л. Підходи к управлінню інноваційним розвитком залізничного транспорту України / В. Л. Дикань, Ю. А. Рьжова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 55-59.

6. Дикань, В. Л. Украинская модель экономической системы как новая концепция развития национальной экономики / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - Вип. 44. - С. 11-17.
7. Дикань В. Л. Экономика предприятия [Текст]: учеб. пособие для студентов вузов / В. Л. Дикань, Е. В. Шраменко, Н. В. Якименко; Укр. гос. акад. ж.-д. трансп. - Х.: УкрГАЖТ, 2012. - 278 с.
8. Економіка підприємства [Текст]: структурно-логічний навч. посіб. / С. Ф. Покропивний [та ін.]; ред. С. Ф. Покропивний; Київський національний економічний ун-т. - К.: КНЕУ, 2001. - 457 с.
9. Маслова, В.А. Економічні аспекти удосконалення системи технічного обслуговування та ремонту залізничного рухомого складу [Текст] // В.О.Маслова, О.О.Сватенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 38. - 2012. - С. 321-324.
10. Made in Ukraine. Какие поезда могут заменить старый парк УЗ [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/2993127-made-in-ukraine-kakie-poezda-zamenyat-staryu-park-ukrzaliznytsi.htm>. - (Дата обращения: 4.10.2015).
11. Транспорт і зв'язок України – 2014: Статистичний збірник / Відп. за вип. О. О. Кармазіна. – Київ : Державна служба статистики України. – 2015. – 203 с.
12. "Укрзалізниця" за год купила всего 4 грузовых электровоза из запланированных 66 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/news/49304>
13. Шраменко, О. В. Обґрунтування напрямків створення стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту / О. В. Шраменко, К. Ю. Яковлева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 79-83.
14. Шраменко, Е.В. Подвижной состав нового поколения: критерии качества [Текст]/ Е.В.Шраменко, О.Н.Миндова// Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2011. - № 33. – С. 145-149.
15. Шраменко, Е. В. Стратегическое партнерство как путь укрепления производственного потенциала локомотивного хозяйства [Текст] / Е.В. Шраменко, У.В. Монакова. // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 44. – 2013. - С. 82-86.
16. Электровоз Эп20 — техника нового поколения [Текст]/Журнал для партнеров Тансмашхолдинг. – 2011. - №1. - С.14-15.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГУЖТ Компаниец В.В.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Полякова Е.Н.*

УДК 347:330

## КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЯ НАУКОВИХ РОЗРОБОК: ПРОБЛЕМИ, ПІДХОДИ, ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*В статті розглянуто підходи до розуміння комерціалізації наукових розробок, указано на проблемний характер розвитку вітчизняного ринку наукової продукції та комерціалізації результатів наукових досліджень в Україні, розглянуто принципи та особливості оцінки ефективності інноваційних проектів, заснованих на результатах НДДКР. Метод обчислення ефективності інновацій, заснований на зіставленні результатів їх освоєння з витратами, дозволяє приймати рішення про доцільність використання нових розробок.*

*Ключові слова: комерціалізація наукових розробок, інноваційний процес, економічна ефективність інноваційних проектів, трансфер технологій.*



## КОММЕРЦІАЛІЗАЦІЯ НАУЧНИХ РАЗРАБОТОК: ПРОБЛЕМИ, ПОДХОДИ, ОЦЕНКА ЕКОНОМІЧЕСКОЙ ЕФФЕКТИВНОСТИ

*Полякова Е.Н., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*В статье рассмотрены подходы к пониманию коммерциализации научных разработок, указано на проблемный характер развития отечественного рынка научной продукции и коммерциализации результатов научных исследований в Украине, рассмотрены принципы и особенности оценки эффективности инновационных проектов, основанных на результатах НИОКР. Метод вычисления эффективности инноваций, основанный на сопоставлении результатов их освоения с затратами, позволяет принимать решение о целесообразности использования новых разработок.*

*Ключевые слова: коммерциализация научных разработок, инновационный процесс, экономическая эффективность инновационных проектов, трансфер технологий.*

## COMMERCIALIZATION OF SCIENTIFIC RESEARCH: ISSUES, APPROACHES, ESTIMATION OF ECONOMIC EFFICIENCY

*Polyakova E.N., Candidate of Economics, associate professor (USU of RT)*

*The article discusses approaches to understanding the commercialization of scientific research. It was found that a common approach to determining the commercialization of scientific research does not exist. However, they emphasize the economic interest of the participants of the innovation process, they are highly motivated to achieve relatively rapid commercial success from the use of innovation. The paper indicated on the problematic nature of the development of the domestic market of scientific production and commercialization of research results in Ukraine. The main problem is the implementation of scientific development is the lack of connections between science, education, business, government and civil society institutions. A promising form of production of knowledge and scientific research should be "pentaspiral" (science - education - business - government - civil society). The principles and features of efficiency evaluation of projects based on the results of research and development. The general principle of evaluating the effectiveness of the project is to compare the results and costs. The method of calculating the effect of innovation, based on a comparison with the results of their development costs, allows you to take a decision on whether the use of new developments.*

*Keywords: commercialization of scientific developments, innovation process, the economic efficiency of innovative projects, transfer of technology.*

**Постановка проблеми.** Основною ознакою сучасної глобалізованої економіки розвинених країн світу є її інноваційний характер. Високорозвинені країни, насамперед Японія, Південна Корея, Сінгапур, Китай, США, більшість країн ЄС побудували економіки інноваційного типу на основі інновацій та інноваційних технологій. Світова практика підтверджує, що найбільш ефективним способом просування результатів НДДКР у практику є взаємовигідна комерційна взаємодія всіх учасників перетворення наукового результату у ринковий товар. Такий спосіб одержав назву «комерціалізація результатів наукових досліджень і розробок».

Для економіки України на сьогодні основними є низькотехнологічні та сировинні галузі, частка наукоємної та високотехнологічної продукції є незначною. У той же час українські наукові, науково-освітні та науково-технічні організації проводять актуальні наукові дослідження та створюють перспективні науково-технічні розробки. Водночас, науково-дослідні роботи в Україні фінансуються недостатньо і, як правило, лише за рахунок держзамовлень та державних програм [11].

На жаль, в Україні історично склалася практика, коли інноваційна діяльність велася в основному у великих державних установах, керованих за допомогою бюджетного

фінансування і планування. До цього всі звикли і чекають від держави фінансування та просування технологій. Бізнес-структури та виробничий сектор практично не приймають участі у фінансуванні наукових досліджень та розробок на противагу розвиненим країнам.

В інноваційно активних країнах на сьогодні співвідношення державних та недержавних джерел витрат на НДДКР тяжіє до 30:70. В Україні за даними 2014 р. на підприємницький сектор припадає 56,4% загальних витрат на виконання наукових та науково-технічних робіт, на державний сектор – 37,8%, сектор вищої освіти – 5,8% [10, с.157].

Слід зазначити, що більшість вітчизняних вчених, зокрема, похилого віку, з недовірою ставляться до бізнесу, тому не реалізують свої розробки на комерційній основі. Цей фактор частково пояснюється міграцією вчених, яка почалася 25-35 років назад і сприяла відтоку наукових кадрів, прихильних до комерціалізації результатів наукових досліджень [8]. Варто також враховувати, що ринок наукової продукції в Україні тільки зароджується, і проблема існує також і в попиті на неї. Наукова продукція повинна стати товаром і реалізовуватися на відповідному ринку, приносити прибуток і сприяти процесу капіталізації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Процес комерціалізації результатів наукових досліджень знаходиться в полі зору багатьох сучасних вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема: Т.М. Боголиб, В.Л. Диканя, В.О. Зубенко, А.В. Толстої, В.В. Дорофєєвої, Г.І. Жица, М.Н. Квашниної, М.В. Кондратюка, А.Б. Крутик, І. Мазур, П.П. Погорєцького, Р.А. Нищик, О.М. Фесенка, А.В. Саміло, О.В. Повстин, М.Я.Купчак М.В. Федорова, Е.В. Пешиної та багатьох інших [1, 3-9, 11-14]. Аналіз праць даних вчених дозволяє зробити висновок про те, що в сукупності ці роботи представляють собою наукову базу сучасних підходів до взаємодії наукових організацій та підприємств на різних етапах інноваційного процесу. В той же час питання комерціалізації наукових розробок в частині організаційно-правових та економічних аспектів співпраці потребують подальшого дослідження.

**Постановка завдання.** Метою статті є визначення проблем комерціалізації

результатів наукових досліджень в Україні та особливості оцінки ефективності інноваційних проектів, заснованих на результатах НДДКР.

**Виклад основного матеріалу.** У Великому економічному словнику комерціалізація розглядається як підпорядкування діяльності цілям отримання прибутку [2].

В роботі [8] комерціалізація інновацій розглядається як:

1) процес виділення коштів на інновації та поетапного контролю за їх витрачанням, включаючи оцінку і передачу завершених і освоєних у промислових умовах результатів інноваційної діяльності;

2) залучення інвесторів для фінансування діяльності з реалізації цього нововведення з розрахунку участі в майбутніх прибутках в разі успіху.

Комерціалізація розробок – це взаємовигідні дії всіх учасників процесу створення ринкового продукту з об'єктів інтелектуальної власності з метою отримання прибутку [15].

Комерціалізацією наукових розробок є спосіб перетворення об'єкту інтелектуальної власності (інноваційний продукт, інноваційні технології) у товар, втілення його у виробництво й отримання від цього комерційного результату [9].

Визначення комерціалізації результатів наукових досліджень приведене в роботі [13], трактує комерціалізацію як повернення витрат на створення результатів наукових досліджень, отримання додаткових надходжень до спеціального фонду кошторису з метою прискорення впровадження позитивних результатів науки в практику, створення сприятливих фінансово-економічних умов розвитку.

У широкому сенсі комерціалізація розглядається як процес трансформації результатів НДДКР, що зберігають свою ринкову актуальність і затребуваність, в продукти та послуги на ринку з метою отримання доходу від їх продажу, ліцензування або самостійного використання. При цьому процес комерціалізації передбачає пошук, оцінку (експертизу) і відбір новацій для фінансування, залучення коштів, юридичне закріплення прав на майбутню інтелектуальну власність (новацію), впровадження новації у

виробництво, а також подальшу модифікацію і супровід інтелектуального продукту [1].

Таким чином, єдиного підходу до визначення комерціалізації наукових розробок й універсальної моделі перетворення результатів науково-технічної діяльності на товар та подальшу його ефективну реалізацію не існує. Проте всі вони підкреслюють економічну зацікавленість учасників інноваційного процесу, їх високу мотивацію щодо швидкого досягнення комерційного успіху від використання інновацій.

Варто пам'ятати, що ефективність інноваційних процесів в економіці залежить не тільки від того, наскільки ефективна діяльність самих економічних суб'єктів, але і від того, як вони взаємодіють один з одним як елементи колективної системи створення і використання знань, а також з громадськими інститутами, такими, як цінності, норми, право [6]. Суб'єктами інноваційної діяльності є науково-освітні центри, інноваційні центри, наукові парки тощо, діяльність яких спрямована на реалізацію інноваційних проектів і трансфер технологій. Проте сьогодні необхідний комерційний результат після виведення на ринок досягається в середньому лише для одного з 5 впроваджених винаходів [15].

Основна проблема реалізації наукових розробок полягає саме в відсутності зв'язків між наукою, освітою, бізнесом, владою та інститутами громадського суспільства. За твердженням фахівців, зокрема М.В. Федорова та Е.В. Пешіної, перспективною формою виробництва знань і наукових розробок повинна стати «пентаспіраль» (наука - освіта - бізнес - влада - інститути громадського суспільства), головним завданням якої є комплексне управління процесами інноваційної діяльності: виробництвом, передачею та застосуванням наукових знань, створенням на їх основі наукомістких технологій [14]. Головними в моделі пентаспіралі є наука, освіта, бізнес, а центральною фігурою – інноваційна людина; всі її ланки взаємодіють через неї.

Бар'єрами на шляху комерціалізації результатів наукових досліджень також є:

- суперечлива нормативно-правова база, що регламентує діяльність у сфері інновацій і трансферу технологій;

- відсутність системного стратегічно орієнтованого підходу до інноваційної сфери;

- недосконалий механізм залучення і використання результатів науково-технічної діяльності в господарський обіг;

- відсутність критеріїв оцінки ринкової вартості науково-технічної продукції;

- низька мотивація суб'єктів господарювання до інвестування в наукові дослідження;

- відсутність висококваліфікованих фахівців із питань комерціалізації наукових розробок;

- недостатня інформатизація процесу комерціалізації;

- відсутність інфраструктури, що забезпечує вирішення окремих питань комерціалізації наукових розробок на різних етапах їх готовності [5, 9, 13].

Таким чином, на сьогодні Україна володіє достатньо високим науковим потенціалом, але має значні проблеми з комерціалізацією науково-технічних розробок і трансфером технологій практично у всіх галузях економіки. Для вирішення цих проблем необхідна консолідація зусиль як державних інституцій, законодавців так і представників бізнесової та виробничої сфери, університетів і науково-дослідних організацій [11].

Неодмінним етапом при розробці пропозицій/рекомендацій по трансферу технологій (комерційному використанню конкретних результатів НДДКР) є оцінка економічної ефективності інноваційних проектів, заснованих на результатах НДДКР.

Загальним принципом оцінки ефективності проекту є зіставлення ефекту (результату) і витрат. В цілому проблема визначення економічного ефекту і вибору найбільш кращих варіантів реалізації інновацій вимагає, з одного боку, перевищення кінцевих результатів від їхнього використання над витратами на розробку, виготовлення і реалізацію, а з другого - зіставлення отриманих при цьому результатів з результатами від застосування інших аналогічних за призначенням варіантів інновацій.

Метод обчислення ефекту (доходу) інновацій, заснований на зіставленні результатів їх освоєння з витратами, дозволяє приймати рішення про доцільність використання нових розробок.

Крім цього міжнародна практика оцінки ефективності інвестицій базується на концепції тимчасової вартості грошей. Таким

чином, можна сформулювати такі основні принципи оцінки [12]:

- оцінка ефективності використання інвестованого в інновацію капіталу провадиться шляхом зіставлення грошового потоку (cash flow - CF), який формується в процесі реалізації інвестиційного проекту і вихідної інвестиції (I). Проект визнається ефективним, якщо забезпечується повернення вихідної суми інвестицій і необхідна прибутковість для інвесторів;

- інвестований капітал, так само як і грошовий потік (дохід), наводиться шляхом дисконтування до теперішнього часу або до певного розрахункового року (який, як правило, передує початку реалізації проекту);

- проект необхідно оцінювати на тлі всієї діяльності компанії (з урахуванням всіх доходів / витрат на інші проекти). Жодна з інвестиційних можливостей не повинна розглядатися ізольовано від усього портфеля інвестицій (на диверсифікацію компанії, розширення і модернізацію виробництва, НДДКР);

- вихідні дані для розрахунків показників економічної ефективності повинні бути точними, необхідно враховувати доходи і витрати протягом усього часу життя проекту. Проведення розрахунків економічної ефективності здійснюється по всьому циклу розробки і реалізації інноваційного проекту за встановлений для проекту період. Оцінка ефективності інноваційного проекту здійснюється за умовами використання кінцевої продукції з урахуванням всіх супутніх позитивних і негативних результатів і повинна розраховуватися до встановлення цін на науково-технічну та виробничо-технічну продукцію;

- вкрай важливим є час інвестування коштів. Наявність фінансових ресурсів для реалізації проекту НДДКР залежить від стану компанії, який визначається її діяльністю, витратами і доходами. Тому грошові потоки компанії, в тому числі і при реалізації проекту, повинні оцінюватися з максимально можливою точністю. Мова йде про можливість фінансової реалізації інвестиційного проекту (Financial Feasibility);

- залежно від тимчасового періоду обліку результатів і витрат розрізняють показники ефекту за розрахунковий період, показники річного ефекту. Тривалість

застосовуваного в розрахунках тимчасового періоду залежить тривалості інноваційного періоду (часу, протягом якого об'єкт інновації буде залишатися на ринку новим, які мають реальні переваги перед аналогами), терміну служби об'єкта інновації, ступеня достовірності попередньої інформації, вимог інвесторів;

- існують високі ризики при інвестуванні в випуск продукції інноваційних проектів, заснованих на результатах НДДКР. З іншого боку, перевагою таких проектів є те, що їх можна припинити з меншими фінансовими втратами, - в процесі розробки проекту мають місце певні "контрольні точки" (рішення про створення повного комплексу робочої документації; рішення про виробництво дослідного зразка; рішення про створення виробничої бази);

- визначення ефективності науково-технічних та інноваційних заходів може включати в себе залежно від врахованих результатів і витрат різні види ефекту: економічний, науково-технічний, фінансовий, ресурсний, соціальний, екологічний. Це вимагає встановлення критеріїв ефективності інноваційних проектів. Критеріями комерціалізації інновацій є: зовнішній блок - потреби суспільства і груп ринкового споживання; внутрішній блок - інноваційний потенціал розробки, параметри ефективності з погляду всієї економіки і внутрішнього застосування інновації [1].

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** На фоні скорочення бюджетного фінансування фундаментальних і прикладних досліджень для більшості наукових організацій питання комерціалізації наукових результатів є питаннями виживання і подальшого розвитку. Як показує українська практика, ефективність роботи структурних підрозділів з питань комерціалізації та трансферу технологій, інноваційної діяльності та інтелектуальної власності поки що ще дуже низька через відсутність зв'язків між наукою, освітою, бізнесом, владою та інститутами громадянського суспільства, нестачу кваліфікованих кадрів, які володіють інструментарієм по комплексній експертизі інноваційних проектів, щодо просування інновацій на ринок, по пошуку потенційних інвесторів і партнерів.

Для вирішення цих проблем необхідна консолідація зусиль як державних інституцій,

законодавців так і представників бізнесової та виробничої сфери, університетів і науково-дослідних організацій. Активна діяльність з комерціалізації наукових розробок може стати в Україні стратегічним напрямком розвитку конкурентоспроможності національної економіки.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Боголиб, Т.М. Комерціалізація наукових розробок університетів [Текст]/ Т.М. Боголиб // Економіка України. – 2014. – №1 (618). – С. 33-50.

2 Борисов, А.Б. Большой экономический словарь – М.: Книжный мир, 2003. – 895 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tochka.com/info/glossary/?srch>

3 Дикань, В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія [Текст]/ В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

4 Дикань, В.Л. Модель інноваційного конгломерату, як інструменту забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК [Текст]/ В.Л.Дикань, А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2010. - № 31. - С.13-18.

5 Дорофеева, В.В. Проблема коммерциализации инновационных разработок предприятий Сибирского региона [Текст]/ В.В. Дорофеева // Известия ИГЭА. – 2010. – №5 (73). - С.57-60.

6 Жиц, Г.И. Коммерциализация новшеств и инновационный трансфер: некоторые подходы к трактовке понятий [Электронный ресурс]/ Г.И. Жиц, М.Н. Квашнина // Инновации. – 2006. – Выпуск № 11. – С.47-51. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/kommertsializatsiya-novshestv-i-innovatsionnyy-transfer>

7 Кондратюк, М.В. Створення науково-інноваційної групи на залізничному транспорті України [Текст] / М. В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту та промисловості.

Збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ. - №33. – 2011. – С. 49-51.

8 Крутик, А.Б. Коммерциализация как путь реализации инновационных разработок [Текст]/ А.Б. Крутик, Л.В. Ильина // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2013. – Т.7, № 1. – С. 51-55.

9 Мазур, І. Комерціалізація наукових розробок як фактор конкурентного розвитку підприємництва [Електронний ресурс]/ І. Мазур // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2013. - №148. – Режим доступу: [http://papers.univ.kiev.ua/ekonomika/articles/Commercialization\\_of\\_scientific\\_research...](http://papers.univ.kiev.ua/ekonomika/articles/Commercialization_of_scientific_research...)

10 Наукова та інноваційна діяльність в Україні. Статистичний збірник [Текст]. Державна служба статистики України . К., 2015. – 255 с.

11 Погорецький, П.П. Проблеми комерціалізації наукових розробок та інноваційної діяльності в Україні [Текст]/ П.П. Погорецький, Р.А. Нищик, О.М. Фесенко //Вісник НТУ „ХПІ”. Серія: Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Х., 2013. – №44. – С. 120-124.

12 Савчук, В.П. Оценка эффективности инвестиционных проектов [Текст]/ В.П. Савчук В.П.- М.: ТК Велби, 2006.- 273 с.

13 Саміло, А.В. Теоретичні засади комерціалізації результатів науково-технічної діяльності державної служби України з надзвичайних ситуацій [Електронний ресурс]/ А.В. Саміло, О.В. Повстин, М.Я.Купчак // Вісник Львівського державного університету безпеки життєдіяльності. – 2013. – №7. – С. 285-290. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vldubzh\\_2013\\_7\\_46](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vldubzh_2013_7_46)

14 Федоров, М.В. Пентаспираль – концепція виробництва знань в інноваційній економіці [Текст]/ М.В. Федоров, Э.В. Пешина // Управление. – 2012. – № 334 – С. 4-12.

15 Шляхи комерціалізації розробок в Україні. Обговорення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://market.avianua.com/?p=3362>

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Компанієць В.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Шраменко О.М.*

УДК 330.341.1:679.8

## ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ КАМЕНЕОБРОБНОЇ ГАЛУЗІ

*Толстова А.В., к.е.н., доцент,  
Кок Д.Б., магістр ІППК (УкрДУЗТ)*

*В статті досліджено стан та проблеми підприємств каменеобробної галузі, визначено основні етапи формування та реалізації інноваційного розвитку. Визначено що основним шляхом подальшого розвитку зазначених підприємств є їх перехід на інноваційний шлях розвитку. Досягнення стратегічної мети - переходу на високотехнологічне виробництво якісної продукції, пропонується за рахунок інтеграції підприємств каменедобування, каменеобробки, підприємств машинобудування та інноваційного сектору (профільні наукові установи), створення спеціалізованих, розташованих біля кар'єрів підприємств, впровадження комп'ютерно-інтегрованої виробничої системи, переходу на інноваційно-інвестиційну модель фінансового забезпечення інноваційного розвитку.*

*Ключові слова: інноваційний розвиток, стратегія підприємства, підприємства каменеобробної галузі, технічне переозброєння, технологічна лінія.*

## ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ КАМНЕОБРАБАТЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛИ

*Толстова А.В., к.э.н., доцент,  
Кок Д.Б., магистр ИППК (УкрГУЖТ)*

*В статье исследовано состояние и проблемы предприятий камнеобрабатывающей отрасли, определены основные этапы формирования и реализации инновационного развития. Определено, что основным путем дальнейшего развития указанных предприятий является переход на инновационный путь развития. Достижение стратегической цели - перехода на високотехнологичное производство качественной продукции, предлагается за счет интеграции предприятий каменедобывающей, обрабатывающей отрасли, предприятий машиностроения и инновационного сектора (профильные научные учреждения), создания специализированных, расположенных у карьеров предприятий, внедрения компьютерно-интегрированной производственной системы, перехода на инновационно-инвестиционную модель финансового обеспечения инновационного развития.*

*Ключевые слова: инновационное развитие, стратегия предприятия, предприятия камнеобрабатывающей отрасли, техническое перевооружение, технологическая линия.*

## THEORETICAL ASPECTS OF THE STRATEGY OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF ENTERPRISES STONE PROCESSING INDUSTRY

*Tolstov A.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,  
Kok D. B., Master IPPK (USU of RT)*

*In the article the state and problems of the stone processing industry of enterprises, the basic stages of formation and implementation of innovative development. It was determined that the main way of the further development of these enterprises is a transition to an innovative path of development. Achieving the strategic objective - the transition to high-tech production of quality products offered by*

*the integration of enterprises stone mining, processing industry enterprises of mechanical engineering and innovation sector (specialized research institutions), the creation of specialized, located at the quarry companies, the introduction of computer-integrated manufacturing system, the transition to innovation -Investment model of financial support innovative development.*

**Keywords:** *innovative development strategy of enterprises, stone processing industry, modernization, technological line.*

**Постановка проблеми.** Сьогодні світове суспільство стикається з інноваційними викликами, пов'язаними з розвитком високих технологій, інформатизацією, зміною змісту праці та якості робочої сили. Інтенсивний розвиток передбачає наявність якоїсь основи, яка зумовлює умови, що сприяють кардинальному прискоренню інноваційних процесів.

Досягнення конкурентних переваг на ринку можливо при реалізації правильно обраної стратегії, яка втілює бачення підприємства, і дозволяє максимально використовувати його потенціал. Найбільш перспективним з позицій інтенсивного розвитку підприємства є інноваційний розвиток. Саме реалізація стратегії інноваційного розвитку дозволяє домогтися значної переваги на ринку, посилити і надовго закріпити свої конкурентні позиції.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Питанням інноваційного розвитку національних підприємств, формування стратегії розвитку, розвитку каменедобувної галузі присвячено багато робіт вчених, серед яких: С.А. Агарков, Е.С. Кузнєцова, М.О.Грязнова, Н.М. Богацька, О. Дембіцька, К. О. Бояринова, Р.Ф. Гаріфуллін, В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко, В.В. Македон, Д.С. Рубець, А.П. Наливайко, О.В. Нікуліна, Ю.А. Павлов, А.Н. Петрова, А. Б. Трофімчук, .М. Шульгіна, В.В. Юхименко [1-13]. Однак, в умовах поглиблення кризових явищ залишається відкритим питання переходу на інноваційний розвиток підприємств каменедобувної галузі, формування стратегії їх інноваційного розвитку.

**Метою статті** є дослідження стану підприємств каменедобувної галузі, визначення основних етапів розробки та реалізації стратегії інноваційного розвитку підприємств, формування основних положень стратегії.

**Виклад основного матеріалу.** Україна є однією з найбагатших у світі країн, яка має

значні запаси природних ресурсів. Вона має найбільші в світі запаси декоративно-облицювального каменю, в основному граніту. Український кристалічний щит простягається від Волині до берегів Азовського моря шириною 150-200 кілометрів. Розвідані запаси блочного каменю становлять близько 200 млн.м<sup>3</sup>. Щорічно добуваючи і переробляючи в середньому близько мільйона тонн граніту (в одному кубічному метрі - близько 3 тонн), світова промисловість тільки українського граніту могла б працювати 600 років. За підрахунками американських фахівців, в Україні знаходиться запасів декоративно-облицювального каменю вартістю близько 20 трильйонів доларів [14].

Нині в Україні нараховується близько трьохсот родовищ та проявів декоративного каменю, з яких розроблюється майже півтори сотні, загальний річний видобуток блоків на яких становить 150-160 тис. м<sup>3</sup>. В Україні працює близько 800 каменедобувних підприємств різної потужності та різних форм власності, які щорічно випускають приблизно 2,5 млн. м<sup>2</sup> продукції з декоративного каменю. Маючи близько 4 % світових запасів декоративного каменю, Україна виготовляє лише 0,5 % кам'яної продукції від світового рівня. Імпорт кам'яної продукції в Україну значно перевищує її експорт [15]. Так в 2013 р. спостерігається зростання обсягів імпорту будівельного каменю. Обсяг імпорту за вісім місяців 2013 року склав 21,4 млн. дол., що на 33% більше обсягів аналогічного періоду попереднього року [16]. В Україну завозиться мрамур, граніт, сланець, вапняк, травертин та інші види каменю (базальт, лабрадорит, габро та ін.). Частка мрамору в структурі імпорту 2013 склала 73%, що на 7 % більше ніж у попередньому році. Частка граніту, навпаки, зменшилася на 7 % і склала 15% від загального обсягу імпортованого каменю [15].

Сьогодні каменедобувна і каменедобувна галузі є важливими складовими індустріального потенціалу країни. Але в Україні з розвіданих 110 родовищ граніту -

розробляється трохи більше 40 [14]. Лідируючи в світі за запасами декоративно-облицювального каменю, Україна посідає одне з останніх місць з його видобування, а вітчизняна каменеобробна галузь за своїми темпами розвитку випереджає темпи зростання каменедобувної та відповідно відчуває значний дефіцит у блоках каменю.

Основними причинами таких тенденцій розвитку каменедобувної і каменеобробної галузі, їх підприємств є відсутність передових технологій та обладнання; недостатня вивченість структур покладів декоративного каменю; відсутність ефективних методик геометризації покладів декоративного каменю для формування раціональних технологічних комплексів видобування блоків; недостатні обґрунтування технологічних рішень і параметрів та їх неузгодженість з структурами покладів. Класичні ж методи не дають можливість одержати необхідну інформацію про якісні характеристики масиву [15].

Слід зазначити, що використання старих «вибухових» технологій добування не лише руйнують структуру каменю, але і приводять до його великих втрат. Сьогодні передові підприємства, виробництво яких базується на сучасному імпортному технологічному обладнанні з видобутку й обробки каменю, обробку відділення моноліту від масиву проводить шляхом нарізки щілин канатом, армованим алмазними кільцями, з подальшим зрушенням спеціальними подушками. При цьому виробництво в 2-3 рази вище, ніж за традиційною технологією. Впровадження технологічних ліній для виробництва тонких плит збільшує продуктивність праці на 20-30% і дозволяє раціональніше використовувати сировину.

Висока ж конкуренція на сучасному світовому ринку природного каменю диктує необхідність зниження собівартості видобутих блоків каменю та підвищення їх якості. Цього можна досягти, перш за все, за рахунок всебічного вивчення структурних і декоративних особливостей масиву природного каменю та його геометризації шляхом використання інформаційно-комп'ютерних технологій та впровадження на цій основі ефективних технологій каменедобування, каменеобробки з використанням високотехнологічного обладнання.

Каменеобробна галузь України містка й неструктурована. Вона здебільшого представлена малими підприємствами, що не відчувають конкуренції ні за ресурси, ні за ринки збуту. Але зростання вимог до продукції постійно, як на вітчизняному, так і на світовому ринку, зростання конкуренції, вимагає від каменеобробних підприємств проведення переобладнання та автоматизації.

Забезпечення розвитку підприємств каменеобробної та каменедобувної галузей потребує підтримки держави в аспекті структурного удосконалення галузей, удосконалення системи тендерів та аукціонів щодо проведення каменедобувних та каменеобробних робіт.

Сучасні технології та обладнання вимагають чималих витрат. Кожен кубічний метр потужностей з видобутку обходиться в 200 - 500 доларів капіталовкладень. Крім того, потрібно створити інфраструктуру, інженерне забезпечення, переробку відходів виробництва.

В умовах загострення конкуренції, підвищення вимог щодо якості продукції потребує від підприємств каменеобробної та каменедобувної промисловості перехід на інноваційний шлях розвитку. Інноваційний розвиток слід розглядати як цілеспрямований безперервний процес здійснення інновацій в науковій, виробничій, економічній, комерційній, фінансовій, маркетинговій, управлінській діяльності підприємства, спрямованій на максимально повне задоволення суспільних потреб на основі реалізації наукових досягнень у процесі виробництва для отримання максимального економічного, соціального та екологічного ефекту, вираженого в зміні економічних показників. Управління інноваційним розвитком підприємства повинно здійснюватися на основі методів і засобів впливу на інноваційні процеси, заснованих на формуванні інноваційного потенціалу та його перетворенні на інноваційний капітал в умовах розвитку інтеграційних процесів взаємодії підприємств каменедобувної та каменеобробної галузі [9]. Основним інструментом інноваційного розвитку підприємства є його стратегія.

Інноваційна стратегія розвитку підприємства - це комплекс цілей і установок, правил прийняття рішень і способів перекладу підприємства (фірми) зі старого (існуючого)



положення в новий (цільовий) стан на основі впровадження інновацій - технологічних, продуктових, організаційних, управлінських, економічних, соціальних - і позиціонування підприємства на конкурентних ринках товарів і послуг [17, 18]. Тобто інноваційна стратегія завжди виражається у визначенні типу цільової поведінки підприємства на конкурентних ринках.

Оснoву вироблення інноваційної стратегії становлять цілі підприємства, масштаб і характер діяльності, життєвий цикл інновації, рівень інноваційного розвитку організації і науково-технічна політика.

При розробці інноваційної стратегії необхідно вирішити наступні основні завдання:

- визначити тип інноваційної політики, найбільш відповідний цілям і ринковій позиції підприємства;

- забезпечити відповідність інноваційної стратегії організаційній структурі, інфраструктурі та системі управління інформацією на підприємстві;

- визначити критерії успіху на можливо більш ранніх стадіях розробки інноваційного проекту;

- вибрати оптимальну процедуру моніторингу та контролю за ходом реалізації інноваційного проекту.

Формування та реалізація стратегії інноваційного розвитку передбачає послідовну реалізацію певних етапів (рис. 1).



*Рис. 1. Процес формування стратегії підприємства*

На першому етапі проводиться аналіз внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства, визначається рівень інноваційного потенціалу підприємства, сильні, слабкі сторони, можливості та загрози розвитку. На цьому етапі передбачається збір інформації, визначення об'єктів дослідження, параметрів, показників та критеріїв дослідження можливостей розвитку підприємства, його потенціал [6, 8, 11].

Одними з ключових етапів формування стратегії є визначення стратегічних цілей та завдань стратегічного управління, які відповідатимуть визначеним можливостям інноваційного розвитку підприємства. Далі на основі визначених цілей та можливостей розвитку формується система стратегічних альтернатив, які сприятимуть досягненню поставлених цілей. Після того як визначені цілі, основні завдання стратегії, запропоновані стратегічні альтернативи слід переходити до етапу вибору стратегії підприємства. Визначення стратегії для підприємства принципово залежить від конкретної ситуації, у якій воно знаходиться [8, 11].

Після виконання аналітичної роботи, здійснення відповідних розрахунків, обговорення альтернативних варіантів розвитку подій приймається управлінське рішення щодо вибору стратегії, яку надалі деталізують за напрямками інноваційної політики й реалізують згідно з планом. Для полегшення реалізації стратегії доцільно проводити її деталізацію шляхом складання тактичних планів.

Якщо в процесі формування і реалізації стратегії виявлено певні відхилення фактичних значень показників від планових і від визначених умов інноваційної діяльності підприємства, то відбувається коригування стратегії на тому етапі, на якому виявлено дане відхилення.

Заключним етапом формування та реалізації стратегії інноваційного розвитку підприємства є забезпечення ефективного моніторингу, контролю, оцінювання ефективності визначеної стратегії розвитку, який дозволяє вчасно внести корективи до стратегії, сформувати базу даних на майбутнє.

Проведене дослідження стану підприємств каменобробної та каменедобувної галузі дозволяє стверджувати, що для забезпечення інноваційного розвитку доцільно впроваджувати захисну стратегію

інноваційного розвитку, яка пов'язана з опануванням нової технології і завдяки їй виходом на нові ринки.

Стратегічною метою інноваційного розвитку підприємств каменобробної галузі пропонуємо визначити: перехід на високотехнологічне виробництво якісної продукції. До основних завдань стратегії інноваційного розвитку слід віднести:

- безперервне зростання номенклатури, ускладнення конструкції, поліпшення дизайну і підвищення якості виробів, що випускаються (архітектурно-будівельних, декоративно-художніх, ювелірних і т.д.);

- створення і впровадження нових ефективних виробничих технологій на базі високопродуктивного автоматизованого обладнання - автоматичних переналагоджуваних ліній, верстатів з числовим програмним управлінням, засобів автоматичного контролю і т.д.;

- широке використання комп'ютерних систем для автоматизованого проектування складних виробів, технологічної підготовки їх виробництва та управління технологічними та виробничими процесами;

- збільшення організаційної гнучкості виробництва при використанні нових інформаційних і комунікаційних технологій;

- інтеграція з каменедобувними підприємствами, з розробниками і постачальниками технологічного обладнання, оснащення та інструменту, а також з основними споживачами кам'яної продукції.

Важливим інструментом інноваційного розвитку підприємств каменобробної галузі є налагодження коопераційних зв'язків між підприємствами каменедобування, каменобробки, підприємствами машинобудування, гірничого машинобудування, які спеціалізуються на виробництві технологічного обладнання, оснащення та профільних науково-виробничих установ. Інтеграція зазначених підприємств в інноваційно-промислові комплекси дозволить створити інноваційно-технологічне середовище для розвитку виробничого потенціалу підприємств, сформувати ефективну систему взаємовідносин самостійних підприємств, пов'язаних з інноваційним розвитком логістичного процесу і об'єднанням знань, які знаходяться в основі формування інноваційних потоків [5].

Об'єднання таких підприємств у єдину логістичну систему сприятиме раціоналізації системи управління матеріально-технічними потоками, мінімізації витрат, підвищенню інвестиційної привабливості підприємств, що, у свою чергу, дозволить модернізувати виробництво, створювати якісну продукцію, конкурентоспроможну на міжнародному ринку [19, 20].

Досвід провідних країн показує, що формування спеціалізованих, розташованих біля кар'єра підприємств дозволяє значно знизити собівартість виробництва [21]. Діяльність таких підприємств повинна бути направлена на роботу лише з одним матеріалом і виробляти тільки один тип нескладної продукції. За рахунок оптимізації всіх режимів розпилу, підбору найефективнішого інструменту, максимізації продуктивності праці, економії на сировину (дешева доставка, використання негабаритних, маленьких блоків, відвалу), ефективної утилізації відходів (наприклад, виготовлення маленької фігурної плитки) підприємству при кар'єрі вдасться досягти ще більш низької собівартості виробництва.

Наступним інструментом стратегії інноваційного розвитку підприємств каменеобробної галузі є впровадження комп'ютерного управління та інформаційної підтримки виробничої системи, яка забезпечує всі стадії життєвого циклу виробів (ЖЦВ).

Комп'ютерно-інтегрована виробнича система (КВП або СІМ), побудована на основі концепції ЖЦВ, повинна вирішувати такі завдання: вивчення ринку і пошук сегментів для ефективного освоєння (маркетинг); формулювання технічних вимог, розробку концепції та проектування виробів; матеріально-технічне постачання виробництва; розробку технологічних процесів і підготовку виробництва; виготовлення деталей, складання або монтаж виробів; контроль, проведення випробувань і дослідження продукції, що випускається; експлуатацію виробів і технічне обслуговування; ремонт і реставрацію виробів; демонтаж і утилізацію відходів в кінці терміну служби виробів [10].

Створення єдиного інформаційного простору каменеобробного підприємства, а також можливість включення в це середовище співвиконавців, постачальників і замовників продукції повинно здійснюватися за допомогою

комп'ютерних засобів управління даними про виробу (Product Data Management - PDM). Такі засоби є в інтегрованих комп'ютерних системах конструкторсько-технологічного проектування, підготовки та управління виробництвом різноманітних виробів (програмні комплекси типу CAE-CAD-CAM-PDM-ERP) [22].

Ключовими заходами стратегії інноваційного розвитку є технічне перетворення підприємств, удосконалення технологій переробки, створення кам'яного бренду. Однак їх реалізація потребує залучення фінансових ресурсів, які на сьогодні є дефіцитними. З метою інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку підприємства пропонуємо перехід на інноваційно-інвестиційну модель фінансового забезпечення. В такій моделі інновації будуть об'єктом, який потребує інвестицій. В такому випадку зростає інвестиційна привабливість підприємства, проекту, а інвестор є третьою стороною у взаємовідносинах «замовник – виробник». Саме тому до таких відносин слід залучати фінансові структури [3]. Перспективним є залучення венчурних інвесторів.

Слід зазначити, курс на інноваційний розвиток підприємств каменеобробної галузі потребує підтримки держави. Основними стимулами для підприємств, які визначали своїм шляхом розвитку – інноваційний, з боку держави можуть виступати податкові знижки, пільгове оподаткування, пільгове кредитування, податкові канікули і т.п.

**Висновок.** В сучасних умовах розвитку підприємства каменеобробної галузі знаходяться в складному становищі. Вони потребують технічного переобладнання, удосконалення технологій переробки, створення бренду, оновлення технологічних ліній та ін. Основним шляхом подальшого розвитку зазначених підприємств є їх перехід на інноваційний шлях розвитку. Стратегія інноваційного розвитку підприємства каменеобробної галузі повинна бути направлена на налагодження високотехнологічного виробництва якісної продукції. Цього можливо досягти за рахунок інтеграції підприємств каменедобування, каменеобробки, підприємств машинобудування та інноваційного сектору (профільні наукові установи), створення спеціалізованих, розташованих біля кар'єрів підприємств,

впровадження комп'ютерно-інтегрованої виробничої системи, переходу на інноваційно-інвестиційну модель фінансового забезпечення інноваційного розвитку.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Агарков С.А. Инновационный менеджмент и государственная инновационная политика: монография [Электронный ресурс] / С.А. Агарков, Е.С.Кузнецова, М.О.Грязнова. - Режим доступа: <http://www.rae.ru/monographs/112>

2. Богацька Н.М., Дембіцька О. Аналіз інноваційної стратегії розвитку підприємств [Электронный ресурс] / Н.М. Богацька, О. Дембіцька. - Режим доступа: [http://www.rusnauka.com/35\\_OINBG\\_2010/Economics/73899.doc.htm](http://www.rusnauka.com/35_OINBG_2010/Economics/73899.doc.htm)

3. Бояринова К. О. Інноваційний розвиток підприємств машинобудування на засадах нооуправління / К. О. Бояринова // Проблеми економіки. – 2014. - № 2. – С.230-235

4. Гарифуллин Р.Ф. Стратегии инновационного развития предприятия машиностроения / Р.Ф. Гарифуллин // Вопросы инновационной экономики. – 2011. - № 6 (6). – С.27-34

5. Дикань В.Л. Механизм восстановления машиностроительного комплекса Украины в условиях логистической интеграции / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. - №47. – С.9-14

6. 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. – 272 с

7. Македон В.В. Стратегічний інноваційний розвиток підприємств: теорія та методологія// В.В. Македон, Д.С. Рубець // Вісник НТУ «ХП». - 2013. - №45(1018). - С.75-86

8. Наливайко А.П. Теорія стратегії підприємства. Сучасний стан та напрямки розвитку: монографія /А.П. Наливайко. – К.: КНЕУ, 2001. – 227 с

9. Никулина О.В. Системный подход к управлению инновационным развитием промышленных предприятий [Электронный ресурс] / О.В. Никулина // Современные

технологии управления, 2012. - №5 (17). - Режим доступа к журн.: <http://sovman.ru>

10.Павлов Ю.А.Теория и практика автоматизированного проектирования объектов и процессов гибкого камнеобрабатывающего производства [Электронный ресурс] / Ю.А. Павлов. - Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/teoriya-i-praktika-avtomatizirovannogo-proektirovaniya-obektov-i-protsessov-gibkogo-kamneobr#ixzz3rZ8EJ1Eh>

11.Стратегический менеджмент: учебник для вузов/ под ред. А.Н. Петрова. – СПб.: Питер, 2005 – 496 с

12.Трофимчук А. Б. Розвиток рециклінгу у камнеобробних підприємствах [Електронний ресурс]. / А. Б. Трофимчук // Економіка. Управління. Інновації.. – 2014. Випуск № 1 (11). - Режим доступу: [irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis\\_64.exe](http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe)

13.Шульгіна, Л.М., Юхименко В.В. Інноваційний розвиток підприємств: формування стратегій: монографія / Л.М. Шульгіна, В.В. Юхименко; Нац. техн. ун-т України «КПІ». – К.: Univest PrePress, 2015. – 212 с.

14.Добыча и обработка камня в Украине [Электронный ресурс]. - Режим доступа <http://sdachi.net.ua/s.php?id=73>

15.Криворучко А. О.. Обґрунтування методики геометризації габроїдних порід на основі визначення та оцінки показників структури та декоративності : Дис... канд. наук: 05.15.01 - 2006.

16.Анализ украинского рынка керамической плитки, сантехники и натурального строительного камня в январе-августе 2013 г. Отчет о результатах исследования для «Украинской ассоциации керамики». 2013. С.77

17.Інноваційний менеджмент [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://studme.com.ua/1609032213165/investirovaniya/klassifikatsiya\\_innovatsionnyh\\_strategiy.htm](http://studme.com.ua/1609032213165/investirovaniya/klassifikatsiya_innovatsionnyh_strategiy.htm)

18.Інноваційний менеджмент [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://subject.com.ua/economic/innovative/12.html>

19.Толстова А.В. Антикризисная модель економічного розвитку сучасної України та її інвестиційне забезпечення / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - №44. - С. 20-26

20. Толстова А.В. Кластерная экономика - современная парадигма

экономического развития Украины / А.В. Толстова // The dominant of the humanism principle in modern social concepts and the civilized practice of public relations. – London.: Published by IASHE. – 2015. – p.27-30

21. Что хорошо украинцу и китайцу: как построить бизнес в Китае нашему человеку [Электронный ресурс] - Режим доступа

<http://www.companion.ua/articles/content?id=2694>  
77

22. Сычев Ю.И. Достижения и перспективы технологического прогресса в промышленности облицовочного камня. / И.Ю.Сычев // Горный журнал. – 2000. - №3. - С. 3 5

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Кірдіна О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК [330.322+330.341.1]:339.137.2

## ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ГЛОБАЛЬНИХ КОНКУРЕНТНИХ РИНКАХ

*Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент,  
Сюсько К.Ю., магістр (УкрДУЗТ)*

*Стрімкість розвитку глобальних конкурентних ринків зобов'язує українські підприємства забезпечувати швидку адаптацію до змін зовнішнього середовища, завойовувати й утримувати певну частку ринку, а також прагнути до її розширення. Саме тому все гостріше постає проблема забезпечення та підтримання конкурентоспроможності українських підприємств на глобальних конкурентних ринках. При цьому на перше місце виходить інноваційно-інвестиційний процес, який сприяє впровадженню передових досягнень науки та техніки та стимулює залучення тимчасово вільних грошових коштів з метою фінансування розвитку науки. Інноваційно-інвестиційний процес являє собою процес розробки, створення та впровадження інноваційного продукту за допомогою залучення інвестиційних ресурсів. Він виступає запорукою забезпечення конкурентоспроможності продукції, а, отже, й конкурентоспроможності українських підприємств на глобальних ринках, оскільки спрямований на скорочення часу виходу продукції на ринок і витрат на виробництво та просування продукції, а також підвищення її якості.*

*Ключові слова: глобальні конкурентні ринки, конкурентоспроможність підприємств, інновації, інвестиції, інноваційно-інвестиційний процес*

## ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УКРАИНСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ НА ГЛОБАЛЬНЫХ КОНКУРЕНТНЫХ РЫНКАХ

*Уткина Ю.Н., к.э.н., доцент,  
Сюсько К.Ю., магистр (УкрГУЖТ)*

*Стремительность развития глобальных конкурентных рынков обязывает украинские предприятия обеспечивать быструю адаптацию к изменениям внешней среды, завоевывать и удерживать определенную долю рынка, а также стремиться к ее расширению. Именно поэтому все острее встает проблема обеспечения и поддержания конкурентоспособности*

українських підприємств на глобальних конкурентних ринках. При цьому на перше місце виходить інноваційно-інвестиційний процес, який сприяє впровадженню передових досягнень науки і техніки і стимулює привертання тимчасово вільних грошових засобів з метою фінансування розвитку науки. Інноваційно-інвестиційний процес представляє собою процес розробки, створення і впровадження інноваційного продукту з допомогою привертання інвестиційних ресурсів. Він виступає заставою забезпечення конкурентоспроможності продукції, а, відповідно, і конкурентоспроможності українських підприємств на глобальних ринках, оскільки націлений на скорочення часу виходу продукції на ринок і витрат на виробництво і просування продукції, а також підвищення її якості.

**Ключові слова:** глобальні конкурентні ринки, конкурентоспроможність підприємств, інновації, інвестиції, інноваційно-інвестиційний процес

### INNOVATIVE INVESTMENT APPROACHES TO ENSURE THE COMPETITIVENESS OF UKRAINIAN BUSINESSES IN GLOBAL COMPETITIVE MARKETS

*Utkina Yu.M., Ph.D., associate Professor,  
Syusko K.Yu., master of (UkrSURT)*

*The rapid development of competitive global markets obliges the Ukrainian company to provide fast adaptation to changes in the external environment, to gain and hold a certain market share, and strive to expand. That is why the issue of achieving and maintaining the competitiveness of Ukrainian businesses in global competitive markets. While the innovation and investment process that facilitates the introduction of advanced science and technology and stimulates the attraction of temporarily free funds for the purpose of financing the development of science. Innovative investment process is a process of development, creation and implementation of innovative product by attracting investment resources. He plays in ensuring the competitiveness of products, and, consequently, the competitiveness of Ukrainian businesses in global markets, because it aims at reducing the release of product to market and costs of production and promotion of products and increase its quality.*

**Keywords:** global competitive markets, competitiveness, innovations, investment, innovative-investment process

**Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями.** В умовах реформування глобальних високо конкурентних ринків перед українськими підприємствами дедалі гостріше постає проблема пошуку дієвого способу підвищення власної конкурентоспроможності. Під впливом зростаючої внутрішньої та зовнішньої конкуренції саме інноваційно-інвестиційний процес підприємств набуває принципового значення у забезпеченні підвищення ефективності їх господарювання й утримання конкурентних позицій на ринках. При цьому слід зазначити, що інноваційно-інвестиційна діяльність є головним чинником розвитку будь-якої економічної системи. За умови реалізації масштабних інноваційних проєктів реальний ефект далеко виходить за межі інтересів безпосередніх учасників

інвестиційної діяльності. У результаті інвестування в макроекономіці відбуваються глобальні чи локальні зміни: створюються нові підприємства, об'єкти інфраструктури, шляхи; скорочується безробіття, зростає рівень життя населення [15, с. 987]. Відповідно, інноваційно-інвестиційна діяльність є фактором економічного зростання та розвитку через її позитивний вплив на модернізацію економіки, підвищення конкурентоспроможності продукції підприємств на основі техніко-технічного оновлення виробництва.

Разом з тим активізація інноваційно-інвестиційного процесу, з одного боку, спрямована на забезпечення підприємств стимуляторами розвитку у вигляді передових досягнень науково-технічного прогресу, що дозволяє отримувати перевагу у конкурентній боротьбі, а з іншого – на стимулювання

залучення інвестицій та розвиток інвестиційного ринку, що дозволяє вирішувати проблеми модернізації техніко-технологічної бази виробництва та підвищення рентабельності виробничих процесів.

**Аналіз досліджень і публікацій останніх років.** Проблематика активізації інноваційно-інвестиційних процесів останнім часом знайшла широке відображення у працях науковців. Зокрема, на нашу думку, особливої уваги заслуговують дослідження таких вчених, як: Л.К. Корецька, А.М. Губернаторов, Г.А. Корецький, Т.А. Никерова [11], Н.В. Лисичкіна, Ю.Г. Голокціонова [15], О.С. Мочаліна [20], Т.П. Плішка [22], С.В. Шастун [29], І.Є. Лозинський, Є.А. Шмальченко [16], М.І. Філіпов, Т.Б. Гавришук [26], О.В. Яценко [32], Т.С. Задніпрянна [7], В.Л. Дикань, В.О. Зубенко [3], О.Г. Кірдіна [8], Д. Мод, К. Хейл [33] та інші. В їх роботах мова йде про принципи, методи та підходи щодо управління інноваційно-інвестиційною діяльністю як підприємств взагалі, так і підприємств у розрізі галузей промисловості, зокрема.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Разом з тим, слід зауважити, що проблематика активізації інноваційно-інвестиційної діяльності у сучасних умовах є вельми актуальною. Не дивлячись на велику кількість досліджень, подальшого вирішення потребують задачі щодо забезпечення ефективності активізації інноваційно-інвестиційного процесу, його структуризації та значущості у забезпеченні конкурентоспроможності українських підприємств на глобальних ринках.

**Формування цілей статті.** Саме тому метою дослідження є теоретичне обґрунтування інноваційно-інвестиційного підходу забезпечення конкурентоспроможності підприємства на глобальних конкурентних ринках.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Для сьогоdnішнього стану економіки України формування стійкої конкурентної позиції підприємств як на національному, так і на глобальному ринках є одним із першочергових завдань. Велика кількість дослідників наголошує, що саме інноваційно-інвестиційна діяльність є запорукою успіху підприємств у конкурентній боротьбі.

Так, Шастун С.В. в цьому аспекті визначає необхідність розробки інноваційно-інвестиційної стратегії як програмованого результату інтелектуальної праці суб'єкта управління, оснований на принципах і розбитий на етапи процес його отримання; результатом інтелектуальної діяльності є інновації, які визначаються інтелектуальною власністю фізичної чи юридичної особи [29]. При цьому автор наголошує, що ознакою інноваційно-інвестиційної стратегії є комплексна організація інвестиційного процесу, що містить організацію фінансування та здійснення проекту силами менеджменту у задані строки і в межах відповідних бюджетних обмежень з метою отримання комерційної вигоди [29].

Феномен інноваційно-інвестиційної діяльності як засобу соціально-економічного зростання та розвитку розглядається у дослідженнях М.І. Філіпова та Т.Б. Гавришук [26, с. 133]. Автори зазначають, що інноваційно-інвестиційна діяльність здійснює позитивний вплив на модернізацію економіки, підвищення конкурентоспроможності на основі інтенсивного технічного та технологічного оновлення виробництва.

При цьому у дослідженнях деяких вчених робиться наголос, що інноваційна складова інвестування перетворюється у критичний елемент успіху. Він залежить від здатності держави, суспільства, суб'єктів господарювання підпорядковувати свою діяльність інтересам прогресивного розвитку, найбільш повного використання нових знань і досвіду, спроможності створити сприятливе середовище для генерації нових ідей, їх апробації та впровадження у виробничу діяльність [32, с. 193-194].

А.А. Голубенко [2, с. 83] пропонує розглядати інноваційно-інвестиційну діяльність підприємства як складну динамічну стохастичну систему, що складається з різних за своєю природою процесів та у загальному випадку включає: інноваційний процес (НДДКР або пошук відповідних нововведень; кількісні, якісні та структурні перетворення) та процеси організаційно-економічного, інвестиційного та соціокультурного забезпечення нововведень.

У дослідженнях Т.С. Задніпрянної [7, с. 203] визначено, що упродовж останніх років лише незначна частка підприємств України

здійснювала інновації. Основним напрямом інноваційної діяльності залишається придбання основних фондів. Пріоритетним джерелом інвестування інновацій залишаються власні кошти підприємств та отримані кредити. Діюча система оподаткування не стимулює довгострокові накопичення підприємств, що дозволило б останнім реалізувати інноваційні проекти. Українська інноваційна сфера ще не стала привабливою також і для іноземних інвесторів.

Реалізація інноваційно-інвестиційної діяльності відбувається у формі відповідних процесів. При цьому під процесом у даному випадку розуміється розвиток певного явища, послідовна зміна стадій, етапів, ступенів, якісно нових форм та ін. [5, с. 141].

В існуючих на сьогодні підходах до визначення сутності інноваційно-інвестиційного процесу більшість науковців роблять наголос на ідентифікації окремо інноваційного чи інвестиційного процесів у поєднанні з елементами менеджменту інновацій.

Так, колектив авторів на чолі з Л.К. Корецькою [11, с. 21-22] визначає інноваційно-інвестиційний процес як процес закупки або самостійного отримання результатів інтелектуальної праці, що матеріалізовані в нових машинах і технологіях, впровадження його у виробництво та створення економічного прибутку або досягнення будь-якого іншого соціально-економічного ефекту на основі його відтворення.

І.Є. Лозинський та Є.А. Шмальченко під інноваційно-інвестиційним процесом розуміють послідовну та цілеспрямовану зміну стану окремої виробничо-економічної системи в часі в результаті взаємодії людини з даною системою, т.б. внаслідок впливу реалізації інноваційно-інвестиційної діяльності [16].

Т.П. Плішка характеризує інноваційно-інвестиційні процеси як процеси довгострокових вкладень капіталу в наукові, технологічні, організаційні, фінансові та комерційні дії, які призводять до здійснення інновацій чи замислені з цією метою [22, с. 364].

С. В. Шастун пропонує діагностувати зміст інноваційно-інвестиційних процесів на основі конкурентної моделі у двох аспектах:

- зовнішньому – функціонування інноваційно-інвестиційних процесів у

зовнішньому середовищі (економічний, соціальний, правовий, екологічний аспекти аналізу досліджуваних процесів);

- внутрішньому – саморегулювання (здійснення інноваційного розвитку відтворення з використанням як збереженого виробничо-технічного потенціалу, так і на базі новоствореного ефективного, що максимально втілює у собі інтелектуальний продукт і, отже, дозволяє досягти конкурентних переваг виробництва [29].

О.С. Мочалина робить висновок, що інноваційно-інвестиційний процес можна визначити як процес розробки, створення або впровадження інноваційного продукту через залучення для цих цілей інвестиційних ресурсів [20].

Разом з тим слід відзначити, що наведені визначення не дозволяють встановити пріоритетність інноваційного чи інвестиційного процесів, а також ступеня їх взаємозв'язку у забезпеченні конкурентоспроможності підприємства. З метою подолання визначеного недоліку, на нашу думку, доцільно дослідити взаємозв'язок понять «інновації» та «інвестиції» як основи розвитку відповідних процесів.

Інновації у більшості випадків розглядаються як нововведення різного характеру, що спрямовані на отримання економічного, соціального та інших видів ефекту. Зокрема, у Законі України «Про інноваційну діяльність» [24] під інноваціями розуміються новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери.

У філософських вченнях інновації трактуються як нововведення, що приймаються в контексті загальної тенденції витиснення традиційних, архаїчних та кустарних форм діяльності раціонально організованими [25, с. 320].

У дослідженнях О. Лапко [13, с. 38] і Д.М. Черваньова в співавторстві з Л.І. Нейковою [27, с. 25] інновації визначено як процес. Проте у підходах цих авторів до визначення сутності інновацій є суттєві відмінності. Так, О. Лапко характеризує інновації як комплексний процес, котрий



включає створення, розробку, доведення до комерційного використання і поширення нового технічного або якогось іншого рішення, що задовольняє певну потребу [13, с. 38]. У свою чергу, Д.М. Черваньов і Л.І. Нейкова трактують інновації як техніко-економічний процес, який, завдяки практичному використанню продуктів розумової праці – ідей, винаходів, приводить до створення кращих за властивостями нових видів продукції та нових технологій, які можуть дати додатковий дохід, з'явившись на ринку як нововведення [27, с. 25].

У цьому визначенні автори приєднуються до думки класика економічної науки Й.А. Шумпетера, який визначив інновації основним джерелом прибутку. У роботі [30] науковець стверджує, що «...прибуток, по суті, є результатом виконання нових комбінацій...» та «...без розвитку немає прибутку, без прибутку немає розвитку». З цього можна зробити висновок, що автор розглядає інновації як зміни з метою впровадження та використання нових видів споживчих товарів, нових виробничих і транспортних засобів, ринків і форм організації в промисловості [30].

До визначення сутності інновацій як зміни у своїх дослідженнях приєднується Л. Волдачек. Автор зазначає, що інновація – це цільова зміна у функціонуванні підприємства як системи (кількісна чи якісна в будь-якій сфері діяльності підприємства) [1, с. 74]. Аналогічної думки дотримується колектив авторів на чолі з В.Г. Федоренко. У їх праці [21, с. 275] зазначено, що інновація являє собою будь-яку зміну у внутрішній структурі господарюючого організму.

У дослідженнях В.Л. Диканя та В.О. Зубенко [3, с. 13] інновацію визначено як джерело одержання ефекту і задоволення нових чи підвищених потреб споживачів, в ролі яких виступають як зовнішні споживачі, так і самі підприємства-новатори. Ще далі у своїх дослідженнях заходить О.Г. Кірдіна. Автор зазначає, що інновація – це реалізований пріоритетний напрямок розвитку галузі, що є результатом науково-творчого пошуку її суб'єктів, який призводить до отримання принципово нових (відсутніх раніше) результатів різного характеру (технічних, організаційних, технологічних, фінансових, тощо) та корисності внаслідок використання [8,

с. 58-59].

Таким чином, у подальшому під інновацією будемо розуміти принципово новий кінцевий продукт, формування якого засновано на результатах процесів створення, використання та впровадження наукових розробок і досліджень, що спрямовані на удосконалення техніко-технологічних, організаційно-управлінських, соціально-економічних процесів на підприємствах.

У свою чергу, поняття «інвестиції» є також широко дослідженим в економічній науковій літературі. Законодавчо встановлено, що інвестиції – це всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект [23].

У дослідженнях деяких авторів надається характеристика інвестицій, максимально наближена до правового визначення. Так, авторами фінансово-економічного словника визначено, що інвестиції – це грошові, майнові, інтелектуальні цінності, які вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності з метою отримання прибутку або досягнення соціального ефекту [6, с. 195-196]. Майже аналогічне визначення інвестицій при їх оцінці як фінансової категорії надає О.І. Ковтун. Автор пропонує під інвестиціями розуміти всі види майнових, фінансових та інтелектуальних цінностей, які вкладаються в об'єкти підприємницької або інших видів діяльності, соціальної інфраструктури з метою отримання прибутку або соціального ефекту [9, с. 203]. Такої ж думки дотримується М.М. Леус. Він зауважує, що інвестиції – це грошові кошти, цінні папери, рухоме та нерухоме майно, результати інтелектуальної діяльності, інші цінності, які передбачені законодавством, котрі вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, метою яких є отримання прибутку [14, с. 133].

Разом з тим слід зауважити, що у більшості досліджень інвестиції прирівнюються до капіталовкладень, що спрямовані на отримання майбутньої вигоди. Так, І.М. Крупка [12, с. 24] під інвестиціями пропонує розуміти ті вкладення, що забезпечують приріст капіталу, створюють новий капітал. Д.Дж. Мок Лафлін вважає, що

інвестиції – це спосіб розміщення капіталу, який повинен забезпечити заощадження або зростання капіталу [19, с. 11]. Згідно визначення, що надано у тлумачному словнику економічних термінів «Это – бизнес», під інвестиціями запропоновано розуміти «...сукупність засобів, що реалізується у формі довгострокових вкладень капіталу в різні галузі економіки» [10]. Економічною енциклопедією визначено інвестиції як довготермінові вкладення капіталу в різні сфери та галузі народного господарства всередині країни та за її межами з метою привласнення прибутку [4, с. 13]. За визначенням, що пропонується в Економіко-математичному словнику, інвестиції – це один з ключових факторів економічного зростання, довгострокові та короткострокові вкладення капіталу, які складаються з капітальних витрат (капітальних вкладень), витрат, пов'язаних з приростом оборотного капіталу (при розширенні виробництва) або оборотним капіталом в повному обсязі, який є необхідним для запуску виробництва (при створенні нового виробництва), а також з витрат, які необхідні для підготовки інвестиційного проекту [31, с. 217].

Виходячи з останнього визначення можна виокремити ще один поширений підхід до визначення сутності поняття «інвестиції», згідно якого вони ототожнюються з витратами. Цей підхід набув широкого застосування у дослідженнях таких вчених як: К.Р. Макконнелл і С.Л. Брю, У.Ф. Шарп і Г.Дж. Бейлі, П. Массе.

Так, К.Р. Макконнелл і С.Л. Брю визначають інвестиції як витрати на виробництво і накопичення засобів виробництва та збільшення матеріальних запасів [17, с. 388]. У.Ф. Шарп і Г.Дж. Бейлі зазначають, що «...термін «інвестування» означає процес «позбуття» грошей сьогодні для того, щоб отримати більшу їх суму у майбутньому [28, с. 17]. П. Массе пропонує під інвестиціями розуміти витрати на будівництво нових заводів, на верстати і устаткування з тривалим строком служби; витрати на виробництво і нагромадження засобів виробництва, збільшення матеріальних засобів;

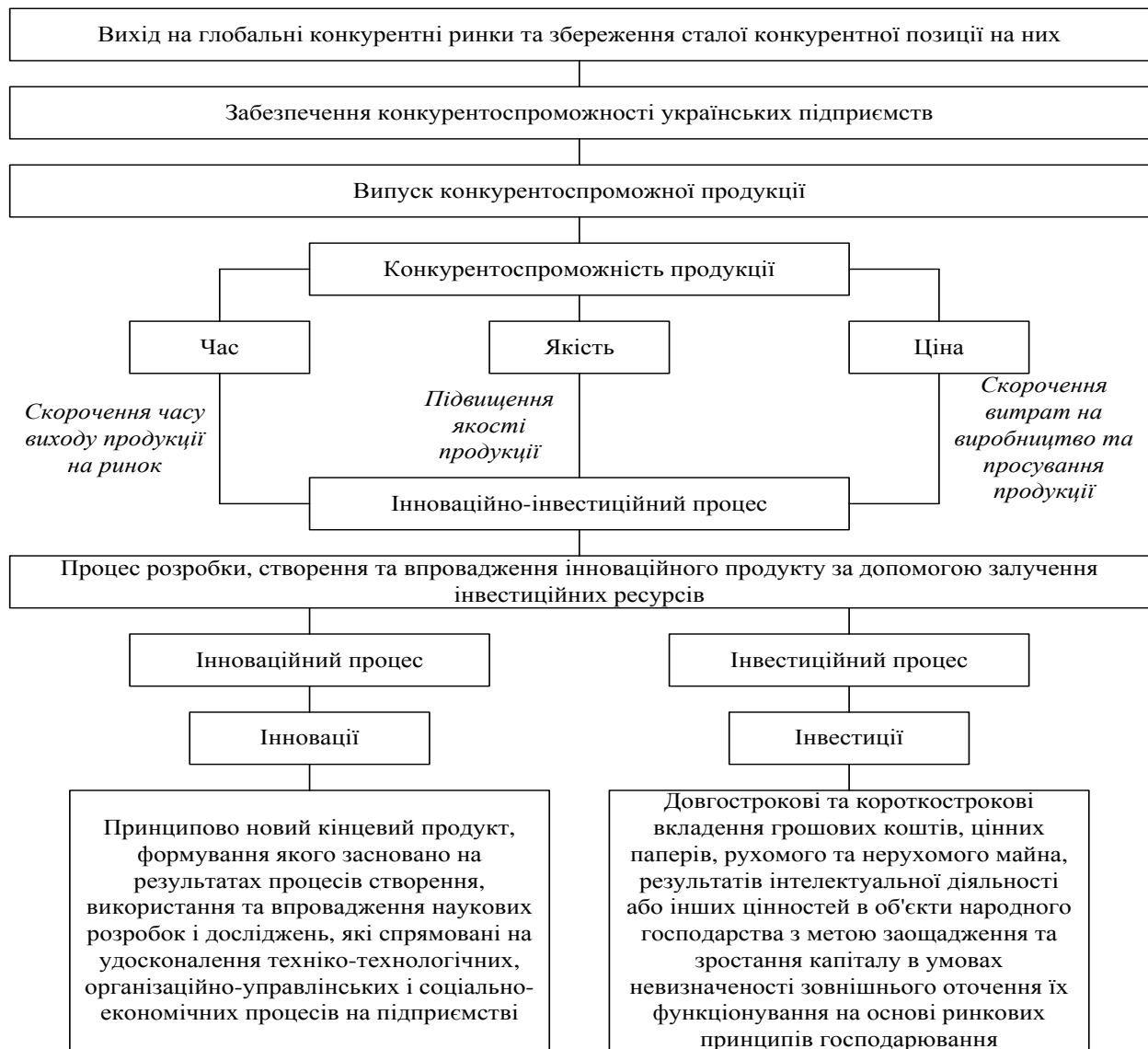
витрати на поліпшення освіти, здоров'я працівників чи на підвищення мобільності робочої сили [18, с. 9]. При цьому автор зазначає, що «...інвестиції слід визначати передусім як вкладення у розвиток продуктивних сил підприємства, а на макrorівні – у розвиток продуктивних сил суспільства» [18, с. 9].

На нашу думку, суттєвим зауваженням щодо наведених визначень сутності поняття «інвестиції» є невілювання такої важливої характеристики як невизначеність функціонування у зовнішньому середовищі, що швидко змінюється, так як саме невизначеність породжує ризик вкладання інвестицій. Саме тому у подальшому під інвестиціями ми пропонуємо розуміти довгострокові чи короткострокові вкладення грошових коштів, цінних паперів, рухомого та нерухомого майна, результатів інтелектуальної діяльності або інших цінностей в об'єкти народного господарства з метою забезпечення заощадження та зростання капіталу в умовах невизначеності зовнішнього середовища їх функціонування на основі ринкових принципів господарювання.

Виходячи з наведених визначень можна сформулювати два типи процесів:

- інноваційно-інвестиційний – як здійснення інвестицій в інновації;
- інвестиційно-інноваційний – як пошук та використання інноваційних засобів ведення інвестиційної діяльності.

В умовах забезпечення сталої конкурентоспроможності українських підприємств на глобальних конкурентних ринках, на нашу думку, першочерговим є інноваційно-інвестиційний процес. Це пов'язано з тим, що інноваційно-інвестиційний процес є процесом розробки, створення та впровадження інноваційного продукту за допомогою залучення інвестиційних коштів. При цьому слід зазначити, що саме інновації розглядаються як один із факторів забезпечення конкурентоспроможності підприємства, забезпечуючи швидкість виведення якісно оновленого продукту на конкурентні ринки з оптимально-мінімальними витратами інвестиційних ресурсів (рис. 1).



*Рис. 1. Принципова схема інноваційно-інвестиційного підходу до забезпечення конкурентоспроможності українських підприємств на глобальних конкурентних ринках*

Вихід українських підприємств на глобальні конкурентні ринки, а також завоювання та збереження сталої конкурентної позиції на них можливе лише за умови забезпечення їх конкурентоспроможності, яка ґрунтується на випуску конкурентоспроможної продукції. У свою чергу, конкурентоспроможність продукції досягається за рахунок мінімізації часу виходу товару на ринок і витрат, пов'язаних з виробництвом і реалізацією продукції, за умови одночасного підвищення її якості. Тому, на нашу думку, саме інноваційно-інвестиційний процес – як процес розробки, створення та впровадження інноваційного продукту за допомогою залучення

інвестиційних ресурсів – є запорукою забезпечення конкурентоспроможності продукції, а, отже, й конкурентоспроможності українських підприємств на глобальних ринках.

**Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Таким чином, інноваційний та інвестиційний процеси, основою яких є інновації та інвестиції відповідно, щільно взаємопов'язані та утворюють комплексний інноваційно-інвестиційний процес.

Він виступає запорукою випуску конкурентоспроможної продукції та, як наслідок, забезпечення конкурентоспроможності українських

підприємств на глобальних конкурентних ринках, оскільки інноваційно-інвестиційний процес спрямований на скорочення часу виходу продукції на ринок і витрат на виробництво та просування продукції, а також підвищення її якості.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Волдачек, Л. Стратегія управління інноваціями на підприємстві [Текст] / Л. Волдачек. – М.: Економіка, 2001. – 128 с.
2. Голубенко, А.А. Аналіз можливостей інноваційного розвитку в процесі формування стратегічних напрямів інноваційної діяльності підприємства [Текст] / А.А. Голубенко // Економіка промисловості. – 2002. – №2(16). – С. 80-84.
3. Дикань, В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
4. Економічна енциклопедія [Текст]: У трьох томах. Т.1 / Редкол.: ... С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2000. – 864 с.
5. Економічна енциклопедія [Текст]: У трьох томах. Т.3 / Редкол.: ... С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – 952 с.
6. Завгородній, А.Г. Фінансово-економічний словник [Текст] / А.Г. Завгородній, Г.Л. Вознюк. – Львів: Видавництво НУ «Львівська політехніка», 2005. – 714 с.
7. Задніпряна, Т.С. Управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств [Текст] / Задніпряна Т.С. // Економічний вісник Донбасу. – 2011. – №1(23). – С. 203-205.
8. Кірдіна, О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України [Текст]: монографія / О.Г. Кірдіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.
9. Ковтун, О.І. Державне регулювання економіки [Текст] / О.І. Ковтун. – Львів: Видавництво «Новий світ – 2000», 2006. – 432 с.
10. Коноплицкий, В. Это – бизнес: Толковый словарь экономических терминов [Электронный ресурс] / В. Коноплицкий, А. Филина. – К.: Альтпресс, 1996. – 448 с. – Режим доступа: [www.bibliotekar.ru/biznes-15-2/133.htm](http://www.bibliotekar.ru/biznes-15-2/133.htm)
11. Корецкая, Л.К. Инновационно-инвестиционная активность свекольной отрасли Владимирской области [Текст] / Л.К. Корецкая, А.М. Губернаторов, Г.А. Корецкий, Т.А. Никерова. – Владимир: Издательство ООО «Транзит-ИКС», 2013. – 130 с.
12. Крупка, І.М. Фінансово-кредитний механізм інноваційного розвитку економіки України [Текст] / І.М. Крупка. – Львів: Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2001. – 608 с.
13. Лапко, О. Інноваційна діяльність в системі державного регулювання [Текст] / О. Лапко // Інститут економічного прогнозування НАН України; Івано-Франківський державний технічний університет нафти і газу. – К., 1999. – 253 с.
14. Леус, М.М. Теоретико-методологічні основи класифікації інвестицій [Текст] / М.М. Леус // Науковий вісник ЛНТУ України: збірник науково-технічних праць. – 2009. – Вип. 19.1. – С. 130-137.
15. Лисичкина, Н.В. Институционально-синергетический подход к моделированию и оценке инновационно-инвестиционной деятельности [Текст] / Н.В. Лисичкина, Ю.Г. Голоктионова // Фундаментальные исследования. – 2014. – №6. – С. 987-991.
16. Лозинський, І.Є. «Інноваційно-інвестиційний механізм» та «Інноваційно-інвестиційна діяльність»: зміст та відмінність [Електронний ресурс] / І.Є. Лозинський, Є.А. Шмальченко // Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Наука в інформаційному просторі» (10-11 жовтня 2013). – Режим доступа: [www.confcontact.com/2013-nauka-v-informatsionnom-prostranstve/ek4\\_lozinck\\_shm.htm](http://www.confcontact.com/2013-nauka-v-informatsionnom-prostranstve/ek4_lozinck_shm.htm)
17. Макконнелл, К.Р. Економіка: принципи, проблеми і політика [Текст]: учебник / К.Р. Макконнелл, С.Л. Брю; пер. с англ. – 14-е изд. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 970 с.
18. Массе, П. Критерии и методы оптимального определения капиталовложений [Текст] / П. Массе. – М.: Статистика, 1971. – 415 с.
19. Мок Лафлин, Д.Дж. Ценные бумаги: Как добиться высоких доходов [Текст] / Д.Дж.

Мок Лафлин; пер. с англ. – М.: Дело, 1999. – 208 с.

20. Мочалина, О.С. Развитие инновационно-инвестиционного процесса как фактор реализации инновационного потенциала [Электронный ресурс] / О.С. Мочалина // Эффективна економіка: електронне наукове фахове видання. – 2014. – №7. – Режим доступу: [www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3183](http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3183)

21. Основи інвестиційно-інноваційної діяльності [Текст]: навчальний посібник / За наук. ред. В.Г. Федоренко. – К.: Алеута, 2004. – 431 с.

22. Плішка, Т.П. Інноваційно-інвестиційні процеси в регіоні [Текст] / Т.П. Плішка // Університетські наукові записки. – 2009. – №3(31). – С. 364-368.

23. Про інвестиційну діяльність [Електронний ресурс]: закон України: [офіц. текст: станом на 06.11.2014]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/main/1560-12>

24. Про інноваційну діяльність [Електронний ресурс]: закон України: [офіц. текст: станом на 05.12.2012]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/40-15>

25. Философия: энциклопедический словарь [Текст] / Под ред. А.А. Ивина. – М.: Гардарики, 2006. – 1072 с.

26. Філіппов, М.І. Аналіз інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств легкої промисловості [Текст] / М.І. Філіппов, Т.Б. Гавришук // Вісник КНУТД. – 2013. – 3. – С. 132-138.

27. Черваньов, Д.М. Менеджмент інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств в Україні [Текст] / Д.М. Черваньов, Л.І. Нейкова. – К.: Знання, 1999. – 516 с.

28. Шарп, У.Ф. Инвестиции [Текст] / У.Ф. Шарп, Г.Дж. Бэйли; пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 1000 с.

29. Шастун, С.В. Інноваційно-інвестиційна стратегія як інструмент формування конкурентних переваг підприємства [Електронний ресурс] / С.В. Шастун. – Режим доступу: <http://eztuir.ztu.edu.ua/4832/1/111.pdf>

30. Шумпетер, Й.А. Теория экономического развития [Электронный ресурс] / Й.А. Шумпетер. – М.: Прогресс, 1982. – 455 с. – Режим доступа: [socio-line.ru/book/j-shumpeter-teoriya-ekonomicheskogo-razvitiya](http://socio-line.ru/book/j-shumpeter-teoriya-ekonomicheskogo-razvitiya)

31. Экономико-математический словарь [Текст]: словарь современной экономической науки. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Дело, 2003. – 520 с.

32. Яценко, О.В. Напрями розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності підприємств [Текст] / О.В. Яценко // Збірник наукових праць ЧДТУ. – 2011. – №21. – С. 192-197.

33. Mote, D. Encyclopedia of Business [Electronic resource] / D. Mote, K. Heil. – 2<sup>nd</sup> ed. – Access mode: <http://www.referenceforbusiness.com/encyclopedia/Inc-Int/Innovation.html>

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

УДК 330.322

## ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ГРОШОВИЙ ПОТІК В СФЕРІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Щербань О. Д., к.е.н., доцент (ХІФ УДУФМТ)*

*У статті висвітлено проблему формування необхідної потреби у використанні грошових коштів підприємствами під впливом багатьох факторів різної сукупності. Зазначена залежність обсягу інвестицій від таких факторів: розподіл одержуваного доходу, очікувана норма прибутку, ставка позичкового відсотку, очікуваний темп інфляції. Доведена*

необхідність детального вивчення факторів, що зумовлюють формування позитивного і від'ємного грошових потоків та здійснення їх аналізу при розробці політики управління і оптимізації грошових потоків підприємства та інвестиційної привабливості.

**Ключові слова:** інвестиційні вкладення, прибуток, фактори впливу, грошовий потік, грошовий оборот.

## **ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК В СФЕРЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**Щербань Е.Д., к.э.н., доцент (ХИФ УГУФМТ)**

*В статье рассматривается проблема формирования необходимой потребности в использовании денежных средств предприятиями под влиянием многих факторов разной совокупности. Указана зависимость объема инвестиций от таких факторов: распределение получаемого дохода, ожидаемая норма прибыли, процентная ставка займа, ожидаемого темп инфляции. Обоснована необходимость детального изучения факторов, влияющих на формирование положительного и отрицательного денежного потоков и проведение их анализа при разработке политики управления и оптимизации денежных потоков предприятия и инвестиционной привлекательности.*

**Ключевые слова:** инвестиционные вложения, прибыль, факторы влияния, денежный поток, денежный оборот.

## **THE INFLUENCE INTO THE INVESTMENTS OF THE ENTERPRISES**

**Shcherban O.D., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KHIF UDUFMT)**

*Investments are a basis of development of the entities, separate industries and national economies in general. Blossoming or self-produced decline, possibilities of the solution of social and environmental problems, modern level and potential dynamism of the physical, financial and human equities depends on ability to invest.*

*The investing activities are a wide complex of the purposeful, organizational, economic, financial, managerial works performed in interests of effective implementation of investments.*

*Forming of cash flows of the entity happens under the influence of simultaneous action various on the origin and nature of factors. Factors of external nature determine general terms of functioning of the entity. Factors of internal nature depend on specifics of activities of the entity. at the level of the entity of possibility of forming of a positive cash flow are characterized by the sphere of operating, investing and financial activities.*

*Treats the most important factors of external nature:*

*- a market situation of commodity, labor and material resources which determines the prices of their purchase, the tax and customs legislation which stipulates the sizes of an expenditure of money on tax payment, customs duties, other obligatory payments;*

*- the investment climate of the country which causes feasibility and amounts of investment investments of the entity;*

*- an environment of the financial market under the influence of which interest rates for bank loans, the necessary level of payment of share dividends of the entity are created.*

*The need for use of money is created under the influence of many factors which not always are managed from the entity. The cash flows connected with use of money by the sizes and rhythm, as a rule, don't match processes of forming of money as it is caused by influence of factors of various set.*

*Need of detailed studying of the factors causing forming of positive and negative cash flows and implementation of their analysis in case of development of policy of management and optimization of cash flows of the entity and investment appeal is proved.*

**Keywords:** *invstmens, profit, factors of influence, cash flow, cash turnover*

**Постановка проблеми.** Інвестиції є основою розвитку підприємств, окремих галузей та економіки країни в цілому. Від уміння інвестувати, ефективно залучати фінансові ресурси, підвищувати інвестиційну привабливість підприємства залежить розквіт чи занепад власного виробництва, можливість вирішення соціальних й екологічних проблем, сучасний рівень і потенційний динамізм фізичного, фінансового та людського капіталів. Без надійних основ інвестиційної діяльності, якими б професійно володіли спеціалісти відповідного профілю, важко сподіватися на сталий розвиток вітчизняного виробництва, науково-технічний і соціальний прогрес, а з ними і на належне місце у світовому господарстві.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проводячи аналіз публікацій з теми «Фактори впливу на інвестиційні вкладення підприємств» слід відмітити значне збільшення їх кількості в останні роки, що підтверджує актуальність обраної для дослідження теми. Серед авторів, що приділяли найбільшу увагу в своїх працях саме з цієї теми, відомі такі дослідники Бондар М. І. [1], Глущенко С. В. [2], Комарова А. І. [3], Пересада А. А., Зубленко В. В. [4], Ревуцька Н. П. [5], Савчук О. В. [6], Vlönigen and Jeremy Piger [7].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Сьогодні як ніколи необхідні зусилля для пошуків господарчого життя з метою забезпечення стабілізації економіки й економічного зростання. Такого результату можна досягти на основі стабілізації, заохочення заощаджень та інвестицій, структурної перебудови, приватизації, створення ринку капіталів.

До невирішених питань щодо прийняття якісних управлінських рішень слід віднести ув'язування питань всебічного стійкого розвитку підприємства і його інвестиційної привабливості, а також формування комплексної, адекватної та загальноприйнятої системи оцінювання інвестиційної привабливості.

**Метою статті** є визначення та аналіз впливу факторів на інвестиційні вкладення підприємств.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Інвестиції є основою розвитку

підприємств, окремих галузей та економіки країни в цілому. Від уміння інвестувати залежить розквіт чи занепад власного виробництва, можливість вирішення соціальних й екологічних проблем, сучасний рівень і потенційний динамізм фізичного, фінансового та людського капіталів. Без надійних основ інвестиційної діяльності, якими б професійно володіли спеціалісти відповідного профілю, важко сподіватися на сталий розвиток вітчизняного виробництва, науково-технічний і соціальний прогрес, а з ними і на належне місце у світовому господарстві.

Інвестиційна діяльність – це широкий комплекс цілеспрямованих проектних, організаційних, економічних, фінансових, управлінських робіт, що виконуються в інтересах ефективної реалізації інвестицій.

Джерелом приросту капіталу і метою інвестицій є одержуваний від них прибуток (дохід). Перш за все, обсяг інвестицій залежить від розподілу одержуваного доходу на споживання і накопичення (заощадження). В умовах низьких доходів населення основна їх частка (75-80%) витрачається на споживання.

Зростання доходів громадян викликає підвищення частки, що направляє на заощадження, яке є джерелом інвестиційних ресурсів. Отже, зростання частки заощаджень в загальному доході викликає збільшення обсягів інвестицій, і навпаки [6].

На обсяг інвестицій впливає очікувана норма прибутку, оскільки прибуток є основним спонукаючим мотивом для них. Чим вище очікувана норма прибутку, тим більше обсяг інвестицій, і навпаки.

Істотний вплив на обсяг інвестицій має ставка позичкового відсотку, оскільки в процесі інвестування використовуються не тільки власні, але і позичкові засоби. Якщо норма очікуваного чистого прибутку виявляється вище за середню ставку позичкового відсотку, то такі вкладення вигідні для інвестора. Тому зростання процентної ставки викликає зниження обсягів інвестицій в економіку країни.

На обсяги інвестицій також впливає передбачуваний темп інфляції. Чим вище цей показник, тим більшою мірою

знецінюватиметься майбутній прибуток інвестора і менше стимулів до збільшення обсягів інвестицій (особливо в процесі довгострокового інвестування). Тому в розробці бізнес-планів інвестиційних проектів вказані фактори повинні враховуватися при оцінці ефективності їх відбору для реалізації [3].

Формування грошових потоків підприємства загалом відбувається під впливом одночасної дії різних за своїм походженням і характером факторів.

Фактори, що визначають стан та структуру позитивного грошового потоку - можливості формування позитивного грошового потоку є результатом сукупного впливу факторів зовнішнього та внутрішнього характеру, які формуються в сфері операційної, інвестиційної та фінансової діяльності підприємства.

Фактори зовнішнього характеру визначають загальні умови функціонування підприємства. До числа цих факторів належать загальна макроекономічна ситуація, стан та спрямованість законодавства, що регулює підприємницьку діяльність, стан платіжної дисципліни в державі, кон'юнктура

ринка збуту, кон'юнктура фінансового ринку тощо.

Ці фактори не залежать від діяльності окремого підприємства, але обумовлюють його потенційні можливості по формуванню грошових коштів. Чим сприятливіша макроекономічна ситуація, ліберальніше до підприємця господарське право та господарство, чим вищий попит на споживчому ринку, тим краща пропозиція на фінансовому ринку, тим кращі можливості підприємства щодо формування грошових коштів [2].

Фактори внутрішнього характеру залежать від характеру та специфіки діяльності самого підприємства. На рівні підприємства можливості формування позитивного грошового потоку та інвестиційних вкладень характеризується факторами:

- 1) сфери операційної діяльності;
- 2) сфери інвестиційної діяльності;
- 3) сфери фінансової діяльності.

Фактори, що впливають на позитивний грошовий потік в сфері операційної діяльності наведено на рис. 1.



Рис. 1. Фактори впливу на позитивний грошовий потік в сфері операційної діяльності, розроблено за даними [1]



Логіка впливу перелічених факторів на обсяги формування грошових коштів може бути визначена наступним чином: джерелом утворення грошей є факт реалізації товарів, здійснення акту купівлі–продажу. На досягнення цього результату і повинна бути спрямована діяльність щодо управління факторами для максимізації знаходження грошових коштів [1].

В сфері фінансової діяльності:

- інвестиційна привабливість підприємства для зовнішніх інвесторів, що

визначає можливість ефективного розміщення додаткової емісії акції;

- кредитоспроможність підприємства щодо обслуговування зовнішніх боргів, що визначає можливість підприємства залучити банківські кредити;

- наявна структура капіталу, обсяг кредитів та позик, терміни їх повернення;

- імідж та ділова репутація підприємства.

Фактори впливу на позитивний потік грошових коштів в інвестиційній діяльності зображені на рис. 2.

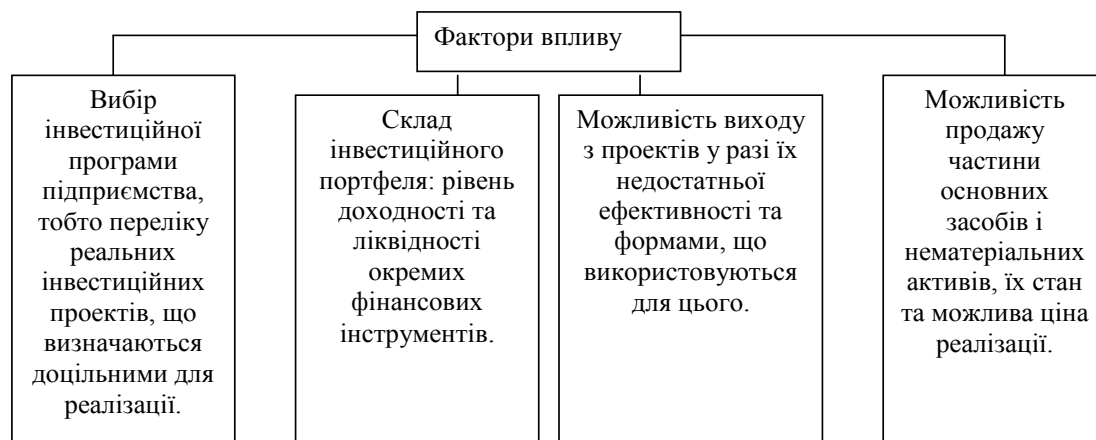


Рис. 2 Фактори впливу на позитивний грошовий потік в сфері інвестиційної діяльності розроблено за даними [5]

Фактори, що визначають обсяг та структуру від'ємного грошового потоку підприємства - потреба у використанні грошових коштів підприємства також залежить від факторів зовнішнього та внутрішнього характеру, проте їх перелік та напрям впливу має істотні особливості [5].

До найважливіших факторів зовнішнього характеру належить:

- кон'юнктура ринків товарних, трудових та матеріальних ресурсів, яка визначає ціни їх закупівлі податкове та митне законодавство, яке обумовлює розміри витрачання грошових коштів на сплату податків, митних зборів, інших обов'язкових платежів;

- інвестиційний клімат країни, який обумовлює доцільність та обсяги інвестиційних вкладень підприємства;

- кон'юнктура фінансового ринку, під впливом якої формуються процентні ставки за банківські кредити, необхідний рівень сплати дивідендів по акціям підприємства тощо.

Значно більшим чином потреба у використанні грошових коштів визначається впливом внутрішніх факторів, до складу яких в сфері операційної діяльності належать:

- обсяг постійних витрат та їх частка в загальному обсязі витрат підприємства;

- рівень змінних грошових витрат;

- ефективність закупівельної діяльності, проявом якої є рівень цін закупівлі сировини (товарів) порівняно із середньо ринковим рівнем, система розрахунків з постачальниками;

- чисельність персоналу підприємства, ефективність управління залученням, використанням та стимулюванням персоналу;

- обсяги та склад основних засобів підприємства, їх вік, ремонтна політика підприємства;

- довжина операційного циклу та його окремих складових.

В сфері інвестиційної діяльності [4]:

- стратегічні цілі підприємства щодо темпів та напрямів розвитку;

- стан основних засобів та нематеріальних активів і необхідність їх оновлення;

- інвестиційна програма, загальний обсяг, терміни і графік освоєння;

- інвестиційний портфель підприємства.

В сфері фінансової діяльності:

- обсяг зовнішнього фінансування, терміни надання позик, необхідність їх фактичного погашення в певний період часу;

- склад співвласників (акціонерів) підприємства, їх стратегічні цілі та економічні інтереси;

- дивідендна політика підприємства, рівень та періодичність виплати дивідендів;

- доцільність викупу власних акцій та обмеження кількості акціонерів підприємства, ризик зниження вартості акціонерного капіталу в результаті їх продажу на вторинному ринку тощо.

**Висновок.** Потреба у використанні грошових коштів формується під впливом багатьох факторів, які не завжди є керованими з боку підприємства. Грошові потоки, пов'язані з використанням грошових коштів, за розмірами та ритмічністю, як правило, не співпадають з процесами формування грошових коштів, оскільки це обумовлюється впливом факторів різної сукупності. Розбалансування грошового обороту, неплатоспроможність підприємства має суттєве, навіть катастрофічне

значення для підприємства, створює загрозу виникнення ситуації банкрутства. Саме тому необхідне детальне вивчення факторів, що обумовлюють формування позитивного і від'ємного грошових потоків та їх аналіз при розробці політики управління та оптимізація грошових потоків підприємства та інвестиційної привабливості.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бондар М. І. Інвестиційна діяльність: методика та організація обліку і контролю / М. Бондар. – К.: КНЕУ, 2008. – 280 с.

2. Глущенко С.В. Податкове стимулювання інвестицій у цінні папери /С. В. Глущенко // Фінанси України. — 2009. — № 1. – С. 70-74.

3. Комарова А.І. Регулювання інвестиційного розвитку України та міжнародний досвід / А. І. Комарова // Правосуддя – гарант у сфері економічно - правових відносин. – 2010. –Том №21(1). – С. 147-151.

4. Пересада А.А., Зубленко В.В. Реалізація інвестиційних проєктів в Україні / А. А. Пересада, В. В. Зубленко // Фінанси України. — 2009. — №3. – С.106-109.

5.Ревуцька Н.П. Сучасні інструменти залучення іноземного капіталу / Н. П. Ревуцька // Цінні папери України. - 2010. - №9. – С.54-58.

6. Савчук О. В. Теорія і практика оцінки ефективності інвестицій в Україні /О. В. Савчук // Економіка України. - 2007. - № 12. – С.19-25.

7. Bruce A. Blonigen and Jeremy Piger. Determinants of foreign direct investment / Bruce A. Blonigen and Jeremy Piger // Canadian Journal of Economics Revue canadienne d'economique. – 2014. - Volume 47, - Issue 3, - P.775-812.

*Рецензент д.е.н., професор ХІФ УДУФМТ Матросова Л.М.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК 338.46:65.011.44

## СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

*Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*В статті досліджено основні проблеми впровадження системи якості продукції на промислових підприємствах, окреслено трирівневу систему стратегічних орієнтирів удосконалення системи управління якістю. Ключовим елементом забезпечення конкурентоспроможності регіону та його підприємств визначено створення та впровадження інтегрованої регіональної системи управління якістю, створення якої повинно здійснюватися на основі інтегрально-логістичного підходу, що дозволить систематизувати та налаштувати процес комплексного підвищення якості продукції підприємств регіону, виконувати постійний моніторинг якості, забезпечити регіон висококваліфікованими спеціалістами в галузі забезпечення та управління якістю, сформувати та реалізувати ефективну систему регіональних програм з підвищення якості.*

*Ключові слова: промислові підприємства, якість, система управління якістю, євроінтеграція, інтегрально-логістичний підхід.*

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

*Дикань Е.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*В статье исследованы основные проблемы внедрения системы качества продукции на промышленных предприятиях, определена трехуровневая система стратегических ориентиров совершенствования системы управления качеством. Ключевым элементом обеспечения конкурентоспособности региона и его предприятий определено создание и внедрение интегрированной региональной системы управления качеством, создание которой должно осуществляться на основе интегрально-логистического подхода, что позволит систематизировать и настроить процесс комплексного повышения качества продукции предприятий региона, выполнять постоянный мониторинг качества, обеспечить регион высококвалифицированными специалистами в области обеспечения и управления качеством, сформировать и реализовать эффективную систему региональных программ по повышению качества.*

*Ключевые слова: промышленные предприятия, качество, система управления качеством, евроинтеграция, интегрально-логистический подход.*

## STRATEGIC GUIDELINES FOR IMPROVING QUALITY MANAGEMENT SYSTEM FOR DOMESTIC INDUSTRIAL ENTERPRISES

*Dykan E. V., Ph.D., associate professor (UkrDUZT)*

*In the article the basic problems of the introduction of product quality in industry, defined three levels of strategic guidelines improving quality the management system. A key element of the competitiveness of the regional businesses is to create and the implement an integrated regional system of the quality management, the establishment of which should be based on integrated, the logistic approach that will organize and set up the process of comprehensive improvement of the quality of products of the region to carry out continuous monitoring of quality, to provide the region with highly skilled specialists and in the field of quality management, create and implement an effective system of regional programs to improve quality.*

*The approach is based on building together relationships and interaction of the support system of quality management system, namely: the human resources, information, technological, regulatory, financial, methodological and organizational support and applying the principles of logistics management, which will create an effective regional system of quality management stimulate industrial enterprises to introduce advanced quality management system, which will enhance the quality of products and their competitiveness.*

**Keywords:** *industry, quality, quality management system, integration, and logistics integrated approach.*

**Постановка проблеми.** Глобалізація світової економіки, інтеграція України до європейського простору розширюють межі ринків для вітчизняних промислових підприємств. Однак відкритість економіки висуває високі вимоги до якості продукції вітчизняних підприємств, забезпечення їх конкурентних переваг, що зумовлює необхідність підвищення ефективності управління виробництвом в аспекті управління якістю.

Сучасна та ефективна система управління якістю в промисловості повинна враховувати особливості кожного етапу життєвого циклу промислової продукції, специфіку суб'єктів промислової діяльності, які забезпечують як весь життєвий цикл, так і окремі його стадії, рівень інноваційності продукції, базуватися на контролі якісних показників не самої продукції, а проектних процедур та технологічних процесів, які використовуються при створенні продукції та впровадженні культурно-ціннісної мотивації персоналу. Все це обумовлює необхідність створення інтегрованих систем управління якістю продукції, які будуть використовувати взаємопов'язану систему стандартів, морально-етичних цінностей і матимуть конкурентні переваги для забезпечення якості продукції.

Важливу роль в формуванні інтегрованої системи управління якістю на промислових підприємствах України, особливо в умовах євроінтеграції, відіграє державна політика, головним завданням якої є формування концепції вдосконалення та розвитку системи управління якістю продукції в Україні, визначення їх стратегічних орієнтирів. Державна політика в аспекті забезпечення якості продукції та її відповідності вимогам ЄС повинна бути спрямована на вибір напрямків роботи з управління якістю.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питанням підвищення якості продукції підприємств машинобудування, дослідженню проблем впровадженню систем управління якістю, вдосконаленню стратегічного управління якістю, реформуванню державного управління в системі технічного регулювання та іншими питаннями щодо забезпечення якості

присвячено багато робіт провідних вчених, до числа яких відносяться і Н. Безнощенко, Н. Гересимяк, Н. Журибіна, В.Свтушинський, Г.Махініч, О. Зернюк, В. Ігнатенко, Н.Криштоф, Н. Сімченко, Г. Мохонько, І. Чекмасова, Д. Шатіло та ін. [1-8].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Однак в умовах прискорення процесів євроінтеграції, приведення національних стандартів у відповідність до європейських відбувається відмова від національних стандартів, прийнятих за радянських часів. Задоволення європейських вимог щодо якості продукції вітчизняних промислових підприємств потребує перегляду державної політики щодо управління якістю, визначення основних орієнтирів удосконалення системи управління якістю, створення прогресивної системи управління якістю регіонального рівня.

**Метою статті** є дослідження основних проблем впровадження системи управління якістю, визначення стратегічних орієнтирів удосконалення системи управління якістю на вітчизняних промислових підприємствах та розробка інтеграційної регіональної системи управління якістю.

**Виклад основного матеріалу.** Визначення основним курсом розвитку України євроінтеграції передбачає приведення продукції національних виробників у відповідність до вимог Європейського Союзу, спрямованих на забезпечення захисту споживачів, а саме технічним, екологічним та вимогам у сфері санітарних та фіто санітарних заходів.

Нажаль сьогодні більшість продукції промислових підприємств не відповідає європейським вимогам, а підприємства не мають можливості впровадження ефективної системи управління якістю продукції. В основному управління якістю зводиться до контролю якості продукції з метою отримання сертифікатів. Основною причиною цього є кризовий стан промислових підприємств України. Недостатність власних фінансових ресурсів, відсутність державної підтримки та реалізація політики, направленої на деіндустріалізацію, ліквідацію потужного виробничого потенціалу призводять до

неможливості оновлення техніко-технологічної бази підприємств, переходу їх з 3-го, 4-го на 5-тий, 6-тий технологічний рівень, а про фінансування впровадження прогресивної системи управління якості мова в загальному не йде. Крім цього, до основних проблем впровадження прогресивної системи управління якістю слід віднести [1, 3, 6, 8]:

- суперечливість та неузгодженість нормативно-правових актів національного законодавства щодо забезпечення якості відповідно до європейських вимог. В Україні залишаються чинними значна кількість нормативних документів СРСР, які містять технічні характеристики, котрі не відповідають сучасному рівню науково-технічних досягнень;

- відсутність теоретико-методологічної бази у сфері управління якістю. Сьогодні в Україні недостатньо обґрунтовано наукове підґрунтя щодо впровадження системи управління якістю на промислових підприємствах. Більшість підприємств користується теоретико-методологічною базою, яка була сформована в умовах адміністративно-планової економіки;

- відсутність практичного досвіду щодо впровадження системи управління якістю. Нажаль, систему управління якістю національні промислові підприємства почали впроваджувати коли виникла необхідність переходу на міжнародні стандарти, в той час коли провідні країни світу мають великий досвід впровадження систем управління, потужну теоретико-методологічну базу;

- нестача кваліфікованих спеціалістів в сфері управління якістю. В Україні мало спеціалістів, які добре орієнтуються в системах управління якістю та їх впровадженню на промислових підприємствах, з врахуванням специфіки роботи кожного підприємства. Навчання та підвищення кваліфікації в сфері управління якістю виконує Інститут підготовки фахівців у сфері управління якістю, стандартизації, оцінки відповідності та метрології при ДП «УКРНДНЦ». Інститут проводить підготовку кандидатів у аудиторів та перепідготовка аудиторів з сертифікації, кандидатів у аудиторів з оцінки відповідності продукції за технічними регламентами; аудиторів з акредитації лабораторій на відповідність вимогам ДСТУ ISO/IEC 17025, проводить навчання за таким напрямом, як: проведення внутрішнього аудиту на підприємствах та в організаціях відповідно до вимог; розроблення систем управління якістю в лабораторіях та підготовка лабораторій до акредитації згідно з ДСТУ ISO/IEC 17025; внутрішній аудит та методи забезпечення якості в лабораторіях згідно з ДСТУ

ISO/IEC 17025; перевірка та калібрування засобів вимірювальної техніки; метрологічне забезпечення; метрологічна атестація засобів вимірювальної техніки; метрологічна експертиза технічної документації; забезпечення єдності вимірювань; оцінка відповідності засобів вимірювальної техніки; розроблення та атестація методик виконання вимірювань; валідація методів випробувань; внутрішній контроль якості результатів кількісного хімічного аналізу; відбір проб нафти та нафтопродуктів; невизначеність вимірювання та її оцінювання [9]. Отже, відбувається підготовка спеціалістів, які проводять аудит, створеної на підприємстві системи управління якістю. Підготовка висококваліфікованих спеціалістів в галузі впровадження прогресивної системи управління в Україні не набула свого поширення;

- впровадження системи управління якістю з метою отримання сертифікату. Система управління якістю є складовою загальною системою управління підприємством. Вона в значній частині буде визначати пріоритети розвитку підприємства, та повинна слідувати не лише за дотримання стандартів з метою отримання сертифікату, а і сприяти розвитку всіх підсистем підприємства;

- корумпованість державних служб, що виконують санітарно-епідеміологічний, метрологічний та інші обов'язкові види контролю на підприємстві. Корупція є головною проблемою України, яка негативно впливає на економічний розвиток країни, підприємств промисловості, якість продукції, що робить національні підприємства і країну в цілому не конкурентоспроможною;

- відсутність підтримки та стимулювання з боку держави. Сучасний техніко-технологічний рівень розвитку промислових підприємств України (3-й, 4-й технологічний уклад) не дозволяє виготовляти продукцію, яка буде відповідати вимогам європейських стандартів. Підвищення технологічного укладу підприємств потребує підтримки з боку держави, розробки дієвої системи стимулювання та мотивації підприємств до оновлення матеріально-технічної бази, впровадження ефективної системи якості продукції. Бюрократія в процесі проходження підприємствами стандартизації та сертифікації продукції негативно впливає на мотивацію підприємств;

- кризовий стан підприємств та відсутність стимулів. В Україні спостерігається ситуація, коли недостатньо стимулів для впровадження систем управління якістю, які б переважили фінансові та трудові витрати, що

необхідні для успішного впровадження системи. Також дестимулятором впровадження системи управління якістю є недостатній рівень конкуренції серед українських підприємств та тривалий строк появи економічного ефекту від її впровадження;

- ментальне сприйняття поняття якості з боку керівництва підприємства. В Україні присутні тенденції щодо відсутності усвідомлення у більшості керівників підприємств та організацій того, що без сучасних систем управління вони не матимуть у найближчому майбутньому стабільності та зростання, а поняття якості зводиться до необхідності дотримання технічних умов та вимог, що ставить споживач. Деякі керівники сумніваються щодо доцільності впровадження системи управління якістю;

- недостатня мотивація персоналу підприємства.

Поширення євроінтеграційних процесів в Україні обумовлює необхідність переходу промислових підприємств на концепцію загального управління якістю, методологічною основою якої є стандарти ISO серії 9000, включаючи стандарти ISO серії 14000 у сфері екологічного управління. Для цього першочерговим постає питання удосконалення державної політики щодо управління та забезпечення якості продукції. Україна активно проводить роботу в галузі реформування системи технічного регулювання. Розроблено та прийнято Закони України «Про метрологію та метрологічну діяльність», «Про стандартизацію», якими передбачено гармонізацію законодавчих актів з документами Міжнародних організацій стандартизації, законодавчої метрології, актами законодавства ЄС [10]. Реалізація зазначених законів спрямована на удосконалення національних правових та організаційних засад у відповідних сферах, приведенню їх до європейських моделей. Функції національного органу стандартизації покладено на державне підприємство «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» (ДП «УкрНДНЦ»). Державою проводиться клопітка робота щодо приведення національних стандартів до європейських, відмінено понад 12 тис. стандартів, прийнятих за радянських часів, однак для отримання належного рівня якості продукції національних промислових підприємств необхідно проводити дієву державну політику, в якій будуть визначені стратегічні орієнтири щодо удосконалення системи управління та забезпечення якості.

Пропонуємо трірівневу систему стратегічних орієнтирів щодо удосконалення

системи управління та забезпечення якості, напрямки якої розподілені за такими групами: організаційно-правові, економічні, культурно-ціннісні.

До стратегічних орієнтирів першого рівня – рівня держави - слід віднести:

- гармонізацію та удосконалення нормативно-законодавчої бази в сфері якості;

- отримання права українським інституціям в сфері якості видавати сертифікати європейського зразка, прийняття на національному рівні міжнародних стандартів в галузі управління якістю, затвердження національних стандартів;

- розробку теоретико-методологічних рекомендацій щодо впровадження системи управління якістю;

- створення в органах виконавчої влади підрозділів з питань сприяння впровадження системи управління якістю, основною задачею яких є моніторинг стану робіт з розроблення та впровадження сучасних систем управління якістю;

- створення багаторівневої та розгалуженої системи навчання в сфері якості, розгалуженої мережі методичних та консультативних центрів, розвиток досліджень в сфері управління якістю;

- розробку та реалізацію програми державної підтримки вітчизняних промислових підприємств, які знаходяться на початковій стадії впровадження системи управління якістю;

- інвестиційне забезпечення робіт зі стандартизації та забезпечення якості продукції;

- формування єдиної загальнодержавної системи цінностей;

- розробку та впровадження етичних основ ведення бізнесу;

- висвітлювання в ЗМІ досвіду вітчизняних підприємств щодо впровадження системи управління якістю, питань якості, ділової досконалості та соціальної спрямованості.

Другим рівнем стратегічних орієнтирів щодо впровадження систем управління якістю, удосконалення існуючих є регіональний рівень. Він включає такі орієнтири:

- формування регіонального центру стандартизації, сертифікації, котрий матиме право видавати сертифікати якості національного зразка;

- гармонізацію регіональних нормативно-правових актів щодо забезпечення якості та впровадження системи управління нею, які дозволять задовольнити вимоги країн-партнерів;

- створення прогресивної системи підготовки фахівців з управління якістю;

- стимулювання розвитку підприємств, які знаходяться на етапі впровадження системи управління якістю;

- стимулювання розвитку підприємств, діяльність яких направлена на надання послуг з розробки та впровадження системи управління якістю промисловим підприємствам;

- створення системи регіонального моніторингу за якістю продукції та стану робіт з розроблення та впровадження сучасних системи управління якістю;

- формування сприятливого інвестиційного клімату;

- формування регіональних програм з підвищення якості продукції промислових підприємств регіону;

- забезпечення у місцевих бюджетах фінансових ресурсів для безвідсоткового цільового кредитування підприємств регіону на розроблення, впровадження та сертифікацію системи управління якістю;

- розробку етичних норм ведення бізнесу, донесення їх до підприємств регіону;

- розроблення системи заохочення підприємств з високою якістю продукції, прогресивною системою управління якістю, добросовісно виконуючих підприємницьку діяльність;

- висвітлення в ЗМІ інформації щодо новітніх систем управління якістю, основних положень державної та регіональної політики в сфері якості, досвіду підприємств регіону щодо управління якістю продукції.

Серед стратегічних орієнтирів третього рівня - рівня підприємства - пропонуємо виділити:

- приведення у відповідність технічних вимог на підприємстві до регіональних та національних;

- сертифікація та стандартизація продукції підприємства;

- впровадження моделі організаційного вдосконалення;

- створення системи постійного моніторингу та контролю якості;

- підвищення компетенцій працівників підприємства;

- культурно-ціннісна мотивація працівників персоналу до підвищення якості продукції;

- впровадження ощадливого виробництва;

- перехід на 5-й, 6-й технологічні уклади;

- формування корпоративної культури підприємства;

- гармонізація систем цінностей підприємства та його працівників.

В умовах зростання значення регіональної політики розвитку ключовим елементом забезпечення конкурентоспроможності регіону, підприємств є створення та впровадження інтегрованої регіональної системи управління якістю, створення якої повинно здійснюватися на основі інтегрально-логістичного підходу, що дозволить систематизувати та налаштувати процес комплексного підвищення якості продукції підприємств регіону, виконувати постійний моніторинг якості, забезпечити регіон висококваліфікованими спеціалістами в галузі забезпечення та управління якістю, сформувати та реалізувати ефективну систему регіональних програм з підвищення якості.

Інтегрально-логістичний підхід базується на формуванні сукупності взаємозв'язків та взаємодії складових системи підтримки системи управління якістю продукції, а саме: кадрового, інформаційного, технологічного, нормативного, фінансового, методологічного та організаційного забезпечення на основі застосування принципів логістики в управлінні, що дозволить створити ефективну регіональну систему управління якістю, стимулюватиме промислові підприємства впроваджувати прогресивні системи управління якістю, котрі підвищать рівень якості продукції, їх конкурентоспроможність.

Запропонована інтегрована регіональна системи управління якістю представлена на рис.

Інтегрована система управління якістю повинна підпорядковуватися підсистемі державного управління, керуватися державною політикою. Підсистема державного управління якістю передбачає формування та реалізацію політики в галузі якості, створення інституційного середовища, яке сприятиме впровадженню систем управління якістю на регіональному рівні, механізмів стимулювання, мотивації з підвищення якості продукції, удосконалення нормативно-законодавчої бази, підготовку висококваліфікованих спеціалістів в галузі управління якістю, які забезпечать роботу регіональних центрів стандартизації, метрології та сертифікації. Представником державного управління, діяльність якого направлена на виконання зазначених функцій є державне підприємство «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» (ДП «УкрНДНЦ»).

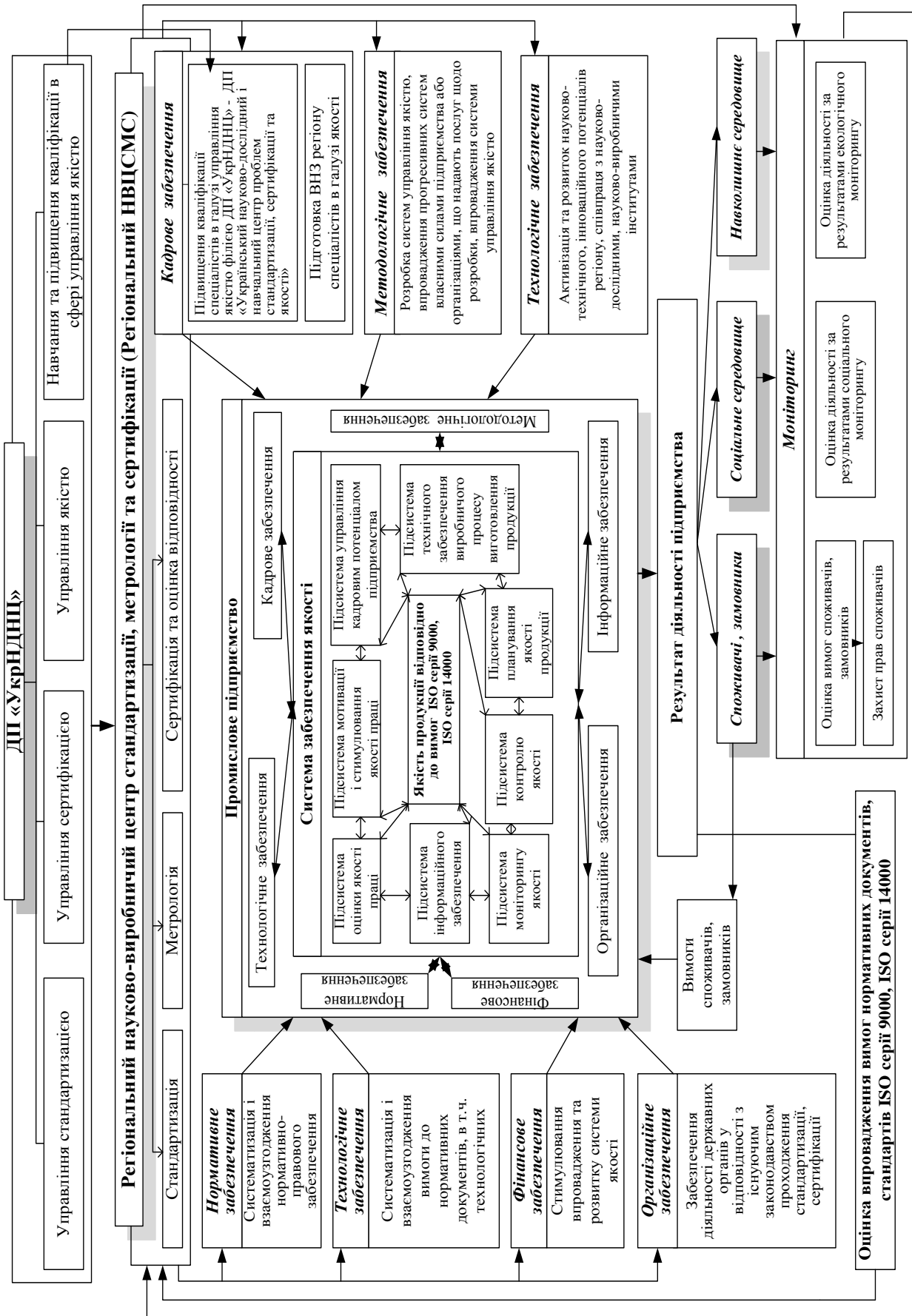


Рис. Інтегрована регіональна система управління якістю на промислових підприємствах



В регіональній підсистемі системи управління якістю управляючою ланкою виступає Регіональний центр стандартизації, метрології та сертифікації, який підпорядковується ДП «УкрНДНЦ» та виконує вимоги щодо реалізації державної політики у сфері захисту прав споживачів, а також міжгалузевої координації та функціонального регулювання питань стандартизації, метрології, сертифікації та управління якістю. Центр проводить роботу в галузі метрології, стандартизації, сертифікації та оцінки відповідності, надає послуги випробувань продукції. В Харківському регіоні регулювання питань щодо стандартизації, метрології та управління якістю виконує Державне підприємство «Харківський регіональний науково-виробничий центр стандартизації, метрології та сертифікації» (ДП «Харківстандартметрологія») [11]. На сьогодні він підпорядковується Міністерству економічного розвитку і торгівлі України.

Функції, які виконує Регіональний центр (ДП «Харківстандартметрологія») пропонуємо доповнити гармонізацією регіональної нормативно-законодавчої бази, технічного регулювання з вимогами країн-партнерів, створенням системи стимулювання підприємств до підвищення якості, в тому числі, і за рахунок створення культурно-ціннісної мотивації.

Слід також, враховувати необхідність підготовки висококваліфікованих спеціалістів в галузі управління якістю. Для цього слід сформувати підсистему кадрового забезпечення, до якої буде належати Інститут підготовки й підвищення кваліфікації фахівців в управлінні якістю. Також слід залучити вищі навчальні заклади, які спроможні випускати спеціалістів в галузі забезпечення якості. Підготовкою спеціалістів в галузі управління якістю займається Інститут підготовки фахівців у сфері управління якістю, стандартизації, оцінки відповідності та метрології при ДП «УкрНДНЦ», який, як зазначалося вище, проводить підготовку спеціалістів, котрі виконують аудит, створеної на підприємстві системи управління якістю. На території Харківського регіону функціонує Харківська філія ДП «УкрНДНЦ» - ДП «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та

якості», основними напрямками діяльності якого є видання журналу «Стандартизація, сертифікація, якість» та підготовка й підвищення кваліфікації фахівців системи технічного регулювання України. Харківська філія здійснює підготовку та підвищення кваліфікації, перепідготовку кадрів у системі Держспоживстандарту України, аудиторів з сертифікації в Системі УкрСЕПРО та інших організацій, у тому числі державних службовців, у сфері стандартизації, сертифікації, метрології, управління якістю та навколишнім середовищем [9]. Отже, основним напрямком існуючої системи підготовки спеціалістів в галузі якості є підготовка аудиторів, державних службовців, проводять консультаційні семінари для керівників підприємств, однак для якісного кадрового забезпечення цього не достатньо.

Для підвищення рівня кадрового забезпечення пропонуємо впроваджувати регіональну політику щодо залучення вищих навчальних закладів до підготовки спеціалістів в галузі якості. Регіон потребує спеціалістів, котрі будуть допомагати підприємства розробляти та впроваджувати системи якості, програми забезпечення якості та фахівців, які матимуть знання в галузі забезпечення якості всіх етапах технології виробництва продукції.

Важливою підсистемою управління якістю є методологічне забезпечення, яке сьогодні здійснюється ДП «УкрНДНЦ». Регіональний центр має взяти на себе функції розроблення теоретико-методологічного забезпечення впровадження систем управління якістю, враховуючи специфіку роботи регіональних промислових підприємств, вимог країни-партнерів.

Від конкурентоспроможності промислових підприємств регіону залежить і конкурентоспроможність самого регіону, одним із ключових факторів чого є якість продукції. Забезпечення належного рівня якості продукції потребує впровадження сучасних прогресивних систем управління якістю. Стимулювання нового напрямку підприємництва - надання промисловим підприємства послуг щодо розробки, впровадження системи управління якістю певного підприємництва. Індивідуальний підхід до кожного підприємства сприятиме створенню якісної системи управління, а наявність на регіональному рівні організацій,

які надають такі послуги сприятиме створенню індивідуальних, прогресивних систем управління, які будуть базуватися на загальнодержавній методології, заснованої на стандартах ISO серії 9000, ISO серії 14000.

Підсистема моніторингу та контролю виконує такі функції, як захист прав споживачів, оцінка діяльності підприємства за результатами соціального моніторингу, оцінка діяльності підприємства за результатами екологічного моніторингу. Основним завданням даної підсистеми є контроль за якістю продукції підприємств регіону, визначення її відповідності державним та міжнародним вимогам.

Підсистема технологічного забезпечення передбачає активізацію та розвиток науково-технічного потенціалу регіону, на основі формування тісних взаємовигідних зв'язків промислового та наукового сектору регіону, що сприятиме впровадженню нових технологій на промислових підприємства регіону, підвищення рівня їх технологічного укладу.

Основним завданням фінансової підсистеми з боку регіону є створення сприятливого інвестиційного клімату, розробка системи стимулювання.

Підсистема інформаційного забезпечення передбачає створення інформаційного порталу щодо вимог до систем управління якістю, існуючих систем управління якістю, організацій, які сприяють розробці та впровадженню систем управління, рейтинги підприємств відповідно до рівня якості продукції і т.п.

На рівні підприємства управління якістю продукції повинно виконуватися за двома напрямками:

- використання логістичного підходу до управління якістю, який на відміну від існуючих, ґрунтується на управлінні матеріальними та інформаційними потоками, що дозволить скоротити витрати виробництва, встановити оптимальний рівень кооперації між всіма ланками процесу виробництва та його економічними агентами, прискорити процес отримання інформації, яка забезпечить максимальне задоволення споживачів в якості продукції, контролювати якість продукції на стадіях забезпечення матеріальними ресурсами, технологічного процесу та постачання [12];

- забезпечення відповідальності персоналу за якість продукції на основі розробки та впровадження їх культурно-ціннісної мотивації.

**Висновок.** Ключовим фактором забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств, виходу їх на європейські ринки є належна якість їх продукції. Виявлення проблем впровадження ефективних систем управління якістю на промислових підприємства підтверджує необхідність комплексного підходу до вирішення цих питань. Дотримання стратегічних орієнтирів удосконалення системи управління якістю пропонуємо здійснювати за рахунок застосування інтеграційно-логістичного підходу, що дозволить встановити взаємозв'язок між всіма учасниками процесу формування якістю на основі створення інтегрованої регіональної системи управління якістю продукції промислових підприємств.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Безнощенко Н.О. Підвищення якості продукції як чинник зростання конкурентоспроможності машинобудівного підприємства / Н.О. Безнощенко // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2013. – Вип.4 (51). – С.15-22
2. Герасим'як Н.В. Комплекс заходів щодо вдосконалення стратегічного управління якістю продукції машинобудівного підприємства [Електронний ресурс] / Н.В. Герасим'як, Н.В. Журибіна. – Режим доступу: <http://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/46>
3. Євтушинський В. Сучасний стан та проблеми забезпечення якості продукції на вітчизняних підприємствах / В.Євтушинський, Г.Махініч // Вісник Київського національного університету і.Т.Шевченка.: Економіка – 2009. – Вип.107-108. – С.59-63
4. Зернюк О.В. Шляхи розвитку управління якістю продукції на промисловому підприємстві / О.В. Зернюк, В.О. Ігнатенко // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. – 2014. – Вип.5. – Ч.2. – С.89-92
5. Криштоф Н. Реформування державного управління в системі технічного регулювання – запорука забезпечення виходу

української продукції на зовнішні ринки [Електронний ресурс] / Н.Криштоф. – Режим доступу: <http://visnyk.academy.gov.ua/wp-content/uploads/2013/11/2013-1-15.pdf>

6. Сімченко Н.О. Впровадження системи управління якістю на підприємствах України: проблеми та перспективи [Електронний ресурс] / Н.О. Сімченко, Г.А. Мохонько. – Режим доступу: [http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis\\_64.exe](http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe).

7. Тельнов А.С. Інтегративний підхід до побудови системи управління якістю продукції промислових підприємств [Електронний ресурс] / А.С. Тельнов: – Режим доступу: <http://elar.khnu.km.ua/jspui/handle/123456789/1323>

8. Чекмасова І.А. Управління якістю підприємства: розвиток та проблеми впровадження / І.А. Чекмасова, Д.М. Шатіло //

Вісник НТУ «ХП». – 2013. - №7 (984). – С.167-173

9. Офіційний сайт ДП «УКРНДНЦ» [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.ukrndnc.org.ua/>

10. Стратегія реформування системи технічного регулювання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.st.ck.ua/vt20150416.pdf>

11. Офіційний сайт Державне підприємство «Харківський регіональний науково-виробничий центр стандартизації, метрології та сертифікації» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://khsms.com/about/direction/view/lang/ua>

12. Дикань О.В. Логістичний підхід до управління якістю продукції промислових підприємств /О.В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. - №48. – С.178-183

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

УДК 65.016:658

## ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ УПРАВЛІННЯ ЗМІНАМИ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

*Зубенко В.О., к.е.н, доцент,  
Чмух Ю.М., магістр (УкрДУЗТ)*

*В статті з'ясовано, що нездатність вітчизняних підприємств вчасно зреагувати на зміни зовнішнього і внутрішнього характеру та вибрати необхідний інструментарій для управління ними є головною причиною їх нестабільної діяльності. Доведено, що реалізація концепції управління змінами дозволяє господарюючим суб'єктам адаптуватися до мінливих умов функціонування, забезпечити тим самим стійкість конкурентної позиції та її прирощення. З'ясована суть поняття «зміна» та визначено відмінності цього поняття. Розглянуто існуючу класифікацію змін, для вибору ключових позицій та відповідно інструменту управління ними на підприємстві. Запропоновано стратегічні зміни класифікувати за рівнем їх реалізації: зміни на корпоративному рівні, зміни на діловому рівні, зміни на функціональному рівні, зміни на оперативному рівні.*

*Ключові слова: підприємство, зміни, стратегічні зміни, управління, рівні реалізації, зовнішнє середовище, внутрішнє середовище.*

## ОСОБЕННОСТИ ВНЕДРЕНИЯ КОНЦЕПЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯМИ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

*Зубенко В.А., к.э.н, доцент,  
Чмух Ю.Н., магистр (УкрГУЖТ)*

*В статье выяснено, что неспособность отечественных предприятий вовремя отреагировать на изменения внешнего и внутреннего характера и выбрать необходимый инструментарий для управления ими является главной причиной их нестабильной деятельности. Доказано, что реализация концепции управления изменениями позволяет хозяйствующим субъектам адаптироваться к изменяющимся условиям функционирования, обеспечить тем самым устойчивость конкурентной позиции и ее приращение. Определены суть понятия «изменение» и отличия этого понятия. Рассмотрена существующая классификация изменений, происходящих на предприятиях. для выбора ключевых позиций и соответственно инструмента управления изменениями на предприятии. Предложено стратегические изменения классифицировать по уровню их реализации: изменения на корпоративном уровне, изменения на деловом уровне, изменения на функциональном уровне, изменения на оперативном уровне.*

*Ключевые слова: предприятие, изменения, стратегические изменения, управление, уровни реализации, внешняя среда, внутренняя среда.*

## FEATURES OF INTRODUCING THE CONCEPT OF CHANGE MANAGEMENT IN DOMESTIC ENTERPRISES

*Zubenko V.O., candidate of economic sciences, associate professor,  
Chmuh Yu. M., master (USU of RT)*

*The article clarified that the inability of domestic enterprises to react in time to changes in external and internal nature and to choose the necessary tools to manage them is the main reason for their unstable activity. It is proved that the implementation of the concept of change management allows business entities to adapt to the changing operating environment, to ensure the stability of the competitive position and its increment. Clarified the essence of the concept of "change" and determined the differences of this concept. Reviewed the existing classification of changes occurring in enterprises. to select the key positions and, accordingly, the tool for change management at the enterprise of the proposed policy change to classify the level of their realization: changes at the corporate level, changes at the business level, changes at the functional level, changes at the operational level.*

*Keywords: enterprise, change, strategic change, governance, levels of implementation, external environment, internal environment.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** В останній час вітчизняні підприємства по багатьом позиціям втрачають свою конкурентоспроможність як на світовому, так і на внутрішньому ринку. В сучасних умовах функціонування, однією з перешкод на шляху підвищення конкурентоспроможності є низька якість управління вітчизняними підприємствами, відсутність в їх арсеналі сучасних управлінських концепцій та інструментарію.

Однією управлінських концепцій, що отримала широке поширення в останнє десятиліття, є концепція управління змінами. Ініціюючи та реалізуючи її, підприємства будуть здатні вибудовувати певним чином свою поведінку, що дозволить господарюючому суб'єкту адаптуватися до мінливих умов функціонування, забезпечити тим самим стійкість конкурентної позиції та її посилення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На сьогодні тема дослідження

теоретичних основ управління вітчизняними підприємствами та окреслення напрямків їх розвитку досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: В.Л. Диканя, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко [1], Р.А.Фатхутдинова [2], А. М. Смолкіна [3] та ін.

Концептуальні аспекти управління змінами представлені в працях В.М.Распопова [4], Д.В. Соколова, Л.М. Мартинова, А.М. Морозова [5], Сулейманкадієва А.Е. [6] та ін.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Аналіз теоретичних напрацювань із зазначеної проблематики свідчить про високу зацікавленість вітчизняних та закордонних вчених концептуальними основами управління змінами на вітчизняних підприємствах. Разом з тим явно необхідні нові дієві пропозиції, що дозволять добитися високих економічних результатів в зазначеній проблемі.

**Метою статті** є визначення особливостей впровадження концепції управління змінами на вітчизняних підприємствах.

**Основна частина.** Основною причиною нестабільної діяльності підприємств, коливань ділової активності, втрати ринкових позицій по напрямках бізнесу є нездатність підприємств вчасно зреагувати на зміни та вибрати необхідний інструментарій для управління ними.

В менеджменті організації прийнято розмежовувати поняття «зміна» і «розвиток». Під зміною розуміють будь-яку дію по оновленню чого-небудь. Розвиток – це процес закономірної зміни, переходу з одного стану в інший, більш досконалий, перехід від старого якісного стану до нового, від простого до складного, від нижчого до вищого. Таким чином, розвиток на відміну від зміни може бути тільки прогресивним [5].

Зміни, що відбуваються в організаціях, прийнято класифікувати за такими ознаками [4]:

1) залежно від джерел, що породжують зміни, розрізняють зміни:

- породжені чинниками зовнішнього середовища;

- породжені чинниками внутрішнього середовища підприємства.

2) в залежності від ймовірності подій розрізняють непередбачені (спонтанні) і планомірні (целеспрямовані) зміни;

3) в залежності від підходу до управління змінами розрізняють еволюційні (поступові) та революційні зміни (координальні, швидкі, що передбачають повне оновлення);

4) в залежності від елементної спрямованості у складі організаційної системи управління виділяють зміни орієнтовані на:

- мету (зазвичай реалізується в управлінні за цілями);

- завдання (управління за результатами);

- організаційну структуру;

- технологію (технологічне управління, найбільш яскраво проявляється в соціотехнічній моделі менеджменту);

- поведінку персоналу (управління організаційною поведінкою);

- досвід (управління через контрольні порівняння - бенчмаркінг);

5) залежно від форми розрізняють зміни:

- фронтальні;

- групові;

- індивідуальні;

6) у залежності від спрямованості у складі процесу керування виділяють зміни пов'язані:

- з плануванням (діагностика, моделювання, програмування);

- з функцією організації процесу управління (підготовка до реалізації, регулювання, координування);

- з контролем (облік, аналіз, корегування);

- з мотивацією;

- з комунікаціями;

- з технологією прийняття рішень;

7) залежно від функціональної спрямованості у складі менеджменту підприємства розрізняють:

- виробничо-технологічні зміни;

- зміни в управлінні фінансами;

- зміни в управлінні маркетингом;

- зміни в управлінні персоналом;

- зміни в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю;

- зміни в управлінні інноваціями;

8) у залежності від радикальності і глибини перетворень розрізняють:

- зміни, пов'язані з перебудовою організації (припускають фундаментальну зміну підприємства, що стосуються його місії);

- радикальні зміни (підприємство не змінює галузі, але при цьому в ньому відбуваються радикальні зміни, викликані, наприклад, злиттям підприємств);

- помірні зміни (зміни в одній або декількох функціях менеджменту: в управлінні виробництвом, маркетингу тощо);

- часткові (слабкі) зміни;

9) залежно від спрямованості дії зміни у часі поділяються на стратегічні, тактичні, оперативні та стабілізаційні.

В умовах мінливого зовнішнього середовища та загострення конкуренції найбільш часто застосовуються в практичній діяльності вітчизняних підприємств є стратегічні зміни, адже вони базуються на дослідженні зовнішнього і внутрішнього середовищ підприємств та є дієвою базою для забезпечення ефективності їх розвитку.

Всіма змінами на підприємстві (спричиненими як зовнішніми, так внутрішніми факторами) слід управляти, адже неконтрольовані та нескоординовані зміни можуть стати джерелом ризику та економічних втрат.

Саме тому, для вибору ключових позицій та відповідно інструменту управління змінами на підприємстві вважаємо за доцільне стратегічні зміни (як найбільш часто застосовуємі) класифікувати за рівнем їх реалізації:

1 Зміни на корпоративному рівні - мають загальний характер для всього підприємства та його виробничо-збутової діяльності. Корпоративні стратегічні зміни поширюється на все підприємство, охоплюють всі напрямки його діяльності, тому контролюються та координуються вищим керівництвом підприємства.

Ефективність корпоративних стратегічних змін може бути реалізовано при дотриманні наступних принципів:

— принцип цілісності (корпоративна стратегічна зміна має бути сформована як певна система);

— принцип безперервності (всі корпоративні стратегічні зміни потребують з часом уточнень, коригувань тощо);

— принцип гнучкості (здатність корпоративних стратегічних змін змінювати свою спрямованість у зв'язку з непередбаченими обставинами);

— принцип точності (корпоративна стратегічна зміна повинна бути конкретизована і деталізована, наскільки це можливо з огляду на зовнішні і внутрішні умови діяльності корпорації);

— принцип участі (до формулювання та управління корпоративною стратегічною зміною необхідно залучати весь склад вищого керівного складу).

2 Зміни на діловому рівні - зміни другого рівня для диверсифікованих корпорацій (рівень окремих господарських підрозділів корпорації), спрямовані на посилення конкурентоспроможності та збереження конкурентних переваг у довгостроковій перспективі; об'єднання господарських дій основних функціональних підрозділів підприємства; вирішення специфічних проблем, пов'язаних з бізнесом.

Зміни на діловому рівні базуються на:

- розробці конкурентоспроможних заходів і дій, ринкових підходів, які можуть забезпечити міцну перевагу над конкурентами;

- об'єднанні ініціатив функціональних відділів;

- рішенні питання про сферу з найбільшими шансами виграшу в конкурентній боротьбі;

- нейтралізації конкурентних заходів супротивників.

3 Зміни на функціональному рівні - координуються та реалізуються на рівні поточної основної діяльності підрозділів (відділ маркетингу, відділ фінансів, виробничий відділ тощо). Відповідальність за управління функціональними стратегічними змінами лежить на керівниках відділів (підрозділів).

4 Зміни на оперативному рівні - координуються та реалізуються за напрямками: потужність виробництва, технологія, обладнання, товар, постачання запасів, якість та ін.

**Висновок.** Внаслідок змін форм господарювання, змін процесів, що відбуваються в зовнішньому середовищі, а також постійних запланованих на незапланованих змін внутрішнього

середовища, перед вітчизняними підприємствами постають численні проблеми. Сьогодні виживання й розвиток українських підприємств в довгостроковій перспективі залежить від уміння управляти змінами. Для вибору ключових позицій та відповідно інструменту управління змінами на підприємстві стратегічні зміни запропоновано класифікувати за рівнем їх реалізації.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Дикань В.Л. Экономика предприятия : учебн. пособие / В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко – Харьков: УкрГАЖТ, 2012. – 284 с.

2 Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации./ Р.А. Фатхутдинов - М.: Эксмо, 2005. - 544 с.

3 Смолкин А. М. Менеджмент: основы организации / А.М. Смолкин - М.: ИНФРА-М, 2001.- 257 с.

4 Распопов В.М. Управление изменениями: учебн. пособие / В.М. Распопов – М.: Магистр, 2009. – 333 с.

5 Соколов Д.В. Управление организационными изменениями: учебн. пособие./ Д.В.Соколов, Л.М.Мартынов, А.Н.Морозов – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2005. – 164 с.

6 Сулейманкадиева А.Э. Управление организационными изменениями и организационная культура: учебн пособие / А.Э. Сулейманкадиева – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2008. – 167 с.

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

УДК 657.471:656

### УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,  
Вибойченко Ю.С., магістр (УкрДУЗТ)*

*У статті розглядаються проблеми управління витратами підприємств транспортного сектору в умовах глобалізації. Визначено, що необхідно розвивати методичні положення і економічні аспекти, щодо регулювання і управління витратами на підприємствах транспорту. Починати управління витратами потрібно з визначення стратегічних цілей діяльності підприємств у вигляді найважливіших напрямків їх розвитку. Особливу увагу необхідно приділити забезпеченню оптимізації витрат з урахуванням постійного зростання цін на всі необхідні складові елементи виробництва для забезпечення конкурентоспроможності підприємств на ринку транспортних послуг.*

*Ключові слова: управління витратами, ефективність управління, транспортна система, оптимальність, удосконалення, конкурентоспроможність, виробництво.*

## УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ РАСХОДАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Каличева Н.Е., к.э.н, доцент,  
Выбойченко Ю.С., магистр (УкрГУЖТ)*

*В статье рассматриваются проблемы управления расходами предприятий транспортного сектора в условиях глобализации. Определено, что необходимо развивать методические положения и экономические аспекты, относительно регулирования и управления расходами на предприятиях транспорта. Начинать управление расходами надо с определения стратегических целей деятельности предприятий в виде важнейших направлений их развития. Особенное внимание необходимо уделять обеспечению оптимизации расходов с учетом постоянного роста цен на все необходимые составные элементы производства для обеспечения конкурентоспособности предприятий на рынке транспортных услуг.*

*Ключевые слова: управление затратами, эффективность управления, транспортная система, оптимальность, усовершенствование, конкурентоспособность, производство.*

## IMPROVEMENT OF MANAGEMENT BY CHARGES OF ENTERPRISES OF A TRANSPORT INDUSTRY IN MODERN TERMS

*Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor,  
Vyboichenko Y.S., master (USU of RT)*

*Aspiring integration of a transport system of Ukraine to a world transport network needs clear implementation requirements of specialists a transport industry all users of transport products, concerning providing of quality service at the level of world requirements, that consisted in bringing all system over of legal, economic, financial instruments and organizational forms to the necessities of users of transport services.*

*A transport is an interlink between all industries of economy and in the process of the activity, forms not only the charges of own production, but also substantially influences on the level charges of other industries through a transport constituent in a mine-out and realized by them unit cost. Control system by charges for the enterprises of a transport industry must be examined with taking into account to not only the economy of charges but also in the context of achievement of their accordance to the tasks development of enterprise, both current and strategic. The functions of management charges are primary in relation to a production, id est for the achievement of certain productive, economic, social or other result at first it is necessary to define the necessary volume of charges. Therefore the aim of management charges is correct determination of size of charges for the achievement of high economic result of activity of enterprise.*

*In modern terms the questions of estimation of efficiency of activity of enterprises appear newly. Qualificatory here is a problem, on what criterion to estimate an increase or decline of efficiency. Those principles that existed in the theory of management a socialistic economy can not be used in market conditions. The simple cost cutting on unit of products can not be considered an index to efficiency. Estimating efficiency is necessary on the size of general economic effect, that the participants of process of transportation get taking into account all losses. In modern terms newly the questions of estimation of efficiency appear it is important not simply to decrease expenses on exploitation, namely to optimize them.*

*Keywords: cost management, management efficiency, transport system, optimality, improvement, competitiveness, production.*



**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Прагнення інтеграції транспортної системи України до світової транспортної мережі потребує чіткого виконання вимог спеціалістів транспортної галузі всіма користувачами транспортної продукції, з приводу забезпечення якісного обслуговування на рівні світових вимог, що заключається у приведенні всієї системи правових, економічних, фінансових важелів та організаційних форм до потреб користувачів транспортних послуг.

Відзначимо, що перехід до ринкових відносин вимагає докорінного переосмислення змісту, методів та інструментів управління виробництвом. Це особливо стосується найважливішої ланки – планування витрат, як одного з основних елементів діяльності підприємства. А ситуація, що склалася в процесі ринкових змін в економіці України, характеризується послабленням уваги до зниження витрат на виробництво.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Необхідність комплексного і системного підходу до вирішення проблем вдосконалення управління виробничими витратами для підприємств в сучасних умовах висвітлена в працях багатьох видатних учених-економістів, серед яких Потетюєва М.В., Макаренко М.В., Зисименко Т.І., Турило А.М., Череп А.В., Друрі К. та ін. [1-6]. Однак, незважаючи на чималу кількість наукових праць, присвячених проблемам управління витратами та їх практичну цінність, подальшого вдосконалення потребують підходи стосовно формування та управління витратами для підприємств транспортної галузі як передумови створення засад для ефективного функціонування підприємств та підвищення їх конкурентоспроможності в сучасних умовах.

**Мета статті.** Удосконалення управління витратами на підприємствах транспорту за рахунок обґрунтування оптимальної величини витрат, виходячи із необхідності підвищення ефективності діяльності транспортної системи в умовах глобалізації, що потрібно для підвищення ефективності діяльності підприємств транспорту та збільшення рівня їх конкурентоспроможності.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Управління витратами - це

розробка і виконання управлінських дій, котрі ґрунтуються на використанні об'єктивних економічних законів, спрямованих на формування та регулювання витрат підприємства відповідно до його стратегічних і поточних цілей [7]. Адже ефективне використання усіх видів ресурсів нерозривно пов'язане з проблемою підвищення наукового рівня управління витратами, а саме - з необхідністю формування системи управління витратами виробництва. Так, в сучасних умовах величина витрат має не лише конкретизувати фактичний стан справ на виробництві, але й сприяти оцінці та виявленню попередньо можливих наслідків прийняття тих або інших управлінських рішень.

Ситуація, що склалася в процесі економічних трансформацій в Україні, характеризується послабленням уваги до систематизації управління витратами на виробництві. На даний час величина витрат втрачає статус директивного і фундаментального показника [8]. На підприємствах транспорту це заключається у збільшенні тарифів на перевезення і втраті конкурентоспроможності. Адже в сучасних умовах господарювання головним завданням будь-якого підприємства, у тому числі й транспортного, є досягнення такого рівня конкурентоспроможності, який би дозволив не тільки вижити на ринку, але й прогресивно розвиватися, отримувати бажані обсяги прибутку.

Конкурентоспроможність підприємства сьогодні забезпечується високою якістю, низькою ціною та швидкістю впровадження продукції на ринок, що не можливо реалізувати без значних витрат коштів на зміну технологій, удосконалення матеріально-технічної бази, підвищення кваліфікації кадрів та інше [9].

Транспорт - це сполучна ланка між усіма галузями економіки [10] і в процесі своєї діяльності, формує не лише витрати власного виробництва, але й істотно впливає на рівень витрат інших галузей через транспортну складову у собівартості виробленої та реалізованої ними продукції.

Тому, систему управління витратами для підприємств транспортної галузі необхідно розглядати з урахуванням не лише економії витрат, а й в контексті досягнення їхньої

відповідності задачам розвитку підприємства, як поточним, так і стратегічним.

Функції управління витратами первинні по відношенню до виробництва, тобто для досягнення певного виробничого, економічного, соціального або іншого результату спочатку необхідно визначити необхідний обсяг витрат. Тому метою управління витратами є правильне визначення величини витрат для досягнення високого економічного результату діяльності підприємства [11].

Враховуючи вплив факторів на формування витрат, визначимо критерії оптимальності витрат, до яких віднесемо:

- пов'язаність витрат з обсягами виконаної роботи;
- відповідність та забезпечення прийнятної рівня якості товару чи послуг, як для виробника, так і для споживача;
- швидкість реакції на зміну якості товару чи послуги;
- раціональну структуру витрат, що забезпечує виконання встановлених цілей підприємства;
- збільшення величини витрат у межах рівня інфляції певного періоду (не більше).

Отже, оптимальними витратами слід вважати ті, що відповідають прогнозом (плановим) обсягам робіт та їх змін, враховують встановлені параметри якості роботи та їх зміни, відображають в основній своїй частині відповідність цілям підприємства, не перевищують при своїх збільшеннях реального індексу інфляції [12].

Ефективне управління витратами в сучасних умовах господарювання в Україні набуває особливого значення, як для окремого підприємства, так і для економіки країни в цілому, що пов'язано з необґрунтованим підвищенням цін на продукцію, роботи та послуги вітчизняного виробництва.

Тому головним етапом удосконалення системи управління витратами є впровадження прогнозування та планування їхнього рівня відповідно до змін зовнішніх та внутрішніх чинників впливу на результати діяльності підприємств. Напрямами удосконалення управління витратами є [8]:

- використання системи бюджетування;
- фінансове планування;

- оптимальний розподіл накладних витрат;
- факторний аналіз і моделювання собівартості;
- використання маловідходних, безвідходних матеріало- і енергозберігаючих технологій;
- визначення пріоритетів в розвитку виробництва, прикладних наукових дослідженнях;
- використання управлінського обліку.

В сучасних умовах по-новому постають питання оцінки ефективності діяльності підприємств. Визначальною тут є проблема, за яким критерієм оцінювати підвищення або зниження ефективності. Ті принципи, що існували в теорії управління соціалістичною економікою, не можуть бути використані в ринкових умовах. Просте зниження витрат на одиницю продукції не можна вважати показником ефективності. Оцінювати ефективність необхідно за величиною загального економічного ефекту, що отримують учасники процесу перевезення з урахуванням всіх збитків. Важливо не просто зменшувати витрати на експлуатацію, а саме оптимізувати їх.

**Висновок.** В умовах глобалізації для забезпечення стійкої позиції транспорту на ринку послуг з перевезень необхідне удосконалення управління витратами, що включає, як прийняття оптимальних рішень, так і моделювання використання ресурсного потенціалу підприємств транспорту. Це дасть змогу підприємствам галузі з успіхом конкурувати у ринковій системі господарювання.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Потетюєва М. В. Особливості управління витратами на залізничному транспорті / М. В. Потетюєва // Залізничний транспорт України. — 2006. — № 2. — С. 76—78.
2. Макаренко М. В. Совершенствование финансовой системы железных дорог Украины / М. В. Макаренко // Весь транспорт. — 2002. — № 10. — С. 26—27.
3. Зосименко Т.І. Концептуально-методичні основи вітчизняного та іноземного

досвіду управління витратами / Т.І. Зосименко // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2009\\_35/21.htm](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2009_35/21.htm)

4 Турило А.М. Управління витратами підприємства: навч. посібник для студ. вищ. навч. заклад. / А.М. Турило, Ю.Б. Кравчук, А.А. Турило. – К.: [б. и.], 2007. – 118 с.

5 Череп А.В. Управління витратами суб'єктів господарювання: монографія / А.В. Череп. - Запорізьк. нац. техн. ун-т. – 2-е вид., стереотип. – Харків: ІНЖЕК, 2008. – 358 с.

6 Drury, C. Management and Cost Accounting.- 3-rd ed./ C. Drury. – London. – Cengage Learning EMEA, 2008. - 775 p.

7 Хотинская Г.И. Концептуальные основы управления затратами / Г.И. Хотинская // Менеджмент в России и за рубежом. – 2002. – №4. – С. 23–30.

8 Цал -Цалко Ю.С. Витрати підприємства: навч. посібник для студ. вищ. навч. закладів екон. спец. / Ю.С. Цал -Цалко. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Житомир, 2009. – 300 с.

9 Дикань В.Л. Методичні підходи до оцінки конкурентоспроможності підприємства/ В.Л. Дикань, Т.В. Пономарьова// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2011. - № 36. – С. 100-105

10 Каличева Н.С. Проблеми транспортної системи України на шляху до світового ринку/ Н.С. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2008. - № 24. - С. 27-30

11 Лисьонкова Н.М. Визначення ефективності системи управління витратами/ Н.М. Лисьонкова, І.О. Буряковська// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2015. - №50. - С. 301- 305.

12 Скоромник В.И. Управление затратами [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://iteam.ru/publications/finances/section\\_30/article\\_1418](http://iteam.ru/publications/finances/section_30/article_1418)

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Дикань В.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК 338.47:656.2(477)

## СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ – ВИРОБНИКАХ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

*У статті розглянуто підходи до визначення сутності управління витратами. Автором зазначено, що забезпечення вантажоперевезень територією України потребує розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних послуг. Проблема забезпечення вантажних перевезень необхідним рухомим складом у достатній кількості й технічно справному стані є однією з найгостріших проблем, що уповільнює розвиток залізничного транспорту та потребує великих капіталовкладень, майже єдиним джерелом яких за умови відсутності інвестицій є власні кошти підприємств – виробників рухомого складу. Саме тому актуальною постає проблема розробки ефективної системи управління витратами на підприємствах – виробниках рухомого складу залізничного транспорту як засіб оптимізації витрат і, відповідно, збільшення їх прибутку та обсягу тимчасово вільних власних коштів.*

*Розроблена автором система управління витратами являє собою механізм здійснення управлінського впливу керуючої підсистеми на керовану підсистему як процесу реалізації функцій менеджменту (планування, організація, мотивація, регулювання, контроль) за допомогою адміністративних, економічних і соціально-психологічних методів при дотриманні*

принципів системності, єдиновладдя, кооперації, ініціативності та дисципліни, наукового характеру.

**Ключові слова:** управління витратами, конкурентне середовище на ринку залізничних послуг, рухомий склад залізничного транспорту, система управління витратами, підприємства – виробники рухомого складу залізничного транспорту.

## **СИСТЕМА УПРАВЛЕННЯ ЗАТРАТАМИ НА ПРІДПРИЯТТЯХ – ПРОИЗВОДИТЕЛЯХ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**Кирдина Е.Г., д.е.н., професор (УкрГУЖТ)**

*В статье рассмотрены подходы к определению сущности управления затратами. Автором отмечено, что обеспечение грузоперевозок по территории Украины нуждается в развитии конкурентной среды на рынке железнодорожных услуг. Проблема обеспечения грузовых перевозок необходимым подвижным составом в достаточном количестве и технически исправном состоянии является одной из острейших проблем развития железнодорожного транспорта и требует больших капиталовложений, почти единственным источником которых при условии отсутствия инвестиций являются собственные средства предприятий – производителей подвижного состава. Именно поэтому актуальной становится проблема разработки эффективной системы управления затратами на предприятиях – производителях подвижного состава железнодорожного транспорта как средство оптимизации затрат и, соответственно, увеличение их прибыли и объема временно свободных собственных средств.*

*Разработанная автором система управления затратами представляет собой механизм осуществления управленческого воздействия управляющей подсистемы на управляемую подсистему как процесса реализации функций менеджмента (планирование, организация, мотивация, регулирование, контроль) с помощью административных, экономических и социально-психологических методов при соблюдении принципов системности, единовластия, кооперации, инициативности и дисциплины, научного характера.*

**Ключевые слова:** управление затратами, конкурентная среда на рынке железнодорожных услуг, подвижной состав железнодорожного транспорта, система управления затратами, предприятия – производители подвижного состава железнодорожного транспорта.

## **THE SYSTEM OF COST MANAGEMENT AT ENTERPRISES – MANUFACTURERS OF ROLLING STOCK RAILWAY TRANSPORT**

**Kirdina E.G., D.D., Professor (UkrDUST)**

*In the article the approaches to definition of essence of cost management. The author noted that the provision of cargo through the territory of Ukraine requires the development of a competitive environment in the market of railway services. The problem of providing the necessary freight rolling stock in sufficient quantity and in good technical condition is one of the most acute problems of development of railway transport and requires big investments, almost the only source which, in the absence of investment are own funds of enterprises – manufacturers of rolling stock. That is why the actual problem of development of effective system of cost management at enterprises – manufacturers of rolling stock of railway transport as a means of cost optimization and, therefore, increase their profits and own funds temporarily idle.*

*The method of cost management is a mechanism of implementation of managerial influence of the management subsystem on the managed subsystem as a process of realization of functions of management (planning, organization, motivation, regulation, control) using administrative, economic*

*and socio-psychological methods while respecting the principles of consistency, autocracy, cooperation, initiative and discipline of a scientific nature.*

**Keywords:** *cost management, the competitive environment in the market of train services, rolling stock of railway transport, the system of cost management, the enterprises – manufacturers of rolling stock of railway transport.*

**Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями.** Транспортна система є однією з базових галузей економіки, стабільне й ефективне функціонування якої забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави, підвищення рівня життя населення, валютних надходжень. Розташування на перехресті торговельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від процесів глобалізації у транспортній сфері у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної інфраструктури. Саме забезпечення вантажоперевезень територією нашої держави в межах Пан'європейських транспортних коридорів №3, 5, 7, 9 і Транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (TRACEKA) потребує зміни економічної моделі управління залізничним транспортом, розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, визначення ефективності його функціонування в напрямку задоволення потреб національної економіки та населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг.

Критично низький обсяг інвестицій в залізничний транспорт, перш за все, загострив проблему забезпечення вантажних перевезень необхідним рухомим складом у достатній кількості й у технічно справному стані. У той же час, проблема оновлення рухомого складу залізничного транспорту пов'язана з необхідністю великих капіталовкладень, майже єдиним джерелом яких за умови відсутності інвестицій є власні кошти підприємств – виробників рухомого складу.

Саме тому актуальною постає проблема розробки ефективної системи управління витратами на підприємствах – виробниках рухомого складу залізничного транспорту як засіб оптимізації витрат і, відповідно, збільшення їх прибутку та тимчасово вільних власних коштів.

**Аналіз досліджень і публікацій**

**останніх років.** Проблематика ефективності функціонування залізничного транспорту як основного вантажоперевізника в рамках мережі міжнародних транспортних коридорів досліджувалася у низці праць вітчизняних вчених. Зокрема, слід відзначити роботи В.Л. Диканя та Н.В. Якименко [1], які розглядають можливості консолідації промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці країни. Окремі питання розвитку залізничного транспорту досліджено Є.О. Бойко [2]. Стратегічні напрямки розвитку транспортної галузі України в цілому та залізничного транспорту зокрема висвітлено колективом вчених під керівництвом Я.А. Жаліло [3]. Забезпеченню ефективності та конкурентоспроможності окремих підприємств залізничного транспорту присвячено роботи Ю.М. Уткіної [4; 5]. Зокрема, дослідження автора стосуються напрямків підвищення якості продукції вагоноремонтних підприємств залізничного транспорту як чинника підвищення їх конкурентоспроможності та мотиваційних аспектів підвищення якості.

Проблематика управління витратами є також широко дослідженою. Різні автори розглядають управління витратами як управлінський вплив, націлений на підвищення результатів діяльності підприємства. При цьому управління витратами вивчається з точки зору системного та процесного підходів. Зокрема, слід виокремити дослідження наступних вчених з проблем управління витратами: В.Г. Алькема [6], Р. Мюллердорф і М. Карренбауер [7], О.В. Крушельницька [9; 19], І.Є. Давидович [10] та ін.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Разом з тим, на нашу думку, недостатньо дослідженими залишаються питання щодо розбудови системи управління витратами за галузями економіки з урахуванням специфіки функціонування окремих підприємств.

**Формування цілей статті.** Метою статті є теоретико-методологічне обґрунтування розбудови системи управління витратами підприємств – виробників рухомого складу залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Характерними рисами сучасної господарської діяльності є її складність, багатогранність, динамізм, зростаючий рівень конкуренції, невизначеність та мінливість зовнішнього середовища та вплив непередбачуваних факторів глобалізації. Означені тенденції також притаманні підприємствам – виробникам рухомого складу залізничного транспорту. При цьому однією з найважливіших і найскладніших проблем є проблема управління витратами. Як зазначено у [6], оцінка ролі витрат постійно змінюється (як на заході, так і в Україні) в бік визначення їх ключової ролі [6, с. 6]. Автор посилається на дослідження німецьких вчених Р. Мюллендора та М. Карренбауера, які своє ставлення до проблем управління витратами пояснюють необхідністю отримання об'єктивної оперативної всебічно відображаючої господарську діяльність інформації внаслідок посилення конкуренції, ускладнення операційних процесів і виникнення необхідності максимально швидко задовольняти запити суб'єктів ринкового середовища [7, с. 14].

У більшості випадків управління витратами розглядають як процес цілеспрямованого формування витрат за їх видами, місцями та носіями і постійного контролю рівня витрачання ресурсів, стимулювання їх економії [8; 9].

Г. Фандель під управлінням витратами розуміє планомірне формування витрат на виробництво та збут продукції й контроль за їх рівнем [14, с. 97]. На думку А.І. Ясінської, сутність управління витратами полягає у цілеспрямованому впливові на витрати для зміни їхнього складу, структури або поведінки у зв'язку зі зміною умов виробничо-господарської діяльності підприємства [15, с. 359]. С. Ковтун, Н. Ткачук, С. Савлук управління витратами трактують як здійснення конкретних заходів з оптимізації співвідношення «витрати – результат». Воно забезпечує досягнення підпорядкованих цілей шляхом регулювання процесів, що становлять господарську діяльність [16, с. 56].

С.Ф. Голов пропонує розглядати управління витратами як специфічну функцію управління, яка забезпечує планування, організацію, мотивацію, контроль та регулювання витрат діяльності [13, с. 120]. У той же час автор наголошує, що управління витратами являє принципово нову систему, яка дає змогу чітко відстежувати, аналізувати та контролювати витрати, зміщуючи тим самим акцент дослідження до системного підходу.

Ще одним прибічником системного підходу до управління витратами є А.А. Пилипенко. Автор зауважує, що управління витратами – це система принципів і методів розробки та реалізації управлінських рішень, заснована на використанні об'єктивних економічних законів відносно формування й регулювання витрат, забезпечення ефективного використання ресурсів і капіталу підприємства в різних видах його діяльності, відповідно до стратегічних і поточних цілей розвитку [17, с. 95]. У свою чергу, Л.М. Христенко, Р.О. Мозговий під управлінням витратами пропонують розуміти систему, керований блок (суб'єкт управління) якої спрямовано на послідовну реалізацію функції управління витратами за допомогою певних методів, що дозволяє регулювати чинники й управляти процесами формування витрат з метою оптимізації їх структури та рівня [18, с. 250-251].

На стику системного та процесного підходів трактує управління витратами О.В. Крушельницька. З одного боку автор вважає, що управління витратами – це система принципів і методів розробки та реалізації управлінських рішень, заснованих на використанні об'єктивних економічних законів, а з іншого – зауважує, що управління витратами – це складний багатоаспектний та динамічний процес, що включає управлінські дії, метою яких є досягнення високого економічного результату діяльності підприємства [19, с. 128].

Іншим прибічником процесного підходу до визначення сутності управління витратами є І.Є. Давидович. Науковець пропонує розглядати управління витратами як динамічний процес, що включає управлінські дії, мета яких полягає у досягненні високого економічного результату діяльності

підприємства через виконання всіх функцій, які властиві управлінню будь-яким об'єктом [10, с. 178]. У свою чергу, Т.М. Мудра, Л.І. Чернобай і Н.Л. Калинковська вважають, що управління витратами – це процес цілеспрямованого формування витрат щодо їхніх видів, місць і носіїв та постійного контролю рівня витрат і стимулювання їхнього зниження [11]. Колектив авторів на чолі з А.М. Турило визначає управління витратами як процес цілеспрямованого формування оптимального рівня витрат підприємства. При цьому у якості критерію оптимальності авторами обрано мінімум витрат, що дає змогу підприємству отримати певні конкурентні переваги на ринку збуту, вільно провадити свою цінову політику та за інших рівних умов досягати більш високих розмірів прибутку [12, с. 56].

Таким чином, аналіз наведених вище підходів до визначення сутності управління витратами дозволив визначити основні характеристики, якими оперують науковці. По-перше, слід відзначити, що витрати виступають об'єктом управління. По-друге, метою управління витратами є досягнення підприємством високого економічного результату. По-третє, з одного боку управління витратами – це система управління процесами формування витрат, в межах якої реалізуються функції управління, а з іншого – це управлінські дії із зниження витрат або контролю їх рівня.

Висока капіталоемність будівництва та ремонту рухомого складу залізничного транспорту змушує їх виконавців у теперішній час спрямовувати зусилля з управління витратами саме на оптимізацію використання ресурсів як джерел формування витрат за видами діяльності та місцями їх виникнення. Відповідно до цього постає питання щодо визначення шляхів удосконалення системи управління витратами підприємств – виробників рухомого складу залізничного транспорту.

Недосконалість управління підприємствами, невідповідність його вимогам ринкової економіки та різке зниження потенціалу управління витратами викликають необхідність пошуку нових методів менеджменту, які б дозволяли здійснювати ефективне управління бізнес-процесами. Особлива роль методів управління

полягає у тому, щоб створити умови для чіткої організації процесу управління витратами, використання сучасної техніки і прогресивної технології організації праці і виробництва, забезпечити їх максимальну ефективність при досягненні поставленої мети [20, с. 345].

Авторами підручника «Основи менеджменту» [21] систематизовано загальні принципи управління підприємством. Зокрема, вони пропонують зосередити свою увагу на таких принципах [21, с. 187-189]:

- здійснення управління підприємством у відповідності до прийнятого статуту на основі поєднання прав власника майна й інтересів трудового колективу;

- при залученні найманої праці на посаді керівника підприємства виключним правом його вибору та призначення володіє тільки власник підприємства;

- рішення соціально-економічних питань функціонування підприємства виробляються та приймаються за участю його трудового колективу;

- для підприємств, що засновані на колективній формі власності, вищим керівним органом виступають загальні збори власників майна.

У загальному розуміння методом називається сукупність прийомів та операцій пізнання та практичного перетворення дійсності; спосіб досягнення певних результатів у пізнанні та на практиці [22]. Сукупність способів здійснення управлінської діяльності, що застосовуються для постановки й досягнення цілей організації, у свою чергу, називають методами управління [23, с. 317]. Оптимальне використання методів управління, як елементу процесу управління, є передумовою ефективності управління функціонуванням підприємства та веденням внутрішніх господарських процесів.

На рис. 1 наведено систему управління витратами підприємств – виробників рухомого складу залізничного транспорту

Керуючою підсистемою досліджуваної системи управління витратами виступає суб'єкт управління в особі директорів підприємств – виробників рухомого складу залізничного транспорту. Керованою підсистемою системи управління витратами підприємств – виробників рухомого складу залізничного транспорту є сукупність

основних підрозділів підприємств, які об'єднанні за функціональною ознакою – кадри, виробництво, логістика, маркетинг, фінанси.

Управлінський вплив керуючої системи на керовану здійснюється у формі процесу управління витратами за допомогою реалізації основних функцій менеджменту (планування, організація, мотивація, регулювання і контроль) з використанням адміністративних, економічних і соціально-психологічних методів управління при дотриманні принципів системності, кооперації, єдиновладдя, ініціативності та дисципліни, наукового характеру.

Адміністративні методи спрямовані на створення передумов впровадження економічних методів. Ці методи відрізняються прямим характером впливу: будь-який регламентуючий чи адміністративний, який підлягає обов'язковому виконанню.

У свою чергу, вони діляться на організаційні методи (регулювання структури управління), розпорядчі методи (деталізація планів, регулювання виробничого процесу, ліквідація відхилень) та дисциплінарні методи (мотивація, контроль за роботою підприємства в цілому й окремих його працівників).

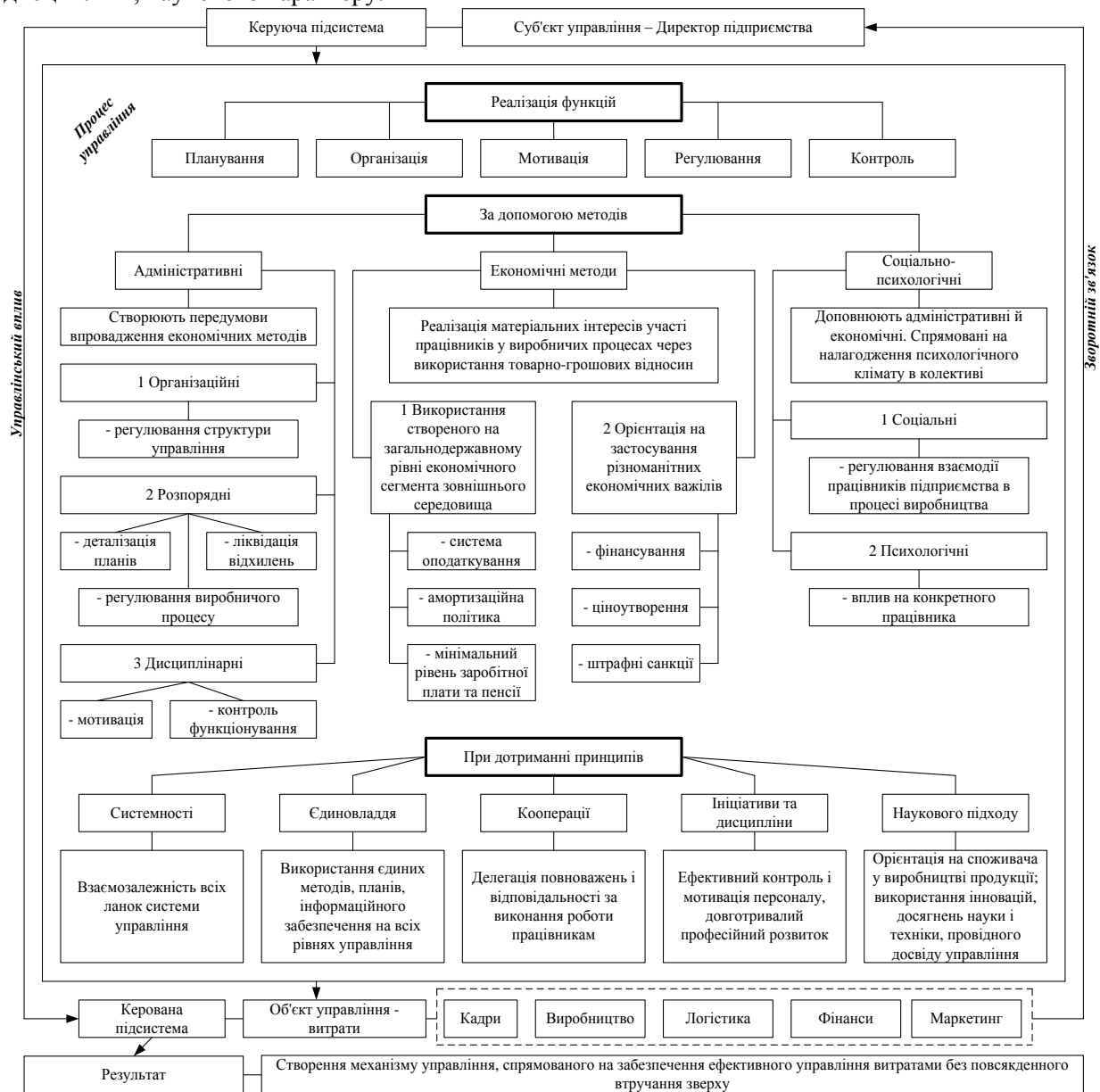


Рис. 1. Система управління витратами підприємств – виробників рухомого складу залізничного транспорту



Економічні методи управління об'єднують усі методи, за допомогою яких здійснюється вплив на економічні інтереси колективів і окремих їхніх членів. Цей вплив здійснюється матеріальним стимулюванням окремих працівників і колективів у цілому. До складу економічних методів управління належать організаційно-виробничі планування, метод комплексних цільових програм, комерційний розрахунок, система економічних регуляторів господарської діяльності.

Економічні методи, з одного боку, ґрунтуються на використанні створеного на загальнодержавному рівні економічного сегмента зовнішнього середовища (система оподаткування, амортизаційна політика, мінімальний рівень заробітної плати та пенсії), а, з іншого боку, орієнтуються на застосування різноманітних економічних важелів (фінансування, кредитування, ціноутворення, штрафні санкції).

Соціально-психологічні методи доповнюють адміністративні й економічні методи та спрямовані на налагодження психологічного клімату в колективів. Соціальні методи як окрема складова соціально-психологічних методів здійснюють регулювання взаємодії працівників підприємства в процесі виробництва, психологічні методи, у свою чергу, спрямовують вплив на кожного окремого працівника.

**Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Таким чином, система управління витратами являє собою механізм здійснення управлінського впливу керуючої підсистеми на керовану підсистему як процесу реалізації функцій менеджменту (планування, організація, мотивація, регулювання, контроль) за допомогою адміністративних, економічних і соціально-психологічних методів при дотриманні принципів системності, єдиновладдя, кооперації, ініціативності та дисципліни, наукового характеру. Між керуючою та керованою підсистемами, крім управлінського впливу, існує зворотній зв'язок як джерело інформації щодо раціональності й оптимальності процесу функціонування підприємств – виробників рухомого складу залізничного транспорту – в

цілому. Результатом взаємодії між керуючою та керованою підсистемами в системі управління витратами підприємств – виробників рухомого складу залізничного транспорту – є створення механізму управління, спрямованого на забезпечення ефективного управління витратами без повсякденного втручання.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Дикань, В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці країни [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2010. – №40. – С. 11-15.

2 Україна під впливом світових інтеграційних процесів [Текст] / Є.О. Бойко // Національне господарство: теорія та практика управління. – 2009. – С. 40-46.

3 Стратегічні напрямки розвитку транспортної галузі України у післякризовий період [Текст]: аналітична доповідь / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я.А. Жаліло. – К.: НІСД, 2012. – 112 с.

4 Уткіна, Ю.М. Розробка організаційно-економічного механізму реалізації резервів підвищення якості продукції вагоноремонтних підприємств залізничного транспорту [Текст] / Ю.М. Уткіна // Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наукових праць. – Випуск 256: В 10-ти томах. – Т. VII. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – С. 1746-1754.

5 Уткіна, Ю.М. Удосконалення методики мотивації робітників вагоноремонтних підприємств з метою підвищення якості [Текст] / Ю.М. Уткіна // Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наукових праць. – Випуск 257: В 7-ти томах. – Т. I. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – С. 174-179.

6 Алькема, В.Г. Механізм управління витратами як важливий елемент ресурсної складової економічної безпеки логістичних утворень [Текст] / В.Г. Алькема // Вісник Запорізького національного університету. – 2011. – №1(9). – С. 5-12.

7 Мюллендорф, Р. Производственный

учет: снижение и контроль издержек. Обеспечение их рациональной структуры [Текст] / Р. Мюллендорф, М. Карренбауэр; пер. с нем. М.И. Корсакова. – М.: ЗАО «ФБК-ПРЕСС», 1996. – 160 с.

8 Шутько, Т.І. Економічна сутність управління витратами підприємства [Електронний ресурс] / Т.І. Шутько // Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. – 2014. – №12. – Режим доступу:

[www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3681](http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3681)

9 Крушельницька, О.В. Система управління витратами – основа ефективної діяльності підприємства [Електронний ресурс] / О.В. Крушельницька, І.І. Чайковська. – Режим доступу: [eztuir.ztu.edu.ua/5049/1/100.pdf](http://eztuir.ztu.edu.ua/5049/1/100.pdf)

10 Давидович, І.Є. Управління витратами [Текст]: навчальний посібник / І.Є. Давидович. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 320 с.

11 Мудра, Т.М. Діагностика процесу управління витратами на засадах функціонального підходу: теоретичні аспекти та практичне застосування [Електронний ресурс] / Т.М. Мудра, Л.І. Чернобай, Н.Л. Калинковська. – Режим доступу: [www.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gym/nie/2011\\_3/087-091/pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gym/nie/2011_3/087-091/pdf)

12 Турило, А.М. Управління витратами підприємства [Текст]: навчальний посібник / А.М. Турило, Ю.Б. Кравчук, А.А. Турило. – К.: Центр учбової літератури, 2006. – 120 с.

13 Голов, С.Ф. Управлінський облік [Текст]: підручник / С.Ф. Голов. – К.: Лібра, 2008. – 704 с.

14 Фандель, Г. Теория производства и издержек [Текст] / Г. Фандель. – К.: Таксон, 1998. – 528 с.

15 Ясінська, А.І. Сутність управління витратами на вітчизняних підприємства

[Текст] / А.І. Ясінська // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2007. – №14(594). – С. 357-360.

16 Ковтун, С. Управление затратами [Текст] / С. Ковтун, Н. Ткачук, В. Савлук. – Х.: Издательский дом «Фактор», 2008. – 272 с.

17 Пилипенко, А.А. Організація обліково-аналітичного забезпечення стратегічного розвитку підприємства [Текст]: наукове видання / А.А. Пилипенко. – Х.: Видавництво ХНЕУ, 2007. – 276 с.

18 Христенко, Л.М. Побудова системи управління витратами промислового підприємства [Текст] / Л.М. Христенко, Р.О. Мозговий // Вісник Східноукраїнського національного університету імені В. Даля. – 2011. – №3(157). – С. 247-253.

19 Крушельницька, О.В. Удосконалення системи управління витратами на підприємствах [Текст] / О.В. Крушельницька // Вісник ЖДТУ. – 2010. – №1. – С. 125-129.

20 Кирпиченко, К.С. Аналіз основних принципів і методів управління підприємством [Текст] / К.С. Кирпиченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2011. – №36. – С. 345-347.

21 Осовська, Г.В. Основи менеджменту [Текст]: підручник / Г.В. Осовська, О.А. Осовський. – 3-є вид., перероб. і доп. – К.: Кондор, 2008. – 664 с.

22 Анцупов, А.Я. Словарь конфликтолога [Электронный ресурс] / А.Я. Анцупов, А.И. Шилов. – 3-е изд., испр. и доп. – М.: Эксмо, 2010. – Режим доступа: <http://vocabulary.ru/dictionary/887/word/metod>

23 Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.2 [Текст] / Редкол.: ... С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2001. – 848 с.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 656.2.11

## СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

*Чудомех І.О., аспірант (УкрДУЗТ)*

*В статті доведена необхідність стратегічного управління залізничним транспортом України. З'ясована суть поняття «стратегічне управління» та виділено базис для формування дієвої стратегії. Виконано дослідження внутрішнього середовища залізничного транспорту, виділені сильні та слабкі його сторони, серед яких головними є: критичний рівень зносу та низькі темпи оновлення рухомого складу; низький рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; обмеженість у застосуванні прогресивних технологій перевезень; складність митних процедур і прикордонного контролю; частка ринку, яка належить залізницям, невпинно зменшується. Проведено аналіз зовнішнього середовища. Обґрунтовано, що транспортну стратегію слід спрямовувати в першу чергу на ефективне використання транзитного потенціалу держави.*

**Ключові слова:** стратегія, транспорт, внутрішнє та зовнішнє середовище, транспортний потенціал.

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ

*Чудомех И.А., аспирант (УкрГУЖТ)*

*В статье доказана необходимость стратегического управления железнодорожного транспорта Украины. Выяснена суть понятия «стратегическое управление» и выделен базис для формирования действенной стратегии. Выполнены исследования внутренней среды железнодорожного транспорта, выделенные сильные и слабые его стороны, среди которых главными являются: критический уровень износа и низкие темпы обновления подвижного состава; низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры; ограниченность в применении прогрессивных технологий перевозок; сложность таможенных процедур и пограничного контроля; доля рынка, принадлежащая железным дорогам, постоянно уменьшается. Проведен анализ внешней среды. Обосновано, что транспортную стратегию следует направить в первую очередь на эффективное использование транзитного потенциала государства.*

**Ключевые слова:** стратегия, транспорт, внутренняя и внешняя среда, транспортный потенциал.

## STRATEGIC MANAGEMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Chudomeh I.A., a graduate student (UkrSU of RT)*

*The article proves the necessity of strategic management of Railway Transport of Ukraine. Clarified the essence of the concept of "strategic management" and highlighted the basis for the formation of an effective strategy. The studies of the internal environment of rail transport allocated strengths and weaknesses of his hand, among which the main ones are: the critical level of wear and the low rate of renewal of rolling stock; low level of development of transport and logistics infrastructure; limitations in the application of advanced transportation technologies; complexity of customs procedures and border control; market share of railways is decreasing. The analysis of the external environment. It is proved that the transport strategy should spryamovaty primarily on the effective use of transit potential of the state.*

**Keywords:** strategy, transport, internal and external environment, transport capacity.

**Постановка проблеми.** Процеси глобалізації, зміни традиційних світових господарських зв'язків ставлять перед Україною завдання раціонального використання потенціалу свого унікального економіко-географічного положення, а ефективне використання транспортного потенціалу залізничного транспорту країни дозволить отримати економічний ефект від участі в міжнародних транспортних перевезеннях.

Однак, нестабільність зовнішнього середовища та загострення проблем у внутрішньому середовищі ускладнюють процес ефективного функціонування і розвитку транспортного потенціалу залізниць України, що викликає необхідність стратегічного управління ним.

**Аналіз досліджень та публікацій.** Концептуальні аспекти стратегічного управління представлені в працях О.С. Виханського [1], И.Ансоффа [2], Б.М. Шифріна [3], В.Л. Диканя, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В.Токмакової, О.В. Шпраменко [4] та ін.

На сьогодні тема дослідження теоретичних основ розвитку та управління транспортно-транзитним потенціалом України досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: О. Чернеги, В. Белозубенко, А. Расторгуєва [5], С. Пирожкова, Д. Прейгера, І. Малярчука [6], Т. Блудової [7], Є. Жукова [8], М. Макаренко, М. Цветова [9] та ін.

Підходи щодо розвитку транспортного потенціалу залізниць України представлені і в існуючих програмних документах: Концепція

розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 року [10], Комплексна програма затвердження України як транзитної держави в 2002-2010 роках [11] та ін.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Аналіз теоретичних напрацювань з даної проблематики свідчить про високу зацікавленість вчених, особливу увагу приділено питанням: сучасний стан транспортного потенціалу України, проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури, формування транзитної привабливості країни. Разом з тим явно необхідні нові пропозиції, що дозволять добитися високих економічних результатів.

**Мета статті.** Тому, метою статті є обґрунтування необхідності використання стратегічного управління для розвитку транспортного потенціалу залізниць України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Стратегічне управління є основою забезпечення ефективності функціонування будь-якого суб'єкта господарювання в сучасних нестабільних зовнішніх умовах. Базисом для формування дієвої стратегії розвитку транспортного потенціалу залізниць України є аналіз можливостей та загроз зовнішнього середовища, а також сильних і слабких сторін внутрішнього середовища вітчизняного залізничного транспорту.

Дослідження внутрішнього середовища показало, що спостерігається:

а) критичний рівень зносу та низькі темпи оновлення рухомого складу (табл. 1).

Таблиця 1

Показники зносу та оновлення рухомого складу залізниць України [12]

Найменування тягового рухомого складу	Термін експлуатації			Фактичне середньорічне оновлення, од.		
	Нормативний	Рівень спрацювання, %		1987-1990	1992-2000	2001-2012
		На 01.01. 1990 р.	На 01.01. 2014 р.			
Тепловози	20	58,3	93	162	4,5	0,3
Електровози	30	59,3	89	70	3,7	8,1
Секції електропоїздів	28	66,4	80	40	13,0	27,9
Дизель-поїзди	20	62,0	97	9	0,5	3,1

б) низький рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури - за 2014 рік у вагонах із ознакою ДП «УТЛЦ» було

перевезено 141,0 млн. тонн, що на 0,16% більше, ніж у 2012 році. Впродовж 2013 року укладено 1054 договори. За 2014 рік у вагонах із

ознакою ДП «УТЛЦ» було перевезено 88,8 млн. тонн вантажів. За цей період укладено 472 нових договори у межах України та пролонговано 1397 договори. У транзитному сполученні за січень-вересень 2014 р. кількість договорів складає 99.

в) обмеженість у застосуванні прогресивних технологій перевезень - за січень-листопад 2014 року залізниці України перевезли в складі контейнерних та комбінованих поїздів у всіх видах сполучень (імпорт, експорт, транзит та внутрішні перевезення) 79,6 тис. контейнерів (в ДФЕ – 20-футовому еквіваленті), що на 6,78% більше ніж у 2013 році, коли було перевезено 74,5 тис. контейнерів в ДФЕ.

г) складність митних процедур і прикордонного контролю;

д) частка ринку, яка належить залізницям, невпинно зменшується. Основною причиною є незадоволення цінами і якістю обслуговування на залізничному транспорті, незважаючи на приклади впровадження деяких нових послуг, які дозволяють сподіватися на краще. Відчувається, що залізничний транспорт не реагує на зміни ринкових умов або на попит споживачів так, як інші види транспорту.

При дослідженні зовнішнього середовища в першу чергу слід звернути увагу на той факт, що Україна - транзитна держава, її географічне положення на євразійському просторі є унікальним, а потужний транспортний комплекс дозволяє забезпечувати зростаючі сьогодні транспортні потоки вантажів у напрямках Європа-Азія і Балтика-Чорне море.

Однак, обсяги транзитних вантажів, за даними Держкомстату за останні роки істотно скоротилися, не стане винятком і поточний рік. Спад транзитних вантажопотоків далі відбувається на фоні збереження або несуттєвого зростання загальних обсягів перевезень в залізничній і портовій галузях. Це говорить про те, що такі показники не варто списувати на кризові тенденції економіки в цілому. Зараз вони швидше можуть тільки стримувати зростання української економіки, ніж пояснити такий серйозний спад у перевезеннях.

Велика кількість зовнішніх та внутрішніх факторів впливають на даний перебіг подій. Виявити та визначити їх вплив є головною необхідністю при розробці дієвої стратегії розвитку транспортного потенціалу України.

В першу чергу, для пошуку причин зниження транзитних потоків через Україну необхідно досліджувати коридори транспортування вантажів по різних маршрутах використовуючи при цьому основні критерії, які безпосередньо впливають на обсяг транзиту (час, вартість, надійність та безпека вантажу) і виявити вузькі місця, які негативно позначаються на транзитні потоки.

Відповідно, це дозволить визначити, які маршрути є більш привабливими, а які - навпаки і в чому полягають причини цього та розробити заходи з подолання їх.

Наступним основним чинником, що впливає на розмір транзиту в Україні, як зазначалось вище, є недосконалість процедури проходження кордону. Україна, як і будь-яка інша країна, потребує подальшої розробки та впровадження прозорих процедур, оскільки це є одним з головних факторів, що впливають на рішення вантажовласників. Вони повинні мати чітке уявлення, які документи потрібні на кордоні, як виглядає процедура, і скільки це буде коштувати. Все це впливає на привабливість України як транзитера.

Тим не менш, Україна виглядає не так вже погано в цьому відношенні, але все ж потребує поліпшення, щоб досягти таких результатів, як Західна Європа. Набагато гірші справи з цим питанням в Середній Азії, тому Україні необхідно користуватися даними перевагою для залучення транзитних вантажів.

Однак слід розглядати й інші фактори, для визначення причин зниження обсягу транзиту. Одним із головних напрямків пошуку забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу України є розгляд держави як складової частини окремо взятого транспортного коридору, тобто розвиток транзитного потенціалу напряму залежить від країн, що є партнерами нашої держави по певному транспортному коридору.

Так, наприклад, Україна є частиною коридору TRACECA, що включає в себе близько 12 країн. Це є однією з причин її більш низької привабливості, яка витікає з відсутності гармонізованого документообігу і процедур на деяких пунктах перетину кордонів. Адже для того, щоб перевезти вантаж, потрібно неодноразово перетинати кордон і переплисти через два моря - Чорне і Каспійське. Всі ці фактори змушують компанії сумніватися в доцільності використання цього шляху для

перевезення товарів між Європою і Китаєм. Якщо ж відправляти вантаж через Росію, то в цьому випадку потрібно буде перетнути кордон лише в декількох місцях - самої Росії, Білорусії і Казахстані, - які вже працюють над уніфікацією своїх процедур, і це значно спрощує транзит. Зараз TRACECA робить все можливе зі свого боку для уніфікації процедур, оскільки Україна в разі співпраці з усіма партнерами, такими як ЄС, Росія і Кавказ, могла б бути ідеальним транзитером.

Також якщо виконати оцінку різних варіантів маршруту транзиту (перший з них проходить територією Білорусії, Російської Федерації та Казахстану; другий лежить через Україну, Грузію, Азербайджан, Узбекистан, Киргизстан; третій шлях передбачає транспортування вантажів через такі країни, як Туреччина, Іран, Туркменістан, Таджикистан, Киргизстан), то найбільш привабливим для транзиту, за розрахунками головного транспортного експерта проекту TRACECA IDEA, буде перший варіант, який дозволяє вантажовласникам скорочувати витрати і економити час. Інші ж програють йому за всіма показниками. В основному це викликано затримкою на прикордонних пунктах пропуску і недостатньо прозорими процедурами.

Таким чином, використання транзитного потенціалу залізничного транспорту України більшою мірою залежить і від держав-партнерів по транспортному коридору.

**Висновок.** Україна володіє величезним транзитним потенціалом, який розкриється повною мірою у разі правильного використання і розуміння впливу його розвитку.

Для цього в Україні незабаром повинна з'явиться чітка позиція щодо транспортної стратегії. Це непросте завдання, що вимагає стратегічного управління і чималих зусиль, а також здатність прогнозувати вплив різних сценаріїв.

Тільки постійний моніторинг всіх зовнішніх і внутрішніх факторів, що безпосередньо впливають на транзитний потенціал держави, і побудова на цій основі стратегій, а також їх коригування у разі необхідності дозволить Україні досягти високих результатів у реалізації транзитного потенціалу.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Виханский О. С. Стратегическое управление : учебник. / О. С. Виханский. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Гардарики, 2005. - 169 с.
2. Ансофф И. Стратегическое управление / И. Ансофф ; пер. с англ. - М.: Экономика, 1989. - 358 с.
3. Шифрин М.Б. Стратегический менеджмент : учеб. пособие / М.Б. Шифрин. - СПб: Питер, 2009. - 240 с.
4. 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.
5. Чернега О.Б. Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины /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. Пирожков С. Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП /С. Пирожков, Д. Прейгер, И. Малярчук // Экономика Украины. - 2005. - №3. - С. 4-19.
7. Блудова Т. Глобализация транспортной системы и понятие «транзитный потенциал страны» /Т. Блудова// Экономика Украины. - 2006. - №10. - С. 73-78.
8. Жуков Е. Концептуальные научные основы государственной транспортной политики /Е. Жуков// Международная экономика. - 2006. - №1. - С. 66-76.
9. Макаренко М. Транспортный сектор экономики Украины: тенденции та проблеми розвитку /М. Макаренко, М. Цветов// Економіст. - 2007. - №6. - С. 24-27.
10. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року //Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України //www.mtu.ua.
11. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках //Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України // [www.mtu.ua](http://www.mtu.ua).
12. Офіційний сайт Державної адміністрації залізничного транспорту України [Електронний ресурс]: Режим доступа: <http://uz.gov.ua/>.

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

УДК 330.47:336.227

## ПРОБЛЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ КОММЕРЦИИ

*Исмайылов Магсад Эльдар оглы, докторант  
(Институт Экономики Национальной Академии Наук Азербайджана)*

*В статье проанализирована Концепция налоговой модели о доходах и капитале, выявлены проблемы современной системы налогообложения электронной коммерции. Так в эпоху активного развития информационных технологий, интернета обостряются проблемы международного налогообложения, связанные с эрозией налогов в странах-источниках дохода, негативным эффектом налоговой конкуренции. Раскрыты принципы налогообложения в контексте электронной коммерции, в основе которых лежит определение места эффективного менеджмента, постоянного представительства. Важным фактором при налогообложении электронной коммерции является характеристика дохода, которая позволяет доход классифицировать по таким критериям, как источник дохода («ноу-хау», предоставление услуг), оказание услуг или приобретение собственности. Выявлено, что основой пагубной налоговой конкуренции является «налоговый рай», льготные налоговые системы.*

*Ключевые слова: система налогообложения, электронная коммерция, транзакции, доход, налог.*

## ПРОБЛЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ

*Исмайлов Магсад Эльдар оглы, докторант  
(Институт Экономики Национальной Академии Наук Азербайджану)*

*У статті проаналізовано Концепцію податкової моделі про доходи та капітал, виявлено проблеми сучасної системи оподаткування електронної комерції. Так в епоху активного розвитку інформаційних технологій, інтернету загострюються проблеми міжнародного оподаткування, які пов'язані з ерозією податків у країнах-джерелах доходу, негативним ефектом податкової конкуренції. Розкрито принципи оподаткування в контексті електронної комерції, в основі яких лежить визначення місця ефективного менеджменту, постійного представництва. Важливим фактором при оподаткуванні електронної комерції є характеристика доходу, яка дозволяє дохід класифікувати за такими критеріями, як джерело доходу («ноу-хау», надання послуг), надання послуг або придбання власності. Виявлено, що основою згубної податкової конкуренції є «податковий рай», пільгові податкові системи.*

*Ключові слова: система оподаткування, електронна комерція, транзакції, дохід, податок.*

## TAX PROBLEMS OF E-COMMERCE

*Ismayilov Magsad Eldar oglu, PhD  
(Institute of Economics of the National Academy of Sciences of Azerbaijan)*

*The article analyzes the concept of the model tax on income and capital, revealed problems of the modern system of taxation of electronic commerce. So in an era of active development of information technology, the Internet exacerbated the problem of international taxation related to the erosion of tax revenue source countries, the negative effects of tax competition. Explain the principle of taxation in the context of e-commerce, which are based on the definition of the place of*

*effective management of a permanent establishment. An important factor in the taxation of e-commerce is a characteristic of income that allows income classified according to criteria such as source of income ("know-how", the provision of services), provision of services or purchase of property. It was found that the basis of harmful tax competition is a "tax haven", preferential tax system.*

*Coordinated and sustained global tax policy in the context of e-commerce is an important response to the problems of management of tax revenues. Taxation of electronic commerce should be straight in the administrative framework is not changed and non-discriminatory.*

**Keywords:** *tax system, e-commerce, transaction, income tax.*

**Постановка проблемы.** Одним из ключевых компонентов процесса глобализации является электронная коммерция. Она как одно из самых важных экономических явлений нового тысячелетия закладывает основы нового метода ведения бизнеса. Развитие информационных и коммуникационных технологий, наряду с формированием единой интегрированной информационной системы с ведущими странами мира, посредством развития внешнеэкономических отношений способствует росту качества жизни населения, их экономического благополучия. Использование электронной коммерции в развивающихся странах позволит активизировать экономический потенциал страны, т.е. стимулировать экономический рост, сокращать уровень безработицы.

По прогнозам ведущих специалистов в ближайшее будущее торговля полностью перейдет в киберпространство, что приведет к увеличению доли информационных продуктов и услуг в ВВП, созданию новой экономики – интернетэкономики. В условиях формирования новых экономических отношений одной из ключевых задач государственного управления является анализ существующей экономической системы в контексте электронной коммерции, создание налоговой системы, которая в условиях интернетэкономики позволит обеспечить необходимыми финансовыми ресурсами государственные и общественные субъекты хозяйствования.

**Анализ последних публикаций и выделение не решенных вопросов общей проблемы.** Вопросам налогообложения электронной коммерции, виртуальных предприятий посвящено работы многих выдающихся ученых среди которых: Корень А.В., Кеннет С., Мусайев Акиф Фархад оглы,

Гарайев Имран Алияр оглы, Балабанов И.Т., Викофф А., Coleschia A. [12-16]. Однако, в современных условиях хозяйствования, развития интернет технологий, отсутствие единых основ международного налогообложения в сфере электронной коммерции требует определения слабых мест налоговой системы, выявления принципов налогообложения, основных причин пагубной налоговой конкуренции, что позволит в дальнейшем создать действенный механизм налогообложения, разработать новые положения налоговой политики Азербайджанской Республики.

**Целью статьи** является исследование проблем налогообложения электронной коммерции, выявление принципов налогообложения, характеристики доходов и определения основных причин эрозии налоговой базы.

**Изложение основного материала.** Развитие электронной коммерции и постепенное оттеснение традиционных методов торговли обуславливают необходимость совершенствования системы налогообложения. Поскольку уникальный характер электронной коммерции, а именно, отсутствие географических границ, места проведения сделок, появление новых платежных систем, и т.п. приводят к потере налоговых поступлений в бюджет страны. Кроме того, в результате проведения международных торговых операций в силу разрозненности законодательства и налоговых систем стран налоговые органы сталкиваются с трудностями международного и государственного уровня. По мнению Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), современная налоговая система может получить убытки, которые приведут к неспособности государства выполнять свои



социальные обязанности перед населением страны [2].

Фундаментальной задачей налогообложения электронной коммерции является определение степени привлечения электронной коммерции к налоговой ответственности.

Международное сообщество пока не пришло к единому решению этого вопроса. Сначала разногласия вызвал вопрос внедрения новых специфических налогов для электронной коммерции или же освобождение ее от налогов. Но ни введение новых налогов, ни освобождение от них невозможно считать приемлемыми, поскольку приводят к уклонению от уплаты налогов, ограничению развития электронной коммерции.

Сегодня государства сталкиваются с такими проблемами международного налогообложения:

- эрозия налога в странах, являющихся источником дохода;
- трудности налогообложения международного финансового капитала;
- негативный эффект международной налоговой конкуренции.

Вышеуказанные проблемы существовали и до формирования электронной коммерции, однако развитие электронной коммерции и трансформация ее в важный сектор экономики способствовали ускорению и упрощению процессов перемещения товаров и услуг, капитала и привели к обострению данных проблем.

### **Принципы налогообложения в контексте электронной коммерции.**

В соответствии с "Конвенцией налоговой модели о доходах и капитале" ОЭСР (Конвенция) модель налогообложения основывается на двух фундаментальных принципах [3]:

- резидентство налогоплательщика;
- источник дохода.

Эти принципы являются основой ряда международных налоговых соглашений, а также отражают и главные трудности процесса налогообложения электронной коммерции.

В соответствии со статьей 13.2.5.3 Налогового кодекса Азербайджанской Республики резидент - это любое юридическое лицо, зарегистрированное и осуществляющее предпринимательскую

деятельность в соответствии с законодательством Азербайджанской Республики или с местом управления в Азербайджанской Республике. Под местом управления юридического лица подразумевается место основной деятельности, в котором принимаются коммерческие решения, необходимые для осуществления управления, и в котором осуществляется оперативное (ежедневное практическое) управление, вне зависимости от места размещения основных органов контроля [1].

В соответствии со статьей 4 Конвенции ОЭСР понятие "резидент" включает постоянное место жительства физического или юридического лица, место управления или любой другой критерий в этой форме [3].

Государство имеет право изымать налог на основе территориальной привязанности юридического и физического лица к этой стране. Многие государства описывают эту территориальную привязанность как "постоянное представительство" или "место управления", место «эффективного менеджмента». Концепция в целях устранения проблемы двойного резидентства для налогообложения хозяйственных субъектов предлагает рассматривать резидентство по стране, в которой находится "эффективный менеджмент". В разделе "Комментарии" к Конвенции дается объяснение понятию "эффективного менеджмента". Так, местом "эффективного менеджмента" является страна, в которой принимаются ключевые бизнес решения (Советом директоров). Хозяйственный субъект может иметь несколько мест управления, но "эффективный менеджмент" может присутствовать только в одной стране [4]. Тем не менее, развитие Интернета и телекоммуникационных технологий усложняет определение понятия "эффективного менеджмента". Поскольку руководители хозяйственного субъекта могут быть расположены в разных странах и собираться с помощью Интернета для принятия решений, а это означает расположение "эффективного менеджмента" в разных странах. Такой подход усложняет процесс определения точного

местоположения "эффективного менеджмента". В то же время, ОЭСР опубликовало документ о изменениях "понятия о расположении эффективного менеджмента", в котором предлагает принимать во внимание ряд факторов с целью определения более четкого расположения эффективного менеджмента при современной телекоммуникационной эпохе. В зависимости от обстоятельств, эти факторы включают [5]:

➤ если Совет директоров для регулирования деятельности хозяйственного субъекта и принятия бизнес решений собирается в одной стране, но эти решения на самом деле фактически принимаются в другой стране, то последняя страна будет рассмотрена как место "эффективного менеджмента";

➤ если заинтересованная сторона (например, материнская компания и т.д.) осуществляет руководство и принимает бизнес решения регулирующие деятельность хозяйственного субъекта, то в таком случае местом "эффективного менеджмента" следует считать страну, в которой принимаются эти решения. Решения, принятые в таких случаях, должны быть еще более высокого уровня, чем оперативное управление и политика группы (например, конкретные решения транснациональной корпорации по деятельности каждой группы);

➤ если Совет Директоров регулярно утверждает бизнес и стратегические решения исполнительных директоров, то при определении местоположения "эффективного менеджмента" хозяйственного субъекта важную роль будет играть место, где исполнительные директора выполняют свои должностные функции.

В случае невозможности определения места "эффективного менеджмента" по "Концепции места эффективного менеджмента", а именно, если лица ответственные за принятие важных решений по деятельности хозяйственного субъекта регулярно собираются в разных странах и решения не принимаются в той или иной конкретной стране, или собрания проводятся с помощью современных телекоммуникационных средств, то ОЭСР предлагает использовать второй вариант

определения места "эффективного менеджмента". Для этого необходимо [5]:

➤ определить страну, к которой хозяйственный субъект имеет высшую степень экономической приверженности. Экономическая приверженность означает использование хозяйственным субъектом экономических ресурсов (количество сотрудников, активы, доходность, и т.д.), а также правовой, финансовой, физической и социальной инфраструктуры. Хозяйственный субъект считается резидентом той страны, с которой он имеет высший уровень экономической приверженности;

➤ определить страну, в которой хозяйственный субъект проводит основные бизнес операции. Резидентство определяется по стране, в которой проводятся важные бизнес операции;

➤ определить страну, в которой высшее руководство хозяйственного субъекта в основном принимает решения. В этом случае, резидентство определяется по стране, в которой принимаются большое количество решений высшего руководства (например, решения президента, вице-президентов компании т.д.).

В то же время, по мнению ОЭСР, если невозможно определить резидентство хозяйственного субъекта в соответствии с 2-м вариантом, тогда резидентство должно быть определено по стране, в которой зарегистрирован этот субъект [5].

Мобильность электронной коммерции, которая проявляется в возможности получения доступа к серверу, который является важным элементом в управление бизнеса, способствуют получению статуса не резидента. Для государства возникают трудности с определением местоположения "эффективного менеджмента" хозяйствующего субъекта, действующего в этой сфере. Кроме того, в условиях современных телекоммуникаций, с быстрым развитием Интернета, определить в какой стране и при каких условиях принимаются решения менеджером, ответственным за важные решения хозяйствующих субъектов, становится невозможным.

При обложении налогом электронной коммерции важную роль играет источник дохода. Очевидно, что страны в пределах

своих границ, имеют право облагать налогом нерезидентов. В связи с этим, если нерезидент имеет "постоянное представительство" в стране источника дохода, то нерезидент становится объектом налогообложения в этой стране. В соответствии со статьей 5 Конвенции ОЭСР, "постоянное представительство" может быть зарегистрировано двумя способами [3]:

- как постоянное место деятельности;
- посредством агента или дочерней компании.

В соответствии со статьей 19 Налогового кодекса Азербайджанской Республики, "постоянное представительство" - это место, в котором физические или юридические лица непосредственно или через уполномоченное лицо осуществляют полную или частичную предпринимательскую деятельность в Азербайджанской Республике в общей сложности не менее 90 дней в течение любых 12 месяцев [1].

Постоянное представительство охватывает следующее::

- место управления;
- подразделение;
- управление (контору);
- филиал и агентство;
- строительные и ремонтные площадки, монтажные или сборочные объекты, а также осуществление деятельности по контролю, связанные с подобными объектами;
- места разведки, разработки и добычи природных запасов, используемые установки или площадки, буровое оборудование или суда, а также осуществление деятельности по контролю, связанного с подобными объектами;
- база (место), используемая физическим лицом-нерезидентом для осуществления предпринимательской деятельности;
- место по оказанию различных консультационных услуг;
- рабочие места, на которых осуществляются иные виды предпринимательской деятельности на территории Азербайджанской Республики;
- лица, осуществляющие функции постоянного представительства в

Азербайджанской Республике предприятий-нерезидентов или физического лица-нерезидента, действующие от их имени, имеющие полномочия разрабатывать или заключать договора от их имени и обычно выполняющие подобные полномочия;

- место производства или предоставления товаров, выполнения работ или оказания услуг.

В тоже время, следующие виды деятельности нерезидентов не признаются деятельностью, осуществляемой через постоянное представительство:

- хранение или демонстрация предприятием-нерезидентом принадлежащих ему товаров и изделий;
- хранение предприятием-нерезидентом запасов, принадлежащих ему товаров или изделий с целью их переработки и последующего вывоза из территории Азербайджанской Республики другим лицам;
- приобретение товаров или заготовка изделий предприятием-нерезидентом для собственных нужд;
- осуществление предприятием-нерезидентом какой-либо подготовительной или вспомогательной деятельности для собственных нужд.

Для того чтобы адаптировать понятие "постоянное представительство" к электронной коммерции, ОЭСР подготовил документ "Уточнение концепции постоянного представительства в электронной коммерции" (далее Изменения), чтобы внести коррективы в раздел "Комментарии" к 5-ой статье Конвенции [6]. Изменения, касаются компьютерной техники и информации, которая хранится и используется на ней (компьютере), операционную программу. Интернет-сайт хоть и состоит из совокупности операционной системы и электронных данных, однако не является материальной собственностью, не имеет оборудования или физического местоположения, поэтому он не может определять "местоположение бизнеса" (постоянное представительство). Однако, сервер, на котором находится интернет-сайт считается оборудованием, которое имеет физическое местоположение. Это позволяет его местоположение определять как «местоположение бизнеса» предприятия,

управляющего сервером. Следует отметить, что для того чтобы сервер стал "местоположением бизнеса", он должен оставаться в юрисдикции предприятия на некоторое время.

Постоянное представительство может иметь место даже в случае, когда для работы компьютерной техники предприятия не нужен персонал, а для выполнения полного или частичного объема работы предприятия персоналу не обязательно находиться в месте постоянного представительства.

Изменения затронули еще один важный вопрос: о подготовительных или вспомогательных работах, проводимых компьютерным оборудованием в определенной стране, с целью проведения операции электронной коммерции. По мнению ОЭСР, при проведении таких работ "постоянное представительство" не возникает. Чтобы относить операции электронной коммерции к этой категории, нужно по отдельности рассмотреть операции, проводимые через сервер. В связи с этим, ОЭСР предлагает следующие вспомогательные или подготовительные работы [6]:

- обеспечение связи между производителем и потребителем;
- реклама товаров или услуг;
- обеспечение безопасности и эффективности передачи информации на другие сервера;
- сбор данных про рынок для предприятия;
- обеспечение необходимой информацией.

Если выше упомянутые функции являются основной частью деятельности предприятия и операции ведутся через постоянное компьютерное оборудование, в этом случае местоположение компьютерной техники будет определять место постоянного представительства. Основные функции деятельности компании зависят от ее бизнеса. Например, основной деятельностью Интернет Сервис Провайдера (ИСП) является управление своими серверами для обеспечения работы веб-страниц предприятий и других операционных программ. Для таких ИСП управление своими серверами является основной деятельностью предприятия, поэтому это не

может считаться вспомогательной или подготовительной работой. В качестве другого примера можно показать выставление на продажу своих товаров предприятиями через веб-страницы, находящиеся на этих серверах. В этом случае, предприятие не управляет серверами. По этой причине, деятельность предприятия по месту расположения серверов может быть определена как подготовительная или вспомогательная работа. Тем не менее, необходимо анализировать процесс использования серверов по отношению к каждому предприятию. Если эти сервера используются какими-либо предприятиями для рекламы, как каталог товаров и предоставление клиентам информации о своей деятельности, тогда расположение сервера для предприятия не означает место "постоянного представительства". С другим случае, если предприятия через этот сервер заключают договор в электронном виде с потребителями и осуществляют платежи, тогда эти услуги не могут быть рассмотрены как вспомогательные или подготовительные работы.

В результате документа Изменения, страны ОЭСР договорились о ряде выше указанных вопросов. Однако, Испания и Португалия не согласны с тем, что в контексте электронной коммерции физическое присутствие следует рассматривать как требование к "постоянным представительствам"[6]. Эти страны считают, что в некоторых случаях, предприятия занимающиеся предпринимательской деятельностью с помощью веб-сайта в определенной стране могут определяться как имеющие "постоянное представительство" в этой стране.

В 5-ой статье Конвенции отмечается что, постоянное представительство в стране источника дохода может быть создано через посредника. Если посредник действует от имени предприятия и на постоянной основе имеет полномочия заключать договора от этого предприятия в стране источнике дохода, тогда эта страна будет определяться как место «постоянного представительства».

Таким образом, в соответствии с ОЭСР, место нахождения серверов являются основой при определении местоположения «постоянного представительства» в

контексте субъектов электронной коммерции. Тем не менее, при загрузке ряда различных программ с Интернета потребителями в других юрисдикциях может быть использовано несколько серверов (например, совершение сделок, оплата и т.д.). В этом случае трудно определить местоположение постоянного представительства. В соответствии с 7-ой статьей Конвенции, страна источника дохода может облагать налогом доходы, связанные только с постоянным представительством [3]. Если сервер для предприятия нерезидента определяет место постоянного представительства, то страна источник дохода может облагать налогом доходы, связанные только с этим постоянным представительством. Чтобы определить налоговую базу, связанную с постоянным представительством, стране источника дохода нужно на индивидуальной основе подойти к каждому предприятию. Такой подход усложняет процесс налогообложения.

### **Характеристика дохода в налогообложении электронной коммерции.**

Сегодня характеристика доходов является одной из главных проблем налогообложения электронной коммерции. При характеристике доходов необходимо определять его источник и на основе этого вести идентификацию страны, которая будет иметь право облагать налогом этот доход. Электронная коммерция создает новую точку зрения при характеристике дохода, основной причиной чего является своеобразная особенность электронной коммерции. Так как реализация товаров и услуг электронным способом новые, они должны быть учтены в налоговом законодательстве.

Специальная Консультативная группа ОЭСР опубликовала доклад о "Характеристике доходов налоговой конвенции связанный с электронной коммерцией" [7]. Доклад играет важную роль для достижения международного соглашения по характеристике доходов и имеет предложения по изменениям в разделе "Комментарии". Одним из обсуждаемых вопросов в докладе является различие дохода от предпринимательской деятельности и роялти в контексте электронной коммерции (загрузки

электронных продуктов). Группа делит транзакции по загрузке электронных продукты (программное обеспечение, картинки, музыка или текст) на две отдельные категории. К первой категории относятся транзакции по электронным продуктам, загруженные потребителями для личного пользования или развлечения. При осуществлении таких транзакций сущностью платежей является использование электронных продуктов для личного использования или развлечения. Такие выплаты характеризуется как доход от предпринимательской деятельности, а не роялти. Загрузка электронных продуктов на цифровые устройства потребителей по законодательству считается использованием авторских прав, но в данном случае этот процесс является случайностью. Такая случайность же не становится важным фактором при характеристике дохода. Потому что, как уже отмечалось, назначение платежа является личное использование электронных продуктов. Ко второй категории относятся транзакции с назначением платежа с переходом авторского права на электронный продукт. Такие транзакции со специальным назначением классифицируются как роялти.

Другой вопрос, упомянутый консультативной группой в докладе, это разделение платежей на снабжение ноу-хау и предоставление услуг. Из-за трудностей, возникающих в практике при разделении этих платежей, Группа предлагает принять во внимание следующие ключевые элементы:

➤ контракты на поставку ноу-хау объединяют уже существующую информацию по его созданию, включают положения о конфиденциальности этой информации;

➤ в контрактах на предоставление услуг, поставщик обязуется оказывать определенные услуги. Для этого от поставщика не требуется передачи конкретных знаний, умений и опыта другому лицу, а только использование этих знаний, навыков и опыта.

Во многих случаях, в соответствии с соглашением при поставке "ноу-хау" предприятия имеют меньше дополнительных расходов, чем во время предоставления услуг

по обеспечению существующей информации или производства материала поставщиком.

В качестве примера платежей за предоставление услуг можно показать следующее[7]:

- плата за послепродажное обслуживание;
- платежи за услуги, предоставляемые продавцом покупателю в рамках гарантии;
- платежи за полную техническую помощь;
- платежи инженеру, юристу или бухгалтеру за услуги консультации по определенным вопросам;
- платежи за предоставление электронной консультации, доступа к технике для решения проблем, в базы данных путем электронных коммуникаций или по компьютерным сетям.

В деловой практике, в контрактах встречаются статьи и про ноу-хау, и про техническую помощь. Одним из примеров является договор по франчайзингу. В таких соглашениях в дополнение к передаче своих знаний и опыта франчайзер также оказывает техническую помощь. В таких смешанных формах соглашений разумным является подход к договору, который делит его на различные части (ноу-хау и услуги). После этого, следует применять соответствующий механизм налогообложения для каждой части [7].

Одним из самых важных моментов в докладе является разделение оказания услуг и приобретение собственности. Поскольку разделение этих типов платежей важно для ряда двусторонних конвенций, а также для целей внутреннего налогообложения. Главной отличительной особенностью транзакций по оказании услуг и приобретению имущества, является точное определение цели платежа. Если потребитель после выполненной транзакции становится владельцем важной собственности, но собственность не приобретена у поставщика, то это должно интерпретироваться как транзакция по оказанию услуг. Если первая сторона дает заказ второй стороне создать какой-либо объект собственности (например, создание специального доклада) и объект после создания останется во владении первой стороны, то такую сделку следует

характеризовать не как транзакция по приобретению имущества, а как транзакция по оказанию услуг. С другой стороны, если покупатель приобретает специально подготовленный для него доклад или объект собственности (например, продажа высшей ценности инвестиционного доклада нескольким покупателям), то такая транзакция должна считаться как приобретение собственности [7]. В то же время, если в назначении транзакции предоставление услуг занимает доминирующее положение (приобретение собственности выступает в качестве вспомогательного), то такая сделка должна быть включена в категорию предоставление услуг. В основном такие условия создаются, когда у объекта собственности меньше внутренней ценности и эта ценность создается за счет собственных специальных навыков и умений поставщика. Например, "онлайн" консультации или другие профессиональные услуги, будучи транзакциями электронной коммерции, относятся к прибыли, полученной от предоставления услуг.

### **Пагубная налоговая конкуренция в сфере электронной торговли (эрозия налоговой базы).**

Транзакции, проведенные между странами, создают благоприятные условия для уклонения от уплаты налогов. Для этого используется множество разных методов. Проблемы уклонения от уплаты налогов, возникающие в результате развития мировой экономики, становятся серьезной угрозой для налоговых органов страны. Высокая мобильность и развитие интернет-технологий обуславливают возникновение и использование так называемых транзакций - «налоговый рай». А это в свою очередь приводит к эрозии налоговой базы. Эрозия налоговой базы может принять формы: законное уклонение от оплаты налогов или незаконное уклонение от налогов. Например, уклонение или же неуплата налогов может осуществляться переводом налогооблагаемой предпринимательской деятельности в другие юрисдикции. Изменения, происходящие в технологиях и либерализация финансовых операций, расширили сферу уклонения от налогов и их неуплату. Таким образом, бизнес функции могут перевестись в

юрисдикции с низким налоговым тарифом, а банковские счета в «оффшорные» зоны. Если для предпринимательской деятельности используются только компьютер, связь и модем, то эта же деятельность может быть переведена в любое местоположение. А это создает налоговым органам трудности в привлечении к налоговой ответственности этих хозяйственных субъектов. Своеобразная особенность интернета для многих транзакций создает возможности выступать как «налоговый рай» (особенно в контексте электронной торговли).

Однако, одной из главных организацией, деятельность которой направлена на решение проблем пагубной налоговой конкуренции является ОЭСР. В связи с этим ОЭСР в 1998 году опубликовала отчет «Пагубная налоговая конкуренция: формировавшее глобальное явление» [9]. В отчете в качестве основных элементов налоговой конкуренции были представлены: налоговый рай и льготные налоговые режимы. В контексте электронной торговли применение на доходы, полученные от мобильных транзакций, низкой налоговой ставки, по сравнению с эффективными налоговыми ставками других стран, налогового рая и льготного налогового режима может привести к отрицательным последствиям, а именно:

- искажению финансовых и реальных инвестиционных потоков;
- попаданию под подозрение честности и справедливости налоговой структуры;
- стремлению налогоплательщиков к уклонению от уплаты налогов;
- реформированию разнообразия и желаемого уровня налогов и общественных расходов;
- направлению налоговой нагрузки на труд, потребление и недвижимость как на менее мобильные налоговые базы.
- увеличению административных затрат и налоговых нагрузок налоговых органов и налогоплательщиков.

Налоговые юрисдикции с выше упомянутыми негативными эффектами считаются пагубными. Если такие налоговые практики оказывают значимое влияние на налоговые базы других стран, то налоговая практика, осуществляемая в такой форме,

относится «к пагубной налоговой конкуренции». Даже при трудностях определения нежелательного экономического влияния, он может быть пагубным. Например, для анализа экономической эффективности режима отсутствие таких требований, как годовой оборот необходимых счетов, идентификация бенефициаров и другой подобной информации ставит налоговую прозрачность под сомнение. При невозможности измерения экономических потерь, эти режимы должны считаться пагубными со стороны соответствующих стран.

Некоторые страны проводят мягкую налоговую политику или полностью освобождают субъекты хозяйствования от налогов с целью привлечения финансового капитала. Также к такой политике относятся привлекательность нормативной и административной базы. Выделяют и такую юрисдикцию, как «налоговый рай». В основном налоговый рай служит 3 целям [9]:

- ✓ место для сохранения пассивных инвестиций («хранение»);
- ✓ место хранения нереализованных доходов («доход на бумаге»);
- ✓ предотвращение проверки налоговыми органами других стран счетов налогоплательщиков.

Эти функции обладают потенциалом нанесения ущерба налоговым органам других стран. Потому что эти налоговые органы создают условия для уклонения от налогов.

В своем отчете ОЭСР верифицирует налоговый рай на основе ниже приведенных признаков [9]:

- применение налогов в номинальной сумме или же отсутствие налогов;
- отсутствие эффективного обмена информацией. Обычно в «налоговом рае» имеются серьезный закон о конфиденциальности и административные правила;
- отсутствие прозрачности;
- отсутствие значимой деятельности в этих юрисдикциях.

Ряд стран для привлечения мобильных финансовых операций применяют систему льготных налогов. Такие режимы могут быть регулированы специальным законодательством, в

налоговом кодексе или в неналоговой системе. В отчете были показаны 4 основные фактора, характеризующие льготные налоговые системы [9]:

➤ отсутствие низкой и эффективной налоговой ставки;

➤ разграничение налогового режима. Ряд стран, предлагающие льготные налоговые режимы, держат этот режим за пределами своего внутреннего рынка. Для защиты своей экономики от льготного налогового режима страны определяют границы, это происходит из-за потенциальности пагубности режима. Ограничение можно достичь несколькими способами:

✓ предотвращение выгод от преимущества режима со стороны резидент-налогоплательщиков;

✓ предотвращение функционирования хозяйствующих субъектов, во внутреннем рынке, которые пользуются преимуществами режима;

➤ отсутствие прозрачности. Отсутствие прозрачности в проведенных транзакциях затрудняет осуществление мер защиты в других странах. Непрозрачность отражается в законах и подзаконных актов;

➤ отсутствие эффективного обмена информацией. Один из самых важных инструментов в определении, является ли режим пагубным или нет - реализация эффективного обмена информацией между странами.

В своем докладе ОЭСР также предоставляет ряд защитных механизмов от "налогового рая" и льготных налоговых режимов. Следует отметить, что позиция ОЭСР оценивается низко налоговыми юрисдикциями противоречиво. Так как развитые страны в основном применяют высокие налоговые ставки, они не заинтересованы в том, что бы юрисдикции с низким уровнем налогообложения в дальнейшем реализовывали такую политику. В то же время, некоторые эксперты считают, что ОЭСР выступает от принципов традиционного международного налогообложения.

**Выводы.** Огромный потенциал электронной коммерции и развитие в современных условиях представляют угрозу для нормального функционирования

налоговой системы, но в то же время открывают новые возможности для развития бизнеса. Вышеупомянутая функция делает предвзятым роль государства в экономике. Кроме того, усиление контроля над электронной коммерцией ограничивает условия, необходимые для ее функционирования (существование гиперпространства, не ограничиваемого границами государств; использование современных технологий для обеспечения безопасности сделок и т.д.).

Скоординированная и устойчивая глобальная налоговая политика в контексте электронной коммерции является важным ответом на проблемы управления налоговыми поступлениями. Налогообложение электронной коммерции должно быть прямым в административных рамках, неизменным и недискриминационным.

Таким образом, учитывая выше упомянутое, становится ясным фискальный интерес стран в сфере электронной коммерции. Налоги являются важнейшим инструментом экономической политики. Функциональность налоговой системы на должном уровне кроме обеспечения стабильности государственного бюджета, создает благоприятные условия для развития частного предпринимательства и государственного сектора, позволяет обеспечить справедливое распределение доходов в обществе.

Поэтому, наличие должного механизма налогообложения электронной коммерции, учитывающего его характеристики, может превратить эту область в стабильный источник налога.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Налоговый Кодекс Азербайджанской Республики [Electron resource]. - Access Mode: [http://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30414629](http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30414629)

2. Harmful tax competition An Emerging Global Issue [Electron resource]. - Access Mode: <http://www.oecd.org/tax/transparency/44430243.pdf>



3. Model convention with respect to taxes on income and on capital [Electron resource]. - Access Mode: <http://www.oecd.org/ctp/treaties/2014-model-tax-convention-articles.pdf>

4. Model Tax Convention on Income and on Capital: Condensed Version 2014 [Electron resource]. - Access Mode: [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/taxation/model-tax-convention-on-income-and-on-capital-condensed-version-2014\\_mtc\\_cond-2014-en#page92](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/taxation/model-tax-convention-on-income-and-on-capital-condensed-version-2014_mtc_cond-2014-en#page92)

5. Place of effective management concept: suggestions for changes to the oecd model tax convention [Electron resource]. - Access Mode: <http://www.oecd.org/tax/treaties/2956428.pdf>

6. Clarification on the application of the permanent establishment definition in e-commerce: changes to the commentary on the model tax convention on article 5 [Electron resource]. - Access Mode: <http://www.oecd.org/tax/treaties/1923380.pdf>

7. Tax treaty characterisation issues arising from e-commerce report to working party no. 1 of the oecd committee on fiscal affairs [Electron resource]. - Access Mode: <http://www.oecd.org/tax/consumption/1923396.pdf>

8. Electronic commerce and tax base erosion [Electron resource]. - Access Mode: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/1999/168015/DG-4-ECON\\_ET%281999%29168015\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/1999/168015/DG-4-ECON_ET%281999%29168015_EN.pdf)

9. Harmful tax competition An Emerging Global Issue [Electron resource]. - Access Mode: <http://www.oecd.org/tax/transparency/44430243.pdf>

10. Are the Current Treaty Rules of Taxing Business Profits Appropriate for E-Commerce [Electron resource]. - Access Mode: <http://www.oecd.org/tax/treaties/35869032.pdf>

11. The OECD Harmful Tax Competition Report: A Tenth Anniversary Retrospective [Electron resource]. - Access Mode: <http://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=articles>

12. Корень А.В. Налогообложение субъектов электронной коммерции: проблемы и перспективы: монография / А.В. Корень. — Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2010. — 176 с.

13. Kenneth C. Laudon and Carol GuercioTraver. (2009). “E-Commerce: Business, Technology, and Society”, Prentice Hall., (Kenez S. Laudon və Karol GersioTraver (2009).

14. Musayev Akif Fərhad oğlu və Qarayev İmran Əliyar oğlu. “Elektron Kommersiya və Vergitutma”. Azərbaycanın vergi jurnalı. Mart – Aprel, 2013-cü il, №2. – səh. 65-82.

15. Балабанов И.Т. Электронная коммерция./ И.Т. Балабанов – СПб: Питер, 2001. –336 с.

16. Wuckoff A. The Economic and Social Impact of Electronic Commerce / A. Wuckoff, A. Colecchia . – Paperback – March 1, 1999. – 169 p.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГУЖТ Кирдина Е.Г.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Полякова Е.Н.*

УДК 330.33.01:336

## **ВПЛИВ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ НА ДОХОДИ ТА ВИТРАТИ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ**

*Богоявленський О.В., к.е.н., доцент,  
Ворфоломеєва М.О., студент (ХІФУДУФМТ)*

*У статті досліджено напрями впливу фінансово-економічної кризи на доходи та витрати населення України. За статистичними даними проаналізовано рівень, динаміку доходів та витрат громадян. Порівняно забезпеченість населення України із іншими країнами світу. Також обґрунтовано негативні наслідки кризового стану країни, що безпосередньо впливає на дохідність населення. Запропоновано основні шляхи подолання фінансово-економічної кризи.*

*Ключові слова: фінансово-економічна криза, доходи, витрати, економічний стан, споживання, рівень життя, інфляція, заборгованість, купівельна спроможність.*

## **ВЛИЯНИЕ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА НА ДОХОДЫ И РАСХОДЫ НАСЕЛЕНИЯ УКРАИНЫ**

*Богоявленский О.В., к.э.н., доцент,  
Ворфоломеева М.А., студент (ХИФУГУФМТ)*

*В статье исследованы направления влияния финансово-экономического кризиса на доходы и расходы населения Украины. По статистическим данным проанализирован уровень, динамику доходов и расходов граждан. По сравнению обеспеченность населения Украины с другими странами мира. Также обоснованно негативные последствия кризисного состояния страны, непосредственно влияет на доходность населения. Предложены основные пути преодоления финансово-экономического кризиса.*

*Ключевые слова: финансово-экономический кризис, доходы, расходы, экономическое положение, потребление, уровень жизни, инфляция, задолженность, покупательная способность.*

## **IMPACT OF THE FINANCIAL CRISIS ON HOUSEHOLD INCOME AND EXPENDITURE UKRAINE**

*Bogoyavlensky O.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,  
Vorfolomyeyeva M.O., student (KIFUSUFIT)*

*The article shows the concept of financial crisis and analyzes the impact of the crisis on the economy in general. Directions impact of financial crisis on income and expenditure of Ukraine. According to statistical data analysis level, the dynamics of income and expenses citizens. And also given work studied their composition and structure. Compared supply to the population of Ukraine with other countries. Also proved negative effects of the crisis situation of the country, which directly affects the yield of the population. In the article the basic ways of overcoming the financial and economic crisis by pokarschennya welfare of the population and its purchasing power.*

*Key words: financial crisis, revenues, costs, economic status, consumption, standard of living, inflation, debt, purchasing capacity.*

**Постановка проблеми.** Кожна країна прагне економічної стабільності, припинення спаду виробництва та зростання ефективності господарської діяльності. Проте ринкова економіка має циклічний характер, що періодично призводить до криз. У сучасний період часу розвитку економіки України населення відіграє важливу роль як споживач товарів та послуг. Несталість економіки країни глибоко позначається на рівні добробуту громадян. Фінансові та економічні кризи негативно відгукаються у вигляді інфляцій цін, безробіття, зменшення доходів та зниження купівельної спроможності населення. Все це від'ємно впливає на усі складові економічної системи країни. В свою чергу, це відб'ється на тих підприємствах, виробництво яких орієнтоване на внутрішній ринок. Таким чином, проблема підвищення життєвого рівня населення є різноплановою, актуальною і прямо пов'язана з виведенням національної економіки з кризового стану.

**Аналіз останніх досягнень і публікацій.** Питання макроекономічних циклів і періодичність фінансово-економічних криз та їх від'ємна дія на ринкову економіку країни, а також становище населення постійно знаходиться в полі зору науковців. Розглядаючи цю проблему, можна опиратися на дослідження таких вчених, як Arsenio M. Balisacan [1], Josef T. Yarp [2], Malindi Myers [3], Sheria Myrie [4], С.І. Бандур [5], І.Г. Лук'яненко [6] та багато інших. Роботи цих науковців безпосередньо стосуються питання про негативний вплив кризи на рівень життя населення, зниження споживання, заборгованість за заробітною платою. Також приділяється увага соціально-економічним наслідкам кризи.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Проблема впливу фінансово-економічної кризи є актуальною на сьогоднішній день. Велика кількість науковців-економістів працюють над вирішенням цього питання. Увага концентрується на причинах зниження рівня життя українців та падіння їх купівельної спроможності, а також нерівномірному розподілі доходів між верствами населення. Отже, першочерговим планом постає необхідність подолання кризи, що є наслідком від'ємного впливу на соціально-економічний рівень забезпеченості громадян.

**Метою статті** є дослідження напрямів впливу фінансово-економічної кризи на доходи та витрати населення України, обґрунтування її

негативних наслідків, а також запропонувати основні шляхи їх вирішення.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Фінансово-економічна криза - це явище, під час якого відбувається розлад господарської системи та супроводжується значними втратами й розривом нормальних зв'язків у виробництві й ринкових відносинах, а також виводить із нормального стану функціонування економічної системи в цілому. Вплив економічної кризи на споживчу модель поведінки українського населення сьогодні є дуже актуальною, бо на сучасному етапі Україна потерпає від неї. Тяжке становище від проявів кризи супроводжується відносним надвиробництвом через обмеження платоспроможного попиту населення, що є результатом збідніння робітничих мас. Для подолання кризи необхідне встановлення рівноваги між виробництвом та споживанням, що спричинить суспільні трансформації всіх структур народного господарства, створення нових правил і принципів поведінки суб'єктів ринку, пріоритетного розвитку інтересів споживачів.

Кризове становище в Україні має свої особливості. В останні роки прослідковується збільшення кризових явищ, інфляція розповсюджується на всю систему кредитної, фінансової і банківської діяльності, зменшується ділова активність, зростає міграція робочої сили у країни близького й далекого зарубіжжя, підвищується частка тіньової економіки. Криза має системний характер, охоплює всі сфери життя суспільства - економічну, політичну й соціальну. Процес трансформації кон'юктури ринку в Україні проходить у несприятливих умовах: відбувається розрив економічних зв'язків між галузями, підприємствами, містами і людьми; простежується спекулятивне підвищення цін державою; стрімке зниження життєвого рівня більшої частини населення країни; спад виробництва ВВП та ін.

Враховуючи також тяжкі обставини на сході України починаючи з 2014 року, економіка країни та соціальний добробут значно потребують допомоги. Антитерористичні акти, що мають місце на території України, потребують значних коштів з бюджету, яких і так недостатньо. Значна частка доходів країни приділяється на оборону, озброєння армії та соціальні виплати сім'ям постраждалих. А найголовнішою втратою є

## Соціально-економічні питання

людські життя. Все це перешкоджає виходу з кризи і робить її ще більш затяжною і глибокою, створює нестабільне економічне середовище, зменшує доходи населення, вимушує його бути не купівельно спроможним.

Аналізуючи доходи, витрати та заощадження населення взагалі спостерігаємо

стабільні темпи зростання цих показників із 2009 по 2015 рік, що говорить про сприятливе становище в країні (табл. 1). Проте розглянувши більш детально джерела формування доходів та напрями їх витрачання прослідковуються негативні явища.

Таблиця 1

*Динаміка доходів та витрат населення України за 2009 - 2015 роки, млн. грн.*

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>ДОХОДИ</b>	218312	255633	303623	345492	362511	385347	406858
заробітна плата	92816	108340	131059	144831	152383	157059	167487
прибуток та змішаний дохід	26862	31550	40934	44688	47506	54482	60987
доходи від власності (одержані)	7653	8642	12990	17240	17332	21977	19032
соціальні допомоги та інші одержані поточні трансферти	90981	107101	118640	138733	145290	151829	159352
у тому числі:							
соціальні допомоги	50390	61573	67345	76670	80672	83231	80834
інші поточні трансферти	7753	7579	8087	10041	10148	14150	18508
соціальні трансферти в натурі	32838	37949	43208	52022	54470	54448	60010
<b>ВИТРАТИ ТА ЗАОЩАДЖЕННЯ</b>	218312	255633	303623	345492	362511	385347	406858
придбання товарів та послуг	172313	196943	248734	289711	316552	330552	362950
доходи від власності (сплачені)	9170	6913	6550	7139	7610	6887	6972
поточні податки на доходи, майно та інші сплачені поточні трансферти	16490	18737	21849	24185	26086	27063	34557
у тому числі:							
поточні податки на доходи, майно тощо	11555	12760	15141	17178	18156	18138	24419
внески на соціальне страхування	2879	3534	4091	4001	3837	4149	3946
інші поточні трансферти	2056	2443	2617	3006	4093	4776	6192
нагромадження нефінансових активів	-814	1222	-242	-525	1991	-1652	-5361
приріст фінансових активів	21153	31818	26732	24982	10272	22497	7740
з них:							
приріст грошових вкладів та заощаджень в цінних паперах	12851	33132	17033	21236	33764	17957	-42702
позики, одержані за виключенням погашених (-)	-13477	-8010	884	-5096	1596	-2256	-46118

За результатами 2015 року із загальних доходів, що складають 406858 млн. грн., населення витрачає на придбання товарів та послуг 362950 млн. грн. Цей показник збільшився на 32398 млн. (3%) грн. у порівнянні із минулим роком. Натомість витрати на поточні податки на доходи та майно, що склали у 2014 році 27 063 млн. грн. також зросли у 2015 році до 34557 млн. грн. [7].

Криза, в якій потерпає наша країна, вплинула на витрати на приріст грошових вкладів та заощаджень в цінних паперах, що у 2015 році мають від'ємний показник, а також і на витрати на заощадження в іноземній валюті - починаючи із 2013 року і дотепер із знаком «мінус». Це говорить про нестачу у громадян вільних коштів, а також про їх недовіру до фінансових структур, що негативно впливає на ринкову економіку країни.

Наведені вище факти стали наслідком стрімкого падіння курсу гривні через відсутність ефективної державної підтримки фінансового сектора, корпоративного боргу та високих темпів інфляції. Висока ставка національного банку України різко збільшує вартість всіх кредитів. Майже більша частина населення, малий та середній бізнес можуть бути відрізані від кредитів. Іпотека,

автомобільний кредит, споживчі кредити стали менше використовуватися на сучасному етапі.

Згідно з даними НБУ, динаміка депозитів з початку року залишається негативною. Гривневі депозити в січні-серпні знизилися на 2,9%, валютні - на 23,4%. Залишки за гривневими кредитами в серпні зросли на 1,1%, з початку року скоротилися на 9,7% - до 490 200 000 000 грн. Залишки за валютними кредитами в серпні знизилися на 0,9%, з початку року - знизилися на 14,7% - до 25,6 млрд. дол. [8]. Це початок рушійної сили різкого зниження споживання товарів довгострокового споживання, а також житла, автомобілів, крупної побутової техніки.

За 2009 - 2015 роки мінімальна заробітна плата мала тенденцію вгору від 744 грн. до 1218 грн. за місяць (рис. 1). Проте останні три роки цей показник мав незмінне значення. Простежується негативний вплив кризового стану країни, оскільки, мінімальна заробітна плата залишалася у тому самому значенні порівнюючи з тим, що податки на доходи та майно зростали: при однаковому рівні доходів з 2013 по 2015 роки (1218 грн.) населення витратило на податки кожного року все більше коштів, що зменшувало їх купівельну спроможність.

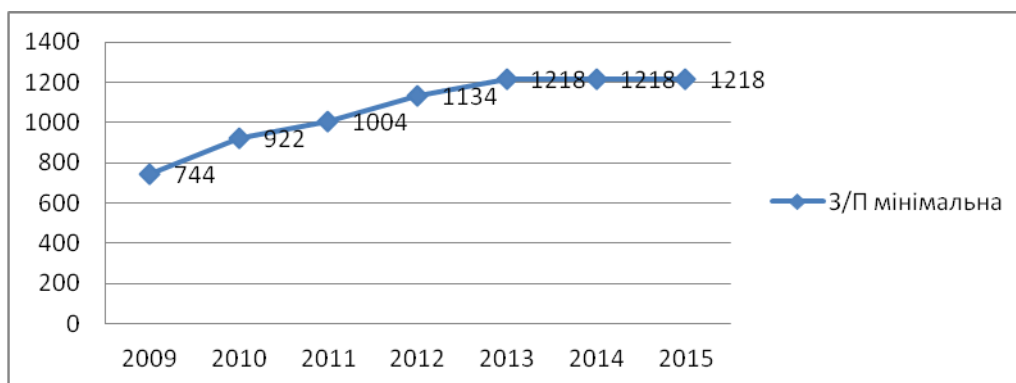


Рис. 1. Динаміка мінімальної заробітної плати в Україні за 2009 – 2015 роки, грн.[7]

Значною залишається заборгованість виплати заробітної плати (рис. 2). Найбільше збільшення цього показника спостерігається в період загострення економічної ситуації в країні.

Так у 2015 році він зріс до 1963,8 млн. грн. У 2012 році заборгованість становила 915,9 млн. грн., на 1047,9 млн. грн. менше, ніж у поточному році.

Така ситуація змушує населення скорочувати свої витрати, переходити на

більш дешеві товари та послуги, шукати товаро-замінники, навіть відмовлятися від повсякденних витрат.

Кількість пенсіонерів в Україні за 2009-2015 роки зменшилася від 13749 тис. чол. до 13533 тис. чол., а розмір середньої місячної пенсії навпаки збільшився від 943,7 грн. до 1573 грн. (табл. 2). Проте не слід забувати про таке негативне явище, як інфляція, що «з'їдає» велику частку доходу.

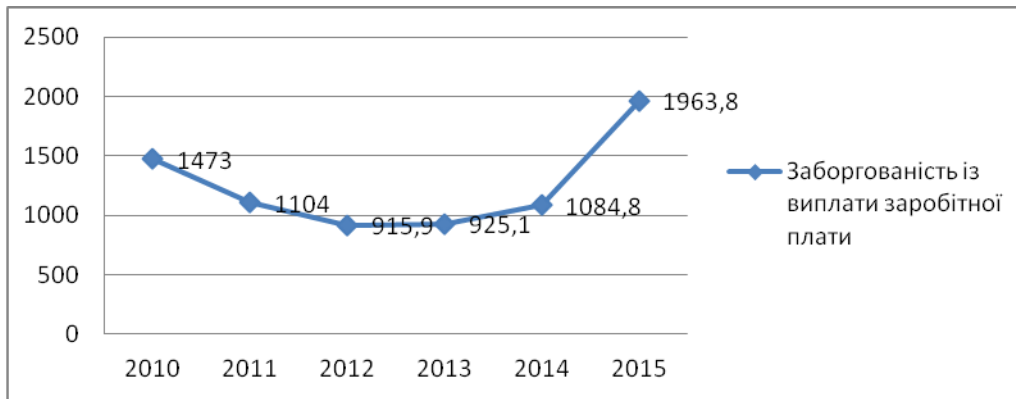


Рис. 2. Заборгованість із виплати заробітної плати в Україні за 2010 - 2015 роки, млн. грн. [7]

Таблиця 2  
Середній розмір місячної пенсії та кількість пенсіонерів в Україні за 2009-2015 роки

Роки	Кількість пенсіонерів, тис.чол.	Середній розмір призначеної місячної пенсії пенсіонерам, які перебувають на обліку в органах Пенсійного фонду, грн.		
		у тому числі:		
		за віком	за інвалідністю	у разі втрати годувальника
2009	13749,8	942,7	1573,0	696,6
2010	13721,1	1039,6	884,6	807,9
2011	13738,0	1156,0	1033,8	940,0
2012	13820,5	1252,4	1164,3	1053,8
2013	13639,7	1464,3	1359,2	1252,8
2014	13533,3	1521,6	1406,5	1303,8
2015	13533,3	1573,0	1432,1	1433,1

Одним із від'ємних проявів фінансово-економічної кризи є інфляція. Основними негативними наслідками інфляції є падіння рівня життя населення. Найбільше страждають групи населення з фіксованим доходом - наприклад, особи, що отримують

заробітну плату або ж соціальну допомогу від держави. Відбувається також погіршення очікувань щодо макроекономічної ситуації в майбутньому, що приводить, зокрема, до зниження ділової активності.

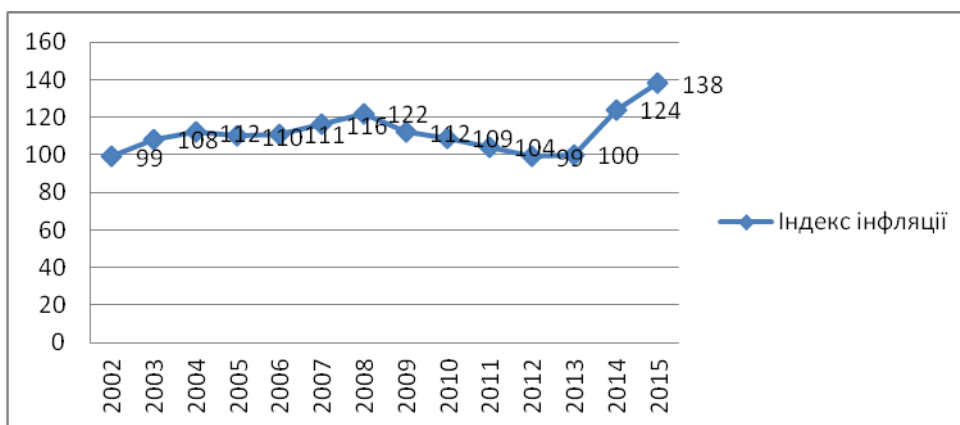


Рис. 3. Індекс інфляції України за 2002 - 2015 роки у відсотках[7]

Прослідковуючи динаміку індексу інфляції за 2002 - 2015 роки, бачимо, що тільки у 2003 та 2012 роках рівень інфляції мав від'ємний показник. За період 2008 - 2012 інфляція мала тенденцію зниження від 12% до -1%. Проте під час економічної кризи цей показник стрімко пішов вгору. Вже у 2014 році рівень інфляції дорівнював 24%, а у цьому році взагалі досяг 38%. Тільки за один нестабільний рік в Україні цей показник зріс на 14% (рис. 3). Тобто, на сучасному періоді із 1218 грн. мінімальної заробітної платні (рис. 1) або 1573 грн. середньої місячної пенсії (табл.2) громадянин України отримає, за вирахуванням інфляції, що складає у 2015 році 38%, 755,16 грн. або 975,26 грн. відповідно реальних доходів.

Сучасна фінансово-економічна криза відображає свій прояв на витратах населення. Це явище прослідковується у розрізі споживчих сукупних витратах. На прикладі харківської області простежується їх зменшення від 93,1% у 2011 році до 91% у 2015 році (табл. 3). За структурою сукупних

витрат по харківській області висвітлюється, що громадяни України стали менше витрачати кошти на продукти харчування та безалкогольні напої (зменшилися від 51,4% у 2009 році до 48,6% у 2015), на алкогольні напої та тютюнові вироби (сповзли вниз від 3,8% до 3,3%). На споживчих ранках значно збільшились ціни на молочні вироби, кондитерські, консервних галузей, оскільки ці позиції за допомогою Росії були майже обмежені в експортних можливостях. Прикладом такої ситуації є подорожчання вершкового масла на 8,7 грн., кілограм м'якого сира на 7,9 грн. Найбільший ріст цін за рік продемонстрували такі соціально значущі продукти, як цукор (збільшився на 66%), м'ясо птиці (зросло на 33%) та свинина (підвищилася на 27%). Структура споживчої корзини у 2015-2016 роках буде змінюватися в першу чергу за рахунок послаблення курсу гривні до іноземної валюти та подорожчання імпортованих продуктів харчування, таких як риба, фрукти, чай, кофе та інші [9].

*Таблиця 3*

*Структура сукупних витрат по харківській області за 2009-2014 роки*

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5	6	7
Сукупні витрати в середньому за місяць у розрахунку на одне домогосподарство, грн.	2549,9	2892,6	3136,4	3333,8	3682,2	4014,8
Структура сукупних витрат домогосподарств	відсотків					
Споживчі сукупні витрати	92,1	93,0	93,1	92,9	92,5	91,0
продукти харчування та безалкогольні напої	51,4	50,7	50,2	48,2	47,5	48,6
алкогольні напої, тютюнові вироби	3,8	3,7	3,7	3,8	3,8	3,3
непродовольчі товари та послуги	36,9	38,6	39,2	40,9	41,2	39,1
в тому числі						
одяг і взуття	6,2	6,7	6,7	6,5	6,8	6,7
житло, вода, електроенергія, газ та інші види палива	11,2	11,1	11,4	12,3	11,3	10,9
предмети домашнього вжитку, побутова техніка та поточне утримання житла	2,4	3,0	2,7	2,9	2,9	2,7
охорона здоров'я	2,7	2,7	2,7	2,9	2,7	3,0
транспорт	4,3	4,4	4,5	4,4	5,3	5,3
зв'язок	2,6	3,0	2,9	3,2	3,4	3,2

Продовження табл.3

1	2	3	4	5	6	7
відпочинок і культура	2,2	1,8	2,1	2,1	2,1	1,6
освіта	0,8	0,9	1,0	1,2	1,1	0,6
ресторани та готелі	2,3	2,8	2,7	2,8	2,9	2,3
різні товари та послуги	2,2	2,2	2,5	2,6	2,7	2,8
Неспоживчі сукупні витрати	7,9	7,0	6,9	7,1	7,5	9,0
Додатково: оплата житла, комунальних продуктів та послуг	10,3	10,0	10,1	11,2	10,3	10,0

Дослідження структури сукупних витрат доводить, що українці витрачають майже половину своїх доходів на продукти харчування, натомість середня американська статистична сім'я – тільки 10%, німецька – 12%, французька – 15,9% сімейного бюджету. Проте така ситуація не говорить, що українська нація значно забезпечена та живе у достатку. У більш заможних країнах частка витрат на продукти харчування значно менша, ніж у бідних. Поясненням такого становища є підвищення економічного зростання країни, внаслідок чого зростають і доходи споживачів значно швидше, у порівнянні із цінами на продовольчі та непродовольчі товари. Отже, більша частка коштів домогосподарств залишається на інші цілі.

Факторами впливу на таку вагому відмінність між витратами різних країн на продукти харчування є несхожість у системах оподаткування, у культурі харчування. Також вагомим є те, що, наприклад, у США сільське господарство активно субсидується, що сприяє падінню цін на кінцевому ринку. В Україні сільське господарство піклується про себе самостійно, що змушує продавців піднімати ціни на продукцію. Українське населення витрачає кошти на живлення поза домашніх умов, на кафе, ресторани 2,3% своїх доходів у порівнянні з тим, що витрати на продукти харчування складають 48,6%. Натомість, наприклад, у Люксембурзі – 7,4%, у Великобританії – більше 10%. Таке становище супроводжується бідністю населення та відмінністю культури харчування із іншими країнами: українці більш байдужі до живлення у суспільних місцях. Непродовольчі товари та послуги, що склали у 2015 році 39,1% від всіх споживчих сукупних витрат, також мали тенденцію до зниження. До таких товарів відносять: предмети особистої гігієни, побутова хімія,

косметика. За цією продукцією спостерігається скорочення попиту та економія споживачів за нею. Це відбувається через те, що вагома кількість непродовольчих товарів має імпортну складову у своїй ціні, тому їх вартість збільшилася пропорційно девальвації гривні. Отже, більшим попитом користуються вітчизняні виробники та аукціонні пропозиції.

За статистичними даними відображено збільшення показника транспортного засобу за останні два роки до 5,3% сукупних витрат населення України. Це свідчення набагато менше у зіставленні із європейськими країнами, що складає у середньому 15% від усіх витрат, проте не варто забувати, що середня кількість автомобілів у Європі вища, ніж в Україні. В умовах невизначеності для середньостатистичних українських сімей це ще один засіб зекономити. За рахунок подорожчання горючого, обслуговування особистих автомобілів кількість користувачів суспільним українським транспортом зросла. Незважаючи на збільшення вартості проїзду в автотранспорті, українці будуть вірні цьому засобу пересування.

Ще одним позитивним явищем для українського населення є зменшення витрат на комунальні послуги від 12,3% у 2013 році до 10,9% у 2015 році. Різниця у структурі витрат на ці послуги також простежується між Європою та Україною. На відміну від українців, європейці сплачують за комунальні послуги у середньому 20-30% сукупних витрат.

2015 рік видався складним: харківчани стали менше витрачати коштів на розваги та відпочинок, що склали 1,6% загальних витрат, натомість австрійці витрачають – 12% бюджету домогосподарства. В українських концертних агентствах в оренду переважно беруться невеликі зали місткістю до 1 тис.



чол., оскільки оренда великих концертних майданчиків окупається у частині випадків залежачи від програми. Відмічають спад попиту і в торгово-розважальних центрах. Деяким винятком цього сегменту стали кінозали, тому що цей вид розваги став одним із найбільш доступних. Окрім цього більша частина українців відмовилася від відпочинку. Туристичні агентства максимально знижують ціни, але у зв'язку з девальвацією гривні вони все одно залишаються недосяжними для громадян України. За даними наведеної таблиці спостерігається збільшення витрат на охорону здоров'я. Цей фактор свідчить про збільшення вартості медичних препаратів, а також - на медичне обслуговування.

Витрачання на освіту – одна з найважливіших ознак соціального розвитку, тому що показує ступінь уваги, що зосереджує держава та суспільство на створення громадян. Інвестування в освіту дозволяє країні збільшити людський капітал, а також покращити перспективи економічного зростання. У свою чергу освіта має і власну цінність: розширює світогляд людей, забезпечує можливість до самореалізації, сприяє їх матеріальному благополуччю та здорового способу життя. В Україні показник витрат коштів на освіту зменшився у 2015 році до 0,6% сукупних витрат домогосподарств, що вказує на нестачу коштів у населення. За рейтингом витрат на освіту Україна займає 57 місце із 153 країн світу. Проте цей показник дуже малий у порівнянні із Кубою (12,9%), Молдовою (9,1%) та Данією (8,7%). Незважаючи на це, Україна займає більш краще становище за якістю освіти. За рейтингом індексу рівня освіти між країнами світу наша держава займає 30 місце із індексом 0,796. У протизага ій Росія займає 36 місце із індексом якості освіти 0,780. Але все-таки більш якісну освіту здобувають в Австралії, що займає перше місце (індекс – 0,927), США (індекс - 0,890), Німеччині (індекс – 0,884) та інших країнах.

Отже, фінансово-економічна криза є шкідливим явищем, що згубно впливає на рівень дохідності населення України, його добробут, витрати, купівельну спроможність. На сучасному етапі кризового становища необхідно спрямувати всі дії на зупинення подальшого зниження рівня життя українців та утримувати його на базовому рівні. Для втримання та остаточного зупинення періоду

кризи необхідна стабілізація сфери формування доходів населення. Це виконується за рахунок зменшення рівня інфляції та мінімізація рівня безробіття з боку втручання в економіку держави. Ще одним не менш вагомим фактором виступає національна грошова одиниця - гривня, що має мати стабільне положення по відношенню до іноземних валют; надання пільг для населення у повному обсязі та без затримок; збереження купівельної спроможності всіх соціальних пільг, а також рівня заробітної плати та пенсій, що вимагає корегування їх величини на рівень інфляції; підвищення рівня та удосконалення розробки державних соціальних стандартів і гарантій, установлення відповідної шкали оподаткування доходів населення [10].

**Висновок.** У статті досліджено напрями впливу фінансово-економічної кризи на доходи та витрати населення України, обґрунтовано її негативні наслідки, а також запропоновано основні шляхи їх вирішення. Вихід із фінансово-економічної кризи – складний шлях, проте подолати його можливо. Задля стрімкого підвищення економіки країни в цілому кожен громадянин спочатку повинен поліпшити своє становище. Задля цього існує безліч можливостей. Одним із шляхів покращення умов життя населення є застосування кредитів. Цей метод забезпечує громадян коштами у потрібний для них період часу. Недоліком банківських кредитів є повернення коштів із відсотками. Ця умова згоди не сильно вплине на доходи боржника через те, що сума сплати кредиту із відсотками розподіляється на частини, які, як правило, боржник у змозі буде повернути. У сфері кредитів також існує поняття споживчого кредиту, за допомогою якого громадяни України мають можливість купляти товари у розстрочку. На сучасному етапі політика магазинів спрямована на збільшення попиту та зосереджує у собі надання кредитів на товари без відсотків. Завдяки цьому населення у змозі отримати бажаний товар, не маючи на нього коштів. Також цей напрям економить час і гроші як споживача, так і продавця: споживач користується вже зараз та сплачує частинами, а продукція не залежується на полицях.

Ще одним напрямом збільшення своїх доходів населення може використовувати депозити – грошові вклади в банк на певний

строк з умовою нарахування банком додаткових відсотків на рахунок вкладника за зберігання та використання цих коштів. Хоч депозити і заморожують кошти вкладника на певний строк, проте в кінці періоду він отримає додатковий прибуток. Також для примноження грошів у майбутньому можна варіювати національною валютою та іноземною. Наприклад, на відкладені кошти купити долар та продати його через певний час, коли він подорожчає. Це дасть змогу заробити на коштах, що звичайно просто лежать «під подушкою».

У зарубіжних країнах широко застосовують метод страхування. В європейських країнах, коли народжується дитина, їй відразу оформлюють накопичувальне страхування до весілля. За умовами цього методу страхова компанія у кінці строку виплачує повну суму всіх вкладень за весь період часу. За допомогою такого страхування можливо акумулювати певну суму коштів, якої вистачить на навчання у вищому навчальному закладі. Як і європейці, українці можуть забезпечити собі заможну старість застосовуючи накопичувальне страхування життя. Ще до пенсійного віку оформити такий договір і отримати велику суму при виході на пенсію. В Україні також є різні види страхування і кожен може використовувати таку можливість. Ще одним напрямом незалежності від державних виплат та отримання високого доходу є шлях підприємництва. Українська державна політика спрямована на підтримку нових бізнесменів та застосовує певні пільги: податкові канікули, зниження відсоткових ставок за кредитами та податками та інше. Ще одним ризиковим, але більш простішим способом отримання прибутків є покупка акцій якого-небудь підприємства. Це дасть змогу власнику акцій одержувати відсотки за певний звітний період.

Отже, для покращення фінансового становища населення можливо застосовувати неоднорідні напрями, що забезпечують

миттєве збільшення доходів громадян, або їх збільшення на перспективу.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Arsenio M. Balisacan Tackling Poverty and Social Impacts: Philippine Response to the Global Economic Crisis / Arsenio M. Balisacan, Sharon Faye Piza, Dennis Mapa, Carlos Abad Santos, Donna Mae Odra. - Pilipinas. - 2010.
2. Josef T. Yap Impact of the Global Financial and Economic Crisis on the Philippines / Josef T. Yap, Celia M. Reyes, Janet S. Cuenca. - Pilipinas. -2009.
3. Malindi Myers The Impact of the Recession on Household Income, Expenditure and Saving // Office for National Statistics. - UK. - 2011.
4. Sheria Myrie Effects of World Financial Crisis on Food Consumption Spending Among Households in Jamaica / Sheria Myrie, Oral Robinson // Developing Country Studies. - Canada. - 2013.
5. Бандур С.І. Соціальний розвиток України: сучасні трансформації та перспективи / С.І. Бандур, Т.А. Заяць. - Черкаси. - 2014. -С. 620.
6. Лук'яненко І.Г. Емпірична оцінка функції приватного споживання для України / І.Г. Лук'яненко, Г.Є. Могиляс // Наукові записки. Том 21, Економічні науки / Національний університет «Києво-Могилянська академія». - 2013. - С. 3-10.
7. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
8. Національний банк України. [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/>
9. Головне управління статистики у харківській області. [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <http://www.kh.ukrstat.gov.ua/>
10. Чечель О. Пріоритетні засади формування національної концепції добробуту населення // Інвестиції: практика та досвід. - 2013. - №2. - с.87.

*Рецензент д.е.н., професор ХНУ ім.В.Н. Каразіна Дорошенко О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 371.315.7.014.3

## **НОВІТНЯ МОДЕЛЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ В ВИЩИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДАХ УКРАЇНИ**

*Гузь Л.А., здобувач,  
Фінагіна О.В., д.е.н., професор (ЧДТУ)*

*У статті розглянуті основні завдання інформаційних технологій у вищих навчальних закладах та питання впровадження інформаційних технологій у сфері освіти. Також розглянуто, що повинні забезпечувати у сфері освіти інформаційні технології та яка з них користь, як до викладацького складу так і до учнів та студентів. В цій статті показані рекомендовані управлінські рівні, на яких у вищій освіті можуть використовуватися інтернет-технології. Також запропоновано модель впровадження дистанційного навчання у вищих навчальних закладах яка розроблена авторами статті. В статті зроблен аналіз останніх досліджень та публікацій провідних вчених сучасності.*

*Ключеві слова: соціальні технології, інформаційні технології, інформаційний простір, інформатизація процесу навчання, управлінські рівні, дистанційне навчання, інтернет-технології.*

## **НОВЕЙШАЯ МОДЕЛЬ ВНЕДРЕНИЯ ДИСТАНЦИОННОГО ОБУЧЕНИЯ В ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ УКРАИНЫ**

*Гузь Л.А., соискатель,  
Финагина О.В., д.е.н., профессор (ЧГТУ)*

*В статье рассмотрены основные задания информационных технологий в высших учебных заведениях и вопросы внедрения информационных технологий в сфере образования. Также рассмотрено, что должны обеспечивать в сфере образования информационные технологии и какая от них польза преподавательскому составу, ученикам и студентам. В статье рассмотрены управленческие уровни, которые в высшем образовании могут использовать интернет-технологии. Также предложена модель внедрения дистанционного обучения в высших учебных заведениях, которая разработана авторами статьи. В статье проведен анализ последних исследований и публикаций ведущих ученых современности.*

*Ключевые слова: социальные технологии, информационные технологии, информационное пространство, информатизация процесса учебы, управленческие уровни, дистанционное обучение, интернет-технологии.*

## **THE LATEST MODEL OF INTRODUCTION OF THE CONTROLLED FROM DISTANCE STUDIES IS IN HIGHER EDUCATIONAL ESTABLISHMENTS OF UKRAINE**

*Guz L.A. (Tcherkasy state technological university)  
Finagina O.V., professor (Tcherkasy state technological university)*

*In the articles considered basic tasks of information technologies in higher educational establishments and question of introduction of information technologies are in the field of education. It is also considered, that must provide in the field of education information technologies and a benefit is what from them, as to teaching cocmaby so to the students and students. At the real article the recommended administrative levels on that internet-technologies can be used in higher education are shown. The model of introduction of the controlled from distance studies is also offered in higher*

*educational establishments that is worked out by the authors of the article. There is an analysis of the last researches and publications of leading scientists of contemporaneity in the article.*

**Keyword:** *social technologies, information technologies, informative space, informatization of process of studies, administrative levels, controlled from distance studies, internet-technology.*

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах інформаційні технології стають невід'ємною частиною нашого повсякденного життя, все більше закріплюються та поширюються у соціальній сфері, зокрема у сфері освіти. Вони допомагають вивести процеси надання послуг на якісно інший рівень, роблячи питання впровадження інформаційних технологій у сферу освіти постійно актуальним завданням.

У сучасних умовах зростає розуміння того, що традиційна схема отримання освіти в першій половині життя морально застаріла і потребує заміни безперервною освітою і навчанням протягом усього життя. Для нових форм освіти характерні інтерактивність і співпраця в процесі навчання. Виникає необхідність розроблення нових теорій навчання.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У сучасній науковій літературі питанням дослідження сутності соціальних технологій присвячено низку статей і монографій. Аналіз останніх публікацій дає підстави визначати соціальні технології з різних точок зору, як соціоінженерний підхід до перетворення соціального простору так і соціальні технології як суто управлінський інструмент. Проблеми та переваги розвитку наукових засад дистанційної освіти активно досліджується вченими світу. Даній проблематиці присвячені роботи провідних вчених сучасності, таких як А.В. Бичків [1], В.В. Візників, Г.Ю. Соколова, Е.А. Тумалева [2], Г.М. Клейман [3], В.І. Калягін, Р.К. Михайлов [4], Кершан Б., Новембер А., Стоун Дж. [5].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Розуміння і реалізація проблеми інформатизації закладу освіти полягає в тому, що в результаті повинна бути досягнута глобальна раціоналізація інтелектуальної та соціальної діяльності в суспільстві за рахунок використання нових інформаційних технологій з метою підвищення ефективності і якості підготовки фахівців до рівня інформаційної культури, досягнутої в розвинених країнах. Повинна бути забезпечена підготовка кадрів з

новим типом мислення, відповідним вимогам постіндустріального суспільства.

**Метою статті** є розгляд рекомендованих управлінських рівнів, на яких у вищій освіті можуть використовуватися інтернет-технології. Також запропоновано розглянути модель впровадження дистанційного навчання у вишньому учбовому закладі, яку розробили та пропонують автори статті.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Активне використання інформаційних технологій забезпечує загальну комп'ютеризацію учнів і викладачів та дозволяє вирішувати, як мінімум, три основні завдання:

забезпечення виходу в мережу Інтернет кожного учасника навчального процесу;

розвиток єдиного інформаційного простору освітніх галузей і присутність у ньому в різний час і незалежно один від одного всіх учасників освітнього і творчого процесу;

створення, розвиток і ефективне використання керованих освітніх інформаційних ресурсів, у тому числі особистих користувальницьких баз і банків даних та знань учнів і педагогів з можливістю повсюдного доступу для роботи з ними [1].

Інформаційні технології (ІТ) на сьогоднішній день стають одним з основних пріоритетів у розвитку соціальної сфери. Інформаційна технологія навчання – це певна логіка організації навчально-пізнавального процесу, заснованого на використанні комп'ютерних та інших інформаційних засобів. Вона передбачає досягнення заданих цілей підготовки фахівців-професіоналів, активне включення їх у свідоме засвоєння змісту освіти, забезпечує мотиваційне, творче оволодіння основними засобами майбутньої професійної діяльності, сприяє формуванню становлення особистості майбутніх фахівців [2].

У сфері освіти інформаційні технології повинні забезпечувати виконання таких функцій, як:

інформатизація процесу навчання;

створення інформаційної інфраструктури управління освітою;

інформатизація процесів управління освітою.

Інформатизація навчальних закладів сприяє уточненню цілей і задач освіти, зміні змісту освітнього процесу, удосконалюванню форм і методів навчання. У зв'язку з цим найважливішим напрямом у системі освіти стало використання технології модульного навчання. Мета введення модульно-рейтингової системи планування і моделювання навчального процесу полягає у підвищенні якості й ефективності підготовки конкурентоздатних фахівців.

Соціальні технології в системі освіти в основному ґрунтуються на інформаційних технологіях дистанційного освіти. Формується пряма залежність між ефективністю виконання навчальних програм і ступенем інтеграції в них відповідних інформаційно-комунікаційних технологій [2, с. 43].

Під дистанційним навчанням автори розуміють сукупність технологій, що забезпечують інтерактивну взаємодію учнів і викладачів в процесі навчання, надання учнем можливості самостійної роботи з освоєння матеріалу, що вивчається, а також в процесі навчання. Очікується, що використання технологій дистанційного навчання дозволить: по-перше, знизити витрати на проведення навчання (не потрібно витрат на оренду

приміщень, поїздок до місця навчання, як учнів, так і викладачів і т.п.); по-друге, проводити навчання великої кількості людей; по-третє, підвищити якість навчання за рахунок застосування сучасних засобів, об'ємних електронних бібліотек і т.п.; по-четверте, створити єдине освітнє середовище (особливо актуально для корпоративного навчання).

На зламі ХХ–ХХІ століть обчислювальна техніка проникла у всі сфери людської діяльності і відкрила величезні можливості вибору джерел інформації, застосування інформаційних технологій у викладанні, у тому числі технології.

Завдяки Інтернету різні сторони глобалізації (наукова, технічна, економічна, культурна та освітня) надали вельми значний вплив як на традиційні навчальні заклади, так і на розвиток різноманітних освітніх нововведень, таких як дистанційне навчання і віртуальні університети. У всіх цих організаціях глобалізація вимагає глибоких і радикальних змін структури, методики викладання і досліджень, а також підготовка управлінського і викладацького персоналу [3].

Рекомендуємо управлінські рівні, на яких у вищій освіті можуть використовуватися інтернет-технології (табл. 1).

*Таблиця 1*

*Управлінські рівні використання Інтернет-технологій [4]*

Управлінський рівень	Інформаційні технології
1	2
Рівень I	Підтримка процесу навчання віч-на-віч. Багато викладачів знаходять, що Інтернет є посередником, що надає додаткові навчальні ресурси і дозволяє продовжувати дискусії поза стінами аудиторії. Активно впроваджується робота на сайтах, використання web-ресурсів.
Рівень II	Підтримка дистанційного навчання. У багатьох університетах Інтернет використовується для посилення викладання курсів на дистанції. Це вимагає більш складних, ніж на першому рівні, навичок і технологій. Оптимізація відносин між викладачем і студентом і між студентами вимагає перетворення ролі викладача в інструктора. Активно використовується робота в різноманітних інформаційних системах, використання інформаційних ресурсів мережі Інтернет.
Рівень III	Цілком онлайнове навчання. Всі тексти та інші матеріали, необхідні для навчального процесу надаються в електронному вигляді, або через Інтернет, або на CD-ROM диски. Поток аудіо та відео заміняє аудіо- і відеозаписом. Взаємодія між студентами та викладачами і студентами здійснюється через електронну пошту, форуми і комп'ютерні конференції. Це вимагає залучення великої команди (викладачі, дизайнери, редактори, програмісти). Активно використовується робота в інтерактивному режимі, що відповідає стандартам дистанційної освіти.

Згідно з [3,5] використання інформаційних технологій на основі Інтернету дозволяє вузам: 1) розширювати доступ до освіти і навчання, 2) підвищувати якість освіти, 3) знижувати вартість навчання, 4) знижувати витрати на освіту, 5) збільшувати кількість курсів і програм, 6) підвищувати доходи від освіти, 7) розробляти спеціалізовані програми і 8) використовувати процес технологічних інновацій в якості засобу поживлення інших аспектів їх діяльності [3,5].

Сучасному суспільству потрібна якісна освіта, яка спроможна забезпечити вимоги до споживача та виробника матеріальних і духовних благ. Виконати соціальне замовлення суспільства через збільшення асигнувань на освіту, збільшення кількості навчальних закладів та іншими традиційними способами не в змозі навіть заможні країни. Тому поява дистанційної освіти не випадкова,

це закономірний етап розвитку та адаптації освіти до сучасних умов.

Питання існування чи не існування дистанційної освіти вже не є актуальним. У всьому світі дистанційна освіта існує, займає своє соціально-значуще місце в освітній сфері. У кінці 1997 року в 107 країнах діяло близько 1000 навчальних закладів дистанційного типу. Кількість тих, хто здобув вищу освіту в системі дистанційної освіти, в 1997 року становила близько 50 млн. чоловік, у 2000 р. – 90 млн., за прогнозами у 2023 р. становитиме 120 млн. чоловік [6].

Для ефективного впровадження системи дистанційної освіти в ВНЗ доцільно розробити моделі впровадження дистанційного навчання для факультету підвищення кваліфікації, для тих, хто навчається на підприємстві. Запропоновано модель впровадження дистанційного навчання, яка має наступний вигляд:



Рис. 1. Модель впровадження дистанційного навчання в ВНЗ

На першому рівні впровадження системи дистанційного навчання рекомендується використання Інтернету та комп'ютерних технологій як посередників, що надають додаткові навчальні ресурси. При цьому можливе впровадження роботи на сайтах, використання web-ресурсів.

На другому рівні підтримки дистанційного навчання передбачається використання Інтернету для посилення викладання курсів на дистанції. Це вимагає опрацювання більш складних навичок і

технологій передовсім з боку викладацького складу, оптимізації відносин між викладачем і студентом.

Третій рівень впровадження дистанційної освіти передбачає цілком онлайнове навчання. Усі навчальні матеріали доцільно надавати в електронному вигляді, також використовується Інтернет та CD-ROM диски. Взаємодія між студентами та викладачами може здійснюватися через електронну пошту, форуми і комп'ютерні конференції. Доцільно активно

використовувати роботу в інтерактивному режимі, що передбачено стандартами дистанційної освіти.

Впровадження дистанційної освіти передбачає удосконалення технологій Болонського процесу здійснення підготовки фахівців відповідно до визначеної підприємствами різних видів економічної діяльності та додаткової потреби у персоналі. Головними факторами що використовуються соціальними технологіями у освітянському процесі є: глобалізація та інтернаціоналізація господарської діяльності; поширення стандартів інформаційного суспільства та розвиток новітніх засад інформаційної культури; всевітній розвиток освітніх систем відкритого типу; модернізація української системи управління відповідно до інтеграції в загальноєвропейський освітній простір (Болонський процес); впровадження інформаційних і комунікаційних технологій у процес традиційного і дистанційного навчання; збільшення масштабів масового централізованого тестування на основі єдиного державного іспиту і тестування; розробка державних освітніх стандартів вищої професійної освіти, що закладають компетентності підходу до навчання і по-новому ставлять питання розвитку професійної освіти у рамках сучасних технологій Болонського процесу.

**Висновок.** Об'єктивна сторона освітньо-виховної політики, відбиваючись у методиці соціальних технологій освіти, регулюється безліччю обставин життєвого

простору, важливими серед яких є державний лад, тип та стан економіки, форми власності та засоби розподілу матеріальних та духовних благ тощо. З цього можна зробити висновок про те, що освіта та виховання, особливо в інституційному розрізі, суто залежна та багато в чому пов'язана з іншими галузями національної економіки. Сама освіта не може розглядатися поза визначених державних завдань, поза рамками тієї чи іншої ідеології.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бичків А.В. Інноваційна культура/ А.В. Бичків // Профільна школа. – 2005. – № 6. – с. 83.
2. Візників В.В. Інтернет як компонент інформаційної картини миру і глобального інформаційно-освітнього простору / В.В. Візників, Г.Ю. Соколова, Е.А. Тумалева // Наука і школа. – 2000. – №4. – С. 23-29.
3. Клейман Г.М. Школа майбутнього: комп'ютери в процесі навчання: Пер. с англ. – М.: Радио і зв'язок, 1987. – 247 с.
4. Калягін В.І. Нові інформаційні технології та учбова техніка/ В.І. Калягін., Р.К. Михайлов // Вища освіта в Україні. – 1996. – №1. – С. 16-21.
5. Кершан Б., Новембер А., Стоун Дж. Основи комп'ютерної грамотності: Перс.с. англ. – М.: Світ, 1989. – 256 с.
6. Фабрика степеней: старая проблема и новые угрозы // <http://www.chea.org/degreemills/frmPaper.htm>. – 5 с.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Сухорукова Т.Г.*

УДК 338.142

## ПІДВИЩЕННЯ СТАЛОСТІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНІВ

*Пакуліна А.А., к.е.н, доцент (ХНУБА),  
Пакулін С.Л., (ДУ «ЛЕПСР НАН України»),  
Корсунський Г.Ю., студент (ХНУБА)*

*Авторами уточнено поняття «сталість соціально-економічного розвитку регіону». Розкритий взаємозв'язок сталості з економічною безпекою. Обґрунтована класифікація погроз економічної безпеки регіонального рівня. Розглянуті засоби запобігання, профілактики і ліквідації погроз сталого регіонального розвитку. Доведено, що ефективне функціонування регіональних*

**Вісник економіки транспорту і промисловості № 52, 2015**

інтелектуально-інноваційних комплексів сприяє підвищенню сталого соціально-економічного розвитку території, зниженню погроз економічної безпеки і перетворенню регіональної економіки.

**Ключові слова:** сталість, сталість соціально-економічного розвитку, економічна безпека, регіон.

## ПОВЫШЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНОВ

*Пакулина А.А., к.э.н, доцент (ХНУСА),  
Пакулин С.Л., (ГУ «ИЭПУР НАН Украины»),  
Корсунский Г.Ю., студент (ХНУСА)*

Авторами уточнено поняття «устойчивость социально-экономического развития региона». Раскрыта взаимосвязь устойчивости с экономической безопасностью. Обоснована классификация угроз экономической безопасности регионального уровня. Рассмотрены средства предотвращения, профилактики и ликвидации угроз устойчивого регионального развития. Доказано, что эффективное функционирование региональных интеллектуально-инновационных комплексов способствует повышению устойчивого социально-экономического развития территории, снижению угроз экономической безопасности и преобразованию региональной экономики.

**Ключевые слова:** устойчивость, устойчивость социально-экономического развития, экономическая безопасность, регион.

## IMPROVING THE SUSTAINABILITY OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT AND THE ECONOMIC SECURITY OF THE REGIONS

*Pakulina A., Associate Professor, Cand.Sc. (Econ.)  
(Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture),  
Pakulin S., (PA «Institute of Nature Management and Sustainable Development of National  
Academy of Sciences of Ukraine»),  
Korsunsky H., Student  
(Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture)*

The authors clarified the concept of «stability of the socio-economic development of the region». The stability of the socio-economic system of the region depends on the sustainability of socio-economic systems of higher level, in particular the state. Threat to the economic security of the regions is the lack of development in the areas of economic innovation. In modern conditions the spectrum of threats is expanding, the economic security of Ukraine is undermined not only the economic, but also military-political means. Functions implementation of sustainable socio-economic development of the region leads to the observance of national interests in the region, and promotes economic security. Interaction between stability with economic security. Suggests the classification of threats of economic safety at regional level. The means of prevention, prevention and elimination of threats to sustainable regional development.

**Keywords:** sustainability, sustainability of socio-economic development, economic security, region.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями.** Підвищення сталості соціально-економічного розвитку і забезпечення економічної безпеки регіонів є важливою науковою проблемою. Актуальність проведеного дослідження і його практична значущість визначається необхідністю підвищення ефективності економіки регіонів України, їх інтеграції для забезпечення економічної безпеки території. Ці чинники виступають необхідними передумовами досягнення сталого соціально-економічного розвитку кожного регіону окремо і національної економіки в цілому.



**Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела.** Питання сталого соціально-економічного розвитку і забезпечення економічної безпеки не втрачають своєї актуальності упродовж вже багатьох десятиліть, що знайшло віддзеркалення в працях зарубіжних і вітчизняних учених. Для аналізу сталості соціально-економічного розвитку і забезпечення економічної безпеки нами використані праці вітчизняних вчених, серед яких: В.М. Геєць [1], І.В. Горяна [2], Б.М. Данилишин [3], О.О. Євсєєва [4], В.І. Куценко [5].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття.** Вивчення теоретико-методологічної суті проблеми сталого соціально-економічного розвитку регіонів, оцінка напрямів регіонального розвитку, націлених на зниження впливу погроз, забезпечення економічної безпеки виявили відсутність єдиних точок зору. Це визначило мету і завдання проведеного дослідження.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Цілі дослідження: уточнити поняття «сталість соціально-економічного розвитку регіону»; розкрити взаємозв'язок сталості з економічною безпекою; представити класифікацію погроз економічної безпеки регіонального рівня; виявити засоби запобігання, профілактики і ліквідації погроз сталого регіонального розвитку.

**Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Існує спільність понять «сталість» і «сталість соціально-економічної системи». На нашу думку під сталістю соціально-економічної системи слід розуміти її здатність стабільно функціонувати і розвиватися в довгостроковій перспективі в умовах внутрішнього і зовнішнього середовища, що змінюється. Сталий розвиток – це умови, що необхідні для збереження і розвитку потреб і можливостей, і обмеження, які накладаються на можливість задовольняти потреби. В цілому сталий розвиток, на наш погляд, слід досліджувати з двох сторін. З одного боку, потрібне забезпечення умов збереження потреб і можливостей, і обмеження, що накладаються на можливість задовольняти потреби [6, с. 105]. Індикатором такого підходу у сучасному світі виступає економічна безпека, що дозволяє запобігти впливу негативних дій і

забезпечити прогресивний розвиток. З іншого боку, потрібний розвиток цих умов, тобто вони мають бути динамічними [7, с. 176]. В цьому випадку індикатором виступають інновації, які дозволяють розвиватися і знаходити нові напрями розвитку економіки.

Безпека і сталість по-різному характеризують стан економіки України як єдиної системи. Сталість характеризує міцність, надійність елементів економічної системи, зв'язків усередині неї. Безпека, у свою чергу, характеризує стан об'єкту в системі, його зв'язків усередині системи, здатність до самовиживання і розвитку, а також дії непередбачуваних і важко прогнозованих чинників. Нам представляється доцільним класифікувати погрози економічної безпеки регіонального рівня. У найзагальнішому вигляді вони можуть бути класифіковані як внутрішні і зовнішні погрози. До погроз економічної безпеки регіону слід віднести: 1) зовнішньополітичні погрози: розвиток тенденції регіонального економічного і соціально-політичного сепаратизму, зростання міжнаціональної, міжконфесійної і міжетнічної напруженості, здатної призводити до великих конфліктів, внаслідок цього втрата довіри регіонів до центру; 2) економічні погрози: зростаюча міра залежності регіональних економічних систем України від іноземного капіталу, від імпорту продуктів харчування і устаткування, що тягне скорочення регіонального виробництва, гіпертрофоване і неадекватне прибуткам населення зростання сфери послуг, особливо підприємств індустрії розваг, навколо яких концентрується кримінальний актив, шкода здоров'ю населення, що вживає низькоякісні і генетично модифіковані продукти харчування, і як наслідок деградація населення; 3) валютно-фінансові погрози: відтік валютних засобів і їх нефункціональне використання викликає скорочення регіонального виробництва внаслідок нерентабельності і неспроможності конкурувати на ринку товарів, зростання безробіття, зубожіння і асоціалізація населення, деструктуризація економічної системи України в цілому. До внутрішніх погроз економічної безпеки регіону відносяться: 1) продовольчі і енергетичні погрози: низька рентабельність регіональних промислових підприємств (за винятком монопольних гігантів, що спеціалізуються на здобичі і переробці газу, на виробництві продукції чорної і кольорової

металургії і так далі) змушує скорочувати виробництво, що призводить до відкритості регіональних ринків України для імпорту, загостренню цінових диспропорцій в регіонах, падінню виробництва енергії; 2) погрози в реальному секторі: висока зношеність основних виробничих фондів підприємств регіону тягне зниження ефективності кон'юнктурної диверсифікації виробництва, устаткування, конкурентоспроможності регіонів, руйнування інвестиційно-інноваційного комплексу, втрата кваліфікованих кадрів, скорочення замовлень на високотехнологічних виробництвах; 3) погрози в соціальній сфері: низька міра бюджетної підтримки економічного розвитку регіонів України (як з національного бюджету, так і із коштів регіональних бюджетів), а також неможливість реалізації бюджетних проектів розвитку виробництва і регіональної інфраструктури приводять до зростання безробіття, зниження життєвого рівня, збільшення соціальних утриманців, втрати трудових навичок.

Дія внутрішніх погроз здатна викликати послідовне накопичення довготривалих руйнівних тенденцій в ключових елементах господарської системи: соціальній сфері; стані і ефективності використання виробничого інноваційного і науково-технічного потенціалу України; економічних стосунках господарювання і управління; стані довкілля; системі економічних і політичних стосунків регіонів один з одним і регіонів України з центром.

Серйозну і дуже реальну загрозу економічній безпеці регіону і України, на нашу думку, представляє недостатня розвиненість сфери економічних інновацій. Передумовами цього процесу були: розпад науково-дослідних колективів і конструкторських бюро світового класу, згортання фундаментальних досліджень, різке скорочення замовлень на високотехнологічну і конкурентоспроможну продукцію, «витік мізків» з України.

У сучасних умовах спектр погроз розширюється, економічна безпека України підривається не лише економічними, але і військово-політичними засобами. Це особливо характерно для політики розвинених країн по відношенню до інших, менш сильних в економічному і військовому відношенні, держав. Основними засобами запобігання, профілактики і ліквідації погроз являється активна діяльність органів державної влади усіх

рівнів і органів місцевого самоврядування. На нашу думку, проведення комплексу робіт з профілактики і протидії погрозам у сфері економічної безпеки має бути забезпечене бюджетним фінансуванням. Під економічною безпекою ми розуміємо захищеність громадських стосунків, готовність і здатність інституціональних одиниць українського суспільства розроблювати заходи щодо блокування або нейтралізації можливих або таких, що з'явилися, погроз для реалізації цілей. При цьому об'єктами вивчення економічної безпеки виступають громадяни України, органи місцевого самоврядування, господарюючі суб'єкти на усіх рівнях економіки, держава в особі різних гілок влади державних інститутів.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.**

1. Дослідження сталого соціально-економічного розвитку регіону виявило, що одним з критеріїв його досягнення є економічна безпека. Суть регіональної економічної безпеки полягає в можливості і здатності економіки регіону поетапно покращувати якість життя населення на рівні загальноприйнятих стандартів, протистояти впливу внутрішніх і зовнішніх погроз при оптимальних витратах усіх видів ресурсів і дбайливому використанні природних чинників, забезпечувати сталий соціально-економічний і суспільно-політичний розвиток регіону.

2. Сталий соціально-економічний розвиток регіону включає традиційні (виробничо-економічні, природно-сировинні, кадрово-ресурсні, соціально-культурні) і специфічні (інноваційні, інфраструктурні) компоненти, необхідні для забезпечення економічної безпеки на рівні не менш граничного значення за рахунок ефективного функціонування регіональних інтелектуально-інноваційних комплексів. Це сприяє підвищенню сталого соціально-економічного розвитку території, зниженню погроз економічній безпеці і перетворенню регіональної економіки. Перспективні дослідження, спрямовані на розвиток теорії і методології кількісної оцінки сталого соціально-економічного розвитку регіону в умовах динамічного довкілля.

**СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ**

1. Геєць В.М. Якісні зміни в економіці України є нагальними // Вісник Національного банку України. – 2014. – № 4(218). – С. 5–9.
2. Горяня І. В. Формування методики оцінювання сталості розвитку регіонів // Економічний аналіз. – 2013. – Т. 14. – № 1. – С. 59–63.
3. Данилишин Б. М. Природно-екологічний потенціал в стратегії сталого розвитку України / Б. М. Данилишин // Наука та наукознавство : Міжнародний науковий журнал . – 2006 . – № 3. – С. 94–101.
4. Євсєєва О.О. Підвищення стійкості та адаптивності розвитку регіону / О.О. Євсєєва // Економічний простір. – Збірник наукових

праць. – № 101. – Дніпропетровськ : ПДАБА, 2015. – С. 72–81.

5. Куценко В.І. Сталий розвиток: стратегія і тактика формування через призму соціогуманітарної сфери / В.І. Куценко. – К.: ДУ ІСПСР НАН України, 2012. – 168 с.

6. Пакулін С. Л. Державне регулювання і ресурсне забезпечення сталого розвитку соціального комплексу // Економічний простір: Зб. наукових праць. – № 65. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2012. – С. 103-110.

7. Пакуліна А. А. Ефективна і гнучка соціальна політика в умовах глобалізації / А. А. Пакуліна, Г. С. Пакуліна, С.Е. Бондарев // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – Вип. 51. – С. 174–178.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Кідріна О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК 330.59.

**МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИССЛЕДОВАНИЮ  
КАТЕГОРИИ «КАЧЕСТВО ЖИЗНИ»**

*Тихонравов С.Н., к.т.н., доцент (УкрГУЖТ),  
Комаренко О.А., аспірантка (ХНУ ім. Каразіна)*

*Данная статья посвящена анализу методологических основ исследования категории «качество жизни». В работе определены основные направления изучения качества жизни индивида и общества, предпринята попытка выработать критерии требований к содержанию методик оценки качества жизни населения. На основании анализа различных подходов к характеристике качества жизни человека (общества) сделан вывод о необходимости использования комплексного (системного) подхода в соответствии с которым качество жизни рассматривается как субъективно-объективная категория, отражающая единство всех компонентов жизни.*

*Ключевые слова: качество жизни, оценка качества жизни, индекс качества жизни, благосостояние, степень удовлетворенности индивидов своей жизнью, смысл и цели существования человека.*

**МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ДОСЛІДЖЕННЯ  
КАТЕГОРІЇ «ЯКІСТЬ ЖИТТЯ»**

*Тихонравов С.М., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ),  
Комаренко О.О., аспірантка (ХНУ ім. Каразіна)*

*Дана стаття присвячена аналізу методологічних основ дослідження категорії «якість життя». У роботі визначені основні напрямки вивчення якості життя індивіда і суспільства, зроблена спроба виробити критерії вимог до змісту методик оцінки якості життя населення.*

На підставі аналізу різних підходів до характеристики якості життя людини (суспільства) зроблено висновок про необхідність використання комплексного (системного) підходу, відповідно до якого якість життя розглядається як суб'єктивно-об'єктивна категорія, що відображає єдність усіх компонентів життя.

**Ключові слова:** якість життя, оцінка якості життя, індекс якості життя, добробут, ступінь задоволеності індивідів своїм життям, сенс і мета існування людини.

## METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE STUDY CATEGORIES "QUALITY OF LIFE"

*Tychonravov S.N., candidate of technical sciences, associate professor  
(Ukrainian State University of Railway Transport),*

*Komarenko O.A., graduate student (V.N. Karazin Kharkiv National University)*

*This article analyzes the methodological foundations of the research category of "quality of life". In the study of the problems of quality of life of the individual and society in the work identified and dealt him such a dominant direction as objectification and subjectivization. In the first direction of the quality of life is investigated as an objective characteristic which determines the material conditions and means of development. In the analysis of the second direction of emphasis towards considering only subjective components of quality of life, which are estimated relation of man to the conditions of life and different material and cultural wealth. The main here is satisfaction with life, full realization of man's inner potential.*

*The article attempts to develop criteria for the requirements to the content of methodologies to assess the quality of life of the population.*

*Based on the analysis of the main approaches to the characterization of the quality of life of the individual (society) concluded that the need for an integrated (systemic) approach, according to which the quality of life is seen as subjective, objective category, reflecting the unity of all components of life. At the same time, most fully reveal the essence of the category of "quality of life", according to the authors, is possible only by examining it closely connected with the meaning of human life and ideals, goals and values of society.*

**Keywords:** *quality of life, assessment of quality of life, quality of life index, welfare, the degree of satisfaction of individuals with their lives, the meaning and purpose of human existence.*

**Постановка проблеми.** Качество жизни представляет собой сложную, многостороннюю и комплексную категорию. Оно определяется большим количеством факторов не только экономического характера. Совокупность факторов, формирующих качество жизни, включает: среду обитания (атмосферный воздух, вода, природно-климатические условия и т.д.), состояние общества (политическое и социальное устройство, экономика), качество человека (здоровье, культура, образование).

Проблема исследования качества жизни занимает пограничное место в системе экономических, гуманитарных и социальных наук. Каждая из этих отраслей научных знаний предлагает свое видение и трактовку исследуемого понятия, придавая ему специфические черты. В современных условиях оптимальной является социально-экономическая политика, ориентированная на

достижение достойного качества жизни граждан, открывающая широкие возможности для сохранения устойчивого жизнеобеспечения человека, общества в целом и государства с учетом гармонизации их интересов и потребностей. Любое государство может устойчиво развиваться только при условии, если его экономическая политика направлена на улучшение качества жизни населения, обеспечивая его возможностью формировать собственное будущее.

**Актуальность темы исследования.** В результате продолжающегося экономического кризиса в Украине в обществе произошло глубокое падение уровня и качества жизни основной массы населения. Поэтому проблемы уровня и качества жизни являются сегодня одними из наиболее актуальных. Благополучие населения напрямую зависит от правильной социальной политики

государства, которая, в свою очередь, зависит от того, достаточно ли информации, и насколько она полно показывает проблемы в современном украинском обществе. От решения проблем уровня и качества жизни во многом зависит направленность и темпы дальнейших преобразований в стране и, в конечном счете, политическая, а, следовательно, и экономическая стабильность в обществе. Решение этих проблем требует определенной политики, выработанной государством, центральным моментом которой был бы человек, его благосостояние, физическое и социальное здоровье. Именно поэтому все преобразования, которые, так или иначе, могут повлечь изменение уровня и качества жизни, приобретают несомненную актуальность.

**Анализ последних исследований.**

Среди последних научных публикаций зарубежных и отечественных исследователей, в которых анализируются различные аспекты качества жизни как социально-экономической категории можно выделить работы Айвазяна С.А. [1], Беляевой Л.А. [2] Григоряна Г.М. [3], Кима М.Н. [4], Михальченко Г. Г. [6], Петрушиной Т. [7], Старченко Л. В. [10], Тютюнниковой С.В. [11].

**Целью** данного исследования является обобщение и развитие существующих сегодня методологических подходов к исследованию категории «качество жизни» и обоснование необходимости использования комплексного (системного) подхода.

**Изложение основного материала исследования.** Философия качества жизни в конце XX - в начале XXI века выходит на первый план в государственной политике и социальной работе наиболее развитых стран мира, поскольку, анализируя именно качество жизни, возможно осуществить интегральную оценку эффективности управления в постэкономическую эпоху.

Понятие «качество жизни» начинает широко применяться в зарубежной научной литературе XX века с 60-х годов. В отечественной же литературе вплоть до 90-х годов качественные аспекты условий жизни изучались лишь частично в социологических работах. Связано это было с тем, что в соответствии с доминирующей тогда концепцией технократического развития и низким жизненным уровнем населения чаще

исследовались понятия «благосостояние» и «уровень жизни».

Под качеством жизни в современных зарубежных концепциях понимают характеристику социально-экономических, политических, культурно-идеологических, экологических факторов и условий существования личности, положения человека в обществе. При этом понятие «качество жизни» формулируется следующим образом: «качество жизни – это интегральная категория, которая качественно оценивает степень комфортности различных сфер жизни человека и уровня социально-духовного развития личности» [9, с.8].

Среди современных украинских ученых также преобладает точка зрения, согласно которой «качество жизни представляет собой наиболее обобщенный комплексный критерий состояния общества. Оно характеризует своеобразный итоговый результат социально-экономического развития общества в той или иной стране, состояние всей жизнедеятельности индивида, социальных групп и общества в целом» [4, с.85].

В области изучения проблем качества жизни можно выделить два доминирующих направления, ориентированных на изучение качества жизни индивида и общества.

Первое направление – это объективизация качества жизни, при которой оно рассматривается как объективная характеристика, определяющая материальные условия и средства развития общества.

Объективные характеристики качества жизни человека (общества) отражают соответствие свойств человека, процессов его жизнедеятельности, условий и средств жизнеобеспечения природно-заданным и социально-обусловленным потребностям.

В данном случае непосредственным объектом анализа является совокупность базовых компонентов, образующих среду и систему жизнеобеспечения населения:

- 1) качество населения (включает в себя ожидаемую продолжительность жизни, уровень образования, квалификацию, рождаемость и смертность, брачность и т. п.);
- 2) благосостояние населения (отражает его реальные доходы, их дифференциация, уровень потребления благ и услуг, уровень здравоохранения и культуры и т. п.);

3) качество социальной сферы (показывает уровень условий труда, социальной защиты, физической и имущественной безопасности людей и т. п.);

4) качество окружающей среды (включает данные о загрязнении воздушного пространства, почв, воды и т. п.);

5) природно-климатические условия (характеризуются составом и объемами природно-сырьевых ресурсов, климатом, частотой форс-мажорных природных ситуаций) [1, с.64].

Критерием качества жизни в объективном отношении выступает достаточно высокая степень развития человеческой личности. Качество жизни населения страны рассматривается в данном аспекте как эконо-социально-экологический индикатор, который характеризует определенный уровень удовлетворения совокупности социальных и экологических потребностей, имеющих экономическую почву и формирующих определенный образ жизни.

Второе направление делает акцент в сторону учета только субъективных составляющих качества жизни, представляющих собой оценочное отношение человека к жизненным условиям и различным материальным и культурным благам. Элементами структуры качества жизни являются здесь самочувствие, удовлетворенность жизнью, полнота реализации человеком своего внутреннего потенциала, счастье (или комбинация этих элементов) [5, с.10].

Субъективные характеристики качества жизни отражают рациональное и эмоциональное отношение человека к жизни, удовлетворенность самим собой и своей жизнедеятельностью, ощущение гармонии с социально-психологическими и многими другими аспектами жизни.

Иначе говоря, качество жизни характеризуется степенью удовлетворенности индивидов своей жизнью с точки зрения различных потребностей и интересов. Понятно, что оценка качества жизни относительна. Определение самим индивидом степени удовлетворенности своих потребностей основывается на его жизненном опыте, уровне культурного, интеллектуального, эмоционального развития. Качество жизни представлено как жизненное

благополучие, при котором человек испытывает внутреннюю удовлетворенность условиями своей жизни.

Измеряя в различных шкалах степень удовлетворенности индивидуумом своими дееспособностью, состоянием здоровья, психологическим состоянием, качеством «встроенности» в социальную инфраструктуру, соответствием принятой в обществе морали и системе ценностей и интегрируя все эти оценки, можно выйти на интегральный индикатор качества жизни индивидуума. В этом случае «качество жизни» - это результат субъективной оценки своего состояния самими индивидуумами.

Построение индекса качества жизни на основе субъективной самооценки человека в теории и практике оценки качества жизни считается, как правило, более перспективным и более адекватным реальности. Предполагается, что это направление изучения качества жизни даёт наиболее достоверную картину. Но, в данном случае индекс качества жизни выводится по результатам значительного количества массовых опросов в анализируемых странах и регионах, что предполагает, соответственно, крупные финансовые затраты на проведение исследования.

Приходится признать, что сегодня пока невозможно рассчитывать индекс качества жизни на основе субъективных оценок в силу трудностей финансового обеспечения сбора этих субъективных оценок с населения. Итогом такого признания является разработка процедур объективной оценки качества жизни в западной науке.

В этом случае итоговый рейтинг выводится на основе статистической обработки довольно широкого набора отдельных показателей, в той или иной степени отражающих социальное развитие общества. В объяснительном плане объективный индекс считается менее достоверным (хотя и гораздо более распространённым), т.к. при всей многомерности понимания качества жизни даже очень объёмные по числу показателей индексы, рассчитанные на базе официальной государственной статистики, не могут отразить феномен в целом.

При этом важно учитывать, что качество жизни населения, невозможно измерить статистически при помощи какого-

либо одного обобщающего показателя. Поэтому необходимо использовать систему взаимосвязанных показателей, каждый из которых отражает определённый аспект качества жизни.

Согласно методологии ООН, с 1990 г. рассчитывается индекс человеческого развития, который также называется индексом развития человеческого потенциала (ИРЧП). В этих расчетах величины ИРЧП определяются как средние арифметические из трех показателей: ожидаемой продолжительности жизни; уровня образования; реального душевого ВВП. Кроме ИРЧП, начиная с 2010 г. используются три новых измерения человеческого развития: индекс человеческого развития, скорректированный на неравенство, индекс гендерного неравенства, индекс многомерной бедности[12].

Таким образом, понятие «качество жизни» включает в себя сегодня большое количество показателей, которые надо учитывать при оценке качества жизни. Но при этом проблема заключается в том, что не существует общепризнанной методики и инструментария, которые могли бы использоваться для оценки качества жизни.

Однако существует еще один важный аспект исследования качества жизни индивида и общества. Переходя к его характеристике, необходимо отметить, что, во-первых, экономическая теория не может абстрагироваться от проблем смысла и целей существования человека, а во-вторых, именно качество жизни теснейшим образом связано со смыслом и идеалами человеческой жизни.

Проблема качества жизни приобрела сегодня более общее смысловое значение, включающее проблему целей и ценностей общества.

«К общечеловеческим целям и ценностям относятся: продолжение рода человеческого, обеспечение профессиональной карьеры своим детям, соблюдение общечеловеческих ценностей, закрепленных в виде заповедей в Библии: среди них имеющих актуальность, как среди верующих, так и неверующих. Это: не сотвори себе кумира (идола), почитай отца твоего и мать твою, не убивай, не прелюбодействуй, не кради, не произноси ложного свидетельства на ближнего. К ним

можно добавить честность, доверие, доброта, помощь людям и т.п.» [4, с.86]

Различное понимание смысла и целей жизни каждым человеком является причиной различий в восприятии разными индивидами, одних и тех же условий существования.

Формирование целей жизни зависит от многих факторов: индивидуальных особенностей личности, семейных традиций, жизненного опыта, общественных отношений и др. При благоприятных условиях формируются цели жизни и ценностные ориентиры, которые отвечают интересам общества.

Нестабильность же социальных отношений, низкий авторитет политических лидеров, массовые и постоянные нарушения норм морали и права способствуют негативным тенденциям в формировании целей деятельности людей.

Цели жизни человека определяют направления его деятельности в различных сферах труда и в использовании свободного времени.

Как известно, основными целями деятельности человека являются: 1. материальные блага; 2. власть, слава; 3. знания, творчество; 4. духовное совершенствование.

Поведение большинства людей определяется сочетанием различных целей. Но в каждый период жизни какая-то одна цель, как правило, является доминирующей, в наибольшей степени определяющей действия человека.

Сегодня у всё большей части населения развитых стран растёт понимание того, что качество жизни определяется не количеством потребляемых благ, а комплексом социально-психологических, экономических, экологических, этических и других показателей. Принципиальным моментом здесь является несводимость понятия качества жизни только к удовлетворению материальных потребностей, материальному благосостоянию.

В целом три из вышеуказанных целей деятельности человека большинству людей представляются естественными и понятными. Но очень немногие воспринимают духовное совершенствование как основную цель жизни.

Дух человека – это сосредоточение его естества, воли, сознания, личности, индивидуальности, сущности, его движущая

сила, он непосредственно подчиняется разуму. Духовность же – это «степень силы духа, возможная сила воздействия человека на окружающую среду, ... стремление преодолеть себя в своем сознании, достичь высоких целей, следовать личному и общественному идеалу, общечеловеческим ценностям. Это самое ценное богатство человека, которое нельзя ни приобрести, ни одолжить, а можно только сформировать собственными усилиями» [8].

Трудно объяснить для чего необходимо стремление к духовному совершенствованию. В основе этого стремления лежат внутреннее чувство, вера, убежденность, внутреннее стремление человека к духовным ценностям, которые могут быть как религиозными, так и светскими.

Духовное совершенствование, умеренность в потреблении материальных благ, законопослушность, помощь ближним являются предпосылками достойного существования человека.

Если духовное совершенствование становится основной целью жизни человека – изменяется его оценка качества своей жизни.

Таким образом, с этих позиций оптимальное качество жизни предполагает наличие у человека не только материальных и социальных потребностей, но и потребностей духовных. В целом, позитивная динамика качества жизни связана с усилением роли и места духовных потребностей в жизни человека.

**Выводы.** Многогранность и разноплановость категории «качество жизни» предполагает, что только объективный или только субъективный взгляд на сущность качества жизни не позволяет раскрыть ее в полной мере. Рассмотренные в работе существующие на сегодня различные методологические подходы к исследованию категории «качество жизни» не исключают, а взаимодополняют друг друга. С нашей точки, во-первых, необходимым представляется использование комплексного (системного) подхода, в соответствии с которым качество жизни рассматривается как субъективно-объективная категория, отражающая единство всех компонентов жизни. Как справедливо отмечает Л. Беляева: «По своей природе качество жизни – это объективно-субъективная характеристика условий

существования человека, которая зависит от развития потребностей человека, и его субъективных представлений и оценок своей жизни» [2, с. 34]. Во-вторых, наиболее полно раскрыть суть категории «качество жизни» возможно лишь, исследуя ее в теснейшей связи со смыслом и идеалами человеческой жизни, с целями и ценностями общества.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Айвазян С.А. Россия в межстрановом анализе синтетических категорий качества жизни населения / С.А. Айвазян // Мир России. – 2001. - №4. – С.59-88.
2. Беляева Л.А. Уровень и качество жизни. Проблемы измерения и интерпретации / Л. А. Беляева // Социс. – 2009. – № 1. – С. 33-42.
3. Григорян Г.М. Качество жизни и его место в системе отношений общества / Г.М. Григорян, О.В. Исакина // Социальная экономика. – 2009. – № 1. – С.144- 155.
4. Ким М.Н. Уровень и качество жизни: теоретический анализ, состояние и факторы в Украине / М.Н. Ким, О.А. Комаренко // Социальная экономика.- 2015. № 1. – С.85 – 94
5. Ковынева О.А. Управление качеством жизни населения: монография / О.А. Ковынева, Б.И. Герасимов; под научн. ред. д-ра экон. наук, проф. Герасимова. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. Ун-та, 2006. – 88 с.
6. Михальченко Г. Г. Відтворення та розвиток населення в контексті забезпечення гідної якості життя: монографія // Г.Г. Михальченко – Донецьк: «ВІК», 2012 – 333с.
7. Петрушина Т. Якість життя – головний критерій стану суспільства / Тетяна Петрушина, Юрій Саєнко // Соціологія: теорія, методи, маркетинг. – 2013. - № 2. – С.117- 141.
8. Попова Л.О. Качество духа в жизни человека. / Л.О. Попова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/kachestvo-duha-v-zhizni-cheloveka>
9. Сарайкина С.В. Качество жизни населения стран Тропической Африки: социально-географический анализ: автореф. дис. канд. соц. наук / С.В. Сарайкина. – М., 2001. – 21с.



10. Старченко Л. В. Оцінка якості життя населення регіону в умовах сталого розвитку: монографія / за заг. ред. к.е.н., доц. І. М. Сотник. - Суми: Сумський державний університет, 2010. – 270с.

11. Тютюнникова С.В. Качество жизни населения: содержание, особенности и тенденции в XX веке / С.В. Тютюнникова,

В.В. Бронницкая // Социальная экономика. – 2010. - № 1. – С.160-168.

12. Реальное богатство народов: пути к развитию человека. Доклад о развитии человека 2010 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:[http // www.hdr.undp.org / en / reports / global / hdr 2010/charters/ru/](http://www.hdr.undp.org/en/reports/global/hdr2010/charters/ru/)

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГУЖТ Компаниец В.В.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Сухорукова Т.Г.*

*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)  
Наказ Міністерства освіти і науки України 21.12.2015 № 1328*

*Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до наукометричної бази РИИЦ, Наукова періодика України*

*З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:*

*<http://vetp.kart.edu.ua>*

*[http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe](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» № 52**

**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 25.12.2015 р.  
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.  
Умовн.-друк. Арк. 14,75. Обл. – вид. арк. 15,00.  
Замовлення 5 Тираж 105. Ціна договірна**

**Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.**