

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ВІСНИК

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

Випуск 53

**The bulletin of transport and
industry economics
№ 53**



Харків – 2016

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 № 2 від 23 лютого 2016р.

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 2016р.

Зміст

Проблеми транспортного комплексу України

Дикань В.Л., Єлагін Ю.В. ІННОВАЦІЙНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	9
Бараш Ю.С., Марценюк Л.В. МЕТОДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	14
Бараш Ю.С., Чаркіна Т. Ю. СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ РЕФОРМУВАННЯМ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ	24
Зіць О.Є. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКУ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»	30
Кравченко О.А. ФОРМИРОВАНИЕ ФИНАНСОВОЙ СТРАТЕГИИ ОБНОВЛЕНИЯ НЕОБОРОТНЫХ АКТИВОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	35
Лапін П.В. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ВОЄНІЗОВАНОЇ ОХОРОНИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	40
Пилипенко О. В., Соколова Е. О., ФОРМУВАННЯ ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»: АНАЛІЗ МАЙНОВОГО ТА ФІНАНСОВОГО СТАНУ	46
Попова Н.В., Шинкаренко В.Г. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ	54
Рачинська А.В. ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ – СКЛАДОВА МАТЕРІАЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА ДЕРЖАВИ	60

Економіка підприємства

Дубініна В. В. ДІАГНОСТИКА СТАНУ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ПІДПРИЄМСТВ: ІМПЕРАТИВИ РОЗВИТКУ	66
Копитко В. І., Терещак Ю.В. НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМУ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ В РЕКРЕАЦІЙНИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ	75
Котов А. М., Мозгова Л. О., Іваніснко В.В. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРИНЦИПІВ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ НАГЛЯДОВИХ РАД В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА	82

Мішина С.В., Мішин О.Ю. КЛАСИФІКАЦІЯ КАДРОВИХ РИЗИКІВ ПІДПРИЄМСТВА	87
--	----

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Каличева Н.Є. НАПРЯМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	93
--	----

Менеджмент і маркетинг

Легкий С.А. ФОРМУВАННЯ ПОПЕРЕДЖУЮЧИХ ТА КОРИГУВАЛЬНИХ ДІЙ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ЦІННІСТЮ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ	97
Підпригора І.В., Мінка В.Ф. ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ СТРАТЕГІЧНОГО КОНТРОЛІНГУ	102
Соколовський С.А., Науменко М.О. УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСОМ КОНТРОЛЮ ЯКОСТІ ПРОДУКЦІЇ ПІДПРИЄМСТВА ХАРЧУВАННЯ	106
Токмакова І.В., Кузуб А.В. СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	110

Загальноекономічні питання

Воловельська І.В., Стоноженко Ю.В., Батаєва К.В. ГЕНЕЗИС ЛОГІСТИКИ КАК ОТРАСЛИ ЗНАНИЙ	115
Кривуц Ю. Н. ОБОСНОВАНИЕ КЛАССИКАМИ АНГЛИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НАУКИ ДОКТРИНЫ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ	119
Маковоз О.В., Жарко О.О. ТЕОРЕТИЧНА СУТНІСТЬ КРИЗОВИХ ЯВИЩ В РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ	131
Савін Р.С. АНАЛІЗ СУЧАСНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ФОНДОВОГО РИНКУ	136

Соціально-економічні питання

Євсєєва О. О. РОЗВИТОК ОСВІТНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ	141
Пакуліна А.А., Пакуліна Г.С, Рубан Л.Р. ПОБУДОВА ІННОВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ОПЛАТИ ПРАЦІ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ	146
Янченко Н. В., Польова В. В. МАРКЕТИНГОВІ НОВАЦІЇ НА РИНКУ ОСВІТНІХ ПОСЛУГ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД	151

Context

Problems of the transport complex of Ukraine

Dykan V.L., Elagin Yu.V. INNOVATIVE TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF BUSINESS PROCESSES OF SUBURBAN PASSENGER TRANSPORTATION	9
Barash Y.S., Martsenyuk L.V. METHODS OF TOURIST TRAFFIC	14
Barash Y.S., Charkina T.V. MANAGEMENT STRATEGY OF UKRAINE RAILWAY REFORM	24
Zits O.E. LOCOMOTIVE FLEET OPERATION EFFICIENCY ASSESSMENT METHODS IMPROVEMENT JSC “UKRZALIZNYTSIA”	30
Kravchenko O.A. FORMATION OF FINANCIAL STRATEGY OF FIXED ASSETS RENOVATION IN RAIL TRANSPORT	35
Lapin P.V. TENDENCIES OF FORMATION ECONOMIC EFFICIENCY OF MILITARIZED GUARD IN PROVIDING SECURITY ON RAILWAY TRANSPORT	40
Pylypenko O.V., Sokolova E.O., THE FORMATION OF PJSC “UKRAINIAN RAILWAY”: ANALYSIS OF PROPERTY AND FINANCIAL STATE	46
Popov N., Shinkarenko V.G. MODERN DEVELOPMENT TRENDS IN TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEMS	54
Rachynska A.V. RAIL TRANSPORT - COMPONENT MANUFACTURING MATERIAL STATE	60

Enterprise economics

Dubinina V. V. DIAGNOSTICS OF BUSINESS PROCESSES OF ENTERPRISES: THE IMPERATIVES OF DEVELOPMENT	66
Kopytko V.I., Tereshchak Y.V. TENDENCIES OF IMPROVEMENT THE QUALITY OF TRANSPORT TOURISM BY TOURISM ENTERPRISES IN RECREATION AREAS OF UKRAINE	75
Kotov A.M., Mozgova L.O., Ivaniienko V.V. IMPROVING THE PRINCIPLES OF FORMATION AND FUNCTIONING OF THE SUPERVISORY BOARDS IN THE SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY	82

Mishyna S.V., Mishyn O. Y. CLASSIFICATION OF PERSONNEL RISKS	87
--	----

Innovation and investment practice

Kalicheva N.E. DIRECTIONS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORTATIONS ON A RAILWAY TRANSPORT	93
--	----

Management and marketing

Legkiy S.A. FORMING OF WARNINGS AND CORRECTINGS ACTIONS IS IN CONTROL SYSTEM BY VALUE OF SERVICES OF PASSENGER MOTOR TRANSPORT	97
Podoprigora I.V., Minka V.F. FORMATION OF SYSTEM OF STRATEGIC CONTROLLING	102
Sokolovsky S.A., Naumenko M.A. PROCESS CONTROL QUALITY CONTROL FOOD PRODUCTION ENTERPRISE	106
Tokmakova I.V., Kuzub A.V. STRATEGIC PERSONNEL MANAGEMENT AT THE ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT	110

General economic question

Volovelskaya I.V., Stonozhenko Y.V., Bataeva K.V. GENESIS LOGISTICS AS A BRANCH OF KNOWLEDGE	115
Krivuts Yu. N. JUSTIFICATION CLASSIC ENGLISH ECONOMICS DOCTRINE OF FREE TRADE	119
Makovoz O. V., Zharko O. O. THE THEORETICAL ESSENCE OF THE CRISIS PHENOMENA IN THE DEVELOPMENT OF ECONOMIC SYSTEMS	131
Savin R. S. ANALYSIS OF MODERN TRENDS IN THE INTERNATIONAL STOCK MARKET	136

Economics-social tasks

Ievsieieva O.O. DEVELOPMENT OF EDUCATIONAL COMPLEX OF UKRAINE UNDER CONDITIONS OF EUROINTEGRATION	141
Pakulina A.A., Pakulina H.S., Ruban L.R. BUILDING AN INNOVATIVE SYSTEM OF REMUNERATION IN THE CONDITIONS OF TRANSFORMATION OF THE INFORMATION ECONOMY	146
Yanchenko N. V., Polova V. V. MARKETING INNOVATIONS IN THE MARKET OF EDUCATIONAL SERVICES: DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCE	151

УДК 330.341.1:656.2.001.14

ІННОВАЦІЙНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто розвиток та сучасний стан інформаційних технологій безконтактної оплати проїзду в секторі приміських залізничних перевезень, проаналізовано існуючі системи безконтактного зчитування, можливість й доцільність їх застосування у приміських пасажирських перевезеннях.

Встановлено, що розвиток та ефективність пасажирських перевезень неможливі без застосування новітніх інформаційних технологій та реінжинірингу бізнес-процесів пасажирських перевезень та приміських перевезень зокрема.

Впровадження нових автоматизованих процесів оплати проїзду, контролю та обліку пасажирів дозволить суттєво скоротити трудові витрати в пасажирських компаніях, підвищити якість і оперативність визначення оптимальної дальності слідування приміських поїздів, і, відповідно, забезпечити ефективне планування та організацію приміського пасажирського руху.

Ключові слова: інформаційні технології, безконтактна ідентифікація, приміські пасажирські перевезення.

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Елагин Ю.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрено развитие и современное состояние информационных технологий бесконтактной оплаты проезда в секторе пригородных железнодорожных перевозок, проанализированы существующие системы бесконтактного считывания, возможность и целесообразность их применения в пригородных пассажирских перевозках.

Установлено, что развитие и эффективность пассажирских перевозок невозможно без применения новейших информационных технологий и реинжиниринга бизнес-процессов пассажирских перевозок и пригородных перевозок в частности.

Внедрение новых автоматизированных процессов оплаты проезда, контроля и учета пассажиров позволит существенно сократить трудовые затраты в пассажирских компаниях, повысить качество и оперативность определения оптимальной дальности следования пригородных поездов, и, соответственно, обеспечить эффективное планирование и организацию пригородного пассажирского движения.

Ключевые слова: информационные технологии, бесконтактная идентификация, пригородные пассажирские перевозки.

INNOVATIVE TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF BUSINESS PROCESSES OF SUBURBAN PASSENGER TRANSPORTATION

*Dykan V.L., Doctor of Economics Sciences, Professor,
Elagin Yu.V., Candidate of Economics Sciences, Associate Professor (USURT)*

The article describes the development and current state of information technology for contactless fare collection in the sector of commuter rail services, analyzed existing systems contactless reader, the

possibility and expediency of their application in suburban passenger traffic.

Established that the development and efficiency of passenger transport is impossible without the use of advanced information technologies and reengineering the business process of passenger transportation and commuter traffic in particular.

Implementation of new automated processes fare payment, control and accounting of passengers will significantly reduce labor costs in the passenger companies to improve the quality and efficiency of determining the optimal repetition range commuter trains, and, accordingly, to ensure the effective planning and organization of suburban passenger traffic.

Keywords: *information technology, contactless identification, suburban passenger transportation.*

Постановка проблеми. 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 [4].

На даному етапі розвитку інформатизації суспільства та економіки, ефективність виробничо-економічних процесів багато в чому залежить від рівня використання інформаційних технологій у основних та супутніх бізнес-процесах, у виробничій інфраструктурі та засобах виробництва. Як наслідок, інформаційні технології стають необхідною умовою та основою ефективного функціонування й розвитку економіки, зокрема транспортних підприємств. Разом з тим слід констатувати, що в секторі приміських пасажирських перевезень залізничного транспорту сучасні інноваційні технології організації обслуговування пасажирів практично не застосовуються.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання підвищення ефективності залізничних пасажирських перевезень розглядали в своїх роботах такі вчені як Ю.С. Бараш [1], В.П. Гудкова [3], Г.Д. Ейтутіс [8], К.М. Разумова [9] та багато інших. У якості основних шляхів підвищення ефективності пасажирських перевезень більшість авторів, так чи інакше розглядають необхідність підвищення тарифів та різні організаційно-правові форми субсидування збитків із державного та місцевих бюджетів, а інноваційні техніко-технологічні напрямки залишаються поза увагою. Лише в деяких теоретико-методичних розробках висвітлюються питання впровадження та розвитку автоматизованих систем і технологій у сфері обслуговування пасажирів на залізничному транспорті.

Впровадження та розвиток інформаційних систем у роботі залізничного пасажирського транспорту розглядали в своїх

роботах такі вчені як О.М. Гудков, В.П. Гудкова, І.О. Жарська. У публікації Гудкова О.М. [2] розглядається процес реалізації проїзних документів через Інтернет. У статті Жарської І.О. [7] наводиться систематизація інформаційних технологій в системі маркетингу залізничного транспорту. У роботі [3] досліджено сучасний стан та перспективи розвитку автоматизованих систем обслуговування пасажирів.

Разом з тим питанням застосування сучасних інноваційних підходів та технологій до підвищення ефективності пасажирських перевезень приділяється недостатньо уваги, зважаючи на стрімкий розвиток інформаційних технологій. Не повною мірою враховується, що сучасні інформаційні технології, не тільки надають можливість забезпечити високу оперативність та достовірність в отриманні інформації, а й створювати нові підходи та технології бізнес-процесів пасажирських перевезень для організації більш ефективних та якісних залізничних пасажирських перевезень.

Мета статті – визначення можливостей сучасних інформаційних технологій як засобу розвитку та підвищення ефективності й якості організації пасажирських перевезень.

Виклад основного матеріалу. Інформаційні технології утворюють ядро п'ятого технологічного укладу та являють собою процеси, які використовують сукупність засобів та методів збору, обробки й передачі даних (первинної інформації) для одержання інформації нової якості про стан об'єкта, процесу чи явища (інформаційного продукту). Інформаційне забезпечення на транспорті відіграє особливу роль, тому що транспортний процес здійснюється на великих просторах, є динамічним та передбачає участь багатьох ізольованих об'єктів, для координації діяльності яких потрібна велика кількість відомостей прогнозного, планового, обліково-статистичного та іншого характеру [3].

У даний час у світі отримують колосальне поширення технології бездротової передачі даних, контактної та безконтактної ідентифікації.

Кількість сфер застосування даних технологій постійно зростає. Безумовною перевагою систем безконтактного зчитування є дешевизна впровадження та швидкість обробки даних. Ось далеко не повний перелік тих галузей, де застосовується технологія безконтактного зчитування:

- електронні системи контролю доступу в будівлю;
- системи ідентифікації водія в автомобілі;
- транспортна та складська логістика;
- медицина – моніторинг стану пацієнтів;
- бібліотеки – станції автоматичної книговидачі, швидка інвентаризація;
- електронні паспорти;
- транспортні та інші платежі;
- дистанційне керування;
- ідентифікація тварин.

Розглянемо найбільш поширені технології безконтактного зчитування, можливість і доцільність їх застосування як інструмента підвищення ефективності обслуговування пасажирів.

Технологія радіочастотної ідентифікації об'єктів RFID (англ. Radio Frequency Identification) – дозволяє сканувати проїзні документи без зупинки пасажира для пред'явлення та перевірки даних квитка, які зазвичай перевіряються провідниками або контролерами (дата, номер поїзда та вагона, станція призначення тощо). Для різних застосувань існують різні стандарти RFID, 80% електронних паспортів та більш ніж 80% електронних проїзних квитків у громадському транспорті у всьому світі засновані на мікросхемах по технології RFID.

Будь-яка система ідентифікації зазвичай складається із зчитувача (рідера) та мітки (транспондера). У залежності від дальності зчитування мітка може бути активною або пасивною (відповідно з наявністю або відсутністю власного джерела живлення).

Активні мітки використовуються в тих системах, де необхідно забезпечити велику відстань зчитування. Мітка в цьому випадку – випромінювач досить потужного сигналу, джерелом енергії для якого є власне джерело живлення. Пасивні мітки використовуються для недорогих систем. Пасивна мітка не випромінює сигнал і тому не потребує власного джерела живлення, а рідер в цьому випадку фіксує модуляцію випромінюваного ним електромагнітного поля, здійснювану міткою.

Компанія NXP спільно з провайдерами послуг, системними інтеграторами та виробниками паперу для смарт-карт розробила технологічну платформу спеціально для потреб оплати проїзду в громадському транспорті. Дана технологія являє собою інтерфейсну платформу для безконтактних смарт-карт з набором зчитувачів і мікросхемами для смарт-карт, які можуть підтримувати різні стандарти криптозахисту, розміри пам'яті, кількість циклів перезапису і т.д. Ця технологія ідеально підходить для бюджетних систем з великою кількістю користувачів, у тому числі для оплати проїзду в громадському транспорті.

Технологія NFC (Near Field Communication) – технологія зв'язку малого радіусу дії – є логічним продовженням технології RFID, відрізняються вони лише радіусом дії. Дистанція зчитування активних RFID-міток може досягати декількох сотень метрів, позначки NFC доступні лише в межах 5-10 сантиметрів.

Мабуть найбільш широке впровадження безконтактна технологія NFC отримала в Японії. Китайські виробники в даний час навіть освоїли випуск настінних інтернет-терміналів з NFC-рідером, які можуть використовуватися в рухомому складі при наявності Інтернет зв'язку. В Україні безконтактна технологія NFC використовується в різних мобільних платіжних додатках, а також у торговельно-сервісній мережі (MasterCard PayPass).

Але з урахуванням, за українськими мірками великих витрат, які потрібні для впровадження технологій та розвитку інфраструктури систем безконтактного зчитування RFID і NFC, як альтернативну для впровадження на пасажирському залізничному транспорті варто розглянути більш просту та дешеву технологію сканування QR-кодів. Основна перевага QR-коду – це легке розпізнавання скануючим обладнанням, що дає можливість використання у виробництві, торгівлі, логістики і т. д. На відміну від більш дорогих технологій RFID і NFC, рідером QR-коду може виступати як дешевий сканер, так і звичайний смартфон. Закодовану в QR-код інформацію про поїздку пасажира (дату, номер поїзда, час відправлення та тарифну зону) сканер може читати та передавати її на авторизацію через Інтернет. Таким чином, ми маємо просту технологію безконтактної передачі даних з величезними можливостями. Пасажиру в цьому випадку достатньо мати з собою телефон та заздалегідь згенерований QR-код, який необхідно

піднести до сканера квиткового турнікета або вагона.

Не дивлячись на тренд і перспективність NFC, впровадження цієї технології може затягнутися на роки, так як друк стікерів вимагає спеціального обладнання, засобів захисту від несанкціонованого зчитування. До того ж стандарти мобільних операторів та платіжних систем, як правило, вимагають узгодження, що не робить універсальною дану технологію. У той час як використання QR кодування дає більше можливостей, оскільки QR-код можна швидко, легко та безкоштовно вивести на принтер, екран мобільного електронного пристрою, і, відповідно, зчитувати з будь-якої дистанції, оскільки камери мобільних телефонів стають дедалі якісніше.

Представляє інтерес досвід впровадження технологій безконтактного зчитування в країнах з розвинутою системою регіональних пасажирських перевезень. Найбільша залізнична компанія Італії Trenitalia використовує таку електронну форму продажу квитків, при якій пасажир отримує на мобільний телефон sms-повідомлення, що містить персональний ідентифікаційний номер, номер поїзда та час відправлення, номер вагона й місця. Пасажир в поїзді пред'являє ідентифікаційний номер контролеру чи провіднику. Продаючи квитки через Інтернет Trenitalia істотно скоротила витрати на утримання традиційних квиткових кас та операціями з обігу квитків та готівкових грошових коштів. Аналогічна технологія використовується на залізничному транспорті в Чехії.

Залізничні оператори Великобританії тестують новий електронний квиток зі штрих-кодом, який зберігається на смартфонах пасажирів в якості заміни традиційних паперових квитків, які використовуються щодня для поїздок на залізничному транспорті. Компанія Rail Delivery Group (RDG), яка представляє залізничних операторів та мережу залізничного транспорту у Великобританії, уже протестувала нові квитки на більш ніж на 230 станціях на півночі Англії, Шотландії та Мідлендсі, і планує запуснути проект по всій країні протягом найближчих трьох років.

RDG також працює в галузі карткових платежів з метою вивчити, як пасажир за межами міст можуть використовувати новий "ticket-cloud" (квиток в Інтернет-базі зберігання даних) – технологію, що базується на використанні безконтактної кредитної або

дебетової карти у вигляді сертифіката, що дозволить відмовитися від паперових квитків. Таким чином, Rail Delivery Group планує, що замість оплати поїздок банківською картою пасажир зможуть забронювати квиток онлайн або в мобільному додатку і використовувати ту ж платіжну картку для проходження турнікетів на залізничних станціях.

Одна з проблем служб приміських пасажирських перевезень регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця», що впливає на ефективність приміських пасажирських перевезень, це контроль та облік пасажиропотоку й дійсної дальності поїздки пасажирів на різних ділянках (тарифних зонах) під час слідування приміських поїздів. Від ступеню точності цих даних певною мірою залежать визначення оптимальної дальності слідування приміських поїздів та пункту обороту, інтервалу та розкладу руху, і, відповідно, ефективне планування та організація приміського пасажирського руху. Ця проблема обумовлена існуючою практикою контролю проїзних документів у приміських поїздах. У приміських поїздах контроль здійснюється при посадці на станціях обладнаних білетними турнікетами, якими, як правило, обладнані лише крупні кінцеві станції, а під час слідування приміських поїздів перевірка квитка проводиться одним провідником на весь моторвагонний рухомий склад. Робота провідника пов'язана з великим психічним навантаженням, враховуючи, що в функціональні обов'язки провідника входить продаж квитків та перевірка великих обсягів інформації у проїзних квитках. До того ж існує явище часткової сплати проїзду, коли купуються квитки тільки на початкові тарифні зони поїздки, або несплати проїзду, коли взагалі відсутній квиток. Також наявна категорія пільговиків, які не враховуються, оскільки не отримували безоплатні проїзні документи у касах. У цих умовах практично неможливо здійснювати повний контроль усіх пасажирів на протязі всього маршруту. То ж слід зазначити, що дані пасажиропотоку, населеності та дійсної дальності поїздки пасажирів в приміському сполученні доволі неповні та не точні.

У теперішній час на залізничному транспорті в Україні технологія безконтактного зчитування використовується лише у поїздах категорії Інтерсіті+. Слід зазначити, що технології безконтактного зчитування надають можливість впроваджувати контроль проїзних документів не тільки на станціях відправлення

поїзду, а й на будь-якому етапі слідування. У разі застосування такої технології у приміському пасажирському русі з'являється можливість не тільки автоматизувати продаж квитків, а й автоматизувати і суттєво спростити контроль проїзних документів та контроль наявних пасажирів протягом всього рейсу приміського поїзда.

Для організації та впровадження безконтактного контролю під час руху приміських поїздів та на проміжних станціях та зупинках, де неможливо обладнання стаціонарними турнікетами, обладнати вагони сканерами безконтактного зчитування для контролю посадки-висадки пасажирів впродовж рейсу, провідникам слід використовувати мобільні рідери смарт-карт для контролю проїзних документів.

Для заохочення та мотивації пасажирів використовувати безконтактні квитки під час всієї поїздки та на станціях й зупинках висадки необхідно застосування системи знижок та пільг на абонементні квитки. Таким чином, виникає можливість автоматизувати не тільки продаж квитків, а і наступні взаємопов'язані субпроцеси: контроль та облік посадки-висадки пасажирів; визначення фактичних пасажиропотоків та населеності поїздів приміського сполучення на будь-яких ділянках маршруту. У подальшому за умови наявності та здешевлення стійкого Інтернет зв'язку на регіональних маршрутах цілком логічним продовженням розвитку автоматизованих субпроцесів стане впровадження системи автоматизованої оплати поїзду.

Висновки. У підсумку проведеного дослідження слід зазначити наступне. Розвиток та ефективність пасажирських перевезень неможливі без застосування новітніх інформаційних технологій та реінжинірингу бізнес-процесів пасажирських перевезень та приміських перевезень зокрема.

Впровадження нових автоматизованих процесів оплати поїзду, контролю та обліку пасажирів дозволить суттєво скоротити трудові витрати в пасажирських регіональних компаніях, підвищити якість і оперативність визначення оптимальної дальності слідування приміських поїздів та пункту обороту, інтервалу та розкладу руху, і, відповідно, забезпечити ефективне обслуговування пасажирів та планування і організацію приміського пасажирського руху.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Бараш Ю.С. Принципи визначення ефективності курсування приміських пасажирських поїздів на заданому напрямку руху [Текст] / Ю.С. Бараш, Т.Ю. Чаркіна, Ю.П. Мельянцова, О.О. Карась // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: ДНУЗТ. – 2012. – Вип. 41. – С. 234-238.

2 Гудков О.М. Перспективний механізм фінансування пасажирських перевезень на залізничному транспорті [Текст] / О.М. Гудков // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна. Серія «Проблеми економіки транспорту». – Д.: ДНУЗТ. – 2011. – Вип. 1. – С. 34-39.

3 Гудкова В.П. Обґрунтування необхідності впровадження нових інформаційних технологій у сфері пасажирських перевезень залізниць [Текст] / В.П. Гудкова, О. Кравчук // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка та управління». – К.: ДЕГУТ. – 2014. – Вип. 27. – С. 78-87.

4 Дикань В.Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України [Текст] / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2015. – Вип. 52. – С. 9-20.

5 Дикань В.Л. Інформаційні технології підвищення ефективності пасажирських перевезень / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2015. – Вип. 52. – С. 107-110.

6 Єлагін Ю.В. Сутність та роль інноваційно-логістичних підходів в підвищенні ефективності обслуговування пасажирів [Текст] / Ю.В. Єлагін // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2013. – Вип. 44. – С. 44-46.

7 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.

8 Ейтутіс Г.Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування [Текст]: дис...д-р. екон. наук: 08.00.03 / Ейтутіс Георгій Дмитрович; Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. – Київ, 2010. – 452 с.

9 Разумова К.М. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті [Текст]: автореферат дис...д-р. екон. наук: 08.00.03 / Разумова Катерина Миколаївна; УкрДУЗТ. – Харків, 2015. – 42 с.

10 ДП «Головний інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці». Найважливіші автоматизовані системи та комплекси [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gioc.uz.gov.ua>

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

УДК 656.224.072.44

МЕТОДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Бараш Ю.С., д.е.н., професор,
Марценюк Л.В., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)*

Авторами розроблені нові методи організації туристичних перевезень по широкому та вузькому залізничному колію, які враховують схему існуючих або нових залізничних колій України та пропонують три види організації руху туристичних поїздів: човниковий, по кільцю та комбінований.

Крім того, для оптимального планування туристичних подорожей по залізниці вперше розроблено методичний підхід щодо визначення загального часу туристичних подорожей різної тривалості.

Ключові слова: залізничний транспорт; залізничний туризм; залізничні туристичні перевезення; трансфер; вузька колія; туристична подорож

МЕТОДЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Бараш Ю.С., д.э.н., профессор,
Марценюк Л.В., к.э.н., доцент (ДНУЖТ)*

Авторами разработаны новые методы организации туристических перевозок по широкому и узкому железнодорожным путям, которые учитывают схему существующих или новых железнодорожных путей Украины и предлагают три вида организации движения туристических поездов: челночный, по кольцу и комбинированный.

Кроме того, для оптимального планирования туристических путешествий по железной дороге впервые разработан методический подход к определению общего времени туристических путешествий различной продолжительности.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; железнодорожный туризм; железнодорожные туристические перевозки; трансфер; узкоколейная железная дорога; туристическое путешествие

METHODS OF TOURIST TRAFFIC

*Barash Y.S., Doctor of Economic Sciences, professor,
Martsenyuk L.V. Candidate of Economic Sciences
(Dnipropetrovsk National University of Railway Transport)*

Examples of successful operation of tourism is in many developed countries. According to the authors, in Ukraine one of the areas of effective fundraising domestic and foreign investors have become tourist industry.

© Бараш Ю.С.,
Марценюк Л.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 53, 2016

The authors have developed new methods of organization of tourist traffic on the wide and narrow railway tracks, which take into account the scheme of existing or new railways of Ukraine and offer three types of traffic organization of tourist trains: shuttle, a ring and combined.

In addition, for optimal planning of tourist travel by rail for the first time developed a methodical approach to determining the total time tourist trips of varying duration.

Rationally applied measures proposed by the authors directions managing tourist flows will increase revenues to the budget from domestic tourism.

Keywords: *rail; railway tourism; rail travel transportation; transfer; narrow-gauge railway; tourist trip*

Вступ.

За часи існування Радянського Союзу залізничний транспорт приділяв значну увагу пасажирським туристичним перевезенням. Але ці перевезення були організовані тільки по широкій залізничній колії. Туристичні поїзди в основному не мали спеціального рухомого складу, а формувалися із звичайних купейних вагонів з включенням до туристичного поїзду кількох вагонів ресторанів. Крім того, кожного літа організовувалися піонерські табори на колесах, які мали зупинки на березі моря або в інших містах відпочинку. Управління туристичними пасажирськими перевезеннями виконували пасажирські служби окремої залізниці. Вони надавали для перевезення рухомий склад, забезпечували заправку вагонів водою на час подорожі, організовували технічних супровід та поточний ремонт рухомого складу, встановлювали необхідне обладнання на місцях стоянки туристичних поїздів і організовували харчування туристів у місцевих вокзальних ресторанах.

В данні часи ПАТ «УЗ» майже не займається туристичними перевезеннями пасажирів, оскільки в неї не вистачає пасажирських вагонів необхідної якості. Крім того, організація туристичних перевезень потребує зараз підвищеного комфорту, більшої швидкості, спеціального рухомого складу, оснащеного вакуумними або біотуалетами, кондиціонуванням повітря, Інтернетом, телебаченням, якісним харчуванням та ін. Починаючи з 2016 року Укрзалізниця почала реформувати свою організаційну структуру, за якою передбачалося утворення двох секторів: монопольного та конкурентного. До монопольного сектору була віднесена основна діяльність українських залізниць – перевезення пасажирів у далекому, регіональному та приміському сполученні, а також вантажні перевезення та організаційні структури, що їх обслуговують. До конкурентного сектору була віднесена інша діяльність, яка не пов'язана з

процесами перевезень.

Постановка проблеми.

З погляду на сказане вище, надання туристичних послуг може бути віднесено до монопольного сектору, якщо Укрзалізниця буде займатися тільки перевезенням туристів (трансферні послуги), або до конкурентного сектору, якщо на базі Укрзалізниці буде утворена туристична компанія, яка буде займатися усім комплексом туристичних послуг.

Можливий ще варіант організації туристичних компаній, який передбачає утворення самостійних юридичних осіб, які будуть орендувати в ПАТ «УЗ» нитки графіку та у власному рухомому складі виконувати туристичні залізничні перевезення.

Для раціонального вирішення вказаних проблем необхідно розробити комплексну науково-обґрунтовану методику, яка буде включати низку наукових підходів, принципів та наукових розробок щодо визначення туристичного бізнесу в Україні з використанням існуючих вузьких та широких залізничних колій. Такої методики проведення дисертаційних досліджень в Україні ще не було. Така організація туристичних перевезень передбачає більш досконале знайомство з чарівною природою регіонів України, місцевими озерами, заповідниками, замками, визначними історичними пам'ятками, проживання у готелях, дегустацію вин, активний відпочинок, катання на лижах у горах та рибалку. Комплекс послуг передбачає зупинку на кілька днів у вказаних місцях на термін, який самостійно обирають туристи, а залізниця за встановленим заздалегідь графіком буде перевозити їх з одного місця відпочинку до іншого.

За останні десятиліття залізничний туризм майже зник на теренах України і потребує нових принципових підходів до його розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питаннями розвитку та реформування транспорту та туристичної галузі, а також побудовою нових організаційних структур та

форм управління займалися вітчизняні вчені: В.В. Абрамов [1], Т. Алексіюк [2], Н.О. Алешугіна [3], Ю. С. Бараш [5], Л.Г. Богуш, О.М. Гненний, В. Г. Гуляєв [6], О. Дем'янчук [8], А.О. Дергоусова [9], О.Г. Дейнека [7], В.Ф. Кифяк, С.В. Мочерний, О. Нагорнюк [15], І.М. Писаревський [17], П.О. Пшінько [11], В.І. Стрілець [18], Т.І. Ткаченко, С. Тишковець [19], Т.М. Ореховська, Ф.Е. Поклонський, Н.В. Чорненка [21], І.М. Школа та іноземні автори [22-25].

Так, Дергоусова А.О. у своїй роботі запропонувала нове визначення терміну «залізничний туризм» та нову класифікацію видів туризму. Крім того, автором запропоновано новий методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей за різними напрямками, що базується на визначенні і використання коефіцієнтів насиченості напрямку, привабливості туру та ефективної туристичної вартості та дає можливість організації більш конкурентоспроможних залізничних подорожей порівняно з іншими. Також у її наукових дослідженнях визначені фактори конкурентоспроможності туристичних подорожей, які враховують особливості організації залізничного туризму, що найбільше впливають на задоволення потреб потенційних споживачів за рахунок виділення найвагоміших факторів [9].

Є.І. Балака та Г.О. Сіваконева пропонують впровадити розвиток залізничного туризму на основі кластеризації. Вони вважають, що розвиток залізничного туризму в Україні неможливий без диверсифікації діяльності залізничного транспорту у суміжний сегмент господарювання – туризм. Авторами запропоновано провести диверсифікацію за рахунок створення транспортно-туристичного кластеру, який очолить Міністерство інфраструктури. При цьому автори пропонують провести диверсифікацію пасажирського господарства у три етапи: спочатку визначити учасників кластеру, потім об'єднати асоціативні товариства в акціонерні товариства і на заключному етапі створити організацію холдингових компаній [4].

Дейнека О.Г. задля підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом пропонує розширити коло послуг на вокзалах та станціях. Він звертає увагу на те, що досі в Україні немає

достатнього практичного та теоретичного досвіду для успішної диверсифікації підприємств залізничного транспорту. Автор вважає, що спочатку потрібно визначити стратегічну мету діяльності залізничного транспорту, потім розробити критерії диверсифікації, спираючись на позитивний досвід закордонних компаній [7].

Автори В.Г. Кузнецов, П.О. Пшінько, І. В. Кліменко, А. В. Гуменюк, С. М. Загорулько у своїй науковій роботі визначили перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття [11].

Н.О. Алешугіна, аналізуючи транспортну інфраструктуру, зробила висновок, що транспортна складова туристичного потенціалу України в сучасних умовах сприяє його зміцненню лише в тому сенсі, що система транспортних мереж має яскраво виражений транзитний характер. Отже, велика кількість територій, забезпечених різноманітними рекреаційними ресурсами, має хорошу транспортну доступність для туристів та екскурсантів, як вітчизняних, так і зарубіжних. Щодо стану транспортної інфраструктури, то для того, щоб вона сприяла ефективному використанню та нарощуванню туристичного потенціалу, необхідне удосконалення усіх її складових як у кількісному, так і, особливо, в якісному плані. Крім того, активне залучення різних видів транспорту до туристичного обслуговування дозволить ефективно розвивати різноманітні сфери та види туристичного бізнесу, диверсифікувати спектр надаваних туристичних послуг [3].

Р.Г. Коробйова акцентує увагу на відродженні залізничного транспорту, а саме: оновленні інфраструктури та рухомого складу за рахунок приватних інвесторів [10].

Хаустова В.Є., Горбатова Є.Ф. відзначають, що туристичні об'єкти все ще залишаються незатребуваними із-за низького рівня розвитку інфраструктури туристичних послуг, а інфраструктура не відновлюється із-за незацікавленості інвесторів, адже держава жодним чином не стимулює їх. Серед напрямів покращення ситуації на українському ринку туристичних послуг автори пропонують: відновлення інфраструктури, розвиток соціальних туристичних програм, удосконалення інформаційної політики, реконструкцію туристичних об'єктів та інші [20].

Новіцька І.В. вважає розвиток туристичних маршрутів одним з ефективних перспективних напрямків діяльності залізниць

України та наполягає на дотриманні європейських стандартів якості послуг, адже тільки завдяки високому сервісу вдасться підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та туристичної галузі і, як наслідок, привабити велику кількість туристів [16].

Виділення невирішених частин.

Безумовно, кожен зі згаданих вчених вніс свій істотний вклад у дослідження з вищевказаних питань, але потрібно відзначити, що жоден з них задля підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом не запропонував нові методи організації туристичних перевезень різної тривалості залізницями України.

Мета дослідження.

Метою дослідження є розробка нових методів організації туристичних перевезень по широкому та вузькому залізничним коліям, які б врахували схему існуючих або нових залізничних колій України, а також розробка універсального методичного підходу щодо визначення

загального часу одноденних, дводенних та багатоденних туристичних подорожей задля оптимального планування туристичних подорожей.

Виклад основного матеріалу.

Залізничні туристичні перевезення мають свою специфіку, оскільки здійснюються тільки по залізничним рейкам. З цього випливає, що їх маршрут завжди співпадає з напрямком колії. Це дуже обмежує організацію туристичних маршрутів і значно скорочує кількість екскурсій. В той же час залізничні туристичні перевезення мають суттєву перевагу перед всіма іншими наземними видами туристичних подорожей, оскільки дозволяють надавати туристам якісний комфорт під час руху поїзда (ночівлю у зручних купе, свободу пересування по вагонах, організацію харчування в ресторані, вакуумні туалети, салон для проведення зустрічей з гідом, телевізори, кондиціонування та Wi-Fi) [12,13,14].

Зважаючи на схему існуючих колій можна визначити наступні методи організації туристичних перевезень (рис.1).

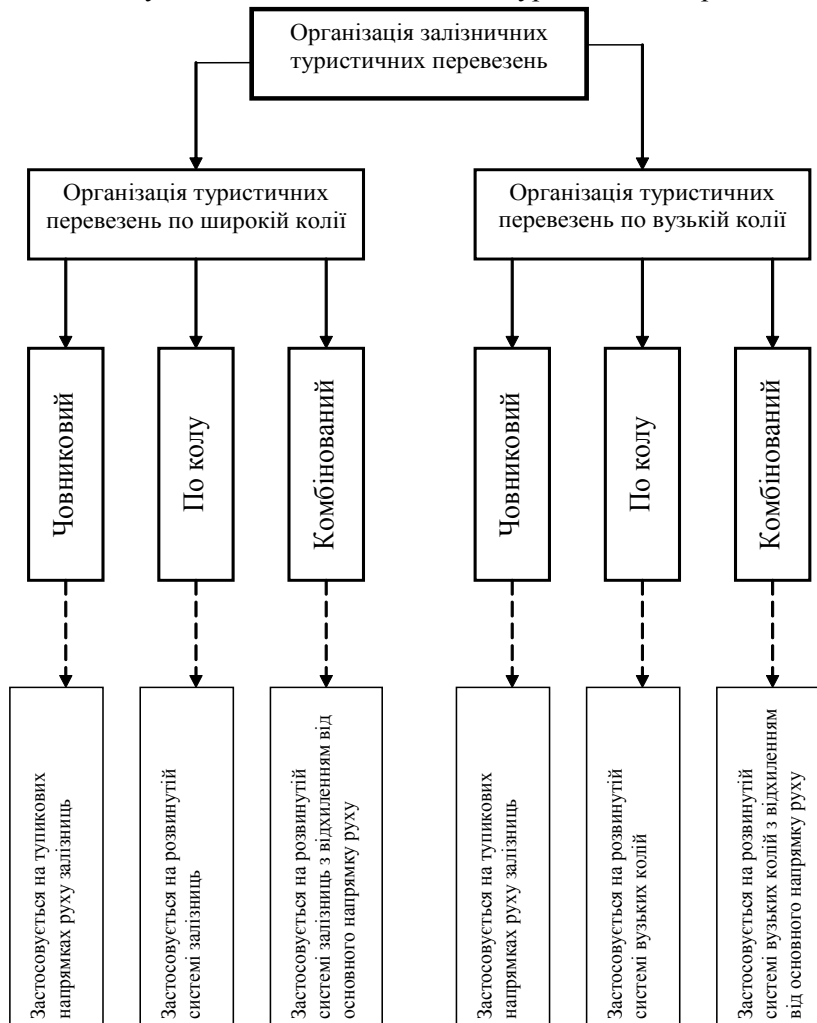


Рис. 1. Методи організації туристичних перевезень. Джерело: розробка авторів

По широкій колії:

1. Човниковий – застосовується на тупикових напрямках руху залізниць.

2. По кільцю – застосовується на розвинутій системі залізниць.

3. Комбінований – застосовується на розвинутій системі залізниць з відхиленням від основного напрямку руху.

По вузькій колії:

1. Човниковий – застосовується на тупикових напрямках руху залізниць.

2. По кільцю – застосовується на розвинутій системі вузьких колій.

3. Комбінований – застосовується на розвинутій системі вузьких колій з відхиленням від основного напрямку руху.

Крім напрямку руху поїздів на туристичні подорожі впливає кількість зупинок на маршруті термін перебування туристів на кожній зупинці, який в свій час залежить від кількості туристичних екскурсій, харчування у ресторанах, кафе, колибах та ночівлю у готелях.

Кількість зупинок на маршруті слід розраховувати залежно від втоми туристичної групи, бажання повернутися до місця відпочинку, яке може бути у поїзді, під час харчування або безпосередньо на екскурсії.

Нижче запропоновані різні схеми організації туристичних подорожей з урахуванням напрямку залізничного маршруту, кількості туристичних екскурсій протягом дня та загального терміну туристичної подорожі.

Будь-які туристичні подорожі по залізницям передбачають комфортні умови, до яких слід віднести:

– загальну тривалість одноденної екскурсії, яка не повинна перевищувати – 18 годин;

– кількість зупинок поїзда для огляду визначних пам'яток, заповідників, мальовничих озер, зон відпочинку та харчування повинна розраховуватися з урахуванням загального терміну подорожі, середньої швидкості руху поїзда, необхідного часу на проведення кожної екскурсії;

– в першій половині подорожі кількість екскурсій мусить бути більшою ніж у другій

половині, оскільки після обіду та 15 годин дня туристи почувають себе втомленими і менш активні;

– швидкість руху поїзда у зворотному напрямку може бути більшою ніж у прямому русі і досягати 100 км/год. Для вузьких колій швидкість поїздів розраховується залежно від профілю колії;

– якщо подорож триває два дні, то у кінці маршруту першого дня мусить бути запланована зупинка, яка передбачає відпочинок туристів у готелі та безкоштовний ужин, вартість якого включено у вартість путівки;

– кількість туристичних екскурсій на такому маршруті не може бути великою, оскільки термін однієї зупинки може тривати від 1,5 годин до 5 годин. А коли на певній зупинці передбачено харчування то час зупинки збільшується ще на 1,5 години;

– організація круїзної туристичної подорожі передбачає максимальні комфортні умови для туристів, а саме купе для відпочинку з кондиціонуванням повітря, телебачення та Wi-Fi, харчування у вагонах-ресторанах, роботу гіда, трансферні перевезення до місць проведення екскурсій комфортабельними туристичними автобусами, періодичне харчування у місцевих ресторанах та ін.

Організація туристичних перевезень при обслуговуванні короткострокових екскурсій.

Одноденна оглядова залізнична подорож (рис. 2) призначена для знайомства з пам'ятними, історичними місцями, мальовничою природою регіону та місцями відпочинку. Такі подорожі можна організувати човниковим методом на тупиковому напрямках руху залізниць, по кільцю на розвинутій системі залізниць так і комбінованим методом на розвинутій системі залізниць з відхиленням від основного напрямку руху.

З урахуванням сказаного вище та мінімального проміжку часу між зупинками поїзда на маршруті – 2 години, можна розрахувати загальний термін туристичної подорожі (1), або кількість зупинок для проведення екскурсій (2).

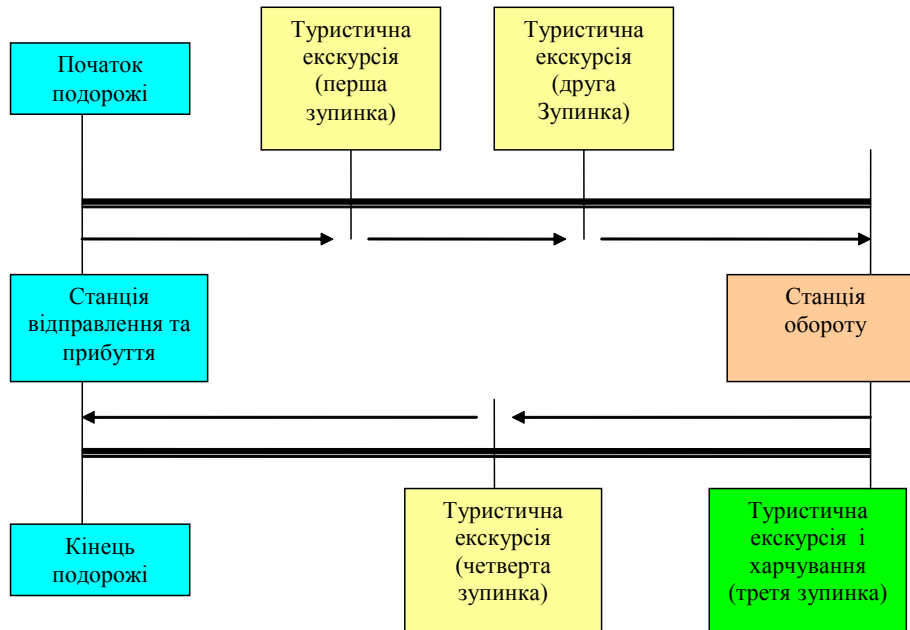


Рис. 2. Схема організації туристичних оглядових перевезень по залізничним коліям за умови односторонньої поїздки. Джерело: розробка авторів (кількість зупинок показана умовно)

$$t_{заг}^{одн} = \frac{S^{np}}{V_c^{np}} + \frac{S^{зв}}{V_c^{зв}} + n \cdot t_{сер}^{екск} + t_{харч} \leq 18 \quad (1)$$

де $t_{заг}^{одн}$ – розрахунковий час туристичної поїздки при організації односторонніх екскурсій по залізничним коліям, год.;

S^{np} – протяжність туристичного маршруту в прямому сполученні, км;

$S^{зв}$ – протяжність туристичного маршруту в зворотному сполученні, км;

V_c^{np} – середня швидкість руху поїзду в прямому русі, км/год.;

$V_c^{зв}$ – середня швидкість руху поїзду в зворотному русі, км/год.;

$t_{сер}^{екск}$ – середній час екскурсії під час проведення туристичних поїзdek по залізничним коліям в прямому та зворотному русі, год.;

$t_{харч}$ – час харчування туристів в ресторанах та кафе під час проведення туристичних поїзdek по залізничним коліям в прямому та зворотному русі, год.;

n – кількість екскурсій або зупинок на туристичному маршруті, од.;

$$n = (t_{заг}^{одн} - \frac{S^{np}}{V_c^{np}} + \frac{S^{зв}}{V_c^{зв}} + t_{харч}) / t_{сер}^{екск} \quad (2)$$

Крім односторонніх оглядових екскурсій по залізничним коліям ПАТ «Українська залізниця» може використовувати дводенні поїздки або

поїздки вихідного дня. Слід сказати, що такі поїздки в Україні майже не існують.

Проблеми транспортного комплексу України

В цьому разі маршрут вихідного дня будується за трьома принципами: ночівля в поїзді, а харчування в місцевому ресторані; ночівля в поїзді, а харчування у вагоні ресторані; ночівля та харчування в готелі.

Перший варіант туристична компанія використовує при відсутності власних або орендованих вагонів-ресторанів. Другий – при наявності у туристичному поїзді власного

вагону-ресторану, а третій – коли у складі поїзда відсутні вагони для ночівлі туристів та вагонів-ресторанів.

В загальному вигляді схема організації туристичних оглядових подорожей по залізничним коліям України буде мати вид (рис. 3), формула для розрахунку загального терміну подорожі набуде виду (3)

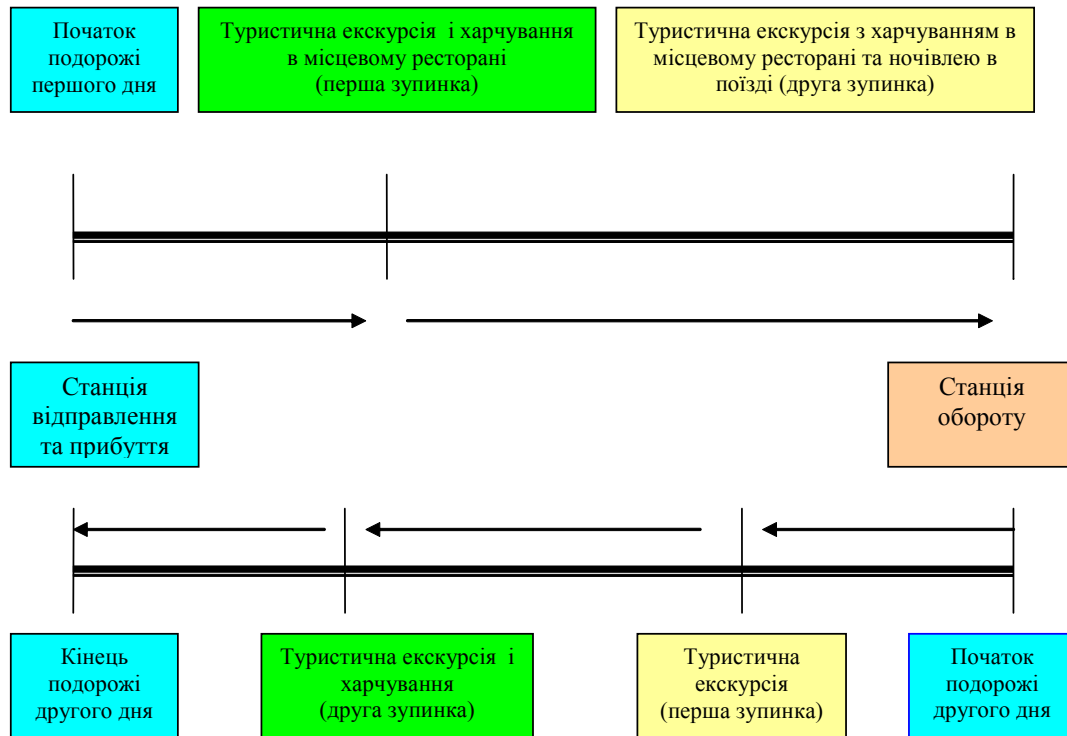


Рис. 3. Схема організації туристичних оглядових подорожей по залізничним коліям за умови дводенної поїздки. Джерело: розробка авторів (кількість зупинок показана умовно).

$$t_{заг}^{одн} = \frac{S^{np}}{V_c^{np}} + \frac{S^{зв}}{V_c^{зв}} + \sum_{k=1}^n t_{екск}^k + \sum_{l=1}^b t_{харч}^l + t_{прг} \leq 38 \quad (3)$$

де $t_{заг}^{одн}$ – розрахунковий термін туристичної подорожі при організації дводенних екскурсій по залізничним коліям, год.;

$\sum_{k=1}^n t_{екск}^k$ – загальний термін екскурсій підчас проведення туристичних подорожей по вузькоколіїній залізниці в прямому та зворотному русі, год.;

$\sum_{l=1}^b t_{харч}^l$ – загальний термін харчування туристів в ресторанах та кафе (якщо відсутній вагон ресторан) при дводенній подорожі, год.;

$t_{прг}$ – термін проживання туристів в готелі або у вагонах поїзда при дводенній подорожі, год.

b – кількість харчувань у ресторанах або кафе на туристичному маршруті при дводенній подорожі, од.

Організація туристичних перевезень при організації багатоденних туристичних подорожей

Організація багатоденних туристичних подорожей по залізничним коліям суттєво відрізняється від оглядових екскурсій, оскільки виконується спеціальним рухомим складом, що має комфортні умови для туристичної подорожі. Вище було сказано, що при організації круїзних туристичних подорожей ночівля, відпочинок та харчування передбачено у поїзді, але інколи туристи можуть проживати у готелях та

харчуватися в ресторанах. Термін таких подорожей може становити 14 діб.

На рисунку 4 показана специфіка круїзних туристичних подорожей, що пов'язана із кількістю туристичних екскурсій на добу та їх тривалістю. Як правило, таких екскурсій може бути одна добу з відпочинком та харчуванням в кафе або ресторані. Велика кількість туристичних екскурсій протягом дня може визивати втому та небажання приймати участь у наступній екскурсії.

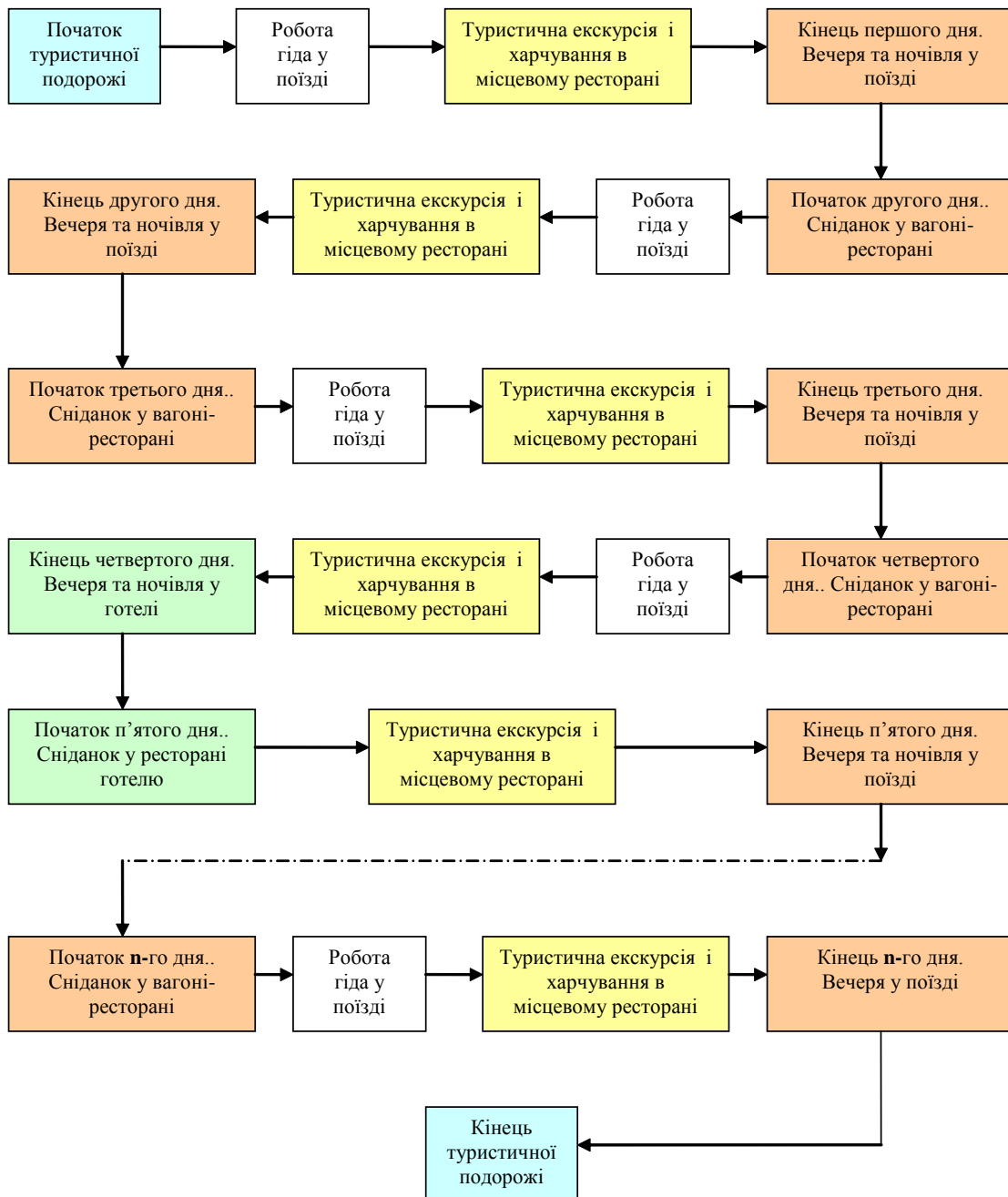


Рис. 4. Схема організації туристичних круїзних подорожей по залізничним коліям. Джерело: розробка авторів (кількість зупинок показана умовно).

Методика розрахунку загального терміну туристичної круїзної залізничної подорожі залежно від кількості зупинок (екскурсії) на

маршруті, місць харчування та ночівлі у готелях з урахування терміну очікування відправки поїзду за графіком представлена у формулі (4).

$$t_{заг}^{бдн} = \frac{S^{np}}{V_c^{np}} + \frac{S^{зв}}{V_c^{зв}} + \sum_{k=1}^n t_{екск}^k + \sum_{l=1}^b t_{харч}^l + \sum_m^r t_{зом}^m + \sum_{k=1}^n t_{мех}^k, \quad (4)$$

де $\sum_{k=1}^r t_{зом}^m$ – термін відпочинку туристів в готелях, що передбачені путівкою, год.;

$\sum_{k=1}^n t_{зом}^k$ – сумарний термін очікування відправки поїзду за графіком на усіх станціях маршруту, год.

Трансферні перевезення туристів.

Залізничні туристичні перевезення завжди пов'язані з трансферними перевезеннями, мета яких доставити туристів від залізничного вокзалу (місця відстою поїзда) до місця проведення екскурсії, ресторану або кафе і якщо потрібно до готелю, в якому вночі будуть проживати туристи. В зворотному напрямку ці перевезення мають намір доставити туристів до залізничного вокзалу або місця відстою поїзда. Як правило трансферні перевезення виконуються комфортабельними туристичними автобусами або малими автобусами, які як правило мають зручні м'які сидіння, кондиціювання повітря, Wi-Fi та оснащені радіо зв'язком для проведення екскурсії.

У районах, які обслуговуються туристичним вузькоколіїним рухомим складом, доставка туристів може здійснюватися кількома видами трансферу: автомобільним (автобуси, рельсомобілі) та малою авіацією (гелікоптерами).

Якщо автобусні та маршрутні трансфери всі реально собі уявляють, то термін рельсомобілі потребує додаткових пояснень. Рельсомобіль це будь-який автобус, що може пересуватися одночасно по залізничним рейкам. Є багато конструкцій рельсомобілей, які можуть пересуватися по широкій та європейській колії, але конструкції рельсомобілей, що можуть курсувати по вузьким коліям, потребують розробки. В той же час використання рельсомобілей дає можливість доставляти туристів від залізничних станцій до готелів та місць відпочинку по широкій або вузькій колії в районах, де автобусний рух стає проблематичним в поганих погодних умовах.

Інколи для швидкої доставки туристів з аеропортів та залізничних станцій до вузькоколіїної залізниці та готелів, що знаходиться у важкодоступних районах використовуються гелікоптери. Але цей вид трансферу дорогий і не зовсім надійний, оскільки залежить від погоди.

Автори пропонують удосконалити класичне термінологічне поняття «трансферу (надання транспортних засобів для забезпечення зустрічей-проводів туристів)». На наш погляд, це термінологічне поняття мусить визначатися так: «трансферні перевезення – це вид транспортної діяльності, який має на меті перевезення туристів від будь-якого основного виду транспорту до місць проведення планового відпочинку (екскурсії, готелів, спокійного та активного відпочинку, ресторанів, магазинів та ін.) в прямому та зворотному напрямку і виконується туристичними та малими автобусами, звичайними автомобілями, малою авіацією, катерами та моторними човнами».

Висновки.

Наукова новизна та практична значимість. В даній роботі набули подальшого розвитку методи організації туристичних перевезень по широким та вузьким залізничним коліям, які враховують схему існуючих або нових залізничних колій України та пропонують три види організації руху туристичних поїздів: човниковий, по кільцю та комбінований, що дозволить оптимізувати ефективність туристичних маршрутів.

Крім того, вперше розроблено методичний підхід щодо визначення загального часу одноденних, дводенних та багатоденних туристичних подорожей, який базується на врахуванні терміну руху залізничного поїзда на маршруті, кількості екскурсій та часу перебування туристів на них, терміну перебування в готелях, в ресторанах, кафе та очікування відправки поїзду за графіком, що дозволить заздалегідь планувати різні види

туристичних подорожей по залізниці та мінімізувати витрати на їх організацію.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Абрамов В. В. Історія туризму : підручник / В. В. Абрамов, М. В. Тонокошкур. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 294 с.

2. Алексіюк Т. Може хтось допоможе: Зарічненщина туристична: [Про розробку інноваційного туристичного продукту «Поліський трамвай» щодо вузькоколійної залізниці «Антонівка-Зарічне»] / Т. Алексіюк // Полісся. – 2009. – №4 /29січня/. – С. 2.

3. Н.О. Алешугіна. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України. – «Ефективна економіка». – Вісник Дніпропетровського державного аграрно-економічного університету. – №3, 2009 р.

4. Балака Є.І., Сіваконева Г.О. Організаційний аспект відродження та розвитку залізничного туризму на основі кластеризації. – Технологічний аудит та резерви виробництва. – № 15, 2014 р.

5. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту зал. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.». – Дніпропетровськ, 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.

6. Гуляєв В. Г. Організація туристичних перевозок / В. Г. Гуляєв. – Москва : Фінанси і статистика. – 2001. – 512 с.

7. Дейнека О.Г. Наукові підходи до диверсифікації підприємств залізничного транспорту. – Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 38, 2012. – С. 163-165.

8. Дем'янчук О. Туристична галузь [області] – мішок для наповнення бюджету / О. Дем'янчук // Вісті Рівненщини. – 2009. – №39/24 верес./.. – С. 7.

9. Дергоусова А.О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму [Текст] : дис. к.е.н.: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.О. Дергоусова. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – 216 с.

10. Коробйова Р.Г. Потенціал розвитку залізничного туризму в Україні. – Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна, – № 20, 2015 р. – С. 70-74.

11. Кузнецов В.Г., Пшінько П.О., Кліменко І. В., Гуменюк А. В., Загорулько С. М. Перспективи розвитку залізничного туризму

України на вузькоколійних лініях Закарпаття. – Наука та прогрес транспорту. – Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – №4(58), 2015. – С. 23-33.

12. Марценюк Л. В. Збереження історичної залізничної спадщини в контексті захисту національних інтересів України. «Економіка та держава». Міжнародний науково-практичний журнал. – м. Київ. – №9, вересень 2015 р. – С. 28 – 32.

13. Марценюк Л. В. Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні. – Наука та прогрес транспорту. – Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – № 6(54) 2014 р. – С. 41 – 52.

14. Марценюк Л. В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. у-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2013. – Вип. 47. – С. 24-32.

15. Нагорнюк О. Вузькоколійка. 106 кілометрів Полісся. – Рівне, 2008. – 60с.

16. Новіцька І.В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України. Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 41, 2013. – С. 114-117.

17. Писаревський, І. М. Туризм як національний пріоритет : монографія / І. М. Писаревський. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 284 с.

18. Стрілець, В. І. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту зал. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.». – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 2. – С. 114–117.

19. Тишковець С. Туристична подорож Зарічненщиною / С. Тишковець // Полісся. – 2009. – № 28/23 лип./.. – С. 2.

20. Хаустова В.Є., Горбатова Є.Ф. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні. – Проблеми економіки. – №2, 2010 р. – С. 28-33.

21. Чоренька Н. В. Організація туристичної індустрії: Навчальний посібник, – К.: Атіка, 2006. – 264 с.

22. Juan Gabriel Brida; Manuela Deidda, Manuela Pulina: "Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol". – Journal of

Transport Geography. Volume 36, April 2014, Pages 1–11.

23. Khanal B. R. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // Tourism Economics. – 2014. – 20 (1). – P. 171-194.

24. Pratt S. Economic linkages and impacts across the Talc. / S. Pratt // Annals of Tourism Research. – 2011. – 38 (2). – P. 630-650.

25. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? / Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. // Tourism Management. – 2014. – 40. – P. 126-136.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Боровик Ю.Т.

УДК 656.2.003.1

СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ РЕФОРМУВАННЯМ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

*Бараш Ю.С., д.е.н., професор,
Чаркіна Т. Ю., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)*

Авторами удосконалено метод побудови організаційних структур управління Департаментів (Главків), побудованих за продуктовим принципом замість існуючого регіонального, завдяки використанню якого вдалося скоротити ланцюг команд, зменшити ієрархію управлінських рівнів, організувати нові функціональні підприємства та знизити експлуатаційні витрати на перевезення.

Впровадження нової організаційної структури управління дозволяє оптимізувати діяльність департаменту на різних рівнях управління, скоротити чисельність працівників та підвищити продуктивність праці

Ключові слова: залізничний транспорт; організаційна структура управління; стратегія управління

СТРАТЕГИЯ УПРАВЛЕНИЯ РЕФОРМИРОВАНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ

*Бараш Ю. С., д.э.н., профессор,
Чаркина Т. Ю., к.э.н., доцент (ДНУЗТ)*

Авторами усовершенствован метод построения организационных структур управления Департаментом (Главком), организованных по продуктовому принципу вместо существующего регионального, с помощью которого удалось сократить цепь команд, уменьшить иерархию управленческих уровней, организовать новые функциональные предприятия и снизить эксплуатационные затраты на перевозки.

Внедрение новой организационной структуры управления позволяет оптимизировать деятельность департамента на разных уровнях управления, сократить численность работников и поднять производительность труда.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; организационная структура управления; стратегия управления

MANAGEMENT STRATEGY OF UKRAINE RAILWAY REFORM

*Barash Y.S., Doctor of Economic Sciences, professor
Charkina T.V., Candidate of Economic Sciences
(Dnipropetrovsk National University of Railway Transport)*

Authors improved the method of constructing organizational structures of departments' management, which are built according to product principle of organizational structure instead of regional that exists now. The method allows reducing the chain of commands, administrative levels hierarchy, operating costs for transportation and organizing new functionality enterprises.

Implementation of a new organizational structure allows optimizing department activities at various levels of management, reducing the number of employees and increasing productivity.

Keywords: rail; organizational management structure; management strategy

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

Ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій і високошвидкісного руху; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи.

Нестача власних коштів та відсутність бюджетного фінансування, неможливість залучення недержавних інвестицій (до 2016 р.) призвели до небезпечного збільшення фізичного зносу та морального старіння основних фондів, втрати частки пасажирських та вантажних перевезень. Тому після листопаду 2016 року залізниці України було зареєстровано як Публічне акціонерне товариство «Укрзалізниця» (ПАТ «УЗ»).

Де-юре юридично була створена нова організаційна структура управління залізничними перевезеннями вантажів і пасажирів в Україні, але де-факто структурна реформа на залізничному транспорті лише розпочалася.

Для вирішення вказаної проблеми необхідно розробити стратегію управління діяльністю ПАТ «УЗ» на певний період часу.

Дана стаття написана по матеріалах наукових звітів, які виконувала Галузева науково-дослідна лабораторія «Економіка та управління транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за договорами:

«Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом у ринкових

умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкта господарювання», номер державної реєстрації 0103U007280.

«Розробка техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) та програми реформування пасажирського господарства», номер державної реєстрації 0103U007781.

«Розробка науково обґрунтованої програми розвитку пасажирського господарства в умовах ринкових перетворень», номер державної реєстрації 0104U008415.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідженням даної проблеми в різні періоди займалися провідних вчені та спеціалісти у галузі реформування залізничного транспорту, зокрема: В. Л. Дикань [5], В. П. Гудкова [4, 14], Ю. Ф. Кулаєв, М. В. Макаренко, А. М. Новікова, Ю. Є. Пашенко, Е. А. Петренко [8-10], О. М. Пшінько [11], Ю. М. Цветов, Г. Д. Ейтутіс [7], О. М. Гненний, Н. Б. Малахова, Ю. В. Булгакова [3], Л. В. Марценюк [11], Чайкіна Т. Ю. [12], Т. А. Мукмінова, Г. М. Кірпа, А. Д. Лашко, В. І. Сіраков, Ю. М. Федюшин, та інших.

Доктор Ж.-П. Естіваль – президент Європейської асоціації залізничників зробив аналіз і виділив три види структурних моделей реформування залізничного транспорту, які прийняті серед країн-кандидатів у члени ЄС [6].

«...**Модель розділення** (інституційне розділення операторів інфраструктури і підприємств, що здійснюють залізничні перевезення). Піонером такої моделі є Швеція. Кожну сферу діяльності там здійснює самостійна юридична особа з відокремленим балансом, звітністю і відповідальністю за результати діяльності. Цю модель з відповідною національною адаптацією використано в

скандинавських країнах, Великій Британії, Іспанії, Португалії, Франції та Голландії.

Інтеграційна модель. Сфери діяльності (крім управління інфраструктурою та надання перевізних послуг) незалежні одна від одної з позиції управління і мають окремі рахунки та окремі баланси. Але відповідні організаційні структури не є самостійними юридичними особами. Інтегроване підприємство в цьому випадку є єдиною юридичною особою. На сьогодні ця модель працює в Бельгії, Росії та Люксембурзі. До 1997 р. вона діяла у Франції. Для унеможливлення будь-якої дискримінації цим підприємствам необхідно розподіляти надану перевізну оплату та збори за використання залізничної лінії відповідно до директиви 2001/12/ЄС.

Холдингова модель (трансформація в холдинг) є результатом поєднання двох перших моделей. У цьому випадку юридично незалежні суб'єкти діяльності мають свободу дій, але їхні стратегії визначаються організаційною структурою управління холдингу. Цей шлях пройшла Німеччина, а згодом сюди приєдналися Італія, Австрія та Греція.

Деякі спеціалісти вважають цю модель останньою стадією удосконалення інтеграційної моделі. Інші вбачають у ній початок нового розвитку, який в надалі має прийти до моделі розділення.

Таким чином країни-кандидати на членство в ЄС мають три можливості реструктуризації залізниць, аби виконати вимоги ЄС. Навряд чи можливий четвертий шлях. Хоча у будь-якому випадку не виключаються специфічні національні адаптації залізниць до організаційно-правової структури суб'єкта діяльності...».

Виділення невирішених частин загальної проблеми, яким присвячена стаття.

Україна зробила вибір та почала реалізовувати інтеграційну модель управління залізничним транспортом. Цю модель в Україні прийнято називати вертикально-інтегрована, яка передбачає розподіл залізничної діяльності на верхньому рівні по окремих департаментах. Але на другому та третьому рівні управління остаточно не визначена організаційна структура дирекцій, регіональних філій та відокремлених структурних підрозділів.

Формування цілей статті (постановка завдання).

Основна мета статті – розробити стратегію управління ПАТ «УЗ» – узагальнену модель дій спрямованих на досягнення мети

через нову організаційну структуру управління залізничним транспортом країни, що дозволить їй ефективно функціонувати в умовах сучасного ринку.

Для вирішення поставлених завдань використовувалися методи: прийняття рішень, стратегічного планування та системний підхід – для проведення наукових досліджень стосовно визначення оптимальної моделі управління залізничним транспортом; організаційно-розпорядчий – для побудови організаційних структур управління залізничним транспортом; порівняльного економічного аналізу – для прогнозування перспективних показників роботи нових транспортних структур за різними моделями.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Коли у країні відбувається процес занепаду економіки, пов'язаний з революційними, військовими подіями, розривом економічних зв'язків, перерозподілом ринку транспортних послуг тощо, на залізничному транспорті також настає криза, і кожна країна шукає свій вихід з ситуації, що склалася. Є два шляхи виходу з кризи, кожен з яких має безліч варіантів (рис. 1).

«Для України, де останніми роками на фоні критичного зношення об'єктів інфраструктури та особливо рухомого складу відбувалося швидке зростання витрат залізничного транспорту, питання пошуку шляхів підвищення ефективності роботи підприємств залізничної галузі та посилення їх конкурентоспроможності були й залишаються надзвичайно актуальними.

Як відомо, світ не винайшов більш дієвого способу підвищення ефективності, ніж розвиток конкуренції, тому перебудова системи управління залізничним транспортом на ринкових засадах є незворотною перспективою і для українських залізниць. У процесі реформ залізничний транспорт має бути звільнений від непрофільної діяльності, безпосередньо не пов'язаної з перевезеннями, з подальшим розділенням потенційно конкурентних та монопольних видів діяльності та перебудовою перевізної діяльності на ринкових засадах. Такою є перспектива. Проте поки ще багато питань залишаються без відповіді, і головне з них – чи готове сьогодні українське суспільство, українська економіка та українські залізниці до повномасштабного розвитку ринкових відносин у

галузі. Адже кожна реформа має свою ціну, так само як і певні ризики» [13, с. 7-8].



Рис. 1. Варіанти виходу залізничного транспорту з кризи в різних країнах світу

Проведений аналіз показав, що залізничний транспорт країни в основному працює стабільно і в цілому задовольняє зростаючі потреби суб'єктів підприємницької діяльності у вантажних перевезеннях та попит на пасажирські перевезення. Водночас висока вартість залізничних перевезень, яка значною мірою зумовлюється незадовільним станом інфраструктури та рухомого складу (а отже, потребує підвищених витрат на поточне утримання та ремонт), є досить вагомою складовою витрат як для багатьох українських підприємств, так і для малозабезпечених верств населення [13, с. 259-261].

Стратегічна мета реформування залізничного транспорту полягає у сприянні економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через забезпечення доступу до безпечних, надійних, високоякісних транспортних послуг за прийнятною ціною.

Задачі, що стоять перед залізничною галуззю:

- прискорення потоків пасажирів та товарів, зниження транспортних витрат в економіці та підвищення доступності транспортних послуг для населення;

- підвищення конкурентоспроможності залізничної системи та більш повна реалізація транзитного потенціалу;
- підвищення безпеки та стабільності залізничних перевезень;
- покращення інвестиційного клімату та розвиток ринкових відносин» [13, с. 261].

Принциповими умовами реформування є:

- збереження єдиної державної інфраструктури залізниць;
- збереження державного регулювання і контролю за діяльністю залізничного транспорту;
- забезпечення керованості, безперебійності, стабільності функціонування залізничного транспорту та безпеки руху поїздів;
- безумовне виконання перевезень для державних потреб;
- неможливість допущення суттєвого відставання розвитку українських залізниць від залізниць країн Євросоюзу та Росії, які сьогодні знаходяться на різних стадіях процесу реформування, але при цьому суттєво випереджають Україну;

- гармонізація національного законодавства з транспортним законодавством Євросоюзу;

- реформування українських залізниць на основі європейського досвіду з урахуванням національних особливостей країни;

- поступовість (поетапність) процесу реформування, забезпечення постійного аналізу та контролю виконання заходів та корегування їх змісту з метою мінімізації ризику втрати безперервності та безпеки роботи залізничного транспорту;

- забезпечення безпечного функціонування залізничного транспорту та зниження його впливу на навколишнє природне середовище;

- збереження соціального захисту працівників;

- збереження у складі суб'єкта господарювання об'єктів соціальної сфери, що сприяють створенню умов для безпеки руху поїздів та охорони праці.

Нижче подано як приклад побудова організаційної структури управління Департаменту пасажирських перевезень далекого сполучення, діяльність якого за технологічним принципом доцільно поділити на шість груп:

- вокзали позакласні та 1-го, 2-го та 3-го класів, які надають пасажиром послуги, що пов'язані з продажем залізничних квитків, очікуванням прибуття та відправлення поїздів, оформленням багажу, а також санітарні, готельні та інші послуги;

- ОДБ та квиткові каси для оперативного продажу залізничних квитків на усі види пасажирських поїздів;

- компанії-оператори для перевезення пасажирів та надання їм усіх видів послуг під час подорожі;

- пасажирські вагонні депо для забезпечення планових та капітально-відновлювальних ремонтів вагонів;

- бази обслуговування та пральні комплекси для забезпечення пасажирів постільними речами, білизною та необхідним інвентарем;

- ремонтно-екіпірувальні депо та пункти для виконання поточних видів ремонту, санітарної обробки, мийки та екіпірування пасажирських поїздів.

Ці технологічно самостійні майнові комплекси об'єднуються за функціональним принципом у межах залізниці в регіональні підрозділи Департаменту пасажирських

перевезень, які на різних етапах структурної реформи поступово змінюють свій статус від філії ПАТ «УЗ» до дочірніх підприємств та відкритих акціонерних товариств.

Після того як встановлено, до якого сектору повинні належати нові організаційні структури з перевезення пасажирів у далекому сполученні, і технологічно визначена оптимальна їх кількість, необхідно розробити послідовність їх реформування на кожному етапі структурної реформи. Перший етап пов'язаний з реєстрацією Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» та незначними змінами в існуючій структурі управління пасажирського господарства (рис. 2).

Головне пасажирське управління трансформується в Департамент пасажирського господарства, у якому окремо утворюється управління швидкісних перевезень, шість філій ПАТ «УЗ» на базі пасажирських служб залізниць та ще одна філія «Укрзалізничпассервіс» для прання білизни та обслуговування пасажирів у поїздах. Додатково до організаційної структури Департаменту пасажирського господарства включено вокзали другого та третього класів. Підготовлена до подальшого розподілу на другому етапі ремонтна база (окремо для експлуатації та ремонту).

Наукова новизна та практична значимість.

Удосконалено метод побудови організаційних структур управління Департаментів (Главків), побудованих за продуктивним принципом замість існуючого регіонального, завдяки використанню якого вдалося скоротити ланцюг команд, зменшити ієрархію управлінських рівнів, організувати нові функціональні підприємства та знизити експлуатаційні витрати на перевезення.

Впровадження нової організаційної структури управління дозволяє оптимізувати діяльність департаменту на різних рівнях управління, скоротити чисельність працівників та підвищити продуктивність праці

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.

1. Пошук раціональної моделі ПАТ «УЗ» на усіх рівнях управління передбачає комплексне вирішення таких проблем:

1) відповідність моделі управління підприємством стану ринкових відносин та впливу чинників зовнішнього середовища;

- 2) визначення стану ринкових відносин та перспектив їх розвитку;
 - 3) визначення тенденції розвитку сучасного ринку в даній галузі;
 - 4) визначення конкурентоспроможності підприємства та тенденцій його розвитку;
 - 5) визначення антикризових заходів залежно від дії сил зовнішнього середовища.
2. У довгостроковій перспективі

структурна реформа на залізничному транспорті повинна бути спрямована:

- на розвиток ринкових відносин;
- скорочення участі держави у транспортній діяльності;
- розділення потенційно конкурентних та монопольних видів діяльності;
- скорочення монопольного сектору.



Рис. 2. Організаційна структура управління пасажирським господарством далекого сполучення на першому етапі структурної реформи

Стратегічна мета реформування залізничного транспорту полягає у сприянні економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через забезпечення доступу до безпечних, надійних, високоякісних транспортних послуг за прийнятною ціною.

3. Для зниження вартості перевезень та залучення нових споживачів необхідно поділити залізничний транспорт на дві частини: природну монополію та конкурентне середовище. Природну монополію – інфраструктуру залізниць – слід залишити у власності держави або держава має володіти контрольним пакетом її акцій. Перевезення вантажів та пасажирів у далекому та приміському сполученні доцільно здійснювати на конкурентній основі. Експлуатаційні компанії-оператори за користування інфраструктурою повинні сплачувати компанії інфраструктури

орендну плату або купувати нитку графіка.

4. Перед тим як організувати державні пасажирські експлуатаційні компанії-оператори, потрібно розробити систему антикризових заходів для зниження витрат на пасажирські перевезення, підвищення їх рентабельності за рахунок збільшення доходів від розширення транспортних та інших послуг.

5. З метою забезпечення керованості залізничним транспортом реформування структури його управління слід виконувати поетапно, поступово та послідовно готуючи зміни у діяльності нових юридичних осіб чи їх підрозділів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія. –2-ге вид. переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
2. Бараш Ю. С. Види нових організаційних структур з управління залізничним транспортом в Україні та основні принципи їх побудови // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 5, – С. 49-53.
3. Булгакова Ю. В. Концептуальний підход к реформированию ремонтной базы для грузовых вагонов в современных рыночных условиях / Ю. С. Бараш, Ю. В. Булгакова // Наук. вісн. Нац. гірничого ун-ту. – Д. : Вид-во НГУ, 2013. – № 3. – С. 126–133.
4. Гудкова В. П. Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: Монографія / В. П. Гудкова. – К.: ДЕГУТ, 2013. – 290 с.
5. Дикань В. Л. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах / В. Л. Дикань, М. І. Данько, М. В. Кондратюк // Монографія. Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 190 с.
6. Естіваль Ж.-П. Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 1. – С. 68-71.
7. Ейтутіс Г.Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: [Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук], Київ, 2010р.
8. Петренко Е.А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины: теория, проблемы, пути решения: моногр./ Е.А.Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2011. – 358 с.
9. Петренко Е.А. Состояние и перспективы развития железнодорожного транспорта Украины в условиях проводимой реформы / Е.А. Петренко// Бюллетень ОСЖД. Варшава. – 2009. - № 4-5 (306-307) – С. 23-29.
10. Петренко Е. Ролята на държавата в дейността и реформирането на жп транспорта / Е. Петренко// Железопътен транспорт (Railway transport magazine). - България, София. – 2010. - №1. – С. 40 – 41.
11. Пшійнько О. М. Управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту / О. М. Пшійнько, Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // **Монографія** / Дніпропетр. нац. ун-т. залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2015. 147 с.
12. Чаркіна Т. Ю. Принципи формування інфраструктурної складової для побудови пасажирських залізничних тарифів / Т. Ю. Чаркіна // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. – Вип. 10. – С. 59-64
13. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи. За ред. І. Р. Юхновського. – К.: ФАДА ЛТД, 2006. – 288 с.
14. Gudkova V. P. Diagnostics of competitive ability by retroactive effect method / V. P. Gudkova // Nauka I Studia. – NR 2 (72). – 2013. – P. 31–36.

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

УДК 338.47:656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКУ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Зіць О.Є., аспірант (ДЕГУТ)

На основі матричного підходу у статті здійснено порівняльний аналіз ефективності використання локомотивів за 2013 та 2014 роки.

З метою усунення подвійного обліку або виключення впливу якісних показників на ефективність використання локомотивів визначені 4 вертикальних ієрархічних рівня, а також

здійснено горизонтальний розподіл показників, що характеризують якість експлуатації локомотивів за потужністю, часом і пробігом.

Обґрунтовано, що найвищим 1-им вертикальним рівнем є показник продуктивності локомотива, який інтегрує всі показники, що характеризують ефективність експлуатації локомотивного парку.

Ключові слова: якісні показники використання локомотивів, матричний підхід, вертикальні ієрархічні рівні, продуктивність локомотива, ефективність.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКА ПАО“УКЗАЛИЗНЫЦЯ”

Зиц А.Е., аспірант (ГЭТУТ)

На основании матричного подхода в статье осуществлен сравнительный анализ эффективности использования локомотивов за 2013 та 2014 годы.

С целью устранения двойного учета или исключения влияния качественных показателей на эффективность использования локомотивов определены 4 вертикальных иерархических уровня, а также произведено горизонтальное распределение показателей, которые характеризуют качество эксплуатации локомотивов за мощностью, временем и пробегом.

Обосновано, что самым высоким 1-ым вертикальным уровнем является показатель производительность локомотива, который интегрирует все показатели, характеризующие эффективность эксплуатации локомотивного парка.

Ключевые слова: качественные показатели использования локомотивов, матричный подход, вертикальные иерархические уровни, производительность локомотива, эффективность.

LOCOMOTIVE FLEET OPERATION EFFICIENCY ASSESSMENT METHODS IMPROVEMENT JSC “UKRZALIZNYTSIA”

Zits O.E., postgraduate (State Economy and Technology University of Transport)

Based on a matrix approach the article performs a comparative analysis of the efficiency of the use of locomotives for 2013 and 2014 years.

Aimed to avoid double accounting or exclude the effect of qualitative indicators on the efficiency of the use of locomotives, the 4 vertical hierarchical levels are specified as well as a horizontal distribution is performed for the indicators characterizing the quality of the operation of locomotives by power, time and run.

The scheme depends indicators of cars determine the appropriate calculation algorithm, which enables conducting systematic and objective assessment of the efficiency of inventory park of locomotive.

It is substantiated that the highest, 1st vertical level is a locomotive productivity indicator integrating all indicators characterizing the efficiency of the operation of the locomotive fleet.

In order to illustrate the proposed method essentially presenting the article analyzes the impact of quality indicators of railways of Ukraine on performance of locomotive.

Using the given methods of the assessment of the efficiency of the operation of the locomotive fleet assists in objective determining the key performance indicators (KPI) being a main indicator of labor motivation.

Keywords: locomotive use qualitative indicators, matrix approach, vertical hierarchical levels, locomotive productivity, efficiency.

Постановка проблеми. Ефективний держави. Реалізація Державної цільової програми розвитку залізничного транспорту, що складає реформування залізничного транспорту на 2010 – основу транспортної системи країни, є 2019 роки висуває конкретні вимоги до необхідною умовою забезпечення економічного і організації всіх видів економічної діяльності соціального зростання та обороноздатності щодо раціонального використання основних

засобів, в першу чергу локомотивного парку. Для аналізу ефективності експлуатації і магістральних локомотивів на залізницях функціонує система показників, які характеризують роботу рухомого складу за потужністю, часом і пробігом. Але слід зазначити, що існуючий порядок визначення впливу конкретного показника є недосконалим. Багато факторів, які впливають на результат використання локомотивного парку не враховуються, а якщо враховуються, то припускаються випадки подвійного обліку.

Саме тому виникає необхідність у розробці такої методики оцінки ефективності експлуатації локомотивного парку, яка б була зрозумілою та об'єктивною.

Аналіз останніх досліджень. Серед закордонних дослідників ефективності і управління експлуатаційною діяльністю залізниць в своїх працях розглядали Галабурда В.Г. [8], Луніна Т.А. [5], Мачерет Д.А. [9], Пармендер Д. [10], Піерантоніо Д. [11] та інші.

Ефективність використання рухомого складу достатньо широко висвітлені в роботах вітчизняних дослідників Ейтутіса Г.Д. [2], Кулаєва Ю.Ф. [4], Макаренка М.В. [6], Пасічника В.І. [7] та інших. Але автори розглядають деякі аспекти цієї складної проблеми.

Відсутність системного та об'єктивного аналізу ефективності експлуатації локомотивного

парку в умовах реформування залізниць країни обумовлює мету та завдання цієї публікації.

Метою цієї публікації є проведення системного дослідження впливу якісних показників використання локомотивного парку на продуктивність локомотива за 2013 та 2014 роки.

Виклад основного матеріалу дослідження. На всіх етапах розвитку залізничного транспорту питанням вдосконалення експлуатації основних фондів надавалось першочергове значення, оскільки кінцеві результати залізниць залежать, в першу чергу, від якості використання рухомого складу. Значна роль в цьому належить оперативному управлінню локомотивним парком через низку показників [10, 11].

Існуюча методика визначення впливу конкретного показника на кінцевий результат є недосконалою, багато факторів не враховуються, а якщо враховуються, то припускаються випадки подвійного обліку [5,8,9].

З метою усунення зазначених недоліків пропонується здійснювати оцінку ефективності експлуатації локомотивного парку на основі матричного підходу, суть якого полягає у розподілі якісних показників, як на горизонталі (використання за потужністю та часом і пробігом), так і по вертикалі, де передбачені ієрархічний (від 1 до 4 рівнів) розподіл показників (рис. 1) [4-7]

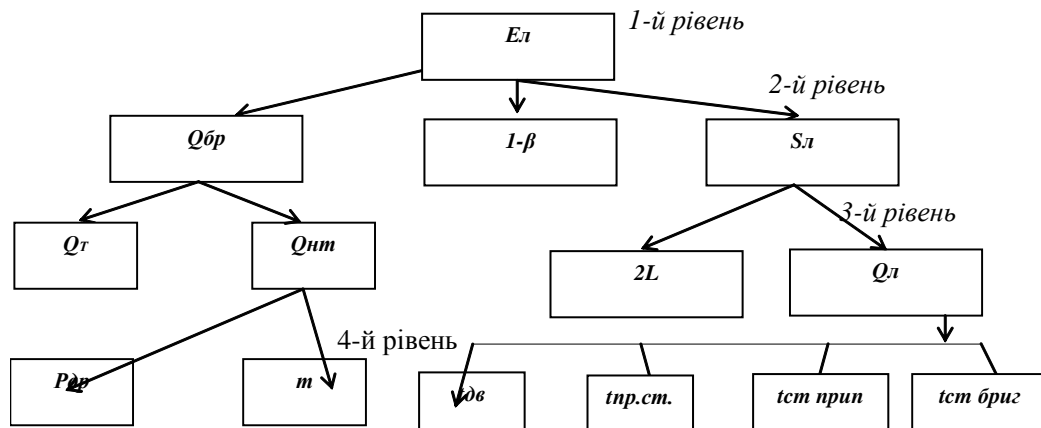


Рис. 1. Залежність показників використання локомотивного парку

Ев – продуктивність локомотива; *Qбр* – вага поїзда бруто; *Qт* – вага тари, *Qнт* – вага поїзда нетто; *Pдр* – динамічне навантаження вагонів робочого парку; *m* – склад поїзда; *Sl* – показник середньодобового пробігу; *tдв* – час локомотива у русі; *tпр.ст.* – час перебування на проміжних станціях; *tст прип.* – час на станції приписки; *tст бриг.* – час зміни локомотивних бригад; *β* – частка допоміжного пробігу локомотива від пробігу в голові поїзда, %; *L* – відстань у русі.

Проблеми транспортного комплексу України

Отже, згідно рис. 1 та табл. 1 проведено порівняльний аналіз ефективності використання локомотивного парку за 2013 і 2014 рр.

Таблиця 1

Показники використання локомотивного парку за 2013 і 2014 рр. [5]

Найменування показника												
Роки	Середньодобова продуктивність локомотива (E_L), ткм брутто	Середньодобова вага брутто поїзда, ($Q_{бр}$), т	Середньодобова вага нетто поїзда ($Q_{нт}$)	Середній склад поїзда у вагонах (m), ваг	Середньодобовий пробіг локомотива (S_L)	Коефіцієнт допоміжного пробігу локомотива (β)	Дільнична швидкість, ($V_{уч}$)	Технічна швидкість, ($V_{тех}$)	Середній час знаходження локомотива за лобові пускі ($t_{дв}$) год	Середній час знаходження локомотива на проміжних станціях	Середній час знаходження локомотива	Середній час знаходження локомотива на станціях зміни бригад ($t_{см}$ бр)
2013	1423198	3423	2072	55,5	496,8	0,16	32,2	45,3	11,57	1,53	2,51	0,88
2014	1446482	3437	2099	55,5	500,8	0,16	39,5	45,0	11,62	1,67	2,37	0,91

Найвищий (1 рівень) складає показник продуктивності локомотива (E_L), що інтегрує всі показники нижчих рівнів та є комплексним показником використання локомотивного парку [2]

$$E_L = Q_{бр} S_L (1 - \beta), \quad (1)$$

де $Q_{бр}$ – середня вага вантажного поїзда брутто, т;
 S_L – середньодобовий пробіг локомотива, км;
 β – коефіцієнт допоміжного пробігу локомотива.

Визначаємо ступінь впливу кожного показника окремо. Вплив середньої ваги поїзда на продуктивність локомотива становить:

$$\Delta E_L(\text{від } Q_{бр}) = S_L^{13} (Q_{бр}^{14} - Q_{бр}^{13}) (1 - \beta^{13}) = 496,8(3437 - 3423)(1 - 0,16) = 5842 \text{ ткм брутто}, \quad (2)$$

Тобто за рахунок збільшення ваги поїзда на 14 т у 2014 р. відбулося зростання середньодобової продуктивності локомотива на 5842 ткм брутто.

Вплив середньодобового пробігу локомотива на продуктивність локомотива становить:

$$\Delta E_L(\text{від } S_L) = (S_L^{14} - S_L^{13}) Q_{бр}^{13} (1 - \beta^{13}) = (500,8 - 496,8) \cdot 3423(1 - 0,16) = 11501 \text{ ткм брутто.}, \quad (3)$$

Зважаючи на те, що у базовому і звітному періодах коефіцієнти допоміжного пробігу локомотива рівні за їх значеннями (0,16), розрахунок їх впливу на продуктивність локомотива здійснювати недоцільно. З проведених розрахунків випливає, що:

$$\Delta E_{L \text{ розрах}} = \Delta E_L(\text{від } Q_{бр}) + \Delta E_L(\text{від } S_L) = 5842 + 11501 = 17342 \text{ ткм брутто.} \quad (4)$$

У нашому випадку існує непогодженість звітних і розрахункових даних

$$\Delta E_{L \text{ звіт}} - \Delta E_{L \text{ розр.}} = 23284 - 17342 = 5942 \text{ ткм брутто.} \quad (5)$$

Визначаємо коефіцієнт невідповідності звітних і розрахункових даних

$$K_H = 23284:17342 = 1,343. \quad (6)$$

Корегуємо вплив кожного показника на середньодобову продуктивність локомотива

$$\Delta E_{л. \text{розр.}} = 5842 \cdot 1,343 + 11501 \cdot 1,343 = 23284 \text{ ткм брутто.} \quad (7)$$

Величина середньої ваги поїзда брутто ($Q_{бр}$), у свою чергу, залежить від середньої ваги поїзда нетто ($Q_{нт}$) і ваги тари рухомого складу (Q_m).

Зв'язок цих показників математично записується так:

$$Q_{бр} = Q_{нт} + Q_m. \quad (8)$$

Визначаємо вплив кожного показника окремо.

Вплив середньої ваги поїзда нетто на середню вагу поїзда брутто становить:

$$\Delta Q_{бр}(\text{від } Q_m) = Q_m^{14} - Q_m^{13} = 2099 - 2072 = 27 \text{ т.} \quad (9)$$

Вплив середньої тари рухомого складу на середню вагу поїзда нетто дорівнює

$$\Delta Q_{бр}(\text{від } Q_m) = Q_m^{14} - Q_m^{13} = 1338 - 1351 = -13 \text{ т;} \quad (10)$$

$$\Delta Q_{бр} = 27 - 13 = 14 \text{ т.}$$

Величина середньої ваги поїзда нетто $Q_{нт}$, у свою чергу, залежить від двох показників: динамічного навантаження робочого парку $P_{ор}$ і кількості вагонів у складі m .

Математично ця залежність записується так:

$$Q_{нт} = P_{ор} \cdot m. \quad (11)$$

Зважаючи на те, що середня кількість вагонів у складі вантажного поїзда у 2013 та 2014 років була рівною (55,5 вагонів), вплив на середню вагу поїзда нетто здійснювався тільки через динамічне навантаження робочого парку вагонів. Аналогічні розрахунки здійснюється по всіх ієрархічних рівнях.

Висновок. Удосконалення методики оцінки ефективності експлуатації локомотивного парку сприяють забезпеченню отримання об'єктивних результатів щодо використання магістральних локомотивів. Це дозволить здійснювати більш високий контроль і вплив на результати експлуатаційної діяльності залізниць.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Довідник основних показників роботи залізниць України / За ред. Н.В. Котіль. – Київ: ТОВ «Девалта», 2015. – 60 с.

2. Ейтутіс Г.Д. Матричний підхід щодо впливу якісних показників на ефективність використання рухомого складу / Г.Д. Ейтутіс, В.В. Габа // Збірник наукових праць (ДЕТУТ, серія «Економіка і управління», 2015. – Вип. 33, С. 91-103).

3. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний вимір продуктивності і залізничного транспорту України як основа вибору напрямів його модернізації / Г.Д. Ейтутіс, В.М. Карпов, О.І. Никифорок // Економіст. - 2014. - №5. - с.63-68.

4. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: Навчальний посібник / Ю.Ф. Кулаєв. – 2-е вид., переробл. і доповн., К.: Фенікс, 2012. – 240 с.

5. Лунина Т.А., Измерение эффективности производственных бизнес процессов инфраструктурного комплекса /Лунина Т.А., Прудников А.А. // Экономика железных дорог. - 2015. - № 6. с. 22-30.

6. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.: іл.: Бібліограф.

7. Пасічник В.І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: навч. посібник для вузів / В.І. Пасічник. – К.: Основа, 2005.– 372 с.

8. Транспортний маркетинг: ученик / В.Г. Галабурда, Г.В. Бубкова, Е.А. Шакова и др.; под. Ред. В.Г. Галабурды. – Изд. перераб. и док. – М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железном транспорте», 2011. – 452 с.

9. Мачерет Д.А. Долгосрочные изменения веса и скорости грузовых поездов и их экономическое значение / Д.А. Мачерет // Железнодорожный транспорт. – 2014. – № 6. – С. 52-55.

10. Parmenter D. Key Performance Indicatorc – developing, implementing and using winning KPIs / D.Parmenter. – jon Wiley & sons, 2007. – 320 p.

11. Pierantonio Di L. The Economics of EU Railway Reform / L. Di Pierantonio, j. Pekamans // Bruges European Economic Policy Brifing – 2008 - № 8 – 38 p .

Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Ейтутіс Г.Д.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Єлагін Ю.В.

УДК 336.6:656.2

ФОРМИРОВАНИЕ ФИНАНСОВОЙ СТРАТЕГИИ ОБНОВЛЕНИЯ НЕОБОРОТНЫХ АКТИВОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Кравченко О.А., к.э.н., доцент, профессор (ГЭТУТ)

Статья посвящена проблеме формирования финансовой стратегии обновления оборотных активов железнодорожного транспорта. Показано, что финансовая стратегия должна основываться на согласовании инвестиционной и кредитной стратегий для обеспечения стратегических направлений развития отрасли необходимыми и достаточными финансовыми ресурсами. Рассмотрены принципы и порядок разработки инвестиционной и кредитной стратегий как составляющих элементов финансовой стратегии обновления оборотных активов. Предложен порядок разработки финансовой стратегии обновления оборотных активов.

Ключевые слова: финансовая стратегия, инвестиционная стратегия, кредитная стратегия, финансовые ресурсы, оборотные активы, железнодорожный транспорт.

ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ ОНОВЛЕННЯ НЕОБОРОТНИХ АКТИВІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Кравченко О.О., к.е.н., доцент, професор (ДЕТУТ)

Стаття присвячена проблемі формування фінансової стратегії оновлення оборотних активів залізничного транспорту. Показано, що фінансова стратегія має ґрунтуватися на узгодженні інвестиційної та кредитної стратегій для забезпечення стратегічних напрямів розвитку галузі необхідними і достатніми фінансовими ресурсами. Розглянуто принципи і порядок розробки інвестиційної та кредитної стратегій як складових фінансової стратегії оновлення оборотних активів. Запропоновано порядок розробки фінансової стратегії оновлення оборотних активів.

Ключові слова: фінансова стратегія, інвестиційна стратегія, кредитна стратегія, фінансові ресурси, оборотні активи, залізничний транспорт.

FORMATION OF FINANCIAL STRATEGY OF FIXED ASSETS RENOVATION IN RAIL TRANSPORT

*Kravchenko O.A., Ph.D., associate professor, professor
(State Economic and Technological University of Transport)*

The article deals with the formation of the financial strategy of renovation of fixed assets of rail transport. It is shown that the formation of financial strategy should be based on the coordination of investment and credit policies to ensure that the strategic directions of development of the industry the necessary and sufficient financial resources.

Are considered the principles and procedure for the development of investment and credit policies as the constituent elements of the financial strategy of fixed assets renovation. It was determined that the investment strategy of rail transport should be developed on the basis of parity investment needs in accordance with the development strategy and the available investment resources volume to determine the economic feasibility of investment in certain objects of fixed assets. Formation of credit policies should be based on the establishment of strategic partnerships with financial institutions to leverage resources in sufficient volumes at the lowest price. Is proposed a procedure for development of the financial strategy of renovation of fixed assets.

Keywords: financial strategy, investment strategy, credit strategy, financial resources, fixed assets, rail transport.

Постановка проблеми.

Железнодорожный транспорт Украины имеет исключительное значение для функционирования национальной экономики, обеспечивая круглогодичное регулярное движение, перевозку продукции промышленности и мобильность населения. Возможность бесперебойного функционирования отрасли прямо зависит от состояния необоротных активов, прежде всего, объектов инфраструктуры и подвижного состава. На необоротные активы приходится около 90 % всех активов железнодорожного транспорта: в 2012 г. – 90,7 %, в 2013 г. – 89,7 %. В результате несистемного характера управления, нерациональной амортизационной политики износ основных средств, основы необоротных активов, в течение 2006–2013 гг. увеличился с 76,9 % до 98,6 %. В тоже время существует острый дефицит финансовых ресурсов не только для расширенного, но и простого воспроизводства. Так, в последние годы капитальные вложения в железнодорожную отрасль составляли 3 % от общей суммы капиталовложений в стране, тогда как в развитых странах этот показатель составляет 10–15% [1]. Это стало результатом как «игнорирования» государством своих обязательств по капитальным вложениям в обновление подвижного состава в соответствии с Законом Украины «О железнодорожном транспорте» [2], так и нехватки собственных финансовых ресурсов «Укрзалізниця». По оценкам специалистов, за счет собственных средств отрасль может профинансировать не более 33 % необходимых инвестиций [3]. Такую ситуацию следует рассматривать как кризисную, следствием которой может стать не только снижение пропускной способности и перевозочных возможностей железнодорожного транспорта, но нарастание негативных тенденций в национальной экономике, связанных с замедлением оборота продукции ведущих отраслей промышленности. Особое значение железнодорожного транспорта в экономике Украины определяет необходимость разработки и внедрения эффективной стратегии обновления необоротных активов, обоснованной с позиций, прежде всего, доступных финансовых ресурсов.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемам обновления необоротных активов железнодорожного транспорта, в том числе и с позиций финансового обеспечения, посвящены публикации ведущих

отечественных и зарубежных учёных, среди которых следует отметить Н.И. Богомолу [4], Б.А. Волкова [5], В.Л. Диканя [6], Г.В. Крафт [7], Б.М. Лапидуса [8], М.В. Макаренко, Ю.М. Цветова [9], О.Ф. Мирошниченко [10], Е.Н. Сича, В.П. Ильчука [11], Дж. Дрю (Drew, J.) [12], К. Нэша (Nash, C.), Р. Викермана (Vickerman, R.), Х. Валидо (Valido, J.), Э. Давилы (Dávila, E.) [13], С. Дэнниса (Dennis, S.), У.Таллея (Talley, W.) [14]. Несмотря на фундаментальность проведенных исследований, современные условия функционирования железнодорожного транспорта, а именно, происходящие институциональные преобразования в отрасли приводят к необходимости применения новых подходов к разработке финансовой стратегии обновления необоротных активов отрасли. При этом следует учитывать, что автоматически переносить стратегии и методики других стран, нельзя рассматривать как рациональный подход, поскольку они [стратегии] должны учитывать специфику производственно-экономической деятельности конкретного объекта (железнодорожного транспорта), его финансовое состояние и предусматривать решение проблем его развития.

Поэтому **целью статьи** является определение концептуальных основ формирования финансовой стратегии обновления необоротных активов железнодорожного транспорта Украины.

Изложение основного материала исследования. В научной литературе понятие «финансовая стратегия» является достаточно разработанным и существует большое разнообразие определений, акцентирующих внимание на различных аспектах её разработки и реализации. Применительно к финансированию обновления необоротных активов, более корректным представляется рассмотрение финансовой стратегии как «многофакторной модели, действий и мер, необходимых для достижения поставленных перспективных целей в общей концепции развития в области формирования и использования финансово-ресурсного потенциала предприятия...» [15].

В сложившихся условиях (необходимость обновления значительной части необоротных активов и недостаток доступных финансовых ресурсов) финансовая стратегия обновления необоротных активов железнодорожного транспорта должна быть направлена на решение двух основных задач:

1) обеспечение достаточных объёмов

финансовых ресурсов (собственных и привлечённых) для удовлетворения потребностей в инвестициях;

2) снижение стоимости финансовых ресурсов, привлекаемых из внешних источников.

Тогда формирование финансовой стратегии должно основываться на согласовании его инвестиционной и кредитной стратегий. Так, инвестиционная привлекательность прямо влияет на возможности привлечения кредитных ресурсов, а кредитная стратегия определяет объёмы доступных финансовых ресурсов, которые могут быть привлечены из внешних источников, а также влияет на будущую инвестиционную привлекательность отрасли.

Инвестиционная стратегия представляет собой систему долгосрочных целей, определяемых общими задачами развития субъекта хозяйствования (железнодорожного транспорта). Сейчас основные задачи развития отрасли определяются положениями Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС [16]. В соответствии с данным Соглашением Украина должна принять следующие требования в сфере железнодорожного транспорта:

1) внедрение высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте (реализация в течение пяти лет после принятия Соглашения);

2) обеспечение свободного доступа к инфраструктуре (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения);

3) внедрение технических условий, касающихся объектов инфраструктуры и подвижного состава и безопасности перевозок (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения);

4) обеспечение интероперабельности железнодорожного комплекса Украины со сложившимся в Европе (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения (в соответствии с Директивой 2008/57/ЕС Европейского парламента и Совета от 17 июня 2008 г. о совместимости системы железнодорожного транспорта в рамках Сообщества));

5) развитие комбинированных перевозок (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения в соответствии с Директивой Совета 92/106/ЕЕС от 7 декабря 1992 г. о разработке общих правил некоторых видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами);

6) другие аспекты (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения),

предполагающие применение Регламента (ЕС) 1370/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 г. об общественных услугах по перевозке пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом (за исключением статьи 7.2) и Регламента (ЕС) 1371/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 г. о правах и обязанностях пассажиров железнодорожного транспорта.

Реализация данных требований призвана способствовать развитию железнодорожного транспорта Украины и его органичному включению в европейский железнодорожный комплекс. Частично они уже учтены при разработке нормативных документов, регулирующих функционирование железнодорожного транспорта. В частности, положения Директив 91/440/ЕС, 95/18/ЕС, 2001/14/ЕС и 2004/49/ЕС учтены при разработке «Технического регламента предоставления услуг по перевозке пассажиров и грузов железнодорожным транспортом», утвержденного постановлением Кабинета Министров Украины от 1 марта 2010 г. № 193. Однако возможность выполнения других требований (внедрение высокоскоростного движения, технических условий, а также интероперабельность железнодорожного комплекса Украины с европейским) с точки зрения финансовой обеспеченности в сроки, предусмотренные Соглашением, и с учётом острого дефицита необходимых финансовых ресурсов вызывает закономерные сомнения.

Как отмечает В. Равилов «какими бы замечательными ни были инвестиционные программы кризисной организации, если они не смогут обеспечить достаточно быстрый возврат вложенных средств, то, скорее всего, реализовывать эти проекты в долгосрочной перспективе будет не на что и некому...» [17]. И. Бланк пишет, что изменения производственной и финансово-экономической деятельности, предусматривающие кардинальное изменение целей операционной деятельности предприятия, должны носить «прогнозируемый характер, обеспечиваемый разработкой четко сформулированной инвестиционной стратегии...» [18]. Это связано с тем, что любая система не может тратить ограниченные ресурсы на достижение неясных целей и решение неопределённых задач.

Поэтому инвестиционная стратегия железнодорожного транспорта Украины должна разрабатываться на основе паритета

інвестиційних потребностей в відповідності со стратегією розвитку отрасли и доступных об'ємів інвестиційних ресурсів с определением економічної цілесобразности вложений в определённые объекты необоротных активів. Это будет способствовать не только повышению ефективности капитальных вложений в развитие железнодорожного транспорта, но и улучшению кредитоспособности отрасли, что будет проявляться в увеличении доступных кредитных ресурсов и снижении их стоимости.

К основным принципам разработки инвестиционной стратегии в условиях кризиса относятся [в соответствии с 19]:

1) рассмотрение производственного процесса, финансирования и инвестирования как единой системы, направленной на создание условий для роста рыночной стоимости субъекта хозяйствования (ПАО «Укрзалізниця»);

2) анализ допустимого и критического уровня риска вследствие повышенной неопределенности рыночной ситуации в будущем и разработка инвестиционной стратегии на основе многовариантного прогноза;

3) учёт изменения стоимости денег во времени;

4) учёт инфляции и инфляционных ожиданий при расчёте приемлемой ставки доходности капитальных вложений;

5) учёт стоимости привлечённого капитала как внешнее ограничение при инвестировании и

предельно допустимой ставки доходности инвестиционных проектов как внутреннее ограничение финансовых ресурсов.

Под кредитной стратегией железнодорожного транспорта следует понимать совокупность стратегических решений, связанных с выбором и интенсивностью использования возможных источников привлечения финансовых средств. Основной целью формирования кредитной стратегии является построение рациональной системы привлечения капитала, включающей выбор оптимальных источников финансирования и снижение стоимости заемных средств. В «Укрзалізниця» фактически отсутствует разработанная кредитная стратегия. Об этом свидетельствуют данные финансовой отчетности: в течение 2010–2013 гг. происходил рост доли краткосрочных обязательств в виде краткосрочных кредитов банков, текущей задолженности по долгосрочным обязательствам, кредиторской задолженности за товары, работы, услуги, а также текущих обязательств по расчётам (табл. 1). Прирост обязательств (прежде всего, краткосрочных) свидетельствует о повышении зависимости «Укрзалізниця» от заёмного капитала, снижении финансовой устойчивости, финансовой независимости и, как следствие, уменьшении инвестиционной привлекательности вложений.

Таблица 1

Динамика долгосрочных и краткосрочных обязательств «Укрзалізниця», млрд. грн

Показатели	Годы			
	2010	2011	2012	2013
1. Долгосрочные обязательства,	15,11	11,64	14,95	15,68
в том числе долгосрочные кредиты банков	4,72	6,83	6,81	7,10
другие долгосрочные финансовые обязательства	0,77	1,70	2,59	3,01
другие долгосрочные обязательства	2,44	2,20	4,35	4,70
Удельный вес в пассивах	16,8	11,7	14,1	15,0
2. Текущие обязательства,	13,68	16,95	18,07	18,10
в том числе краткосрочные кредиты банков	3,53	4,18	4,07	0,26
текущая задолженность по долгосрочным обязательствам	3,36	2,73	4,41	5,40
кредиторская задолженность за товары, работы, услуги	3,78	6,46	6,19	6,78
текущие обязательства по расчётам	2,50	3,29	3,04	4,61
другие текущие обязательства	0,51	0,29	0,36	1,05
Удельный вес в пассивах	15,1	16,9	17,1	17,2

Для улучшения сложившейся ситуации основывать на следующих принципах: разработка кредитной стратегии должна – привлечение ресурсов в достаточных

об'ємах по мінімальній ціні з доступних джерел фінансування;

– привлечення фінансових ресурсів в об'ємах, не перевищують потреби в фінансуванні;

– оперативне управління фінансовими ресурсами для зниження витрат по їх привлеченню;

– привлечення ресурсів на конкурентній основі при умові мінімізації прогнозованої вартості обслуговування боргу;

– встановлення взаємовигідних довгострокових відносин з фінансовими установами для забезпечення постійного доступу до фінансових ресурсів в необхідних об'ємах, а також можливості управління суммами, строками кредитування та графіком погашення кредитів;

– своєчасне погашення кредитних зобов'язань;

– стратегічне партнерство з фінансовими установами для збільшення лімітів кредитування по довгостроковим кредитам; зниження ставок кредитування, а також зниження сукупної вартості обслуговування боргу.

Формування кредитної стратегії як складової фінансової стратегії буде передбачати:

(а) оцінку необхідних об'ємів фінансування в відповідності з інвестиційною стратегією та стратегією розвитку залізничного транспорту;

(б) визначення об'ємів власних фінансових ресурсів;

(в) формування та узагальнення кредитних альтернатив (джерел кредитних ресурсів);

(г) реалізацію заходів по підвищенню інвестиційної привабливості галузі.

Тоді, з урахуванням викладеного вище, розробка фінансової стратегії оновлення необоротних активів буде мати наступні етапи:

1) оцінку довгострокових перспектив розвитку галузі для виділення груп необоротних активів по ступеню пріоритетності їх оновлення;

2) аналіз джерел та прогнозування об'ємів власних фінансових ресурсів;

3) оцінка потреби в кредитних ресурсах;

4) розробка критеріїв оцінки доступних кредитних ресурсів;

5) вибір оптимальної стратегії

фінансування оновлення необоротних активів;

б) планування заходів по реалізації фінансової стратегії.

Висновок. Таким чином, фінансова стратегія оновлення необоротних активів повинна базуватися на узгодженні інвестиційної та кредитної стратегій галузі. При цьому метою розробки інвестиційної стратегії буде покращення необоротних активів, пов'язаних з пріоритетними напрямками розвитку залізничного транспорту, а кредитної стратегії – привлечення достаточних об'ємів кредитних ресурсів по мінімальній ціні для виконання необхідних капітальних вкладень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Щорічна потреба «Укрзалізниці» в інвестиціях складає близько 23 млрд. грн. // УНІАН. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/582078-schorichna-potreba-ukrzalznitsi-v-investitsiyah-skladae-23-mlrd-grn.html>. – Назва з екрана.

2. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР зі змін та доп. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана.

3. Железнодорожный транспорт. Стратегическая диагностика. Предпосылки реформирования. – К.: УЗ, 2011. – 43 с.

4. Богомолова Н.І. Підходи до фінансування інвестиційної діяльності залізниць / Н.І. Богомолова, Я.С. Дегтярьова. // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту, серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19. – С. 154–160.

5. Волков Б.А. Износ и ввод основных средств на железных дорогах / Б.А. Волков, П.А. Гудков. – М.: «Мир транспорта», 2014. – 264 с.

6. Дикань В.Л. Шляхи активізації інноваційно-інвестиційних процесів розвитку підприємств залізничної галузі / В.В. Дикань, Л.П. Василенко // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2014. – Вип. 146. – С. 100-105.

7. Крафт Г.В. Система фінансування інвестицій державних підприємств монополій Росії: на прикладі залізничного транспорту: автореф. дис. на соискание науч. степени докт. экон. наук : спец. 08.00.10

- «Финансы, денежное обращение и кредит» / Галина Васильевна Крафт; Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. – СПб, 2006. – 40 с.
8. Лапидус Б.М. Основные направления экономических исследований на железнодорожном транспорте в условиях его кардинального реформирования / Б.М. Лапидус, И.С. Беседин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ. – 2004. – № 3. – С. 3–13.
9. Макаренко М.В. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
10. Мирошниченко О.Ф. Экономические проблемы развития железнодорожного транспорта на этапах его инновационных и структурных преобразований / О.Ф. Мирошниченко. – М.: Интекст, 2009. – 280 с.
11. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту : методологія формування та розвитку: [монографія] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.
12. Drew J. European railway reform and performance / J. Drew // The Voice of European Railways, 25th March 2009. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.indianrailways.gov.in/railwayboard/upload/s/directorate/planning/Workshop%20-%20PLG%20COMM,%20IR,%20WORLD%20BAN>
13. Nash C. The Economic Effects of High Speed Rail Investment / C. Nash, R. Vickerman, J. Valido and E. Dávila. – Las Palmas (Spain), OECD/ITF, 2008. – 36 p.
14. Railroad economics / Ed. by S.M. Dennis, W.K. Talley // Research in transportation economics. – 2007. – Vol. 20. – 292 p.
15. Хореев А.И. Формирование стратегии предприятия / А.И. Хореев, А.Н. Морозов, Е.В. Сухоруков // Экономический анализ: теория и практика. – 2008. – № 16. – С. 8–11.
16. Association agreement between the European Union and its member states, of the one part, and Ukraine, of the other part. – 906 p.
17. Равилов В. Разработка антикризисной инвестиционной программы / В. Равилов // Good-Tips.PRO – Полезный интернет-журнал. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://good-tips.pro/index.php/business-and-finance/investment>. – Название с экрана.
18. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент / И.А. Бланк. – К.: Эльга, Ника-Центр. – 2001. – 448 с.
19. Кошкин В.И. Антикризисное управление: 17-модульная программа для менеджеров «Управление развитием организации». Модуль 11. / В.И. Кошкин и др. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 512 с.

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

УДК 338.465:656.07

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ВОЄНІЗОВАНОЇ ОХОРОНИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Лапін П.В., здобувач (ДЕТУТ)

На прикладі Служби відомчої воєнізованої охорони регіональної філії «Південно-Західна залізниця» дано уявлення про методи і засоби її діяльності, наводяться основні показники економічної діяльності і безпеки підрозділів відомчої охорони за останні роки. Запропоновано групи факторів, що визначають досягнення стійкого фінансового положення відомчої охорони на ринку послуг безпеки на залізничному транспорті.

Ключові слова: воєнізована охорона, фінансова діяльність, прибуток, збитки, конкуренція.

ПУТИ ПОВІЩЕННЯ ЕКОНОМІЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВОЕНИЗИРОВАННОЙ ОХРАНЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ларин П.В., соискатель (ГЭТУТ)

На примере Службы ведомственной военизированной охраны регионального филиала «Юго-Западная железная дорога» дано представление о методах и средствах ее деятельности, приводятся основные показатели экономической деятельности и безопасности подразделений ведомственной охраны за последние годы. Предложены группы факторов, определяющих достижения устойчивого финансового положения ведомственной охраны на рынке услуг безопасности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: *военизированная охрана, финансовая деятельность, прибыль, убытки, конкуренция.*

TENDENCIES OF FORMATION ECONOMIC EFFICIENCY OF MILITARIZED GUARD IN PROVIDING SECURITY ON RAILWAY TRANSPORT

Larin P.V., PhD student (DETUT)

The article describes the methods and means of activity and the main indicators of economic activity on the example of Militarized guard of Southwestern railways. The standard legal and departmental acts governing the public relations, developing in operating conditions of railway transport, legal status of the state bodies dealing with issues of safety and a law and order on the railroads are investigated; the most widespread threats to interests of the state, society and the individual in this sphere of the relations which are actual also the present are allocated. A group of factors that determine the achieving sustainable financial situation for security market on railways are given in the article.

Keywords: *militarized guard, finance, profit, loss competition.*

Постановка проблеми. З початком господарської діяльності публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» поступово відходить в минуле попередній інститут управління галуззю – Державна адміністрація залізничного транспорту. Свій статус змінять понад 40 підприємств, які раніше були окремими юридичними особами, тепер вони стануть філіями компанії і працюватимуть у структурі новоствореного публічного акціонерного товариства. Зміни торкнуться також державного регулювання тарифів, в т.ч. на охоронні послуги, на залізничному транспорті [1].

Все це призведе до випробувань на надійність й у воєнізованій охороні, що безпосередньо займається боротьбою із погрозами та наслідками пожеж і надзвичайних ситуацій у рухомому складі, всередині виробничих, адміністративних, господарсько-побутових та інших будівель, а також здійснює супровід та охорону вантажів, адже реорганізаційні зміни відбуваються і тут [2].

Очевидно, що у нових умовах роботи необхідно забезпечити стабільне функціонування служби відомчої воєнізованої охорони, зберегти позиції підрозділів охорони у встановленій царині діяльності, не допустити зниження обсягів надаваних охоронних послуг і при цьому забезпечити їх високу надійність, зберегти внесок у подолання наслідків залізничних транспортних подій, припинення і профілактику майнових і інших видів злочинів на залізничному транспорті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В сучасній фаховій літературі дослідження, присвячені економічній діяльності відомчої воєнізованої охорони висвітлюються рідко і не завжди достатньо. Перевага віддається, в основному, публікації та аналізу офіційних історичних, статистичних даних або посилянню на них [3,4,5]. Зокрема, в статтях про відомчу воєнізовану охорону авторами досліджується лише охоронна діяльність служби, при цьому невисвітленою залишається її діяльність, пов'язана із забезпеченням пожежно-

профілактичної роботи та ліквідації наслідків залізничних транспортних подій.

Слід відзначити, що питання існування і розвитку відомчої охорони в Україні доводиться вирішувати з урахуванням лише власного досвіду та досвіду інших пострадянських країн, оскільки аналогів подібної служби на інших залізницях світу не існує [6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У теоретичному і прикладному аспектах потребують більш поглибленого висвітлення проблеми, пов'язані із діяльністю відомчої воєнізованої охорони в умовах ринку і зростаючої конкуренції з боку приватних охоронних організацій, зокрема, факторів, що визначають досягнення стійкого фінансового положення відомчої охорони.

Метою статті є визначення ключових факторів, що визначають економічну ефективність відомчої охорони в умовах конкуренції.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розгляд питань, пов'язаних з економічною ефективністю воєнізованої охорони на залізничному транспорті потребує визначення її правового стану в цілому.

Система захисту об'єктів та рухомого складу залізниці воєнізованою охороною на залізниці являє собою сукупність сил і засобів для забезпечення необхідного рівня безпеки. Структурні компоненти воєнізованої охорони залізничного транспорту узагальнені та наведені на Рисунку 1.



Рис.1. Узагальнена структура системи захисту об'єктів та рухомого складу залізниці службою воєнізованої охорони

Структура і повноваження органів відомчої охорони на залізниці, норми чисельності працівників, а також порядок організації їх діяльності визначаються Положенням про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті, що затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11 січня 1994р. №7. Відповідно до цього Положення до відомчої охорони на залізниці належать: управління воєнізованої охорони, служби воєнізованої охорони залізниць, загони

воєнізованої охорони залізниць, стрілецькі, пожежні та інші підрозділи, навчальні заклади, бази матеріального і технічного забезпечення, будинки та бази відпочинку.

Підрозділи воєнізованої охорони не є юридичними особами, мають окремий баланс, поточні рахунки в банківських установах, печатки, штампи та бланки зі своїм найменуванням й інші засоби візуальної ідентифікації із зазначенням приналежності до залізниці.



Рис. 2. Організаційна структура відомчої воєнізованої охорони регіональної філії «Південно-Західна залізниця».

Розглянемо структуру воєнізованої охорони залізниці на прикладі служби відомчої воєнізованої охорони регіональної філії «Південно-Західна залізниця» (Рисунок 2). Служба складається з відділів організації охорони вантажів та об'єктів, пожежного нагляду та технічних засобів, фінансово-економічного. На сьогоднішній день до складу Служби входить 34 підрозділи, з них: 17 стрілецьких команд по охороні вантажів, 5 стрілецьких команд по охороні об'єктів, 1 спеціалізованої дільниці протипожежних робіт та 11 окремих пожежних поїздів.

Як видно із наведеної структури, до сфери діяльності відомчої воєнізованої охорони належить не тільки забезпечення охорони та супроводження вантажів, об'єктів, а й проведення пожежно-профілактичної роботи, ліквідація наслідків залізничних транспортних подій.

Повноваження Служби відомчої охорони в царині фінансової діяльності охоплюють наступні групи прав і обов'язків: планування власних фінансових ресурсів, розподіл і використання фінансових ресурсів на утримання та розвиток підрозділів, виконання фінансових

зобов'язань перед державою, а також виконання зобов'язань перед господарюючими суб'єктами, здійснення фінансового контролю в службі та її підрозділах.

Виходячи із вищенаведеного можна виділити головне завдання фінансово-господарської діяльності відомчої воєнізованої охорони – досягнення стійкого фінансового положення, за якого можливе покриття витрат на її утримання і розвиток.

Розглянемо види доходів воєнізованої охорони. Традиційно вихідними даними для аналізу даної групи показників по охоронній складовій слугують такі показники її діяльності: кількість пред'явлених та супроводжених поїздів, кількість припинених спроб проникнення на об'єкт, що охороняється; кількість припинених спроб порушень пропускового режиму, небереження вантажів, які перевозяться, – нестача (викрадення, нестача місць чи ваги вантажу), втрата, псування та пошкодження.

У Таблиці 1 наведено динаміку основних показників діяльності воєнізованої охорони регіональної філії «Південно-Західна залізниця» за останні роки.

Таблиця 1

Структура фінансових надходжень воєнізованої охорони регіональної філії «Південно-Західна залізниця» за 2011-2014рр. від охоронної діяльності

Види послуг	Отримано коштів, тис. грн.			
	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.
Охорона вантажів	65 681,00	75 798,00	81 749,00	68 341,00
Охорона об'єктів	800,00	1 408,00	2 050,00	2 430,00
Супроводження касирів	1 094,00	1 446,00	1 464,00	1 337,00
Накладення штрафів	43,96	46,07	38,16	6,43
Всього	67 618,96	78 698,07	85 301,16	72 114,43

Як видно із Таблиці 1, найбільшу частку доходу воєнізована охорона отримує від діяльності, спрямованої на охорону вантажів. Ця частка складає від 94,7% (2014р.) до 97,1% (2011р.). в періоді, що аналізується, а найбільш динамічний приріст доходів спостерігається від діяльності, спрямованої на охорону стаціонарних об'єктів залізничного транспорту – за період 2011-2014рр. доходи від цієї діяльності потроїлися, що пов'язано як із збільшенням

кількості об'єктів під охороною, так із зростанням вартості послуг відомчої охорони.

Отже, стійкий фінансовий стан воєнізованої охорони формується в результаті планомірної роботи по збільшенню отримуваних доходів, їх раціональному використанні, а також виключенням невиправданих видатків і фінансових втрат.

До основної групи фінансових втрат при здійсненні охоронної діяльності належать втрати від розкрадання майна (Таблиця 2).

Таблиця 2

Фінансові втрати воєнізованої охорони регіональної філії «Південно-Західна залізниця» за 2011-2014рр. від крадіжок

Крадіжки	Втрачено коштів, тис. грн.			
	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.
	1440,05	923,06	801,13	3385,17

Співставлення фінансових показників діяльності, наведених в Таблицях 1 і 2, доводить, що воєнізована охорона достатньо ефективно дозволяє забезпечити охорону майна фізичних і юридичних осіб, що перевозяться залізницею.

Відомо, що політика ПАТ «Українська залізниця» спрямована на підвищення конкуренції та надання доступу до охорони та супроводження вантажів й приватним охоронним організаціям. Нажаль, офіційна звітність не дозволяє співставити показники діяльності, що визначають місце воєнізованої охорони на ринку охоронних послуг, наприклад, частка відомчої охорони на ринку охоронних послуг (за кількістю об'єктів, що охороняються і за обсягом отриманих доходів); рентабельність надання послуг і її динаміка (в порівнянні з рентабельністю приватних охоронних організацій); рівень тарифів на послуги в

порівнянні з вартістю охорони приватних структур; якісні параметри послуг (надійність охорони, перелік пропонованих послуг і їх комплексність).

Окрім охоронної діяльності, воєнізована охорона залізниці, виконує задачу з організації та здійснення профілактики, ліквідації пожеж і проведення пов'язаних із ними аварійно-рятувальних робіт.

Не будучи безпосереднім джерелом матеріального виробництва, заходи із попередження та подолання наслідків залізничних транспортних подій відволікають значну частину грошових інвестицій, збільшуючи собівартість послуг, що надаються воєнізованою охороною. Однак, саме розміри вкладень у безпеку транспортного процесу і визначають її рівень. Ключовими факторами, що визначають економічну ефективність заходів із

подолання надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті є вартість у грошовому еквіваленті врятованого майна при проведенні пожежно-профілактичних робіт та вартість відверненого збитку для екології внаслідок ліквідації надзвичайної ситуації [7].

На закінчення торкнемося питань контролю за роботою відомчої воєнізованої охорони. Контроль – одна з функцій управління, необхідна для оцінки якості роботи. Стосовно до відомчої воєнізованої охорони на залізниці якість фінансової роботи переважно оцінюється показниками, що наведені в таблицях 1 і 2.

Висновки та пропозиції. В сучасних економічних умовах функціонування галузі виникає проблема оцінки ефективності витрат, спрямованих на забезпечення діяльності відомчої охорони, вирішення якої дозволить встановити розумні пропорції при виділенні коштів на фінансування заходів у даній царині. Не дивлячись на те, що економічна ефективність підрозділів воєнізованої охорони не є самоціллю її функціонування, за її допомогою вирішується коло соціально-економічних завдань, таких як здійснення на належному рівні службових завдань, розвиток матеріально-технічної бази, соціальний захист особового складу, матеріально-фінансове забезпечення співробітників.

До основних груп факторів, що визначають досягнення стійкого фінансового положення відомчої охорони можна віднести:

1. Ефективність основної службової діяльності. Зокрема, збільшення прибутків за рахунок збільшення конкурентоздатності та, відповідно, збільшення об'ємів надаваних послуг або збільшення їх переліку. Реалізація умов зацікавленості у більших об'ємах та якості надаваних послуг та застосування тарифів на послуги, що забезпечуватимуть повну компенсацію витрат на утримання – першочергове завдання служби.

2. Збільшення об'ємів надання послуг із застосуванням інженерно-технічних засобів охорони та ліквідації наслідків залізничних транспортних подій.

3. Підвищення кадрового потенціалу. Оптимізація структури і штатного розкладу в підрозділах відомчої охорони, зокрема, скорочення та здешевлення управлінського апарату. Стимулювання якості і об'єму надаваних послуг за рахунок покращення системи оплати праці та спеціального навчання.

4. Забезпечення фінансової дисципліни, зокрема, збільшення ефективності діяльності підрозділів по контролю за фінансами, збільшення ролі фінансового обліку; забезпечення жорсткого режиму економії витрат всіх видів матеріальних і грошових ресурсів. Регулярне здійснення аналізу фінансового стану і оперативне прийняття заходів по його підтримці не необхідному рівні.

5. Укріплення тилового забезпечення, в т.ч. ефективне використання службового автотранспорту, створення умов для обліку і збереження майна воєнізованої охорони.

6. Застосування показників діяльності, що визначають місце охоронної воєнізованої охорони на ринку охоронних послуг.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Підлісний П. Напрямки формування корпоративного управління на залізничному транспорті в процесі його реформування / Підлісний П., Чеховська М., Паткевич Н. // Збірник наукових праць ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління». – 2014. – Вип. 29. С 120-134.

2. Зеркалов Д.В. та ін. Пожежна профілактика на галузевих об'єктах Навчальний посібник // Зеркалов Д.В., Кацман М. Д., Кружилко О. Є., Слуговін І. І. За редакцією Д. В. Зеркалова. – К.: Основа, 2014. – 372 с.

3. Чередниченко О.Ю. Економічна доцільність відомчої системи охорони вантажів, громадського порядку на об'єктах транспортної інфраструктури України в сучасний період / Чередниченко О.Ю. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – №40. – С.127-131.

4. Кривошипін О. Проблеми та шляхи реформування воєнізованої охорони залізничного транспорту / О. Кривошипін, Г. Ейтугіс, В. Лапін // Економіст. – 2007. – №10. – С. 30-31.

5. Запара В.М. Стан і перспективи забезпечення збереження вантажів при перевезенні залізницями України / В.М. Запара, Я.В. Запара, Н.П. Діжак // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2014. – Вип. 146. – С. 32-37.

6. Duijnhoven H. Security Culture in the Dutch and Spanish Railway Sector. A Historical Perspective. Journal of Transport History, 2007, 28(2), pp. 272-288.

7. Лапін П.В. Економічна ефективність транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2015. пожежних поїздів: до постановки проблеми / – Вип. 31. – С. 78-90.
П.В. Лапін // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Ейтутіс Г.Д.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.*

УДК 338.2:629.4

ФОРМУВАННЯ ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»: АНАЛІЗ МАЙНОВОГО ТА ФІНАНСОВОГО СТАНУ

*Пилипенко О. В., к.е.н., доцент, професор,
Соколова Е. О., к.е.н., доцент, доцент (ДЕТУТ)*

У статті проведено аналіз майнового та фінансового стану ПАТ «Українська залізниця» та виділено основні особливості його оцінки, що обумовлені специфікою виробничо-господарської і фінансової діяльності «Укрзалізниці». Встановлено, що особливості оцінки вартості активів, технічного стану основних фондів та інтерпретації результатів аналізу фінансових коефіцієнтів впливають на коректність оцінки фінансово-економічного стану «Укрзалізниці» і прогнозованість ефективності її функціонування у майбутньому.

Ключові слова: корпоратизація залізничного транспорту, оцінка майна, вартість основних засобів, ступінь зносу, фінансовий стан, платоспроможність.

ФОРМИРОВАНИЕ ПАО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»: АНАЛИЗ ИМУЩЕСТВЕННОГО И ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ

*Пилипенко Е. В., к.э.н., доцент,
Соколова Э. А., к.э.н., доцент (ГЭТУТ)*

В статье проведён анализ имущественного и финансового состояния ПАО «Украинская железная дорога» и выделены особенности его оценки, обусловленные спецификой производственно-хозяйственной и финансовой деятельности «Укрзалізниці». Определено, что особенности оценки стоимости активов, технического состояния основных фондов и интерпретации результатов анализа финансовых коэффициентов влияют на корректность оценки финансово-экономического состояния «Укрзалізниці» и прогнозируемость эффективности её функционирования в будущем.

Ключевые слова: корпоратизация железнодорожного транспорта, оценка имущества, стоимость основных средств, степень износа, финансовое состояние, платёжеспособность.

THE FORMATION OF PJSC “UKRAINIAN RAILWAY”: ANALYSIS OF PROPERTY AND FINANCIAL STATE

*Pylypenko O.V., PhD, associated professor,
Sokolova E.O., PhD, associated professor
(State Economic and Technological University of Transport)*

Implementation of the reform and corporatization of railway transport of Ukraine caused the valuation of property (including non-current assets) of Railways and their structural divisions, whose

property became authorized capital of Public Joint Stock Company "Ukrainian Railway" (short title is PJSC "Ukrzaliznytsia"). The article presents the analysis of property and financial state of PJSC "Ukrzaliznytsia" on the stage of its forming. The estimation of the value of non-current assets as well as analysis of the structure and the technical state of fixed assets of the Regional Branch of "South-West Railway" of PJSC "Ukrzaliznytsia" have been fulfilled in the paper. The authors have identified features of evaluation of property and financial state of "Ukrzaliznytsia" which are caused by the specifics of its production and economic and financial activities. The defined peculiarities of valuation of assets, technical condition of fixed assets and interpretation of results of analysis of financial ratios affect on the correct assessment of the financial and economic state of "Ukrzaliznytsia" and the predictability of the efficiency of its operation in the future.

Methods of research are grouping, expert evaluation, ratio analysis, structural analysis.

Keywords: corporatization of railway transport, evaluation of assets, the cost of fixed assets, the degree of fixed assets depreciation, the financial state, solvency.

Постановка проблеми. Питання оцінки майна і зокрема, основних засобів підприємств і відокремлених структурних підрозділів залізничного транспорту при формуванні статутного капіталу ПАТ «Українська залізниця» виявилось дискусійним, а процес оцінювання майна окремі експерти вважають непрозорим [1, 2]. Оскільки ПАТ «Українська залізниця» є найбільшим підприємством, вартість майна якого було оцінено за роки незалежності України, питання оцінки вартості майна та аналізу фінансово-майнового стану «Української залізниці» на момент корпоратизації є надзвичайно актуальними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розробку методик аналізу фінансового та майнового стану та дослідження особливостей фінансової діяльності підприємств залізничного транспорту здійснювали Н. М. Колесникова, Н. І. Богомолова [3], О. О. Кравченко [4], І. Ю. Зайцева [5], К. А. Карачарова [6] та інші вітчизняні науковці. Дослідження сутності, ефективності та шляхів реформування і реструктуризації на залізничному транспорті виконували Г. Д. Ейтутіс [7], Г. Ю. Олійник [8] та багато інших. Однак, ці дослідження не стосуються питань оцінки майнового та фінансового стану підприємств залізничного транспорту в період корпоратизації; дослідження з питань теоретико-методологічних засад реструктуризації залізничного транспорту визначають передумови, етапи, сутність реструктуризації, особливості її проведення в Україні, але питання застосування конкретних методів оцінки майна залізничних підприємств (окрім констатації значного рівня технічного зносу основних засобів) залишились поза увагою.

Мета статті – дослідження особливостей проведення фінансового аналізу та оцінка майнового і фінансового стану ПАТ

«Українська залізниця», філій та виробничих структурних підрозділів підприємства.

Викладення основного матеріалу. Особливості проведення та інтерпретації результатів аналізу фінансового стану для відокремлених підрозділів залізничного транспорту пояснюються специфікою ведення господарської діяльності підприємств і структурних підрозділів залізниць. Так, Українська залізниця наділяє філії статутним капіталом, керуючі служби можуть передавати, оцінювати та переоцінювати основні засоби. Доходи від основної діяльності (перевезень, інших робіт) структурних підрозділів нараховуються в межах встановленого кошторису витрат, що обумовлює нульову рентабельність цих підрозділів за основними видами діяльності. Фінансові результати утворюються тільки за допоміжними та другорядними видами діяльності [3, 9]. Частина витрат основної діяльності можуть бути передані у служби, що викривляє їх величину та структуру [9]; дебіторська та кредиторська заборгованість виникають внаслідок взаєморозрахунків між службами і підрозділами [3].

Реструктуризація залізничного транспорту (як частина реформування [7]) направлена на формування нової структури управління галуззю, що повинно забезпечити утворення конкурентного середовища на залізничному транспорті, формування умов для росту самостійності господарюючих суб'єктів, підвищенні конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості українських залізниць [10].

ПАТ «Українська залізниця», створене на базі 49 підприємств залізничного транспорту, розпочало свою діяльність 1 грудня 2015 р. [11]. Однак, ознайомлення з процесом формування ПАТ «Українська залізниця» приводить нас до висновку,

що замість реструктуризації мало місце об'єднання п'яти залізниць, окремих підприємств, що були в їх складі, відокремлених структурних підрозділів у єдину організацію. Активи частини шостої, Донецької залізниці на території, підконтрольній українському уряду, розподілені між Придніпровською та Південною залізницею [12]. При цьому залізниці та окремі підприємства, такі як УДЦТС «Ліски», ДП «УЦОП» втратили статус юридичних осіб. Зараз залізничний транспорт України представлений лише однією юридичною особою – ПАТ «Українська залізниця» [13, 14]. Статут Акціонерного товариства затверджено в розмірі 229,9 млрд грн. [14, ст. 36]. Міністерство інфраструктури України позиціонує структурні зміни в галузі як корпоратизацію та планує завершити процес за 2-3 роки. [15].

Проведення корпоратизації вимагало оцінки активів підприємств, що входять до складу ПАТ, та формування статутного фонду товариства. На 1-е грудня 2015 р. були підготовлені розподільчі баланси підрозділів та регіональних філій, за якими від Укрзалізниці вони отримували основні засоби та інші активи, а товариству передали зареєстрований (статутний) капітал та інші види власного капіталу. Таким чином, зараз виробничі підрозділи не мають статутного капіталу, але у такому русі капіталів не має протиріччя із існуючим законодавством. Оскільки структурні підрозділи втратили статус відокремлених і наразі є територіально віддаленими виробничими підрозділами (цехами) підприємства (без кодів ЄДРПОУ), то згідно з Господарським кодексом України такі підрозділи не мають у власності відокремленого/власного майна і, відповідно, можуть не мати відокремленого балансу; позбавлені права укладати (підписувати) будь-які угоди, в тому числі трудові; не мають рахунків в банках і права здійснювати фінансові операції. Це не стосується філій підприємства, наприклад, залізниць.

Таким чином, проведена корпоратизація суттєво ускладнила виконання поточної господарської діяльності виробничих підрозділів, які не можуть укладати договори та оплачувати послуги постачальників та підрядчиків, формувати штати та приймати на роботу співробітників тощо. Будь-які питання матеріально-технічного забезпечення такий підрозділ мусить вирішувати через органи ПАТ, отже, така структура управління є дуже громіздкою та неефективною. До того ж на

сьогодні відсутнє фінансування поточних потреб підрозділів галузі [16].

Отже, корпоратизація на даному етапі (ПАТ «Укрзалізниця» у такому вигляді функціонує лише три місяці) сприяла ще більшій монополізації залізничного транспорту, зумовила суперцентралізацію управлінських функцій, а тому не є ефективною. [17]. Формування нової організаційної структури відбулося шляхом злиття, що й означає англомова презентація на сайті компанії [18] та про що свідчить посилення централізації управління і планування (замість сорока фінансових планів зараз у компанії складають лише один [19]; відсутність планового документа як раз і зумовлює труднощі з фінансуванням підрозділів).

Перевагою утворення називають підвищення якості управлінських рішень та посилення відповідальності за їх розробку. Централізація функцій не означатиме одноосібне правління, оскільки керування тепер здійснює правління компанії, отже рішення приймаються колегіально, що підвищує їх прозорість та зменшує можливість корупції [19].

Можна виділити такі особливості оцінки майнового та фінансового стану, що суттєво ускладнюють розуміння реального стану (наявності, вартості, фізичного та морального зносу) майна Укрзалізниці, потреби у фінансових ресурсах та доступних джерелах фінансування.

1. Використання різних підходів до оцінки майна.

Активи (у т.ч. основні засоби, нематеріальні активи, незавершені капітальні інвестиції) наділені підрозділам Укрзалізницею за новою переоціненою вартістю. Майно (в т.ч. основні засоби) можуть бути оцінені кількома способами, що й зумовлює різні величини їх вартості (табл. 1).

Результати оцінки вартості активів, подані в табл. 1, мають такі особливості:

- вартість майна Укрзалізниці за оцінкою компанії Deloitte перевищує вартість активів підприємства, встановлену в ході щорічних аудитів фінансової звітності і діяльності Укрзалізниці за оцінкою компанії «Ernst & Young в Україні» [20] більше ніж утричі;

- відновна вартість або вартість умовно нових активів склала 1,253 трлн грн. Це вартість придбання або створення цих же або аналогічних активів, які сформували майно Укрзалізниці в цінах на 30.06. 2014 р., але отримана від компанії Deloitte у серпні 2015 р. [19];

Проблеми транспортного комплексу України

- активи «Укрзалізниці» оцінені компанією Deloitte в 245 мільярдів гривень. Тобто з двох оцінок компанії обрана менша через катастрофічно високий знос основних засобів залізниць, який становить майже 99 % за окремими видами [1717]. Ця вартість активів була підтверджена Фондом Держмайна України [11, 19];

- оцінка, проставлена спеціалістами компанії «АРТ-Капітал» базується на вирахуванні чистого боргу з прибутку компанії та з досвіду практики оцінювання подібних компаній. Оцінку в 600 млн. доларів виставляють як найменшу з можливих, але не виключають і зростання вартості активів компанії до 2 і навіть 5,5 млрд дол. [2].

Таблиця 1

Вартість активів ПАТ «Укрзалізниця» за різними оцінками, млрд грн

Вид вартості	Оцінювач (виконавець)	Дата оцінки	Вартість активів
Відновна вартість	Компанія “Deloitte” (Deloitte Touche Tohmatsu Ltd)	На 31.07.2014	1 253
Справедлива балансова вартість на основі прибуткового підходу		(оцінка здійснювалась у 2015 р.)	245
Балансова вартість, встановлена за результатами аудиту	Компанія «Ernst & Young в Україні»	На 30.06.2015	73,7
Балансова вартість за результатами бухгалтерської звітності	Головне фінансове управління УЗ	На 30.06.2015	133,6
Інвентаризаційна вартість	Інвентаризаційні комісії, комісія з приватизації	26.08.2014-11.09.2014	11 000
Експертна вартість (за мінусом чистих боргів)	«АРТ-Капітал»	08. 2015	\$ 600 млн, або 15 000

Джерело: складено авторами на основі [2], [17], [19], [20].

Характерним є те, що і фахівці компанії Deloitte, і експерти «АРТ-Капітал» зростання вартості майна «Укрзалізниці» пов'язують із зростанням тарифів на перевезення (до економічно обґрунтованих), отриманням компенсацій пільгових перевезень пасажирів з держбюджету. Названі заходи дозволять збільшити прибуток від операційної діяльності, відповідно зросте рентабельність та інвестиційна привабливість підприємства. “Укрзалізниця” в 2016 році без підвищення тарифів на вантажні перевезення може не отримати інвестицій для розвитку. Однак, в найближчій перспективі прогнози експертів навряд чи здійсняться, оскільки станом на лютий 2016 року Державна регуляторна служба не підтримала підвищення залізничних тарифів [21]. Але отримана оцінка активів все одно перевищує балансову, оскільки Deloitte вважає, що завдяки реформуванню Укрзалізниці як мінімум протягом п'яти років

вийде на економічно обґрунтовані тарифи.

У табл. 2 подано показники вартості необоротних активів та технічного стану основних засобів Укрзалізниці.

Як видно з даних табл. 2, балансова вартість основних засобів за оцінкою аудиторської компанії суттєво нижча (щонайменше, – на 26 %), ніж за даними звітності. Такі відмінності в оцінці активів експерти пояснюють неефективним управлінням активами «Укрзалізниці», що знижує її поточну прибутковість, а значить, негативно впливає на інвестиційну привабливість. [17].

Досить суттєво відрізняються і показники вартості необоротних активів за складовими та відсоток зносу основних засобів Південно-Західної залізниці (найбільшої за протяжністю експлуатаційних колій – 21,6 % від загальної протяжності колій Укрзалізниці [11]), подані у табл. 3.

Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 2

Вартість необоротних активів Укрзалізниці, млн грн

Активи	За даними		
	Фінансової звітності на 30.06.2014 р.	Аудиту «ЕУ» станом на	
		30.06.2014 р.	30.06.2015 р.
Необоротні активи, всього:	94 285,5	67 502,2	65 553,4
У т.ч.:			
Основні засоби:			
залишкова (балансова) вартість	84 562,8	62 663,7	60768,6
первісна вартість	6 008 878,5		x
знос	5 924 315,7		x
Коефіцієнт зносу	98,6		x
Фінансові активи (фінансові інвестиції)	263,7	206,4	111,9
Відстрочені податкові активи та податки до відшкодування	4 344,5	4 632,1	4 672,9

Джерело: Таблицю складено за даними фінансової звітності «Укрзалізниці» та даними аудиторського висновку компанії «Ernst & Young в Україні» («ЕУ») [20].

Таблиця 3

Вартість майна, структура та стан основних засобів Південно-Західної залізниці, млн грн

Показники вартості	За даними фінансової звітності	Оцінка “Deloitte”	Питома вага, %	
			за балансом ПЗЗ	за оцінкою “Deloitte”
1	2	3	4	5
Інвентаризаційна вартість майна*, млрд грн	2 357,7	-	x	x
Загальна ринкова вартість майна та майнових прав	-	52 309,4	x	100,0
Необоротні активи згідно передавального балансу	53 038,6	x	x	x
Необоротні активи за фінансовою звітністю**	21 481,7	-	100,0	x
у т. ч.:				
Основні засоби:				
- залишкова вартість;	19 351,4	13 724,4	90,0	26,2
- первісна вартість;	2 337 436,3			
- знос	2 318 094,9			
Нематеріальні активи:				
- балансова вартість	23,9	35 256,9	0,1	67,4
- первісна вартість;	49,5			
- знос	25,6			
Незавершені капітальні інвестиції:				
- за передавальним балансом;	4 814,8	3 304,7	-	
- за балансом на 30.06.2015 р.	2 064,7	-	9,6	6,3
Довгострокові фінансові інвестиції	10,3	18,9	0,0	0,0
Відстрочені податкові активи	31,4	4,5	0,1	0,0
Показники зносу (спрацювання), %:				
- основних засобів	99,2	8,0	x	x
- нематеріальних активів	51,7	x		

Джерела даних: [1], [22].

*Включає майно, що вноситься до статутного капіталу і майно, що закріплюється за правом господарського відання на 30.06. 2014 р.

** Станом на 30.06. 2015 р.

Як впливає із наведених у табл. 3 даних, оцінка вартості майна (необоротних активів) Південно-Західної залізниці дуже відрізняється як за загальною сумою, так і за вартістю окремих складових. Звертає на себе увагу розбіжність у вартості нематеріальних активів, вартість яких оцінювачем майна – ТОВ «Делойт і Туш» оцінено майже утричі вище, ніж вартість основних засобів, і у 712 разів вище, ніж первісна вартість цих активів за бухгалтерським балансом. Очевидно, таку різницю викликала оцінка майнових прав залізниці, у т.ч. прав користування земельними ділянками. Структура необоротних активів Південно-Західної залізниці, складена згідно з оцінками «Делойт і Туш» та за фінансовою звітністю, абсолютна різна.

2. Некоректне визначення рівня зносу основних засобів.

Завдяки оцінці Deloitte основні засоби підприємства чарівним способом «помолодшали», тобто ступінь їх зносу зменшився. Таке покращення технічного стану основних засобів викликане тільки необхідністю нараховувати амортизацію та отримувати «інвестиційну складову» в тарифах. На сьогодні керівництво Укрзалізниці не бачить інших шляхів отримання інвестицій для оновлення та модернізації основних засобів, адже акції компанії залишаються в державній власності [13, 14], а значить отримати приватні інвестиції поки що буде неможливо.

До речі, експертами висловлюються сумніви щодо доцільності 100 %-го державного акціонерного капіталу [16]. Нараховують три мінуси такого рішення: 1) витрати й інвестиції продовжує нести держава, отже, не зрозуміло, навіщо потрібно було акціонування і корпоратизація; 2) нема притоку додаткових джерел фінансування, якими могли б бути приватні інвестиції; 3) високий рівень корупції та неефективність господарських рішень на залізниці за державної власності збережеться. Однак, вважається що існує ймовірність продажу частини пакету акцій в майбутньому [2].

Інвентаризаційна вартість майна, що вноситься до балансу ПАТ «Українська залізниця» – майже 2,4 трлн грн, – у 45 разів перевищує оціночну вартість активів, виставлену оцінювачем «Делойт і Туш». У зв'язку з цим у звіті Рахункової палати України [1] зазначено, що Південно-Західна залізниця «...розглянувши попередні результати оцінки, проведеної ТОВ «Делойт і Туш», не погоджується з ними, оскільки останні є необ'єктивними..., а тому є

неякісними. ...Оцінювальною компанією не оцінено такі об'єкти нерухомого майна, як модернізація верхньої будови колії, тобто залишкова вартість таких об'єктів прирівняна до 0 гривень. Це не відповідає дійсності, так як об'єкти переважно нові і по суті є новою прокладеною колією взамін старої. Тільки по ПЧ-4 не оцінено таких робіт на 95,0 млн. гривень. ...Не враховані зауваження підрозділів-балансоутримувачів щодо оцінки рухомого складу. Вагони, що повністю амортизовані і мають тільки ліквідаційну вартість, оцінено по 2,2 млн. гривень. Електровози, що обліковуються на балансах підрозділів локомотивної служби оцінені із заниженою вартістю». Керівництво Південно-Західної залізниці зауважує, що «...проведена ТОВ «Делойт і Туш» оцінки з порушенням вимог чинного законодавства України в частині об'єктивності, обґрунтованості та достовірності може призвести до невідповідності реальної вартості майна ринковій». [1]

Виробничі структурні підрозділи залізниць отримали за розподільчими балансами вартість активів, складену на основі оціночної вартості Deloitte. Не зважаючи на те, що первісна вартість основних засобів за оцінкою Deloitte нижча, ніж інвентаризаційна вартість, однак, враховуючи низький відсоток зносу – 7-8 % (табл. 3), балансова вартість основних засобів окремих підрозділів за новими балансами виявилась вищою. Щоб відповідно скорегувати баланси, у пасиві з'явився нерозподілений прибуток (ряд. 1420), якого у виробничих підрозділів по основній діяльності ніколи не було.

3. Недоцільність використання нормативних значень показників, що характеризують фінансовий стан галузі. Виробничо-господарська та фінансова діяльність Укрзалізниці має специфічні особливості, які не «вкладаються» у «нормальні» значення фінансових коефіцієнтів. Це наочно демонструють дані табл. 4.

Динаміка коефіцієнта автономії показує, що частка власних джерел коштів у загальних джерелах фінансування залишалась приблизно на одному рівні (58-59 %) у 2011-2013 рр., але різко знизилась у 2014 р. – до 37 %. У 2015 р. ця тенденція продовжилась і на 30.06. 2015 р. власний капітал становив лише 31 % від загальної суми пасивів, що менше рекомендованого нормативу – 50 %. Отже, на момент корпоратизації Укрзалізниці не мала фінансової автономії.

Динаміка основних показників фінансового стану «Укрзалізниці»

Показники	Роки				
	2011	2012	2013	2014	2015 (І півріччя)
1. Коефіцієнт автономії	0,59	0,58	0,58	0,37	0,31
2. –“–абсолютної ліквідності	0,137	0,017	0,041	0,056	0,080
3. –“– покриття	0,414	0,287	0,388	0,180	0,181
4. Частка довгострокових зобов'язань в сумі джерел коштів, %	17,6	18,2	20,9	12,8	7,9
5. Частка короткострокових зобов'язань, %	23,5	23,7	21,2	49,5	48,8
6. Операційна рентабельність, %	13,52	9,97	9,72	6,50	5,23
7. Рентабельність активів, %	2,91	1,13	0,75	-20,91	-6,39
8. Рентабельність власного капіталу, %	4,95	1,95	1,29	-55,48	-7,18

Джерело: Розраховано авторами за даними офіційного сайту Укрзалізниці [20] у відповідності з методикою розрахунку показників, викладеною у [23, с. 170-189].

Рівень платоспроможності на основі ліквідності активів підприємства протягом аналізованого періоду залишається дуже низьким та не відповідає нормативним значенням. Разом з тим, коефіцієнт абсолютної ліквідності у 2012-2015 рр. має слабо виражену тенденцію до покращення. Значення коефіцієнтів ліквідності відображає специфіку структури активів залізничного транспорту, значна частка яких є необоротними. Рівень покриття поточної кредиторської заборгованості також не відповідає нормативним значенням та різко погіршується у 2014-2015 рр., що стало результатом стрімкого збільшення поточної кредиторської заборгованості.

Так, частка короткострокових зобов'язань Укрзалізниці зросла у 2014 р. більше ніж удвічі до рівня 2013 р. – з 21,2 до 49,5 % загальної вартості усіх джерел фінансування та до 48,8 % у першій половині 2015 р. Відповідно, частка довгострокових зобов'язань знизилась з 20,9 % у 2013 р. до 12,8 % у 2014 р. та до 7,9 % – у першій половині 2015 р. Причиною таких зрушень у структурі позикових коштів є нестача власних оборотних коштів для фінансування операційної діяльності, що примушувало Укрзалізницю залучати поточні кредити.

Різде збільшення частки короткострокових зобов'язань зумовлює значні видатки по обслуговуванню боргу та в умовах падіння курсу гривні приводить до утворення у 2014 р. чистих збитків від курсових різниць в сумі 14,2 млрд грн. [20]. З аналізу кредитного портфеля УЗ випливає, що 84 % позикових коштів залучені у доларах США та євро за плаваючим курсом (LIBOR плюс відсоток) [18]. Оскільки УЗ

отримує доходи в основному у гривні, повертати борги підприємству надзвичайно важко через її знецінення. Унаслідок неплатоспроможності, обумовленої як внутрішніми, так і зовнішніми факторами, у травні 2015 р. оголошено технічний дефолт [2] та проведено реструктуризацію боргу (січень 2016 р.).

Показник рентабельності операційної діяльності Укрзалізниці за аналізований період має тенденцію до зниження. На показники рентабельності активів і власного капіталу Укрзалізниці негативно впливає існування чистого збитку від фінансової діяльності, пов'язаного з обслуговуванням кредитних зобов'язань [20], адже частка позикових коштів досягла 69 % усіх джерел фінансування.

Як бачимо, показники аналізу фінансового стану характеризують різні аспекти діяльності та мають протилежні тенденції змін; залежні від неконтрольованих факторів зовнішнього середовища, що мають ймовірнісний характер – політична та економічна стабільність економіки країни, динаміка валютних курсів тощо.

Фінансова криза та скорочення обсягів перевезень зумовлюють негативні тенденції змін показників фінансової незалежності, низьку платоспроможність, від'ємну рентабельність активів та власного капіталу. Кризу поглиблює складна політична та економічна ситуація в Україні. У результаті військової агресії Росії скоротились обсяги зовнішньої торгівлі, зменшився вантажообіг, а нових напрямів діяльності, за окремими виключеннями (наприклад, – Новий шовковий шлях) ще не напрацьовано.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, при проведенні комплексного аналізу майнового і фінансового стану «Укрзалізниці» та Південно-Західної залізниці для правильного розуміння реальної ситуації необхідно враховувати існуючі особливості оцінки, а саме: по-перше, застосування консалтинговими агенціями різних підходів до оцінки майна залізничних підприємств, що перетворились у філії та виробничі підрозділи ПАТ «Укрзалізниця» в процесі корпоратизації; по-друге, некоректна оцінка рівня фізичного та морального зносу окремих елементів основних засобів ПАТ; по-третє, неможливість використання «нормальних» (нормативних) значень фінансових коефіцієнтів при аналізі фінансового стану Укрзалізниці через специфіку її виробничо-господарської та фінансової діяльності.

Врахування зазначених особливостей дозволить підвищити об'єктивність та коректність оцінки фінансово-економічного стану ПАТ «Укрзалізниця» і прогнозованість потенційно можливих змін. Для подальшого удосконалення аналізу майнового і фінансового стану Укрзалізниці в умовах інституціональних перетворень слід: (1) розробити стратегію управління майном ПАТ «Укрзалізниця» на основі використання досвіду європейських залізниць, на яких процес реформування вже завершено; (2) розробити методичні підходи до оцінки фінансового стану підприємств в умовах підвищеної нестабільності ринкового середовища.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Звіт про результати аудиту стану фінансово-господарської діяльності Державного територіально-галузевого об'єднання «Південно-Західна залізниця». Рахункова палата України. / Затверджено рішенням Рахункової палати від 01.12.2015 № 10-4. – К.: 2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16747538/Zvit_10-4.pdf.

2. «Братська могила» для залізниці: Експерти «Дня» – про плюси й мінуси реформи галузі, оголошеної Кабміном. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.day.kiev.ua/uk/article/ekonomika/bratska-mogyala-dlya-zaliznyci>. [Назва з екрану].

3. Макаренко М. В. Основи управління фінансами залізничного транспорту: Навчальний

посібник / М. В. Макаренко, Н. М. Колеснікова, Н. І. Богомолова та ін. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 340 с.

4. Кравченко О. О. Стратегічний фінансовий план як сукупність пропорцій розвитку залізничного транспорту // Економічний форум: Науковий журнал. – 2016. – № 1. – С. 312-321.

5. Зайцева І. Ю. Формування системи економічних показників, що характеризують фінансову складову економічної безпеки транспортних підприємств // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – 2013, № 7. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2214>

6. Карачарова К. А. Особливості формування фінансової стратегії підприємств залізничного транспорту // К. А. Карачарова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 51. – С. 35-39.

7. Ейтутіс, Г. Теоретико-концептуальні засади реформування залізничного транспорту України / Г. Д. Ейтутіс, В. І. Сіраков // Залізничний транспорт України : науково-практичний журнал. – 2009. – № 6. – С. 50-57.

8. Олійник Г. Ю. Теоретико-методологічні основи реструктуризації залізничного транспорту України // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – 2014, № 4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2972>.

9. Пилипенко О. В. Удосконалення управління витратами вагонного господарства залізниць України в умовах інституціональних змін / О. В. Пилипенко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. – 2014. – Вип. 28. – С. 79-87.

10. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. N 651-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-p>.

11. Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Публічне_акціонерне_товариство_«Українська_залізниця»/

12. Кабмін розподілив майно Донецької залізниці між Південною і Придніпровською. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.theinsider.ua/business/54b3b5b84abf1/>

13. Постанова Кабінету Міністрів України № 200 від 25.06.2015 р. «Про утворення публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-p>.

14. Статут публічного акціонерного товариства “Українська залізниця” (Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-p>.

15. План заходів Укрзалізниці на 2015-2016 роки з реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. Затверджено Наказом Укрзалізниці від 20.07.2015 № 237-Ц/од. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://railway.lviv.ua/info/announcements/reforming/>

16. «Укрзалізниця» стала акціонерним товариством. Що це змінить? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://hromadskeradio.org/programs/na-svizhugolovu/ukrzaliznytsya-stala-akcionernym-tovarystvom-shcho-se-zminyt> [Назва з екрана].

17. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. Аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>.

18. Ukrzaliznytsia: Investor presentation. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20-%20Investors%20Presentation%20-%20Final.pdf>.

19. Кравцов, Е. Все объекты ж/д отрасли прошли оценку перед созданием АО "Украинская железница" (часть I). ЗМІ про Укрзалізницю. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/412565/ [Назва з екрану].

20. Фінансові показники: Інформація для інвесторів. Офіційний сайт Укрзалізниці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ_6m2015_UKR_v15_final.pdf.

21. Глава Держреглації виступила проти необґрунтованого підвищення тарифів на залізничні перевезення. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://24tv.ua/_n657226 [Назва з екрану].

22. Південно-Західна залізниця: Квартальна інформація емітента цінних паперів за 2 квартал 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://swrailway.gov.ua/file/article/126/24.07.2015.htm>.

23. Сич Є. М., Пилипенко О. В., Стасишен М. С. Стратегічний аналіз: Навч.-метод. посіб.– К.: Каравела, 2010. – 304 с.

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

УДК 656.078

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

*Попова Н.В., к.е.н., доцент, зав. кафедри (ХТЕІ КНТЕУ),
Шинкаренко В.Г., д.е.н., професор (ХНАДУ)*

У статті розглядаються тенденції розвитку транспортно-логістичних систем світу в умовах глобалізації та інтеграційних процесів. Висвітлюються програми поліпшення транспортно-логістичних систем, напрямки державної підтримки їх розвитку. Визначаються напрямки розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції, принципи державної політики в галузі транспорту, а також ефекти, які отримує економіка країни від інноваційного розвитку транспорту та логістики.

Ключові слова: транспортно-логістична система, транспорт, логістика, розвиток, тенденції.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

*Попова Н.В., к.э.н., доцент, зав. кафедрой (ХТЭИ КНТЭУ),
Шинкаренко В.Г., д.э.н., профессор (ХНАДУ)*

В статье рассматриваются тенденции развития транспортно-логистических систем мира в условиях глобализации и интеграционных процессов. Освещаются программы улучшения транспортно-логистических систем, направления государственной поддержки их развития. Определяются направления развития транспортно-логистической системы Украины, принципы государственной политики в области транспорта, а также эффекты, которые получит экономика страны от инновационного развития транспорта и логистики.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, транспорт, логистика, развитие, тенденции.

MODERN DEVELOPMENT TRENDS IN TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEMS

*Popov N. V., Ph.D., Associate Professor, Head. Department (HTEI KNTEU)
Shinkarenko V.G., Doctor of Economics, Professor (HNADU)*

The article is dealt with the development trends in transport-logistics systems in the context of globalization and integration processes. The development features of the USA transport-logistics industry are distinguished, which are based on government support and include three basic programs: economic plan, mobility program and social one, concerning a matter of environmental protection. Developing directions for the European Union transport-logistics system are highlighted, such provide for creation of nine basic transport corridors linking EU-countries and concerned parties. Development options for the transport-logistics system of Ukraine are defined, those taking account of the EU transport corridors evolvement. The principles of state policy toward transport and logistics are discerned, that allows reforming transport and logistics situation, together with effects for the country's economy while implementing innovative development of the transport-logistics system in particular with regard to strengthening Ukrainian foreign trade links, its territory's development, involvement of transit and increase in foreign exchange earnings, optimization of trade flows, intensification of economic ties to EU-countries.

Keywords: transport-logistics system, transport, logistics, development, trends, EU integration.

Постановка проблеми. Транспортно-логістичні системи (ТЛС) є одними з найважливіших складових, які забезпечують економічний розвиток підприємств, регіонів і України в цілому. Вони є тією ланкою, яка зв'язує виробників, торгівлю та споживачів між собою. Від рівня транспортно-логістичного обслуговування залежить рівень задоволення потреб споживачів у якісних товарах та послугах. Особливої уваги заслуговує розвиток транспортно-логістичних систем в умовах інтеграції України у європейську та світову економічну систему. Тому проблеми розвитку ТЛС є актуальними і заслуговують уваги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам розвитку транспортно-логістичних систем присвячені роботи як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. Серед них роботи В. Андерсон, Дж. К. Вілла [1] В.В. Брагінського [2], Д. Бауерсокса [3], А.М. Гаджинського [4], В.Л. Диканя [5], О.М. Дороховського [5], Є.В. Крикавського [7], І.Г. Лебідь та В.В. Крикуна [8], Б.У. Сиздикбаєвої [9], Т. Сирийчика [10], О.Є. Соколової [11] та ін. Дослідження науковців стосуються розвитку різних видів транспорту, управлінської науки, маркетингового підходу та інших актуальних питань, пов'язаних з транспортно-логістичною системою або її складовими.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однак, незважаючи на достатньо глибоке вивчення загальних проблем розвитку ТЛС, існує проблема визначення сучасних тенденцій розвитку транспортно-логістичних систем, пов'язаних з глобалізацією, розвитком цифрових технологій, зміною умов сучасного світу, інноваціями у сфері управління та новими потребами суспільства.

Метою статті є визначення основних тенденцій розвитку транспортно-логістичної системи України в сучасних умовах на основі аналізу світового досвіду.

Виклад основного матеріалу дослідження. Світовий економічний розвиток на сучасному етапі характеризується глобальними економічними процесами, зближенням національних економік, сфер політичної і громадської діяльності, оптимізацією розміщення ресурсів і виробництва. Процеси глобалізації впливають і на розвиток транспортно-логістичних систем. Так, на транспорті глобалізація проявляється у вдосконаленні транспортних та логістичних технологій, розвитку інтермодальних перевезень, впровадженні цифрових технологій, які дають можливість відстежувати переміщення вантажів у реальному часі. Взаємодія різних видів транспорту, складів та інших елементів транспортно-логістичної системи доповнюють один одного, працюють на кінцевий результат – задоволення потреб споживачів з урахуванням інтересів усіх зацікавлених сторін (стейкхолдерів).

Розвитку транспортно-логістичних систем та їх складових приділяють значну увагу усі країни світу. Так, транспортна система США, яка є найпотужнішою у світі і забезпечує постійну і надійну роботу економіки країни, розвивається за рахунок ефективної державної політики. Головний інструмент здійснення транспортної політики – використання різних програм поліпшення транспортної системи. Останнім часом для формування транспортної системи у США реалізуються три основні програми: програма економічного розвитку; програма мобільності; соціальна програма, яка безпосередньо стосується охорони навколишнього середовища.

Результатами виконання програми економічного розвитку транспорту у США є: незначне підвищення цін на транспортні послуги; збільшення обсягів перевезень; зменшення торговельних обмежень, які пов'язані з

подальшим розвитком транспорту; можливість залучення до діяльності малого бізнесу. Результатами впровадження програми мобільності є: поліпшення стану транспортної системи США у відповідності з сучасними вимогами; зведення до мінімуму витрат часу на переміщення; поліпшення безпеки та надійності транспортних засобів; скорочення транспортних витрат. Результатами виконання програми у соціальній сфері та сфері довкілля є: скорочення негативного впливу транспорту на стан довкілля та екосистему; поліпшення життєдіяльності та суспільних відносин; зменшення забруднюючих факторів, пов'язаних з транспортними джерелами [12].

Як свідчать дані Комітету по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії, розвитку транспортної системи Європейського союзу надається велике значення. Так, комісія зазначила, що політика ЄС в галузі транспорту націлена на стимулювання екологічної, безпечної та ефективної мобільності у всій Європі, підтримку внутрішнього товарного ринку і забезпечення права громадян вільно пересуватися по всій території ЄС. Згідно нової стратегії ЄС у галузі інфраструктури, обсяг фінансування транспортного сектора до 2020 року зросте втричі і складе 26 млрд. євро. При цьому фінансування транспортного сектора буде переорієнтовано на чітко позначену нову базову мережу, за допомогою якої буде сформована принципова основа системи перевезень у рамках єдиного європейського ринку. Її впровадженню буде сприяти створення дев'яти основних транспортних коридорів, які з'єднають держави-члени ЄС і зацікавлені сторони, що дозволить забезпечити концентрацію дефіцитних ресурсів і досягнути конкретних результатів [13].

Ці інновації мають важливе значення і для України, так як восьмий коридор (Рейн-Дунай – водні шляхи Дунаю, що з'єднують центральні райони навколо Страсбурга і Франкфурта через Південну Німеччину до Відня, Братиславу, Будапешт – Мюнхен – Прага – Кошице – український кордон) та дев'ятий середземноморський коридор (з'єднує Піренейський півострів з угорсько-українським кордоном і складається з автомобільного та залізничного транспорту) закінчуються на українському кордоні. Для України інтерес також представляє п'ятий коридор, який орієнтований на Східне Середземномор'я і з'єднує морські виходи Північного, Балтійського, Чорного і Середземного морів, що дозволяє оптимізувати

використання пов'язаних з портами морських магістралей.

Розвиток транспортно-логістичних систем світу йде також шляхом інтеграції та створення макрологістичних структур, наприклад таких, як у країнах Бенілюксу (економічний союз Бельгії, Нідерландів і Люксембургу), ЄС, США та Канади, Південно-Східної Азії. Регіональний фактор підсилює тенденцію глобалізації за рахунок таких аспектів, як схожість політичних систем та економічного рівня країн; близькість соціального укладу життя, традицій, історичних коренів; міграція населення; єдині джерела енергії, сировини; єдина транспортна система і дорожня інфраструктура; єдині телекомунікації; відсутність митних і торгових бар'єрів тощо [14].

Як свідчить аналіз інформаційних джерел, світовий ринок вантажної логістики характеризується все більшою інтеграцією і концентрацією, а кілька європейських компаній утвердилися на ньому в якості світових лідерів. Зростає значення торгівлі з країнами поза ЄС, у зв'язку з чим ініціативи в галузі подальшої транспортної політики ЄС враховують необхідність зробити більш ефективними транспортні угоди з іншими країнами. Нарешті, наростаючий прогрес у розвитку інформаційно-комунікаційних та цифрових технологій революційним чином змінює способи організації транспортно-логістичної діяльності [15].

Важливим моментом у розвитку ТСЛ є підвищення вимог до безпеки переміщення товарів і людей. Так, у ЄС розробляються проекти активних заходів безпеки (зменшення ймовірності дорожньо-транспортних пригод завдяки поліпшенню якості доріг і автомобілів, а також новим нормативно-правовим заходам контролю за поведінкою водіїв), пасивних заходів безпеки (зменшення наслідків аварій завдяки інноваційному обладнанню автомобілів, що підвищує безпеку людини у автомобілі під час аварії). Одним із таких заходів є Європейська програма оцінки якості нових автомобілів (Euro NCAP) – незалежний інструмент оцінки всіх нових машин, що пропонує рейтинг нових європейських автомобілів за їх рівнем безпеки.

У сучасних умовах також формується новий вид підприємництва – глобальне логістичне провайдерство. Воно засноване на роботі великих провайдерських компаній, які

співпрацюють з середніми та малими підприємствами, сферою діяльності яких є регіональний, локальний рівень або спеціалізований сервіс.

Розглядаючи сучасні світові тенденції розвитку ТЛС, необхідно визначити, що транспортно-логістична система України розвивається сьогодні в напрямку євроінтеграції та світової ТЛС за рахунок включення України у світові суспільно-економічні процеси. З точки зору євроінтеграції, Україна повинна розвивати транспортно-логістичну систему, як інфраструктурну галузь, випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Демографічні зміни, що відбуваються в Україні та інших країнах світу, ведуть до перерозподілу транспортних потоків, що необхідно враховувати при вирішенні завдань подальшого розвитку транспортно-логістичної системи України та її окремих регіонів. Так, враховуючи зростаючі товаропотоки у напрямку ЄС – Україна та в інші країни світу (табл. 1), а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг перебуває на стадії становлення, виникає необхідність у науковому обґрунтуванні напрямків розвитку ТЛС та розробці шляхів її інтеграції у європейську та світову транспортно-логістичну систему. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС [2].

Важливим напрямком в розвитку ТЛС України є зниження екологічної небезпеки, що завдається транспортом навколишньому середовищу. Це не тільки поліпшить екологічну ситуацію в регіонах, а сприятиме формуванню позитивного іміджу підприємств транспорту.

Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 1

Географічна структура експорту – імпорту товарів (млн.дол. США)

Рік	Усього	Темп росту, %	Країни СНД	Інші країни світу	Європа	Країни Є С (28)	Азія	Афри ка	Амери- ка	Австралія і Океанія
Експорт										
2010	51405,2	100,0	18740,6	32664,6	13829,6	13085,3	13715,4	3018,7	2000,0	28,4
Частка, %	100,0		36,5	63,5	26,9	25,5	26,7	5,9	3,9	0,1
2011	68394,2	133,0	26177,0	42217,2	18442,4	18021,5	17737,8	3344,2	2552,3	29,8
Частка, %	100,0		38,3	61,7	27,0	26,3	25,9	4,9	3,7	0,04
2012	68830,4	100,6	25318,6	43511,8	17424,0	17123,7	17681,1	5638,2	2607,7	50,9
Частка, %	100,0		36,8	63,2	25,3	24,9	25,7	8,2	3,8	0,1
2013	63320,7	92,0	22077,3	41243,4	17064,2	16758,6	16813,0	5094,7	2163,6	40,1
Частка, %	100,0		34,9	65,1	26,9	26,5	26,6	8,0	3,4	0,1
2014	53901,7	85,1	14882,3	39019,4	17122,1	17002,9	15350,9	5098,2	1372,2	23,5
Частка, %	100,0		27,6	72,4	31,8	31,5	28,5	9,5	2,5	0,04
Імпорт										
2010	60742,2	100,0	26697,4	34044,8	20004,5	19151,4	10023,3	874,4	2879,4	261,4
Частка, %	100,0		44,0	56,0	32,9	31,5	16,5	1,4	4,7	0,4
2011	82608,2	136,0	37212,4	45395,8	27065,9	25805,8	13279,9	940,6	3913,9	194,0
Частка, %	100,0		45,0	55,0	32,8	31,2	16,1	1,1	4,7	0,2
2012	84717,6	102,6	34497,2	50220,4	27569,6	26237,2	17140,5	851,3	4446,7	195,7
Частка, %	100,0		40,7	59,3	32,5	31,0	20,2	1,0	5,2	0,2
2013	76986,8	90,9	27941,6	49045,2	28566,2	27046,5	15237,3	749,8	4339,9	93,7
Частка, %	100,0		36,3	63,7	37,1	35,1	19,8	1,0	5,6	0,1
2014	54428,7	70,7	17276,8	37151,9	22383,0	21069,1	10848,3	679,9	3021,5	182,2
Частка, %	100,0		31,7	68,3	41,1	38,7	19,9	1,2	5,6	0,3

Джерело: складено авторами на основі [16]

Подальший розвиток транспортно-логістичної системи України повинен іти шляхом інновацій, які дадуть можливість пристосуватися до сучасних умов ринку. Це інновації, пов'язані з розвитком інтегрованих структур у вигляді кластерів, які характеризуються гнучкою спеціалізацією, здатністю до інновацій, можливостями ефективного використання матеріальних, фінансових та трудових ресурсів, клієнтоорієнтованістю, а також можливістю врахувати інтереси усіх зацікавлених сторін (стейкхолдерів).

У залежності від умов розвитку, можуть бути створені транспортно-логістичні,

транспортно-торговельно-логістичні, транспортно-виробничо-логістичні кластери тощо. Їх функціонування сприятиме розвитку сучасних логістичних технологій організації товароруку, технологій «just in time» (точно у строк) та «door to door» (від дверей до дверей); організації транспортно-розподільчого процесу через мережу вантажних терміналів, на яких відбувається накопичення і переробка вантажів, сервісне обслуговування товарних потоків і доставка товару кінцевому споживачу.

Транспорт і логістика відіграють також істотну роль у формуванні дохідної частини бюджету країни, в тому числі за рахунок надання

значного обсягу транспортних послуг при виконанні експортних та імпорتنих операцій. Вони сприяють наповненню державного та регіонального бюджетів, тому потребують підтримки з боку держави.

Розвиток транспортно-логістичної системи в сучасних умовах повинен спиратися на такі принципи: сприяти забезпеченню економічного розвитку країни в цілому та її регіонів, що призведе до зростання добробуту населення та конкурентоспроможності країни; спиратися на інноваційні методи організації, управління, маркетингу, які забезпечують виконання її основної мети – задоволення потреб споживачів на основі злагодженої роботи усіх зацікавлених сторін; забезпечувати екологічну якість життя населення; сприяти високим соціальним стандартам життя, підвищенню зайнятості населення. Виконання цих принципів дозволить створити умови для ефективної конкуренції транспортних та логістичних підприємств, розвитку транспортної інфраструктури країни та її інтеграції з транспортно-логістичними системами інших країн.

Міністерство транспорту та зв'язку України у прийнятому документі «Транспортна стратегія до 2020 року» визначило головні цілі, принципи та пріоритети розвитку транспортної системи України на період до 2020 року [17]. Як зазначено у документі, реалізація стратегії дасть можливість підвищити якість, доступність, рівень комфортності та безпеки поїздок громадян, збільшити пропускну спроможність, підвищити швидкість руху транспорту, зменшити енергоємність транспорту у рамках міжнародних транспортних коридорів та оновити рухомий склад.

Транспортна стратегія охоплює залізничний, автомобільний, морський і річковий, авіаційний транспорт та міський пасажирський транспорт загального користування. Вона визначає концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування транспортної галузі. Її реалізація створить умови для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення. Одним з основних пунктів транспортної стратегії є поліпшення інвестиційного клімату, а саме створення умов, для залучення приватного, в тому числі, іноземного капіталу. Передбачається

масштабне залучення інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства тощо.

Висновок. Таким чином, у дослідженні на основі аналізу світових тенденцій розвитку транспортно-логістичних систем, аналізу інформаційних джерел визначено, що посилення європейської інтеграції та зміни, що відбуваються у зовнішньому середовищі, потребують перегляду транспортної політики в Україні та її регіонах у бік інноваційних методів розвитку, удосконалення роботи її складових, в тому числі за рахунок створення сучасних форм інтеграції на основі кластерного підходу, впровадження нових методів управління, кадрової політики, маркетингових стратегій тощо. У подальшому потребують більш детального розгляду кластерний підхід як інноваційний інструмент розвитку транспортно-логістичних систем, а також маркетингова підтримка розвитку підприємств, що входять до ТЛС.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Anderson B. Transportation and trade across international borders / Bill Anderson, Juan Carlos Villa // *Research in Transportation Business & Management*. – Volume 16, September 2015, P. 1-3.
2. Брагинський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / В. В. Брагинський. – Режим доступу: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>. – Назва з екрану.
3. Бауэрсокс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Доналд Дж. Бауэрсокс, Девид Дж. Клосс. – М. : ЗАО «Олимп—Бизнес», 2008. – 640 с.
4. Гаджинский А. М. Логистика / А. М. Гаджинский. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2005. – 432 с.
5. Дикань В. Л. Подходы к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины / В. Л. Дикань, Ю. А. Рыжова // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2014. – Вип. 48. – С. 55-59. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2014_48_12.pdf. – Загл. с екрана.
6. Дороховський О.М. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України / О.М. Дороховський //

Экономика и управление. – 2012. - №5. – С. 60-65.

7. Крикавський Є. В. Сучасна логістика потребує інновацій [Електронний ресурс] / Є. В. Крикавський. – Режим доступу: <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/28173/1/logist.pdf>. – Назва з екрану.

8. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку / І. Г. Лебідь, В. В. Кутирєв // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К. : НТУ, 2012. Вип. 10. С. 192–198.

9. Сыздыкбаева Б. У. Методология формирования и развития интегрированной транспортно-логистической системы Казахстана : автореф. дис. на соискание науч. степени докт. экон. наук : спец. 08. 00. 05 Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности) [Электронный ресурс] / Бакыт Узакбаевна Сыздыкбаева. – Туркестан, 2010. – Режим доступа: <http://dislib.ru/ekonomika/24633-1-metodologiya-formirovaniya-razvitiya-integrirovannoy-transportno-logisticheskoy-sistemi-kazahstana.php>. – Загл. с экрана.

10. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс] / Т. Сирийчик та ін. ; за ред. Марчіна Свенціцкі. – К. : Аналіт.-дорадч. центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_Sytem_Reform_Jun2010.pdf. – Назва з екрану.

11. Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України [Електронний ресурс] / О. Є. Соколова. – Режим доступу:

<http://ecobio.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewfile/182/173>. – Назва з екрану.

12. Транспортная система США [Электронный ресурс] / Amerikos.com. – Режим доступа: <http://amerikos.com/usa/transportation-s/>. – Загл. с экрана.

13. Записка секретариата Европейской экономической комиссия об изменениях на транспорте в Европейском союзе [Электронный ресурс] / ООН ; ЭСС ; ЕЭК ; семьдесят шестая сессия, пункт 17. – Женева – 2014. – С. 2–4. – Режим доступа к журналу: <http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/itc/ECE-TRANS-2014-29r.pdf>. – Загл. с экрана.

14. Роль глобализации экономики в развитии логистических систем [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://servpavlion.narod.ru/K4/logistics/Tema_12_Globalnye_1ogisticheskie_sistemy.htm. – Загл. с экрана.

15. Грузоперевозки в Европе: эффективность и равные условия для всех [Электронный ресурс] / Автотранспортный портал. – Режим доступа: http://transler.ru/content/arxiv_perevozhic/perevozhic_08/perevozhic_99/Opyt_kolleg_quotGruzoperevozki_v_Evrope_effektivnost_i_ravnye_usloviya_dlya_vsehquot. – Загл. с экрана.

16. Статистична інформація [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. – Загл. с экрана.

17. В Украине разработали транспортную стратегию до 2020 года [Электронный ресурс] / ЛІГАБізнесІнформ. – Режим доступа: <http://news.liga.net/news/economics/463454-v-ukraine-razrabotali-transportnuyu-strategiyu-do-2020-goda.htm>. – Загл. с экрана.

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

УДК 338.012

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ – СКЛАДОВА МАТЕРІАЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА ДЕРЖАВИ

Рачинська А.В., аспірант (ДЕТУТ)

Транспортний сектор відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки держави, забезпечуючи зв'язок виробництва і споживання, є каталізатором активності економіки й руху товарно – матеріальних потоків, підтримує мобільність робочої сили та задовольняє потреби населення у перевезеннях. Досліджені теоретичні та практичні основи рівня впливу залізничного

транспортну на транспортну систему держави. Визначені тенденції зміни показників перевезення вантажів за видами транспорту, структура перевезення та відправлення вантажів транспортною системою України.

Ключові слова: транспортна система, залізничний транспорт, перевезення вантажів, відправлення вантажів

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ - СОСТАВЛЯЮЩАЯ МАТЕРИАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА ГОСУДАРСТВА

Рачинская А.В., аспирант (ГЭТУТ)

Транспортный сектор играет важную роль в функционировании и развитии экономики государства, обеспечивая связь производства и потребления, является катализатором активности экономики и движения товарно - материальных потоков, поддерживает мобильность рабочей силы и удовлетворяет потребности населения в перевозках. Исследованы теоретические и практические основы уровня воздействия железнодорожного транспорта на транспортную систему страны. Определены тенденции изменения показателей перевозки грузов по видам транспорта, структура перевозки и отправки грузов транспортной системой Украины

Ключевые слова: транспортная система, железнодорожный транспорт, перевозки грузов, отправка грузов

RAIL TRANSPORT - COMPONENT MANUFACTURING MATERIAL STATE

*Rachynska A.V., post graduate student
(State Economic and Technological University of Transport)*

At present transport system of Ukraine is not fully prepared to provide transportation in the required quantities. Due to lack of regulatory framework and low investment potential of the transport system increased wear of means, deteriorating their structure is not ensured proper traffic safety, increasing the negative impact of transport on the environment and human health. All this in the global financial crisis and fierce competition leads to repression Ukrainian carriers with international transport market, reduces the quality of service of domestic enterprises and households, creating a real threat to economic security. The transport sector plays an important role in functioning and development of the state economy, providing a link production and consumption, is a catalyst activity and economy of movement commodity - of material flows, supports labor mobility and meets the needs of people in traffic. Theoretical and practical basis of the impact of rail transport in the transport system of the state. Identified trends in indicators freight modal structure of transport and shipment transport system of Ukraine

Keywords: the transport system, railways, transportation, shipment of goods

Постановка проблеми. На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у необхідних обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах світової фінансової кризи та жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг,

знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З метою покращення ситуації, що склалася в транспортній сфері, прискорення її виходу з кризи та надання необхідного імпульсу для подальшого розвитку присвячені праці багатьох вчених-економістів залізничного транспорту: Г.Д.Ейтутіса [1], П. Корнієнко [2], О.В. Собкевича, К.М. Михайличенко [3], С.П. Лози [4] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень

за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг. Подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС.

Отже, прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої уваги набуває роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Метою статті. Полягає в аналізі стану транспортної системи України і місця залізничного транспорту в ній.

Виклад основного матеріалу дослідження

Залізничний транспорт України – провідна сфера транспортної системи держави, яка має виняткове значення для функціонування національної економіки, забезпечуючи цілорічний регулярний рух, перевезення продукції промисловості та мобільність населення.

Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та відносно низькі тарифи. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід — Захід, Балтика — Чорне море.

За функціональними особливостями залізничний транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це зв'язано з тим, що транспорт виступає необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, в тому числі пасажирських перевезень.

Пасажирський залізничний транспорт є невиробничою сферою і належить до інфраструктурних галузей. Вантажний транспорт — сфера виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, вантажний транспорт є четвертою складовою матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних складових матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення.

Важливим є південно-західний напрямок,

інтенсивні вантажо- і пасажиропотоки якого пов'язані з перевезенням імпортно-експортних вантажів з України, а також вантажів з Росії, Білорусі у чорноморські порти і у зворотньому напрямку; пасажирів, які їдуть на відпочинок і лікування на курорти Криму, Причорномор'я та Приазов'я. У здійсненні цих зв'язків важливу роль відіграють лінії Харків — Запоріжжя — Сімферополь, Харків — Кременчук — Одеса, Харків — Дніпропетровськ — Херсон.

Важливе значення для внутрішньодержавних економічних зв'язків мають напрямки Київ — Полтава — Харків, Київ — Одеса, а для зовнішньоекономічних зв'язків — Київ — Ковель — Хелм з виходом на Польщу та інші країни зарубіжної Європи. Після створення морської паромної переправи Батумі — Одеса значно зросло значення напрямку Одеса — Львів — Перемишль, яка відтепер відіграє важливу роль у здійсненні не лише внутрішньодержавних і міждержавних зв'язків України, а й дає змогу Україні надавати транспортні послуги країнам Закавказзя для їх економічних зв'язків з країнами Європи.

В Україні транспортна галузь переживає період нестабільності і демонструє нестабільну динаміку обсягів вантажних перевезень, тому було вивчено динаміку зміни перевезення вантажів за видами транспорту в Україні, яка наведена на рис.1

У 2013 р. підприємствами транспортної галузі було перевезено 1837 млн.т вантажів, порівняно з 2012 р. загальні обсяги перевезення зменшились на 16 млн.т, або на 0,86%. Наразі Україна досі не вийшла на докризові показники перевезень: у 2013 р. обсяги перевезень вантажів становили 92,3% відносно рівня 2007 р. криза в економіці та складна обстановка на сході України негативно позначились на показниках роботи транспортної галузі у 2013 р.

Залізничний транспорт був і залишається сьогодні основною ланкою у транспортному комплексі країни. В Україні електрифіковано майже 43% від загальної довжини залізничної мережі, а виконувана робота з використанням електротяги становить 82,7%, що призводить до значного зменшення собівартості перевезень електротягою, ніж за використанням теплотяги. На протязі періоду, що підлягає аналізу питома вага обсягів перевезень залізничним транспортом від загального обсягу перевезень коливалась від 15,4% (у 1995 р.) до найбільшої – 26,9% (у 2003 р.).

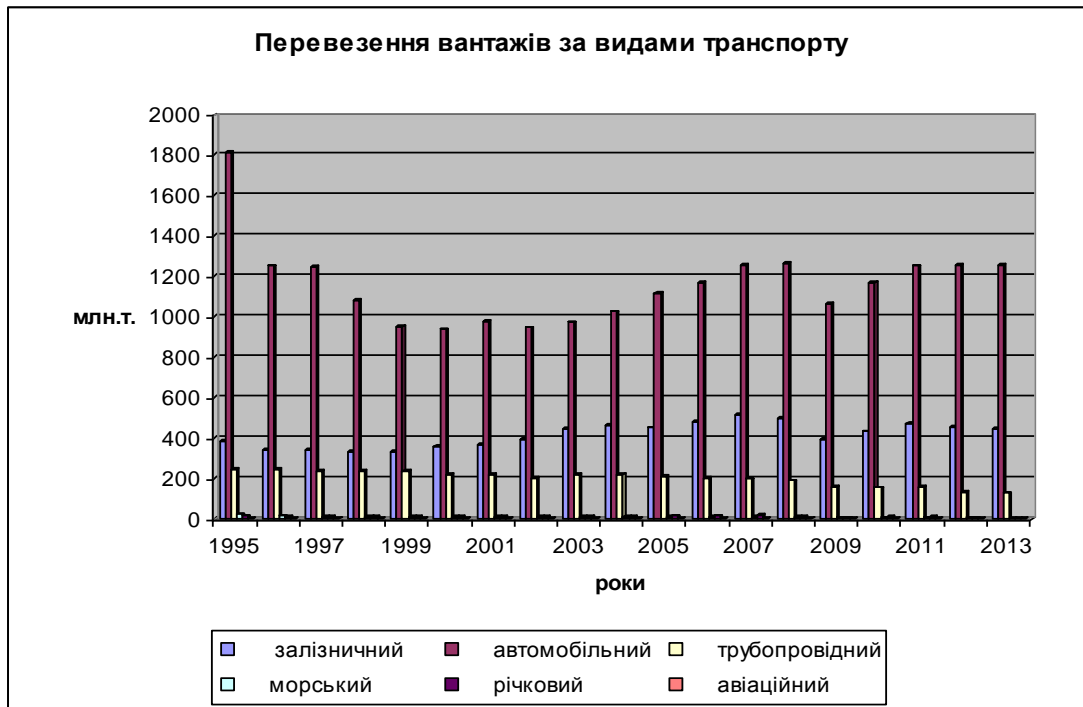


Рис 1. Динаміка перевезення вантажів за видами транспорту за період 1995-2013 рр. [10]

У 2013 р. порівняно із 2012 р. обсяг перевезень залізничним транспортом зменшився на 2,84% і становив 444 млн.т вантажів (або 86,4% від рівня 2007 р.). Скорочення обсягів перевезень пов'язане із критичним станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, що заважає доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат.

Основної причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки й насамперед промисловості, що значною мірою зумовлено бойовими діями на сході країни.

Структура перевезення вантажів за 2007 та

2013 рр. за видами транспорту наведена відповідно на рис. 2 та 3. Результати аналізу дозволили зробити наступний висновок. Оцінка перевезення вантажів за видами транспорту свідчить про позитивну тенденцію збільшення питомої ваги автомобільного транспорту в загальному обсязі перевезень по Україні з 63,1% у 2007 р. до 68,6% у 2013 р, темп зростання питомої ваги склав 108,7%. Збільшення питомої ваги автомобільного транспорту відбувається за рахунок втрати позицій у транспортуванні нафтопродуктів трубопровідним транспортом.

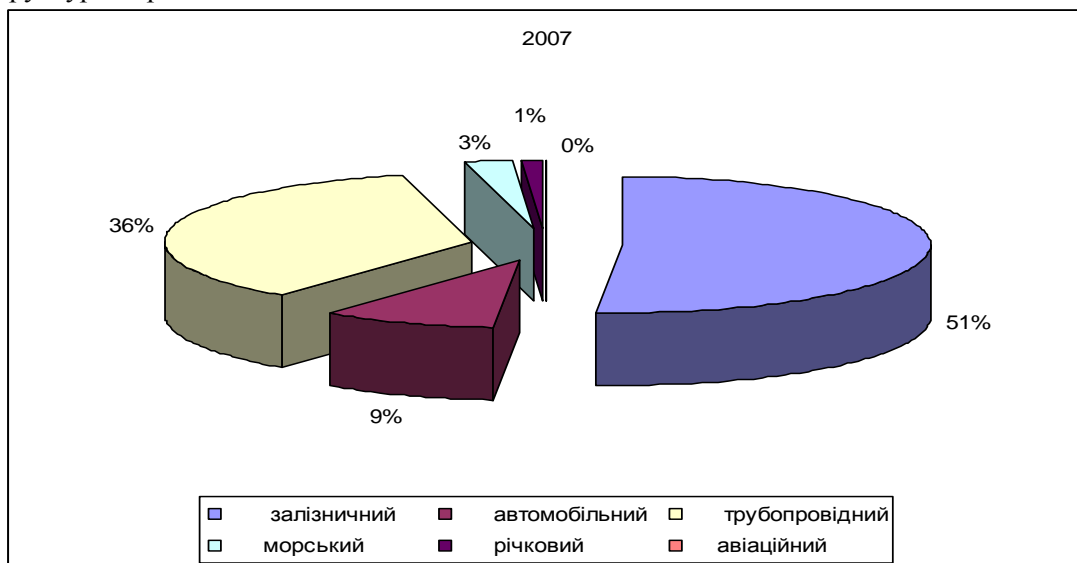


Рис 2. Структура перевезення вантажів за видами транспорту за 2007 р [10]

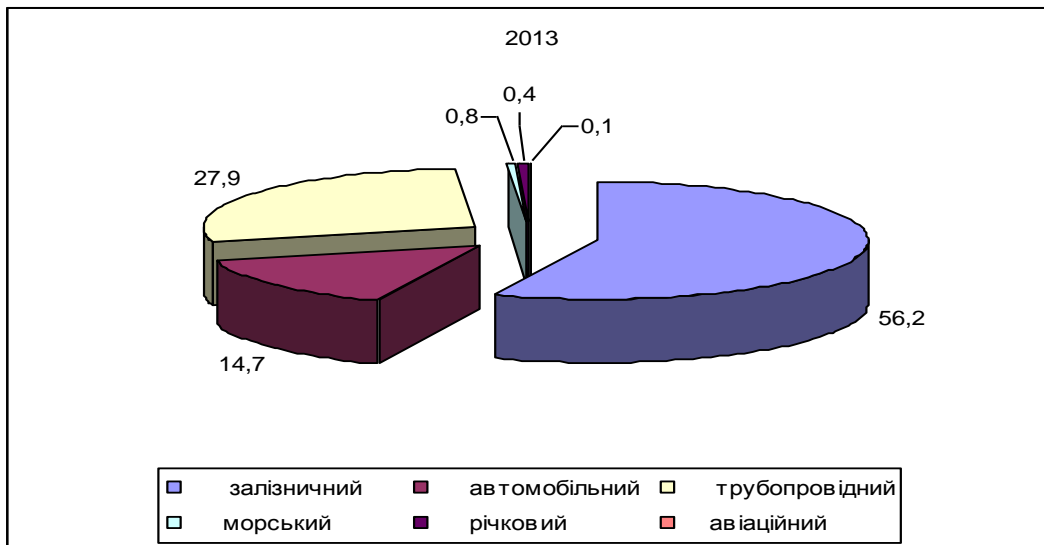


Рис. 3 Структура перевезення вантажів за видами транспорту за 2013 р. [10]

Залізничний транспорт забезпечує потреби у внутрішніх та міжнародних перевезеннях. Його питома вага в загальному вантажообігу всіх видів транспорту за 2013 р. складала 56,2%, у загальному пасажирообороті – 38,2%. В Європі українські залізниці займають провідне місце, оскільки їх вантажообіг станом на 2013 р. складав 399,6 млрд.т-км, пасажирооборот – 49 млрд.пас-км на рік.

За загальною довжиною залізничних колій Україна посідає четверте місце у світі після США, Росії та Канади. Експлуатаційна довжина колій залізниць становить 22,1 тис.км, в тому числі електрифікованих ліній майже 10 тис.км., щільність залізничної мережі – 36,6 км на 1 тис.км² території, що є досить високим показником в світі. Через територію України проходять шість залізничних транспортних коридорів, загальною протяжністю 3162 км, що становить 14,4% експлуатаційної довжини залізничних ліній.

Головною особливістю транспорту є його специфічна роль в економіці: транспорт є її невід'ємною ланкою, що завершує процес виробництва продукції в процесі обігу, тобто від решти галузей він відрізняється тим, що є «продовженням процесу виробництва в межах процесу обігу і для процесу обігу...». Транспорт забезпечує економічні взаємозв'язки між різними галузями і безперервність процесів виробництва і обігу продукції, за допомогою транспортної інфраструктури переміщається те, що було вироблене і буде спожито в національній економіці. Таким чином, структура й обсяги вантажних потоків, їх розподіл територією країни, за напрямками і за сезонами, визначаються не галуззю, або самими транспортними

підприємствами, а підприємствами і організаціями яким належать вантажі.

Проведені дослідження аналіз динаміки обсягів перевезень охоплює період 1995-2014 рр. та, зокрема, включає до себе співвідношення обсягових показників між залізницями України.

Аналіз динаміки відправлення вантажів показав, що залізничний транспорт нарощує обсяги перевезень. Зокрема, відправлення вантажів по Укрзалізниці починаючи з 1999 р. мали тенденцію до збільшення, крім 2005 р. коли обсяги перевезень скоротилися на 2,2% через зменшення відправлення вантажів по Донецький, Одеський та Львівський залізницях. У 2006 р. зростання обсягів перевезень було стабілізовано, а їх рівень перевищив показник 1999 р. на 40,07%. Найбільш успішним був 2007 р., коли залізницями було відправлено найбільша кількість вантажу - 415910,6 млн.т за період з 1994 р. по 2007 р., ріст до 2006 склав 4,5%, до рівня 1999 р. – 46,3%.

В цілому за період 1994-2013 рр. аналіз динаміки відправлення вантажів по Укрзалізниці виявив стійку тенденцію до скорочення цього показника впродовж всього періоду, за винятком незначного збільшення з 2000 по 2004 рр. та у 2006 та 2007 рр. відповідно на 4,8 та 4,5% до попередніх років. В цілому середній рівень за період склав 350719,5 тис.т, середній темп зростання знаходиться на рівні 98,2%, маючи середнє абсолютне зменшення відправлення вантажів на 3993,1 тис.т щорічно.

Перевезення вантажів іншими залізницями змінювалось несуттєво, а їх відносно невелике значення дозволило не вдаватись до детального аналізу та перейти до розгляду тенденцій зміни вантажообігу.

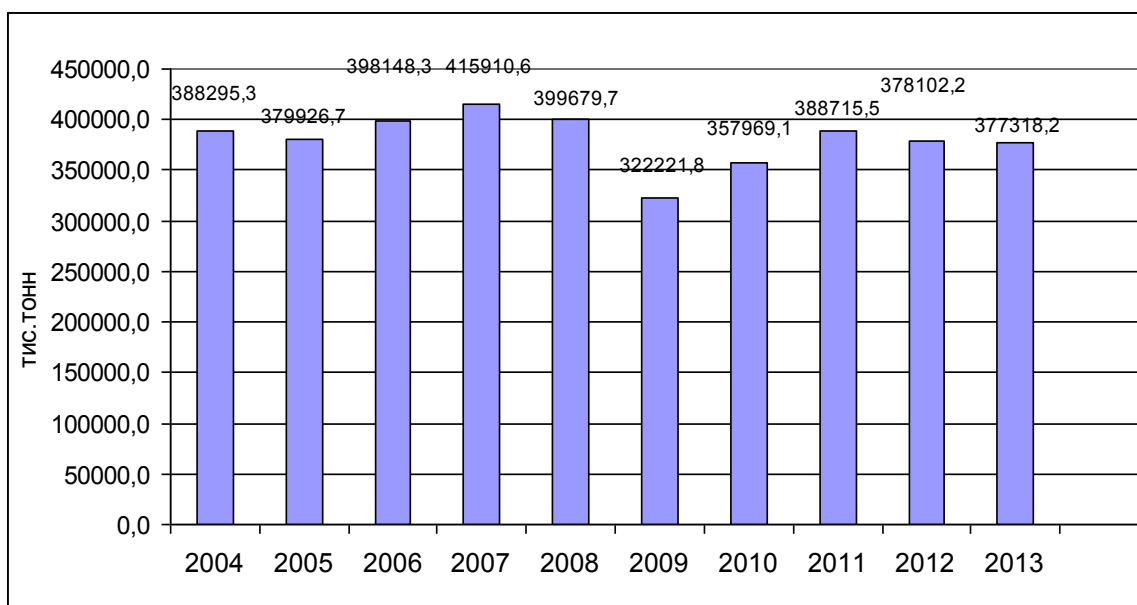


Рис. 4. Аналіз динаміки відправлення вантажів всього по Укрзалізниці за 1994-2013 рр. [9]

Аналіз динаміки відправлення вантажів не достатньо повно характеризує загальний обсяг роботи залізничного транспорту, оскільки він безпосередньо залежить не тільки від обсягів, а і від дальності перевезень.

Висновок. Враховуючи зазначене, транспортний сектор перетворюється для держава на чинник ризику що не піддається точним прогнозам. У разі зволікання із запровадженням ефективних заходів державної політики ймовірна неспроможність залізничного транспорту забезпечити в найближчій перспективі потреби економічного зростання країни у перевезеннях, а також потреби населення у пересуванні у зв'язку із майбутнім зростанням платоспроможного попиту, розвитку бізнесу та туризму.

Отже, розвиток залізничного транспорту повинен бути політикою сталого економічного зростання замість діючої політики руйнування. Основними принципами нової політики діяльності мають стати: корпоратизація на транспорті, демонополізація, розвиток конкурентного середовища.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ейтутіс Г.Д. Реформування залізничного транспорту України - один із можливих шляхів підвищення ефективності його функціонування в сучасних економічних умовах / Г.Д. Ейтутіс //

Економіст. - 2008. - № 5. - С. 39-41.

2. Корнієнко П. Нормативно-правове регулювання залізничного транспорту в Україні (друга половина XIX століття) / П. Корнієнко // Віче. - 2007. - № 16. - С. 14-15.

3. Собкевич О.В. Механізм ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова – К.: НІСД, 2014. – 60 с.

4. Лоза С.П. Сучасний стан і перспективи розвитку залізниць України / С. П. Лоза // Актуальні проблеми економіки. - 2006. - № 11. - С. 22 – 38.

5. Гуріна М. Транспортна система України / М. Гуріна // Вісник податкової служби України. - 2002. - № 42. - С. 46-50.

6. Давидяк Т. Залізничний транспорт; реалії та перспективи / Т.Давидяк // Голос України. - 2005. - С. 12.

7. Олійник В. Головна транспортна система України / В.Олійник // Охорона праці. - 2001. - № 8. - С.13-15.

8. Чеховська М. Сутність та принципи корпоративного управління в системі залізничного транспорту України / М. Чеховська // Економіст. - 2007. - № 6. - С. 66-68.

9. Офіційний сайт Укрзалізниць [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://uz.gov.ua/>. Назва з екрана.

10. Офіційний сайт Госкомстату України [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. Назва з екрана.

Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Ейтутіс Г.Д.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.

УДК 005.511

ДІАГНОСТИКА СТАНУ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ПІДПРИЄМСТВ: ІМПЕРАТИВИ РОЗВИТКУ

Дубініна В. В., аспірант (КНТЕУ)

Результати проведеного в статті дослідження дозволяють характеризувати стан бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі як задовільний. Розрахований коефіцієнт задоволеності споживачів результатами бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі свідчить про слабку задоволеність споживчого попиту в сфері роздрібної торгівлі. Визначено проблеми, що гальмують розвиток бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі. Запропоновано імперативи розвитку бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі, практична реалізація яких дозволить провести удосконалення бізнес-процесів, виявити при цьому, джерела підвищення їх ефективності, і як наслідок, забезпечать сталий розвиток бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі у довгостроковій перспективі.

Ключові слова: *бізнес-процеси, підприємства роздрібної торгівлі, ранжування, імперативи розвитку.*

ДИАГНОСТИКА СОСТОЯНИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ПРЕДПРИЯТИЙ: ИМПЕРАТИВЫ РАЗВИТИЯ

Дубинина В. В., аспирант (КНТЭУ)

Результаты проведенного в статье исследования позволяют охарактеризовать состояние бизнес-процессов как удовлетворенное. Рассчитанный коэффициент удовлетворенности покупателей результатами бизнес-процессов предприятий розничной торговли свидетельствует о слабой удовлетворенности покупательского спроса в сфере розничной торговли. Определены проблемы, которые сдерживают развитие предприятий розничной торговли. Предложено автором императивы развития бизнес-процессов предприятий розничной торговли, практическая реализация которых поможет провести усовершенствование бизнес-процессов, выявив при этом, источники повышения их эффективности, и как следствие, обеспечат устойчивое развитие бизнес-процессам предприятия розничной торговли в долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: *бизнес-процессы, предприятия розничной торговли, ранжирование, императивы развития.*

DIAGNOSTICS OF BUSINESS PROCESSES OF ENTERPRISES: THE IMPERATIVES OF DEVELOPMENT

Dubinina V. V., postgraduate student (KNTEU)

The experience of functioning of retail trade enterprises shows that without the analysis and evaluation of business processes, finding the "weak points" of business processes, identification of reserves of their development, high competitiveness of enterprises, a priori, impossible. Therefore of great theoretical and practical interest is the diagnostics of the business processes at domestic retailers allowing the identification of the strengths/weaknesses of the enterprise activity. The article is devoted to diagnostics of business processes of retailers. The analysis of business processes of retail trade enterprises of Kyiv and Kyiv region by the method of their ranking has been made. The ratio of customer satisfaction has been calculated according to the results of the business processes of retailers. The problems hindering the development of the business processes of retailers have been

identified. The development imperatives of the business processes of retailers has been proposed the focus on which will ensure the sustainable development of the business processes of the enterprise in the long term.

Keywords: *business processes, retailers, ranking, imperatives of development.*

Постановка проблеми. На сьогодні пріоритетом діяльності підприємств роздрібною торгівлі є задоволення споживчого попиту. Як правило, взаємодія споживачів з підприємствами роздрібною торгівлі здійснюється через їх бізнес-процеси шляхом придбання товарів, отримання послуг. В свою чергу, бізнес-процеси стають основою забезпечення стабільного та стійкого розвитку підприємств роздрібною торгівлі в умовах активізації конкуренції в торговельній сфері. Тому великий теоретичний та практичний інтерес представляє діагностика стану бізнес-процесів на вітчизняних підприємствах роздрібною торгівлі, яка дозволяє виявити сильні/слабкі сторони діяльності підприємства.

Аналіз останніх досягнень та публікацій. Питаннями побудови системи управління підприємством на базі процесно-орієнтованого підходу займалися такі зарубіжні науковці як Дж. Харрінгтон [1], Е. Демінг [2]. Серед вітчизняних вчених вагомий внесок у розвиток теорії та практики процесно-орієнтованого управління зробили В.Репін [3], С. Ковальов [4], Д. К. Савін [7]. Однак, з урахуванням кризових явищ, що відбулись в економічному середовищі за останні два роки, назріла необхідність щодо діагностики стану бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі. Проблема знаходження імперативів розвитку бізнес-процесів вимагає подальшого дослідження та висвітлення.

Метою дослідження є проведення аналізу та оцінки сучасного стану бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі в Україні з подальшим визначенням імперативів їх розвитку.

Виклад матеріалу дослідження. Сучасне підприємство роздрібною торгівлі доцільно розглядати як систему, у якій протікає безліч бізнес-процесів, що взаємопов'язані та доповнюють один одного

[1,2]. Тому, бізнес-процеси є рушійною силою діяльності підприємства, а також визначають стан, в якому будуть діяти підприємства роздрібною торгівлі у майбутньому.

Досвід функціонування підприємств роздрібною торгівлі свідчить, що без аналізу та оцінки бізнес-процесів, знаходження «слабких місць» бізнес-процесів, виявлення резервів їх розвитку, висока конкурентоспроможність підприємств, апріорно, неможлива.

На думку В. Репіна та В. Єлеферова діагностика стану бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі передбачає не тільки графічний аналіз схем бізнес-процесів, а й аналіз всієї інформації, до якої має доступ дослідник [3]. Тому, автор вважає за доцільне проведення діагностики стану бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі за наступними напрямками:

- визначення проблемності бізнес-процесів шляхом їх ранжування;
- виявлення ресурсного забезпечення бізнес-процесів та їх результатів;
- розгляд рівня задоволеності споживачів результатами бізнес-процесів.

Варто зауважити, що функціонування будь-якого підприємства роздрібною торгівлі, апріорно, не можливе без визначення та встановлення стратегічних цілей, досягнення яких забезпечує подальший розвиток підприємства. У той же час, перед керівниками підприємств роздрібною торгівлі постають завдання щодо визначення пріоритетних цілей та координації бізнес-процесів підприємств на їх реалізацію.

Таким чином, на думку опитаних керівників на підприємствах роздрібною торгівлі пріоритетними є такі цілі, як максимізація прибутку (4,9 б), розширення товарної номенклатури (4,5 б), залучення споживачів (4,6 б), максимізація товарообороту (4,4 б), на досягнення яких, в першу чергу, спрямовані бізнес-процеси підприємств (рис.1).

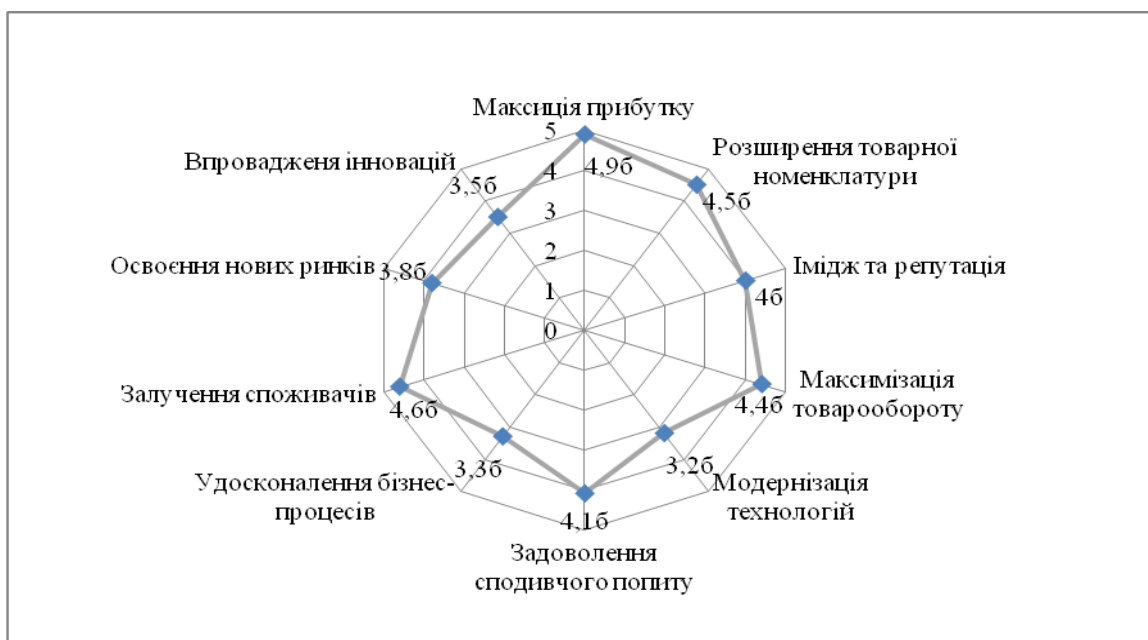


Рис. 1 Розподіл цілей бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі, 2015р*

Джерело: розраховано автором на основі проведеного соціологічного опитування

Також необхідно відмітити, що керівники підприємств роздрібної торгівлі акцентують свою увагу на отриманні прибутку (капіталізації), майже не приділяючи увагу модернізації технологій (3,2 б), удосконаленню бізнес-процесів (3,3 б), впровадженню інновацій (3,5 б) у діяльність підприємств.

Одним із основних етапів діагностики стану бізнес-процесів є їх ранжування за ступенем значущості. Сутність ранжування полягає в упорядкуванні порівнюваних бізнес-процесів за ступенем переваги певної ознаки, в якості якого виступає можливість найбільшого впливу на досягнення стратегічних цілей підприємства та задоволення споживачів підприємства.

Так на думку деяких дослідників [4,5] до критеріїв пріоритезації бізнес-процесів необхідно віднести 1) важливість бізнес-процесу, 2) проблемність бізнес-процесу, 3) можливість удосконалення бізнес-процесу.

Наочне представлення бізнес-процесів за ступенем їх важливості здійснюється за допомогою матриці відповідності бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі та ключових факторів успіху.

У табл. 1 представлена матриця оцінки респондентами важливості бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі м. Києва та Київської області.

Дані, що подано у табл.1, свідчать, що на думку керівників підприємств роздрібної торгівлі торговельно-технологічні бізнес-процеси, що набрали 6 знаків «+», маркетингові – 5 знаки «+», логістичні – 4 «+», створюють групу основних бізнес-процесів підприємства та забезпечують процес доведення продукції від виробників до споживачів, удосконаленням яких займаються першочергово.

Оцінювання ступеня проблемності бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі проведемо шляхом ранжування, де 1 ранг присвоюється бізнес-процесу підприємств роздрібної торгівлі з мінімальною кількістю проблем. Таким чином, його стан є «хорошим», а бізнес-процес не потребує удосконалення. В свою чергу, 2,3,4 ранги присвоюються бізнес-процесам, стан яких є «середнім» та потребують часткового удосконалення. Тоді як 5 рангів присвоюється бізнес-процесам підприємств роздрібної торгівлі, що мають велику кількість «вузьких місць» та потребують першочергового удосконалення.

В табл.2 представлена матриця оцінки проблемності бізнес-процесів з позиції бачення їхнього стану керівниками підприємств роздрібної торгівлі.

Таблиця 1

Матриця експертної оцінки бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі

Бізнес-процеси підприємств роздрібної торгівлі	Ключові фактори успіху підприємств роздрібної торгівлі						Індекс важливості
	Високий рівень обслуговування	Збалансований асортимент	Висока якість продукції	Привабливе місце розташування	Доступна ціна	Емоційна збагачення споживача	
Торговельно-технологічний процес	+	+	+	+	+	+	6
Маркетинг	-	+	+	+	+	+	5
Логістичні бізнес-процеси	-	+	+	+	+	+	4
Управління якістю бізнес-процесів	+	-	+	-	-	-	2
Управління персоналом	+	-	-	-	-	+	2
Управління зв'язками та репутацією	+	-	+	+	-	-	3
Інноваційні бізнес-процеси	+	-	+	+	-	+	4
Бізнес-процеси щодо створення іміджу підва	-	-	-	-	-	+	1
Фінансовий та управлінський облік	-	-	-	-	+	-	1

Таблиця 2

Матриця експертної оцінки проблемності бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі

Бізнес-процеси ПРТ	E ₁	E ₂	E ₃	E ₄	E ₅	E ₆	E ₇	E ₈	E ₉	E ₁₀	E ₁₁	E ₁₂	E ₁₃	E ₁₄	E ₁₅	E ₁₆	E ₁₇	E ₁₈	Ранг
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Торговельно-технологічний процес	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5
Маркетинг	5	3	3	4	4	4	3	4	5	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4
Логістичні бізнес-процеси	3	3	4	3	2	4	1	3	3	3	2	3	3	2	5	3	2	3	3

Продовження табл..2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Управління якістю бізнес-процесів	3	4	3	2	1	5	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1	1	3	3
Управління персоналом	1	1	1	1	1	1	2	1	1	3	1	2	1	1	1	1	1	3	1
Управління зв'язками і репутацією	2	2	4	2	2	2	2	1	3	3	2	2	3	2	1	2	2	1	2
Інноваційні бізнес-процеси	4	4	5	4	5	4	5	4	3	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4
Бізнес-процеси щодо створення іміджу під-ва	3	2	2	2	2	1	2	1	2	3	2	2	3	2	2	4	2	1	2
Фінансовий та управлінський облік	3	3	3	2	1	5	3	3	1	3	5	3	3	4	2	3	3	2	3

Завершальним етапом ранжування бізнес-процесів підприємств роздрібно торгівлі є побудова матриці, до складу якої входять блок А1-F6, що характеризує важливість бізнес-процесів у співвідношенні до критичних факторів успіху, блок А1-С5 визначає проблемність бізнес-процесів відповідно до 5-ти рангової шкали (рис.2).

F6						Торговельно-технологічний процес
E5					Маркетингові бізнес-процеси	
D4				Логістичні бізнес-процеси	Інноваційні бізнес-процеси	
C3		Управління зв'язками і репутацією				
B2	Управління персоналом		Управління якістю бізнес-процесів			
A1		Бізнес-процеси щодо створення іміджу під-ва	Фінансовий та управлінський облік			
	A1	B2	C3	D4	C5	

Рис. 2 Матриця пріоритетів вибору бізнес-процесів підприємств роздрібно торгівлі для удосконалення

*Складено автором

Встановлено, що на сучасних підприємствах роздрібно́ї торгівлі першочергового удосконалення потребують торговельно-технологічні бізнес-процеси (F6:C5), маркетингові (E5:D4), а також інноваційні (D4:D4), протікання та реалізація яких є найбільш проблемною. Логістичні бізнес-процес, які віднесено до блоку D4:C3 мають середній пріоритет, вони є наступними в черзі на удосконалення. Поліпшенням бізнес-процесів, що входять у блоки A1: B2, B2: B2, C3: B2, B2: C3, A1: C3, керівництво роздрібно́ї торгівлі займається в останню чергу.

При аналізі структури витрат бізнес-процесів підприємств роздрібно́ї торгівлі, перш за все, необхідно провести оцінку їх ресурсоемності. Розрахунки витрат по бізнес-процесам підприємств роздрібно́ї торгівлі можна здійснити на базі використання

методики функціонально-вартісного аналізу, що набула своєї актуальності у практичному використанні.

ФВА (Activity Based Costing, ABC) дозволяє системно розглянути бізнес-процеси з точки зору їх якісного виконання, а також скласти бюджет витрати на реалізацію бізнес-процесів [6]. ФВА-метод відображає рівень споживання ресурсів бізнес-процесами, а також визначає причини, за якими ці ресурси використовуються на підприємствах.

Результати проведеного автором аналізу ресурсоемності бізнес-процесів вітчизняних ритейлерів методом ФВА свідчать, що максимальна питома вага усіх матеріальних та часових витрат припадає на торговельно-технологічні (25%), інноваційні (18%), маркетингові (15%) бізнес-процеси (рис.3)..

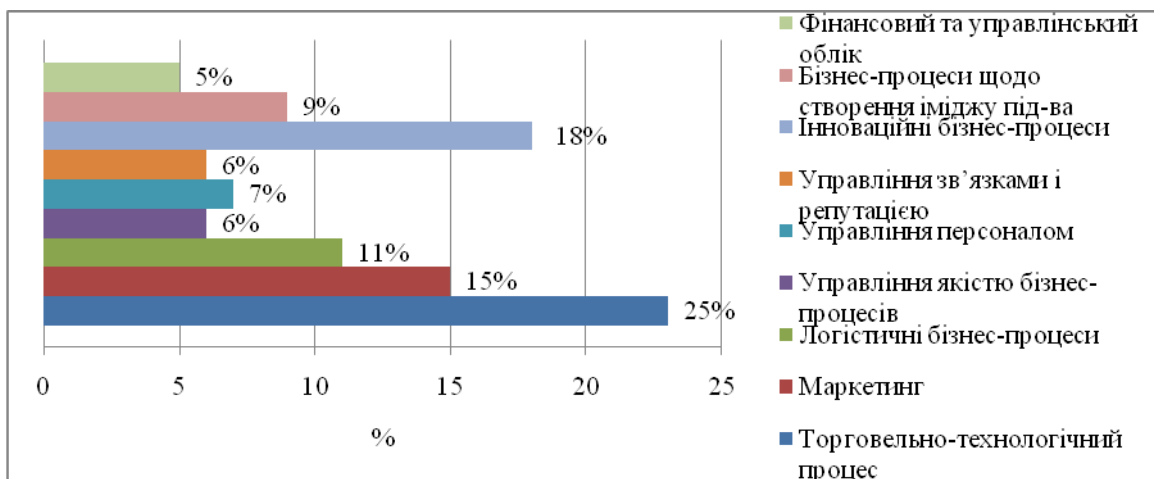


Рис. 3 Результати ресурсоемності бізнес-процес підприємств роздрібно́ї торгівлі м. Києва та області

*Розраховано автором на базі звітності 25 підприємств роздрібно́ї торгівлі

Проведення ранжування бізнес-процесів на підприємствах роздрібно́ї торгівлі дозволяє керівникам виявити проблемні місця в бізнес-процесах, розробити варіанти оптимального перерозподілу операцій в середині кожного процесу з урахуванням вартісних та часових витрат.

Найчастіше, отримана інформація в процесі ранжування бізнес-процесів використовується керівниками підприємств роздрібно́ї торгівлі для їх подальшого удосконалення та підвищення ефективності управління.

На сьогодні удосконалення бізнес-процесів стає ефективним інструментом процесно-орієнтованого управління та сприяє виявленню джерел розвитку бізнес-процесів підприємства. Результати анкетного дослідження свідчать, що керівники прибуткових підприємств роздрібно́ї торгівлі віддають перевагу поступовому удосконаленню існуючих бізнес-процесів, використовуючи методику «FAST» (4,8 б), бенчмаркінг (4,1 б). У той же час для збиткових підприємств роздрібно́ї торгівлі більш характерно використання кардинальних методів удосконалення бізнес-процесів –

перепроєктування (3,7 б), інжинірингу (3,8 б) та реінжинірингу (4,4 б) (рис. 4).

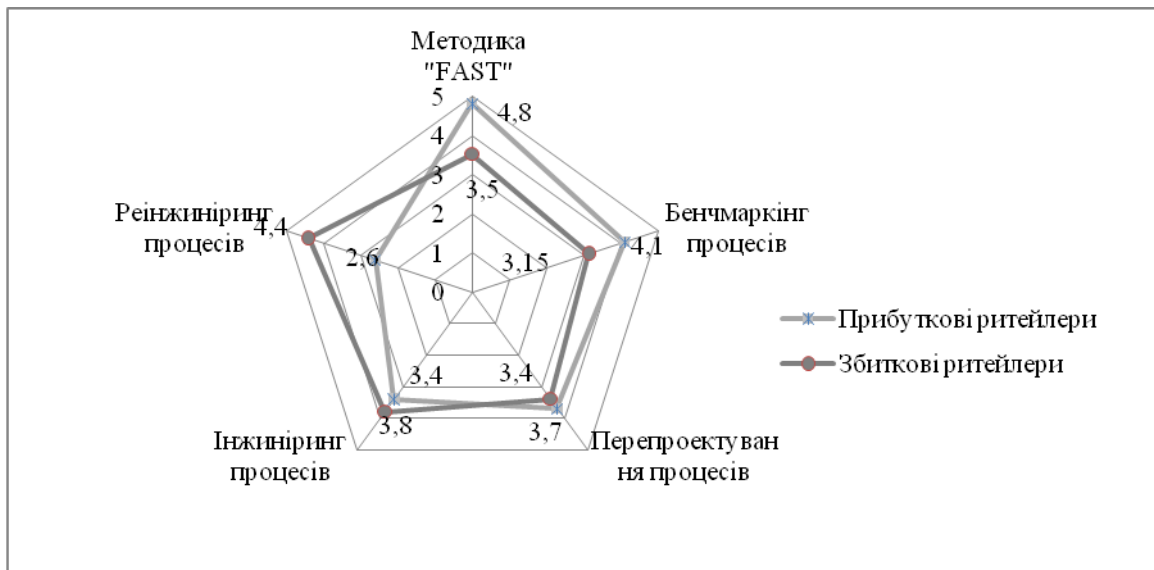


Рис. 4 Результати оцінювання методів удосконалення бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі з позиції керівників, 2015 рік*
(1 – не значущий, 5 – максимально значущий)

*Джерело: розраховано автором на основі проведеного соціологічного опитування

Констатується необхідність у кардинальному перебудуванні бізнес-процесів на підприємствах роздрібної торгівлі з від’ємною рентабельністю задля відновлення їх платоспроможності та виходу із кризового стану.

Орієнтація на задоволення споживчого попиту є одним із базових принципів управління бізнес-процесами підприємств роздрібної торгівлі. Головними завданнями, що постають перед суб’єктами управління підприємств роздрібної торгівлі є виявлення та задоволення потреб споживачів результатами бізнес-процесів діяльності.

Задоволеність споживачів результатами бізнес-процесів підприємств роздрібної торгівлі визначається співвідношенням між їх очікуваннями та реальним станом бізнес-процесів. Так по результатам аналізу анкет споживачів виявлені основні метрики (показники) торговельно-технологічних бізнес-процесів, які є пріоритетом для споживачів та на їх базі проведена оцінка задоволеності споживачів бізнес-процесами підприємств роздрібної торгівлі (рис.5). Дані розраховано в по 5-ти бальній оціночній шкалі, де 1 – не задоволений, 5 – задоволений.

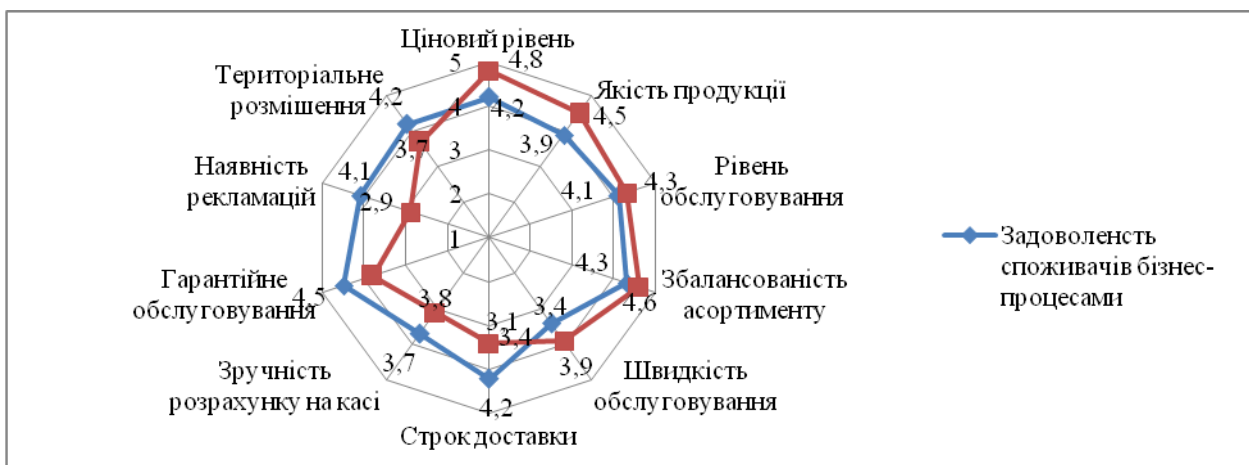


Рис. 5 Аналіз розривів між очікуваннями споживачів та їх фактичною задоволеністю, бали

Так цільова аудиторія має низьку задоволеність по метрикам: ціновий рівень (4,26), збалансованість асортименту (4,36), якість продукції (3,96), рівень обслуговування (4,16), швидкість обслуговування (3,46) при їх високому ступені значущості. Результати показали, що на практиці має місце розрив

між ступенем задоволеності споживачів метриками бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі та їх значущістю для них.

Коефіцієнт задоволеності споживачів метриками бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі та важливості визначається по формулі [8]:

$$K_{zm} = (P_{dzm} * 5 + P_{zm} * 4 + P_{czm} * 3 + P_{nzM} * 2 + P_{dnzm} * 1) / P_{dzm} + P_{zm} + P_{czm} + P_{nzM} + P_{vnzm}, \quad (1)$$

де P_{dzm} – чисельність респондентів, що відповіли «дуже задоволений»; P_{zm} – чисельність респондентів, що відповіли «задоволений»; чисельність респондентів, що відповіли «частково задоволений»; P_{nzM} – чисельність респондентів, що відповіли «не задоволений»; P_{dnzm} – чисельність респондентів, що відповіли «дуже не задоволен»; 5 – бальна оцінка; м – важливі для споживачів метрики бізнес-процесів.

Розрахований коефіцієнт задоволеності споживачів дорівнює 3,6 б, що свідчить про середній рівень задоволеності споживачів реалізацією метрик бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі.

Діагностика стану бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі дозволила ідентифікувати проблеми, що гальмують їх розвиток та негативно впливають на їх ефективність:

- стратегічна орієнтація підприємств роздрібною торгівлі на збільшення прибутку підприємства, а не на комплексне задоволення

- споживчого попиту, модернізацію обладнання;

- зменшення обсягів ресурсного забезпечення бізнес-процесів, у тому числі власним капіталом;

- відсутність чіткого розуміння з боку суб'єктів управління необхідності удосконалення бізнес-процесів та їх оптимізації;

- залежність підприємств роздрібною торгівлі від зовнішніх джерел фінансування (отримання позик у кредитних установах);

- велика кількість «проблемних місць» в торговельно-технологічних бізнес-процесах;

- незадоволений споживчий попит призводить до зменшення обсягів товарообігу.

Отже, з метою подальшого функціонування підприємств роздрібною торгівлі в кризових умовах необхідно ідентифікувати імперативи, що забезпечать сталий розвиток бізнес-процесів (табл.4).

Таблиця 4

Імперативи розвитку бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі

Імперативи	Характеристика
1	2
Стандартизація бізнес-процесів	Забезпечує підвищення якості управління підприємством роздрібною торгівлі шляхом моніторингу, аналізу, вимірювання параметрів бізнес-процесів. Прийняття рішень щодо корегування бізнес-процесів та їх безперервного поліпшення.
Впровадження інновацій	Впровадження інноваційних технологій мінімізує використання бізнес-процесами матеріальних/часових ресурсів в умовах їх обмеженості
Стратегічна переорієнтація	Стратегія діяльності підприємств роздрібною торгівлі повинна враховувати пріоритети процесно-орієнтованого управління, тобто спрямування бізнес-процесів діяльності на комплексне задоволення споживчого попиту

1	2
Кластеризація роздрібною торгівлі	Утворення регіональних кластерів між підприємствами роздрібною торгівлі та підприємствами-партнерами, пріоритетом діяльності яких є надання послуг, наука, виробництво, постачання сприяє налагодженню та зміцненню приватно-партнерських відносин між ними. Результатом співпраці торговельного кластеру стають інтегровані бізнес-процеси, що утворюються між учасниками кластеру. Метою кластеризації підприємств роздрібною торгівлі є реалізація ефективних бізнес-процесів, що максимально задовольняють споживчій попит при мінімальних витратах, а також підвищення своєї інвестиційної привабливості. Кластеризація сприяє досягненню синергетичного ефекту серед підприємств, що створюють торговельний кластер.
Оптимізація бізнес-процесів	Оптимізація бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі передбачає поетапне їх удосконалення. Результатом оптимізації бізнес-процесів найчастіше є зниження собівартості операцій; усунення операцій, що дублюються; мінімізація помилок та ін..

Отже, визначення керівництвом основних імперативів, що снові яких буде відбуватися розвиток бізнес-процеси та їх практична реалізація, є запорукою ефективного функціонування підприємств роздрібною торгівлі у довгостроковій перспективі.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, можна константувати факт, що 2015 році стан бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі м. Києва та області можна вважати задовільним. Така ситуація призводить до втрати лояльності споживачів, погіршенню фінансово-економічних показників діяльності, а в гіршому випадку до від'ємної рентабельності діяльності як передумови банкрутства. Однак, впровадження імперативів розвитку бізнес-процесів у практичну діяльність дозволить вітчизняним підприємствам роздрібною торгівлі підвищити конкурентоспроможність підприємства в цілому.

Напрямок подальших досліджень є аналіз підходів та методів удосконалення бізнес-процесів; розроблення рекомендацій щодо удосконалення бізнес-процесів підприємств роздрібною торгівлі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Харрингтон Д. Оптимізація бізнес-процесов: документирование, анализ,

управление, оптимизация. – СПб.: АЗБУКА БМикро, 2002. – 314 с.

2. Эдвардс Деминг Выход из кризиса: Новая парадигма управления людьми, системами и процессами. – М.: Альпина Паблишер, 2011. – 424 с.

3. Репин В.В. Процессный подход к управлению. Моделирование бизнес-процессов. / Репин В.В., Елиферов В.Г.- М.: РИА «Стандарты и качество», 2004. - 408 с. - (Серия «Практический менеджмент»).

4. Колочева В. В. Применение метода анализа иерархий для ранжирования бизнес-процессов / В. В. Колочева // Актуальные вопросы экономики и управления: материалы междунар. науч. конф. (г. Москва, апрель 2011 г.).Т. II. — М.: РИОР, 2011. — С. 117

5. Ковалев С. М. Выбор бизнес-процесов для оптимизации / С. М. Ковалев, В. М. Ковалев // Консультант директора. – 2005. – №

6. Панков В. А. Функционально-стоимостный анализ - ключ к эффективности. Практика проведения и развития функционально- стоимостного анализа промышленных объектов и продуцирующих систем: монография / В.А. Панков. - К. : Наук. світ, 2003. - 138 с

7. Savin K.N. Quality – a top priority for Russia’s future // National interests: priorities and security. 2011. no. 7 (100)

*Рецензент д.е.н., професор ХТЕУ КНТЕУ Якименко-Терещенко Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 338.48:330.341.1

НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМУ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ В РЕКРЕАЦІЙНИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

*Копитко В. І., д.е.н., професор, декан факультету,
Терещак Ю.В., к.т.н., доцент (Львівська філія ДНУЗТ ім. академіка В. Лазаряна)*

Розглядаються напрямки підвищення якості транспортного туризму підприємствами туристичної галузі в рекреаційних регіонах України з використанням культурно-пізнавального потенціалу курортних територій. Пропонується використання унікальних конкурентних переваг туристичного потенціалу Закарпатської області: прикордонне розташування і можливість організації тісної інформаційної та трансграничної співпраці з сусідніми країнами із врахуванням транспортної складової. Розробка єдиного інформаційного простору туристичними операторами в цьому регіоні дозволить полегшити доступ на український ринок іноземним туристам, підвищити стандарти обслуговування відповідно до прийнятих міжнародних норм та привабливість для вітчизняних туристів, використовуючи різноманітні види транспорту і якість надання послуги туристичними операторами на цій території позитивно вплине на конкурентоспроможність послуги як товару.

Ключові слова: транспортний туризм, інноваційний продукт туристичних підприємств, культурно-пізнавальний туризм, інформаційний простір, рекреаційні регіони, туристичний потенціал регіону, якість туристичних послуг.

НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМА ПРЕДПРИЯТИЙ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ В РЕКРЕАЦИОННЫХ РЕГИОНАХ УКРАИНЫ

*Копитко В.И. д.э.н., профессор, декан факультета,
Терещак Ю.В. к.т.н., доцент
(Львовский филиал ДНУЖТ им. академика В. Лазаряна)*

Рассматриваются направления повышения качества транспортного туризма предприятиями туристической отрасли в рекреационных регионах Украины с использованием культурно-познавательного потенциала курортных территорий. Предлагается использование уникальных конкурентных преимуществ туристического потенциала Закарпатской области: приграничное положение и возможность организации тесного информационного и трансграничного сотрудничества с соседними странами с учетом транспортной составляющей. Разработка единого информационного пространства туристическими операторами в этом регионе позволит облегчить доступ на украинский рынок иностранным туристам, повысит стандарты обслуживания в соответствии с принятыми международными нормами и привлекательностью для отечественных туристов, используя различные виды транспорта и качество предоставления услуги туристическими операторами на этой территории положительно повлияет на конкурентоспособность услуги как товара.

Ключевые слова: транспортный туризм, инновационный продукт туристических предприятий, культурно-познавательный туризм, информационное пространство, рекреационные регионы, туристический потенциал региона, качество туристических услуг.

TENDENCIES OF IMPROVEMENT THE QUALITY OF TRANSPORT TOURISM BY TOURISM ENTERPRISES IN RECREATION AREAS OF UKRAINE

*Kopytko V.I., Doctor of Economics, Professor, Dean of the Lviv branch,
Tereshchak Y.V., Ph.D., assistant professor Lviv branch
(Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Ac.V. Lazaryan)*

Tendences of improvement the quality of transport tourism by enterprises in the tourism industry in recreational regions of Ukraine using cultural and educational potential of resort are reviewed. It is advisable for tourism industry businesses in resort areas to combine the two models concept of cultural and educational tourism, where the element of knowledge involving natural and cultural values serves as the main purpose of trip by transport, or as an additional service, which is typical for tourist resort areas. This will provide the methodological basis for improvement of regulating cultural tourism methods based on the mechanism of feedback with the consumer in the system of administrative and public forms of management. It is proposed to use the unique competitive advantages of tourism potential of Transcarpathian region : border location and the possibility of information and trans-boundary cooperation with neighbouring countries with regard to the transport component. Development of common information space by tourist operators in the region will facilitate access to the Ukrainian market for foreign tourists, increase service standards in accordance with accepted international standards and attraction for domestic tourists using various mode of transport. Tourism enterprises' innovative product in the recreational tourism sector can be called new service proposals, directions, routes that are offered and sold in the market, and the quality of services given by tour operators in the area affect the competitiveness of the service as goods.

Keywords: *transport tourism, tourism enterprises' innovative product, cultural and educational tourism, information space, recreational areas, tourist potential of the region, the quality of tourist services.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Туристично-рекреаційні регіони потенційно становлять значну частку економічного потенціалу України, оскільки при ефективному використанні цього потенціалу можна отримувати грошові надходження, які сприятимуть збільшенню доходів регіональних бюджетів. Вирішення зазначених проблем, враховуючи особливості туристично-рекреаційних регіонів, пов'язане з вдосконаленням інфраструктури туризму, його кадрового забезпечення та сформованих форм управління. Одним із таких регіонів є Закарпатська область. Незначне зростання економічних показників суб'єктів туристської індустрії не завжди означає задоволеність споживача послуг, адже Україна, займаючи одне з провідних місць в Європі за рівнем забезпеченості цінними природними та культурними ресурсами, залишається аутсайдером цих світових процесів. Тому використання культурно-пізнавального потенціалу курортних територій, підвищення якості транспортного туризму і створення

сучасної концепції розвитку культурно-пізнавального туризму потребують вивчення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Внесок у розвиток теорії і методики туристичної галузі внесли такі вчені, як: В. Басюк О.В.[2], І. Богатюк [11], І. Безуглий, Д. Стеченко, [12], М.Бойко, С.Мельниченко, Т.Ткаченко[13], С. Куніцин [4], В.Руденко [1]. Питаннями впливу якості послуг на ефективність туристської діяльності займалися такі дослідники, як А. Астахов[10], М. Денисенко, Н. Терещенко [9], висвітлення теоретичних проблем і практичних аспектів транспорту, транспортної інфраструктури та їх використання в туристичній сфері стали предметом дослідження вчених: О.Бордун [14], Л. Медвідь [15], О. Пікулик [16] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на велику кількість досліджень в контексті надання якісних туристичних послуг туристичними підприємствами, специфічні особливості регулювання якості транспортного обслуговування та відповідно його вплив на

культурно-пізнавальний туризм у курортних територіях вивчені недостатньо.

Формування цілей статті (постановка завдання) Подальші дослідження вимагають визначення напрямків підвищення якості послуг транспортного туризму підприємствами туристичної галузі у рекреаційних регіонах України, що дозволить підвищити соціальну та екологічну ефективність цієї діяльності на курортних територіях.

Виклад основного матеріалу дослідження. Враховуючи особливості культурно-пізнавального туризму та його місце в цілому в індустрії подорожей, можна розглядати цей процес як сукупність соціально-економічних відносин, що виникають в процесі вдосконалення способів управління якістю послуг культурно-пізнавального туризму курортних територій. Важливим тут є той факт, що даний вид туристських послуг може мати як самостійну привабливість, так і виступати супутніми, залежними послугами, обсяг яких буде залежати в курортних територіях від кількості осіб, яким надаються лікувально-оздоровчі послуги.

Розвиток рекреації та туризму як стратегічний напрям довгострокової регіональної політики держави, зафіксовано у переліку пріоритетних напрямів розвитку 17 регіонів України. Спільним для них є стимулювання розвитку підприємництва в туристичній сфері, сприяння розбудові та модернізації туристичної та рекреаційної інфраструктури із широким використанням рекреаційних та лікувально-оздоровчих ресурсів[2].

Враховуючи те, що кількість міжнародних туристів у 2015 році зростає на 50 млн. чоловік і досягла рекордних 1млрд.184млн.осіб[8], сучасний стан розвитку економіки України та її регіонів, не характеризується зростаючим попитом на внутрішньому ринку туристичних послуг і не відкриває можливості для багатьох вітчизняних економічних суб'єктів і не дає можливість також визначити точки довгострокового стійкого зростання туристично-рекреаційного комплексу і виробити механізми, що підвищують доступність і конкурентоспроможність послуг галузі, тому справедливо відзначає автор [11,с.49-50], що розвиток туристично-рекреаційних комплексів в Україні характеризується певною невідповідністю між платоспроможним попитом на туристично-рекреаційні послуги та пропозицією, яка визначається рекреаційною місткістю діючих оздоровниць.

В інфраструктурі рекреаційної галузі Західного регіону України важливе місце займають колективні засоби розміщення. Вони поділяються на спеціалізовані засоби розміщення, готелі та аналогічні засоби розміщення (рис.1). За наявністю рекреаційних ресурсів Львівська область займає одне з провідних місць в державі і у спеціалізованих засобах було розміщено 170,8 тис. осіб і серед областей Карпатського регіону за сумарним потенціалом природних рекреаційних ресурсів вона поступається лише Закарпаттю [1, с. 124], де виявлено і досліджено 360 джерел мінеральних вод[3].

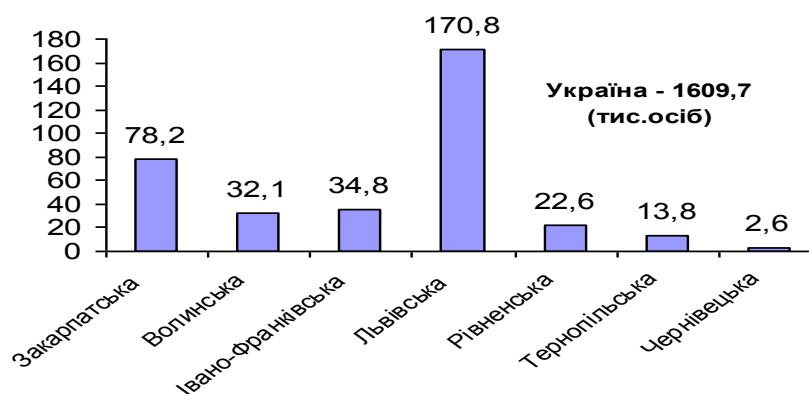


Рис. 1. Кількість розміщених осіб у спеціалізованих засобах розміщення по Україні та Західному регіону у 2014 році

Якщо проаналізувати динаміку туристичних потоків у Закарпатті (табл.1) - кількість туристів, що обслуговуються суб'єктами туристичної діяльності становить 11625 осіб і це становить лише 4,8% всіх туристів України, що значно менше кількості туристів, які обслуговуються суб'єктами туристичної діяльності Львівської та Івано-Франківської областей.

Таблиця 1[5, с. 14]

Кількість туристів, що обслуговуються суб'єктами туристичної діяльності, по Україні та Західному регіону у 2014 році

	Усього	У тому числі			Кількість екскурсантів
		іноземних туристів	туристів, які виїжджали за кордон	туристів, охоплених внутрішнім туризмом	
По Україні ¹	2425089	17070		322746	1174702
Закарпатська	11625	6	9815	1804	3661
Волинська	14593	349	8073	6171	11728
Івано-Франківська	63848	567	7609	55672	1019836
Львівська	92128	2015	61465	28648	26901
Рівненська	8936	-	7502	1434	4551
Тернопільська	9066	-	4691	4375	1371
Чернівецька	16560	83	14480	1997	1112

Із 2198 суб'єктів туристичної діяльності по Україні (табл.2) у Закарпатській області – лише 40 і доходів від надання туристичних послуг отримано отримано 7017,4 тис.грн., що становить 1,3% від загальноукраїнського показника. Однак, у регіональній індустрії туризму у Закарпатті рівень сервісу та кваліфікації персоналу не завжди відповідає запитам і очікуванням клієнтів, має місце незадовільне співвідношення таких показників як «ціна-якість».

Таблиця 2[5,с.15]

Суб'єкти туристичної діяльності по Україні та Західному регіону у 2014 році

	Юридичні особи					Фізичні особи-підприємці			
	Усього, од	у тому числі			Дохід від надання туристичних послуг, тис.грн.	Усього, од	у тому числі		Дохід від надання туристичних послуг, тис.грн.
		туроператори	турагенти	що здійснюють			турагенти	що здійснюють	
По Україні	2198	667	1473	58	5432673,4	1687	1596	91	133971,1
Закарпатська	40	16	22	2	7017,4	34	34	-	2457,0
Волинська	27	15	10	2	5030,5	53	50	3	4536,6
Івано-Франківська	48	22	23	3	205352,1	51	48	3	1573,6
Львівська	143	52	79	12	166910,8	92	69	23	7842,7
Рівненська	30	6	23	1	4165,5	39	38	1	2820,7
Тернопільська	22	1	9	3	2912,9	27	26	1	1369,4
Чернівецька	44		20	-	6432,3	24	24	-	2225,3

Йдеться про пошук туристичними підприємствами нових форм управління розвитком транспортного та культурно-пізнавального туризму, що вимагає оцінки соціально економічної ефективності

формування та управління такими туристично-рекреаційними регіонами, особливо в аспекті їх територіального, інфраструктурного, економічного і соціального розвитку і дозволить поєднати з лікуванням та відпочинком за допомогою транспортних засобів культурно-пізнавального туризму.

Згідно з шкалою оцінки клімату рекреаційних районів територія Закарпатської області отримала оцінку "найкраща" за сумарною тривалістю сприятливих для відпочинку періодів, що дає можливість стверджувати про перспективи розвитку транспортної інфраструктури Західного регіону та залізничного туризму на Закарпатті. Закарпаття межує із рекреаційними територіями Львівської та Івано-Франківської областей, де можливо залучення осіб у лікувально-оздоровчих закладах до транспортного і відповідно культурно-пізнавального туризму на Закарпатті.

Сприятливе географічне становище та існуючий потенціал туристичної галузі Закарпаття в сфері культури несе в собі значні можливості в умовах євроінтеграційних процесів в Україні. У зв'язку з цим важко переоцінити ту роль і ті можливості, які відкриває туристично-рекреаційний комплекс Закарпатської області у розвитку професійних ресурсів і людського капіталу регіону, становлення культурно-освітнього рекреаційного центру на території області. Реалізація зазначених перспектив потребує участі державних інститутів у вирішенні низки практичних проблем, які гальмують ефективну взаємодію сфер туризму, культури та освіти.

На сьогоднішній день на Закарпатті туристична діяльність не завжди є рекреаційною, а рекреаційна – туристичною. Воно і не може бути в повній мірі реалізоване, однак об'єднати може це в певній мірі транспорт. Тому є необхідність об'єднання зусиль туристичних операторів (агентів) щодо забезпечення створення та реалізації туристичного продукту, який характеризується як попередньо розроблений комплекс туристичних послуг, який поєднує не менше ніж дві такі послуги [6, с.230]. Туристична галузь Закарпатської області не може існувати без розвинутої транспортної інфраструктури туризму [15], яка на думку О.

Пікулика [16, с.287], є сукупністю транспортних комунікацій, об'єктів з обслуговування пасажирських перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту.

Довжина автомобільних доріг у Закарпатті загального користування протягом 2014р. не змінилась і становила 3347,8 км, у т.ч. з твердим покриттям - 3337,9 км. Загальна регіональна залізнична мережа зв'язує область з Угорщиною, Румунією та Словаччиною і, відповідно, з західноєвропейськими країнами. Область також має три виходи на загальнодержавні залізничні мережі через Карпатські перевали. Експлуатаційна довжина залізничних колій становить 598 км, з яких 43,5% з електровозною тягою [17, с.9-10].

Залучити всіх бажаючих до транспортного і відповідно культурно-пізнавального туризму на Закарпатті можна, використовуючи вузькоколіїний маршрут «Боржавська вузькоколіїнка», що пролягає Берегівським, Виноградівським та Іршавським районами. Карпатська залізниця і досі об'єднує міста Карпатського регіону в Україні (Закарпатська область), Румунії (лісова залізниця Вісеул-де-Сус), Словаччині (дитяча залізниця у м. Кошіце), Польщі (Бещадська Лісова Колейка, м.Цісно), Угорщині (вузькоколіїні залізниці в містах Палхаз, Мішкольц, Ніредьхаз) [7, с.103].

Створення ПАТ «Українська залізниця» сприятиме підвищенню якості транспортного туризму, що дозволить в регіонах України зробити сприятливий вплив на туризм в цілому, оптимізувати структуру туристських пакетів і забезпечити задоволення споживчого попиту, сприяти розвитку нових форм туризму, забезпечити транспортну доступність нових туристських напрямків і сприяти економічному розвитку цих регіонів і як у більшості економічно розвинених країн світу [4, с.40], призводить до підвищення масової мобільності та свободи переміщення широких верств населення з метою змістовного проведення дозвілля.

Для цього необхідно забезпечити розробку управлінських рішень щодо визначення показників, які обумовлюють надання якісного туристичного продукту, що розглядається як важлива складова програми управління якістю туристичних послуг [10, 62]. Ефективна діяльність підприємств туристичної індустрії можлива за таких умов [9, с.135]:

- комплексна туристична послуга задовольняє всі вимоги вітчизняного законодавства та інші вимоги регіону, суспільства;

- туристична послуга відповідає потребам сфери застосування або призначення;

- туристичний продукт задовольняє вимоги та очікування споживачів;

- туристичний продукт відповідає стандартам та технічним вимогам;

- комплексна туристична послуга, з одного боку, спрямована на одержання прибутку суб'єктами туристичної індустрії, з другого - пропонується споживачам та туристичним агентам за конкурентоспроможними цінами;

- туристичний продукт задовольняє всі вимоги безпеки.

Туристично-рекреаційні зони є значною частиною економіки Карпатського регіону і особливо Закарпаття, оскільки мають величезний потенціал формування доходів регіонального бюджету. У зв'язку з цим актуальною стає проблема розробки моделей і методик для оцінки соціально-економічної ефективності формування та управління такими туристично-рекреаційними зонами, особливо в аспекті їх територіального, інфраструктурного, економічного і соціального розвитку. Моделі для вимірювання та оцінки ефективності також є важливими для розробки механізму формування і управління цими територіями. Істотним залишається матеріально-технічна та інфраструктурна відсталість рекреації. Територіальна структура Закарпаття відрізняється нерівномірним характером освоєння території рекреаційні райони відчують перевантаження, в той же час ресурсний потенціал перспективних гірських, передгірських використовується не в повному обсязі.

Тут необхідні інновації, які в рекреаційно-туристичній сфері можна розглядати як результат дій, які спрямовані на створення нового продукту, освоєння нових ринків, впровадження інформаційних технологій, вдосконалення процесу надання рекреаційно-туристичних послуг, створення стратегічних альянсів для здійснення бізнесу, впровадження сучасних організаційно-управлінських форм діяльності спеціалізованих підприємств. [13, с. 64]. Якість послуги на цій території як чинника, що надаватимуть туристичні підприємства, впливає на конкурентоспроможність послуги

як товару і визначального задоволення споживача від придбання послуги як споживчої цінності, що відбивається в соціальній ефективності туризму.

Для регіонального рекреаційно-туристичного бізнесу переваги можна вбачати в наступному: зниження трансакційних витрат, поліпшення можливостей для більш результативного виходу на ринки, активізація інноваційної діяльності, удосконалення і модернізація ринкової інфраструктури надання рекреаційно-туристичних послуг [12, с.14], а функціонально-господарську систему індустрії туризму розглядати як три складові: гостинності, транспорту та туристично-оздоровчої діяльності [14, с.148].

Тому на курортних територіях підприємствам туристичної галузі доцільно об'єднати концепцію двох моделей організації культурно пізнавального туризму, де елемент пізнання і прилучення до природних і культурних цінностям виступає або як головна мета подорожі транспортом, або як додаткова послуга, що властиво туристичним продуктам курортних територій і забезпечити методичну основу вдосконалення способів регулювання культурно-пізнавального туризму на базі використання механізму зворотного зв'язку зі споживачем в системі адміністративних і громадських форм управління.

Одним із унікальних конкурентних переваг туристичного потенціалу Закарпатської області є прикордонне розташування і можливість організації тісної інформаційної та транскордонної співпраці з сусідніми країнами із врахуванням ролі транспортної складової. Розробка єдиного інформаційного простору туристичними операторами в цьому регіоні дозволить полегшити доступ на український ринок іноземним туристам, підвищити стандарти обслуговування відповідно до прийнятих міжнародних норм, підвищити привабливість для вітчизняних туристів, використовуючи різноманітні види транспорту.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Розвиток послуг та підвищення якості транспортного туризму дозволить в регіонах України зробити сприятливий вплив на туризм в цілому, туристичним

підприємствам оптимізувати структуру туристських пакетів і забезпечити задоволення споживчого попиту, сприяти розвитку нових форм туризму, забезпечити транспортну доступність нових туристських напрямків і сприяти економічному розвитку її регіонів. Курортна територія Закарпаття володіє різноманітним туристично-рекреаційним потенціалом, який забезпечує створення як рекреаційних, так і культурно-пізнавальних туристських продуктів. Розвиток туристичної діяльності на цій території є перспективним у культурно-пізнавальній туристичній діяльності, включатиме рекреаційні послуги, а оздоровчі поїздки можуть також супроводжуватися наданням послуг культурної та пізнавальної спрямованості. Інноваційним продуктом туристичних підприємств у рекреаційно-туристичній сфері можуть називатися нові пропозиції послуг, напрями, маршрути, які пропонуються та реалізуються на ринку.

Якість надання послуги туристичними операторами на цій території впливає на конкурентоспроможність послуги як товару, що пов'язано з економічною ефективністю туристичної діяльності й визначальним задоволенням споживача від придбання послуги як споживчої цінності, що відбивається в соціальній ефективності туризму. Із врахуванням конкурентних переваг туристичного потенціалу Закарпатської області прикордонного розташування можливість організації тісної інформаційної та транскордонної співпраці з сусідніми країнами забезпечить конкурентні переваги на ринку туристичних послуг, а культурно-пізнавальна послуга із врахуванням транспортної складової може стати головною частиною туру на території з високим культурно-історичним потенціалом та унікальними природними об'єктами.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Руденко В.П. Географія природно-ресурсного потенціалу України. У 3-х частинах: Підручник. - К.: ВД "К. - М.Академія" - Чернівці: Зелена Буковина, 1999. - 568 с.
2. Семенов В.Ф., Басюк О.В. Територіальні умови і стратегії розвитку

туризму в регіонах. Режим доступу: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/pdf>

3. Рекреаційний потенціал Закарпатської області// Режим доступу: <http://zolota-pidkova.org.ua/rekreacijnyj-potencial-zakarpatsjkoj-oblasti.html>

4. Куніцин С.В. Система показників оцінки конкурентоспроможності туристичного продукту//Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Серия «Економіка и управление». Том 24 (63). 2011 г. № 3. С. 40-49.

5. Закарпаття – санаторії та туризм (Статистичний збірник)// Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Закарпатській області, Ужгород – 2015, 107с.

6. Статистичний збірник “Регіони України”// Державна служба статистики України(ч.1) К.:2015, 306с.

7. Копитко В.І. Діяльність підприємств туристичної галузі, враховуючи регіональні особливості розвитку транспортного туризму //Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна „Проблеми економіки транспорту”. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. – Вип. 10. – с. 99-104.

8. Кількість міжнародних туристів зросла до рекордних 1,2 млрд людей// Режим доступу: http://dt.ua/WORLD/kilkist-mizhnarodnih-turistiv-zrosla-do-rekordnih-1-2-mlrd-lyudey-197046_.html

- 9.Денисенко М.П., Терещенко Н.М. Формування системи управління якістю послуг у сфері туризму// Наукові праці МАУП. - 2014. - Вип.1(40). - С.134-138

10. Астахов А. Система управління якістю - інструмент удосконалення загальної системи управління організацією (підприємством) / А. Астахов, Л. Хриплива // Стандартизація, сертифікація, якість. - 2011. - №4. - С.60–64.

11. Богатюк І.Г. Рекреаційні зони в Україні: стан та перспективи розвитку// Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації професійних спілок України. Серія: Право та державне управління. - 2011. - №4. - С.48-51.

12. Стеченко Д. М. Інноваційна політика кластероутворення в рекреаційно-туристичній

сфері України / Д. М. Стеченко, І. В. Безуглий // Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління. Серія 1 : Економіка. - 2014. - Вип. 2. - С. 9-18.

13. Стратегічний розвиток туристичного бізнесу: монографія [Ткаченко Т.І., Мельниченко С. В., Бойко М. Г. та ін.]; за заг. ред. А. А. Мазараки. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2010. – 596 с.

14. Бордун О. Стан та перспективи транспортного забезпечення туристичної індустрії Львівської області// Наукові записки. №2. 2011. (Рекреаційна географія і туризм), с.147-152.

15. Медвідь Л. І. Транспортна інфраструктура як важливий чинник розвитку

туристичної галузі регіону// Режим доступу:[http://geopolitika.crimea.edu/arhiv/2014/tom10-v-2/029 medv.pdf](http://geopolitika.crimea.edu/arhiv/2014/tom10-v-2/029%20medv.pdf).

16. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції / О. Б. Пікулик . // Науковий . вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. – 2008. – № 7. – С. 284–291. (Серія : Економічні науки).

17. Транспорт і зв'язок Закарпаття (Статистичний збірник)//Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Закарпатській області, Ужгород – 2015, 88с.

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

УДК 005.934:33

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРИНЦИПІВ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ НАГЛЯДОВИХ РАД В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

*Котов А. М., к.е.н., доцент,
Мозгова Л. О., к.е.н,
Іванієнко В.В. к.е.н., професор (ХНЕУ)*

Розглянуто принципи формування наглядової ради та необхідність трансформації ключових її компетенцій у зв'язку з рухом корпорації по стадіях життєвого циклу. Виявлено необхідність поступового переходу від простої структури наглядової ради до більш складної через врегулювання виникаючих конфліктів в управлінні. Розвиваючи механізми формування і функціонування наглядової ради запропоновано використовувати ряд принципів внутрішньої взаємодії членів ради.

Ключові слова: акціонерні товариства, корпоративне управління, економічна безпека, наглядова рада, структура, формування, життєвий цикл, загрози, принципи.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРИНЦИПОВ ФОРМИРОВАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ НАБЛЮДАТЕЛЬНЫХ СОВЕТОВ В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Котов А. Н., к.э.н., доцент,
Мозговая Л. А., к.э.н.,
Иваниенко В. В., к.э.н., профессор (ХНЭУ)*

Рассмотрены принципы формирования наблюдательного совета и необходимость трансформации ключевых ее компетенций в связи с движением корпорации по стадиям жизненного цикла. Выявлена необходимость постепенного перехода от простой структуры

наблюдательного совета к более сложной через урегулирование возникающих конфликтов в управлении. Развивая механизмы формирования и функционирования наблюдательного совета, предложено использовать ряд принципов внутреннего взаимодействия членов совета.

Ключевые слова: акционерные общества, корпоративное управление, экономическая безопасность, наблюдательный совет, структура, формирование, жизненный цикл, угрозы, принципы.

IMPROVING THE PRINCIPLES OF FORMATION AND FUNCTIONING OF THE SUPERVISORY BOARDS IN THE SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY

*Kotov A.M., PhD., Associate Professor,
Mozgova L.O., PhD.,
Ivanienko V.V., PhD., Professor (KNUE)*

One of improving corporate governance is to increase the efficiency of its internal mechanisms, including the person deserves attention supervisory board. Revealed that ensure economic security entity is a complex economic, organizational, informational, analytical and methodical task to create favorable conditions for economic activity of the entity. It was determined that one of the following conditions are and effectiveness of corporate governance. The principles of formation of the Supervisory Board and the need to transform its core competencies in connection with the movement of the corporation for the stages of the life cycle. Identified the need for a gradual transition from the simple structure of the Supervisory Board in a more complex through the settlement of conflicts that arise in the management. Developing mechanisms for the formation and functioning of the Supervisory Board proposed to use a number of principles of internal interaction of board members.

Keywords: corporation, corporate governance, economic security, the supervisory board, the structure, formation, life cycle, threats principles.

Постановка проблеми. Ефективна модель корпоративного управління є важливим компонентом забезпечення економічної безпеки та сталого розвитку вітчизняних підприємств. Одним з напрямів удосконалення корпоративного управління є підвищення ефективності функціонування його внутрішніх механізмів, серед яких особливої уваги заслуговує наглядова рада. Нині наглядові ради на багатьох вітчизняних підприємствах відіграють досить формальну роль. Це призводить до недооцінки цього органу управління в системі економічної безпеки.

Аналіз останніх досліджень. Незважаючи на збільшення в останні роки кількості наукових публікацій та досліджень в рамках тематики корпоративного управління: у працях І. В. Белікова [1] (проблеми взаємодії між акціонерами, менеджментом, радою директорів і стейкхолдерами), А. В. Бухвалова [2], М. Дженсена [3], С. П. Кукури [4], Т. В. Момот [5], С. Майерса [6] (загальні проблеми корпоративного управління, взаємодії

акціонерів і менеджменту), А. Д. Радігіна [7] (зміни якісного рівня корпоративного управління, особливостей акціонерної власності та корпоративного контролю), Л. С. Ружанської [8] (принципи формування, внутрішні елементи і процеси в раді директорів, технології роботи питання підвищення ефективності роботи ради директорів), К. Фама [9] (пошук кореляції між роботою ради директорів і фінансовими результатами роботи компанії), багато аспектів залишаються недостатньо повно освітленими.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим, недостатньо вивчені основні елементи механізму роботи ради директорів (наглядової ради), питання зміни ролі та функцій ради директорів в сучасний період, функції формування стратегії, особливостей діяльності та ролі ради директорів в системі економічної безпеки. Практично відсутні комплексні дослідження ключових факторів ефективності механізму діяльності ради директорів і

процесу оцінки діяльності ради. Все це визначає необхідність і значимість подальших досліджень у цих та інших напрямках.

Формування цілей статті (постановка завдання). Враховуючи вищесказане необхідно переходити до глибокого переосмислення принципів формування та функціонування наглядових рад, що передбачає перехід від рад, заснованих на структурі та лояльності, до рад, заснованих на ефективності і володінні необхідним рівнем компетенцій і професіоналізму. Отже, ціллю є розробка комплексу заходів і практичних рекомендацій щодо вдосконалення механізму діяльності наглядової ради у системі економічної безпеки підприємства.

Виклад основного матеріалу. Забезпечення економічної безпеки господарюючого суб'єкта є складним економічним, організаційним, інформаційно-аналітичним та методичним завданням щодо створення сприятливих умов економічної діяльності господарюючого суб'єкта. Однією з таких умов є її ефективність системи корпоративного управління. Розглядаючи корпоративне управління в системі економічної безпеки підприємства, до основних її елементів рекомендують віднести: об'єкти системи (акціонерне товариство, акціонерна власність); суб'єкти системи (акціонери, керівництво акціонерного товариства; служба економічної безпеки акціонерного товариства; органи державного регулювання; саморегульвні організації, фінансові посередники); правове регулювання (нормативно-правові акти; внутрішні положення та інструкції); функціональні складові системи (фінансова, корпоративна, правова, майнова, кадрова, технологічна, інформаційно-аналітична та інформаційно-психологічна, екологічна); механізм реалізації економічної безпеки діяльності акціонерного товариства (організаційний; економічний); методологія комплексної оцінки стану системи безпеки діяльності акціонерного товариства (методика оцінки стану корпоративного управління, методика оцінки ефективності публічного розміщення акцій; методика оцінки впливу загроз на економічну безпеку діяльності акціонерного товариства).

Під корпоративним управлінням ми розуміємо комплексну систему взаємодії між

виконавчими органами, наглядовою радою, акціонерами та іншими групами зацікавлених осіб з метою гармонізації корпоративних відносин та здійснення управління і контролю над корпорацією, а також отримання прибутку. Згідно ст. 51 Закону України «Про акціонерні товариства» [10] наглядова рада акціонерного товариства є органом, що здійснює захист прав акціонерів товариства і в межах компетенції, визначеної статутом та цим Законом, контролює та регулює діяльність виконавчого органу.

Відповідно до закону онтогенезу (будь-яка система проходить у своєму розвитку наступні стадії: зародження, зростання, зрілість, згасання), кожне підприємство проходить через певні етапи розвитку. Наглядова рада, будучи частиною підприємства, також проходить через декілька етапів, кожному з яких притаманні певні способи формування та характеристики функціонування. На даних етапах існують певні аспекти діяльності ради, що несуть у собі загрози економічній безпеці підприємства.

Історія розробки концепції життєвих циклів розвитку організації починається з 1965 року і робіт Дж. Гарднера. Перша модель розвитку організації з'явилася в 1967 році, авторами її були Г. Ліппітт і У. Шмідт. Далі йшов розвиток, поглиблення і специфікація уявлень про організаційний розвиток і в міру накопичення емпіричних і теоретичних даних з'являлися все нові і нові моделі. В якості основи було обрано моделі Грейнера і Адізеса: перша розглядає розвиток організації через зміну еволюційних етапів, друга продовжує цю ідею, припускаючи, що динаміка організаційного розвитку носить циклічний характер, концентруючи увагу на двох найважливіших параметрах життєдіяльності організації: гнучкості та контрольованості (керованості) [11].

У цьому контексті розглядаються принципи формування наглядової ради та необхідність трансформації ключових її компетенцій у зв'язку з рухом корпорації по стадіях життєвого циклу. Це передбачає поступовий перехід від простої структури наглядової ради до більш складної через врегулювання виникаючих конфліктів в управлінні. Таким чином, на 1 стадії наглядова рада як орган управління може бути відсутнім (у разі створення корпорації), може

існувати ліше формально (практика приватизованих підприємств). Ризики на данному етапі притаманні саме формально існуючим радам, оскільки непрацездатність органу корпоративного контролю, однією із функцій якого є узгодження інтересів учасників корпоративних відносин (як наслідок, є механізмом попередження корпоративних конфліктів), несе в собі загрози економічній безпеці підприємства.

На 2 стадії формується рада, в якій рішення приймаються під впливом мажоритарного акціонера, який найчастіше є головою ради. Для цього етапу існують ризики, пов'язані із власністю (проблема прийняття узгодженого рішення, порушення прав міноритарних акціонерів, проблеми виплати дивідендів тощо). Як наслідок, корпоративні конфлікти, судові позови, негативний вплив на імідж підприємства та його ринкову вартість.

На 3 стадії закладається основа професійної ради, шляхом залучення фахівців, що володіють необхідними ключовими професійними компетенціями в процесі прийняття управлінських рішень, в тому числі і незалежних членів. Даний етап несе у собі загрози відсутності процедури декларування членами наглядової ради своєї афілійованості та наявності положення, що регламентує діяльність цього органу, неякісного відбору членів наглядової ради, відсутності ефективної та прозорої системи відбору та оцінки її, як наслідок, винагороди членів ради. Це збільшує можливість виникнення корпоративних конфліктів на підприємстві та послаблює контрольованість наглядової ради.

На 4 стадії у зв'язку з розвитком підприємства і збільшення складності і кількості, розглянутих радою питань, основним завданням цього етапу є створення більш ускладненої структури наглядової ради – комітетів. Зазначений етап може супроводжуватись загрозами, що притаманні 3 стадії, а також відсутністю чіткого розмежування функцій між комітетами або відсутністю комітетів взагалі, що призводить до зниження контролю над менеджментом. Комітети можуть виступати у якості: фільтрів при прийнятті рішень щодо пропозицій, що виносить менеджмент на розгляд наглядової ради; посилювачів контролю над діяльністю менеджменту (наприклад, комітет із

закупівель, з операційної діяльності); буферів між менеджментом та наглядовою радою (підвищення відповідальності менеджменту та покращення контактності з вищим керівництвом без втручання ради у компетенцію менеджменту).

На 5 стадії у зв'язку з ускладненням діяльності підприємства відбувається посилення впливу невизначених зовнішніх факторів впливу, які змушують акціонера посилювати внутрішній і зовнішній контроль і координацію діяльності ради, шляхом зміни принципів його формування і функціонування. Наглядова рада повинна не тільки адекватно враховувати можливий вплив зазначених чинників, але також залежно від стадії життєвого циклу компанії, складності виникаючих питань, рівня їхньої стратегічності та важливості для компанії, ранжувати їх за ступенем значущості для прийняття найбільш ефективних рішень.

Розвиваючи механізми формування і функціонування наглядової ради, пропонується висувати такі вимоги до самої наглядової ради та її членів: критерії відбору членів наглядової ради при висуванні на посаду повинні враховувати не тільки ступінь довіри акціонера до кандидатів, але й здатності останнього до стратегічного мислення, вирішенню складних управлінських проблем, їх прихильності корпорації і її цінностям; при відборі кандидатів у даний орган управління необхідно передбачити деяку кількість членів ради, які працюватимуть на постійній основі протягом усього року (необхідно враховувати фактичну можливість членів ради приділяти час для очних засідань та роботи в комітетах); для ефективної взаємодії всередині ради, її члени повинні володіти високим інтелектуальним рівнем, професійними компетенціями і володіти незалежним судженням (є певною гарантією прийняття зважених, неангажованих рішень з урахуванням «зовнішнього» погляду; незалежні директори повинні складати не менше 1/3 всіх членів ради і очолювати комітети наглядової ради з кадрів і винагород, з аудиту); при формуванні ради директорів слід враховувати особливості етапу на якому знаходиться компанія, рівень взаємодії основних груп акціонерів, ради і виконавчих органів, ступінь дисперсності акціонерного капіталу, наявність великих

власників акцій, їх афільованість між собою і можливість блокування для проведення єдиної стратегії по консолідації владних опосередкованих повноважень; по мірі зростання корпорації і переходу на наступні етапи життєвого циклу компанії необхідно здійснювати трансформацію наглядової ради через зміну необхідних ключових компетенцій, підвищення інституційного статусу і корпоративне навчання.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Щоб створити ефективну наглядову раду слід збільшити її роль в процесі формування та затвердження стратегії, можливості контролю за її реалізацією. Насамперед це стосується затвердження політики економічної безпеки. Узагальнюючи дане дослідження, можна припустити, що підвищення ефективності функціонування вітчизняних корпорацій в значній мірі залежить від принципів формування та функціонування наглядових рад. Перспективою подальших досліджень є розробка методики оцінки механізму діяльності наглядової ради на основі ключових показників ефективності (життєвий цикл, структура, процеси, культура і функції).

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Беліков І. В. Власники та менеджери / І. В. Беліков // Журнал для акціонерів. – 2000. – № 8. – С. 7–14.
2. Бухвалов А. В. Корпоративное управление как объект научных исследований / А. В. Бухвалов // Российский журнал менеджмента. – 2005. – Т.3, № 3. – С. 81–96.
3. Jensen M. Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Costs and Ownership Structure / M. Jensen, W. Meckling // Journal of Financial Economics. – 1976. – Vol. 3. – № 4. – P. 305–360.
4. Кукура С. П. Теория корпоративного управления / С. П. Кукура. – М.: ЗАО «Издательство экономика», 2004. – 478 с.
5. Момот Т. В. Вартісно-орієнтоване корпоративне управління: від теорії до практичного впровадження / Т. В. Момот. - Х. : ХНАМГ, 2006. – 380 с.
6. Myers S. Determinants of Corporate Borrowing / S. Myers // Journal of Financial Economics. – 1977. – Vol. 5. – № 2. – P. 147–175.
7. Радыгин А. Д. Корпоративное управление и защита прав собственности: эмпирический анализ и актуальные направления реформ / А. Д. Радыгин, Р. М. Энтов. – М.: 2001. – 270 с.
8. Ружанская Л. С. Развитие совета директоров как внутреннего механизма корпоративного управления / Л. С. Ружанская // Корпоративные финансы. – 2007. – № 4 (4). – С. 14–33.
9. Fama E. Agency Problems and Residual Claims / E. Fama, M. Jensen // Journal of Law and Economics. – 1983. – Vol. 26. June. – № 2. – P. 327–349.
10. Закон Украины «Об акционерных обществах» от 17 сентября 2008 года № 514-VI // «Налоги и бухгалтерский учет». Будущее акционерных обществ. – 13.11.2008 г. – № 91 (1171). – С. 2–43.
11. Модели развития организации - модель Л. Грейнера [Электронный ресурс]. – Режим доступа : URL : http://www.classs.ru/stati/predprinimatelstvo/mo deli_razvitija.html. – Назва з екрану.

Рецензент д.е.н., професор ХНЕУ Пилипенко А.А.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.

УДК 005.95/96:005.334

КЛАСИФІКАЦІЯ КАДРОВИХ РИЗИКІВ ПІДПРИЄМСТВА

*Мишина С.В., к.е.н., доцент,
Мишин О.Ю., к.е.н., доцент (ХНЕУ імені Семена Кузнеця)*

Проаналізовано існуючі підходи до класифікації ризиків підприємства. Систематизовано загальні ознаки класифікації кадрових ризиків суб'єктів господарювання. Удосконалено класифікацію кадрових ризиків за рахунок виділення загальних і специфічних ознак класифікації. Запропоновано специфічні ознаки класифікації кадрових ризиків: за змістом; за ступенем охоплення; за функціональними сферами управління персоналом. Систематизовано загрози, що сприяють виникненню кадрових ризиків на підприємстві.

Ключові слова: ризик, кадровий ризик, класифікація кадрових ризиків, загроза.

КЛАССИФИКАЦИЯ КАДРОВЫХ РИСКОВ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Мишина С.В., к.э.н., доцент,
Мишин А.Ю., к.э.н., доцент (ХНЭУ имени Семена Кузнеця)*

Проанализированы существующие подходы к классификации рисков предприятия. Систематизированы общие признаки классификации кадровых рисков субъектов хозяйствования. Усовершенствована классификация кадровых рисков за счет выделения общих и специфических признаков классификации. Предложены специфические признаки классификации кадровых рисков: по содержанию; по степени охвата; по функциональным сферам управления персоналом. Систематизированы угрозы, способствующие возникновению кадровых рисков на предприятии.

Ключевые слова: риск, кадровый риск, классификация кадровых рисков, угроза.

CLASSIFICATION OF PERSONNEL RISKS

*Mishyna S. V., candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Mishyn O. Y. candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics)*

Basing on analysis of existing approaches to the enterprise risk classification common characteristics of classification have been identified. They may be used for grouping of personnel risks as well. They include: environment of origin; kind of effects; level of losses; forecasting activity; possible risk-takers; duration; validity; possibility of further classification. Classification of personnel risks suggested by the authors has been improved by means of identifying general and specific characteristics. Content; depth; functional areas of personnel management have been considered among specific characteristics of the recommended classification. The threats contributing to the emergence of different types of personnel risks have been specified within each specific characteristic.

Keywords: risk, personnel risk, classification of personnel risks, threat.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. В умовах кризових явищ в економіці все більшого значення набувають питання ризикології та безпекознавства. Ці питання особливо актуальні у площині соціально-

трудових відносин, оскільки саме персонал є основним носієм ризиків і загроз.

В сучасній HR-практиці в ранг пріоритетних переходять завдання ідентифікації, упорядкування та систематизації кадрових ризиків з метою створення якісного інформаційного,

організаційного та аналітичного забезпечення управління кадровими ризиками. Оптимізація процесу ідентифікації кадрових ризиків сприяє створення їх науково обґрунтованої універсальної класифікації, яка може бути використана будь-яким суб'єктом господарювання. Доцільним може стати лише її уточнення відповідно до особливостей функціонування підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання класифікації ризиків знайшли відображення в працях таких науковців як: Вітлінський В.В., Верченко П.І. [1], Лук'янова В.В. [2], Цвігун Т.В. [3], Івченко І. Ю. [4], Гранатуров В.М. [5] Данченко О.Б. [6].

В науковому відношенні ці класифікації є важливими, проте існують і такі ознаки класифікації, які можуть бути застосовані лише щодо кадрових ризиків. Підходи до класифікації кадрових ризиків описані в працях таких вчених, як: Родченко В.Б., Рекун Г.П. [7], Ішук Л. І. [8], Пахлова О.В. [9], Лобазов С.М. [10], Алавердов А.Р. [11], Смагулов А. М. [12], Дьоміна О.В. [13], Жуковська В.М. [14].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Існуючі підходи до класифікації кадрових ризиків потребують систематизації та адаптації до кризових умов функціонування вітчизняних підприємств. Крім того, доцільним є чітке виділення загальних та спеціальних ознак класифікації.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є удосконалення класифікації кадрових ризиків підприємства. Для досягнення цієї мети в дослідженні були поставлені і вирішені такі завдання:

сформулювати вимоги до розробки класифікації кадрових ризиків;

розглянути існуючі ознаки класифікації ризиків, виділити ті з них, що можуть бути застосовані в класифікації кадрових ризиків;

упорядкувати та доповнити перелік існуючих ознак класифікації кадрових ризиків;

розробити науково обґрунтований підхід до класифікації кадрових ризиків підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Кадрові ризики є частиною загальної класифікації ризиків. Тому

доцільним є розгляд ознак їх класифікації на предмет застосування з метою систематизації кадрових ризиків.

У низці праць [1–4] запропоновано здійснювати класифікацію ризиків переважно за такими ознаками: 1) щодо масштабу та розмірів – ризик глобальний, локальний; 2) щодо аспектів – ризик психологічний, соціальний, економічний, юридичний, політичний, медико-біологічний; 3) щодо міри об'єктивності та суб'єктивності рішень – ризик з об'єктивною чи об'єктивно-суб'єктивною ймовірністю; 4) щодо міри (ступеня) ризиконасиченості рішення – ризик мінімальний, середній, оптимальний, максимальний (або допустимий, критичний, катастрофічний); 5) щодо типу – ризик раціональний (обґрунтований), нераціональний (необґрунтований), авантюрний (азартний); 6) щодо часу прийняття рішення – ризик випереджувальний, своєчасний, запізнений; 7) щодо чисельності осіб, які приймають рішення – ризик індивідуальний, груповий; 8) за терміном оцінки та урахування ризиків (випереджаючий, своєчасний, запізнений); 9) щодо ситуації прийняття рішення – ризик стохастичний (в умовах невизначеності), конкуруючий (в умовах конфлікту), розпливчатий (в умовах нечітко сформульованих вимог), комплексний.

Найбільш важливі елементи ризиків на думку Гранатурова В.М. [5]: 1) час виникнення, за яким елементи ризиків розподіляються на ретроспективні, поточні і перспективні; 2) основні фактори виникнення, за якими ризики діляться на політичні й економічні (комерційні); 3) характер обігу, за яким ризики поділяються на зовнішні та внутрішні. 4) характер наслідків, в залежності від якого ризики можна поділити на чисті й спекулятивні; 5) найбільша класифікаційна група – це за сферою виникнення, яка ґрунтується на сфері діяльності підприємств.

Існує доволі значна кількість підходів до класифікації ризиків. Проте, не всі ознаки можуть бути застосовані щодо групування кадрових ризиків.

Перелік ознак, які можуть бути застосовані при побудові класифікації кадрових ризиків, наведено в табл. 1.

Ознаки групування ризиків підприємства, що можуть бути використані при побудові класифікації кадрових ризиків

Види ризиків	Варіанти назв ознаки класифікації
Внутрішні і зовнішні	Характер обліку [4]
	Відношення до проекту [6]
	Сфера виникнення [3]
Чисті і спекулятивні	Характер наслідків [1 –6]
Ризики, що підлягають і не підлягають страхуванню	Можливість страхування [4]
Прогнозовані і не прогнозовані	Можливість передбачення [4]
	Ступінь визначеності [6]
Критичні, катастрофічні, припустимі	Рівень фінансових збитків [4]
	Величина втрат [6]
Ризики окремих операцій, ризики різних напрямів діяльності; ризики діяльності загалом	Об'єкт виникнення [4]
Прості і складні	Можливість класифікації [4]
	Характер впливу [6]
Фінансові, майнові, технічні, людські, майнові, часові	Вид втрат [6]
Постійні, тимчасові	Період дії [6]
Циклічні, разові, систематичні, специфічні	Періодичність ризикових подій [6]
Об'єктивні та суб'єктивні	Природа виникнення [6]
Слабоімовірні, малоімовірні, імовірні, досить імовірні, майже можливі	Ймовірність виникнення [6]
Ризики, що призводять до економічних втрат, до втраченої вигоди, до втраченого прибутку	Можливі наслідки [6]
Системні, несистемні	Ступінь системності [2, 3]
Ретроспективні, перспективні, поточні	Термін дії [2, 3, 5]
Низькі, помірні, повні	Рівень ризиків [3]
Майнові, спричинення збитків здоров'ю	Об'єкти, на які спрямовані ризики [2, 3]
Обгрунтовані, необгрунтовані, авантюрні	Ступінь обгрунтованості [3]

Користуючись ознаками, наведеними в табл. 1, та ґрунтуючись на результатах аналізу літературних джерел [1-6], авторами сформовано загальну класифікацію кадрових ризиків, що наведена в табл. 2.

Крім загальних ознак, кадрові ризики підлягають класифікації за специфічними ознаками. Загальні ознаки – це ознаки, за якими можна класифікувати будь-які види ризиків, в тому числі і кадрові. Специфічні ознаки застосовуються лише щодо класифікації одного виду ризиків, у даному випадку кадрових.

Питання класифікації кадрових ризиків знайшли розгляд в ряді праць. Існують ознаки класифікації, що зустрічаються в декількох працях одночасно. Крім того, в літературі використовуються і поняття “ризики управління персоналом” та “ризики персоналу”. Синонімічними, як на нашу думку, є поняття кадрових ризиків та ризиків персоналу. Ризики ж управління персоналом є видом кадрових ризиків.

Так, Родченко В.Б. і Рекун Г.П. [7] виділяють і характеризують трансформаційні зміни таких ризиків, як ризики при наймі на роботу; ризики при роботі з персоналом та ризики при звільненні персоналу.

В джерелі [8] ризики діяльності персоналу діляться на ризики низької професійності, ризики непрофесійності та ризики неефективного управління.

Ці підходи до класифікації ризиків діяльності персоналу мають право на існування як окремі ознаки класифікації.

Пахлова О. В. [9] за відношенням до виробничого процесу ділить ризики персоналу на ризики, пов'язані і не пов'язані з підприємством. В рамках кожної з цих груп автор виділяє ризики здоров'я, фінансові ризики та ризики морального збитку, проте їх внутрішній склад є різним в залежності від групи (пов'язані і не пов'язані з підприємством).

Таблиця 2

Класифікація кадрових ризиків підприємства за загальними ознаками

Ознака класифікації	Види кадрових ризиків	Характеристика
Середовище виникнення	Внутрішні	Виникають безпосередньо на підприємстві
	Зовнішні	Виникають за межами підприємства
Характер наслідків	Чисті	Спричиняють виключно негативний результат (втрати, збитки)
	Спекулятивні	Можуть спричинити як негативний, так і позитивний результати
Рівень втрат	Допустимі, критичні, катастрофічні	Такі ризики, що приводять до незначних, суттєвих і дуже значних втрат відповідно
Можливість передбачення	Прогнозовані	Настання ризиків можна передбачити
	Частково прогнозовані	Передбачити можна деякі види ризиків
	Непрогнозовані	Відсутня можливість передбачення
Потенційні носії ризиків	Персонал підприємства, контрагенти; конкуренти, шахраї	Ризики, носіями яких є персонал підприємства, партнери, конкуренти і шахраї
Термін дії	Ретроспективні	Виникають після здійснення кадрових заходів
	Перспективні,	Передують виконанню кадрових заходів
	Поточні	Виникають в процесі кадрової роботи
Доцільність	Обґрунтовані	Доцільні для досягнення результату
	Необґрунтовані	Часто з невизначеними наслідками
	Авантюрні	Надмірні, з високою ймовірністю втрат
Можливість подальшої класифікації	Прості	Не можуть бути виділені підвиди
	Складні	Ризики, що мають підвиди, складові

Лобазов С.М. [10] класифікацію кадрових ризиків будує лише за загальними ознаками, проте з прив'язкою до кадрових загроз.

Алавердов А.Р. [11] підрозділяє кадрові ризики за формою їх прояву на кількісні, якісні та ризики лояльності. Хоча ця ознака доцільно було б назвати "форма оцінки".

Смагулов А.М. [12] виділяє кадрові ризики, пов'язані з підбором персоналу; ризики, що з'являються в результаті неефективної мотивації персоналу; ризики, пов'язані з інформаційною безпекою і захистом комерційної таємниці; ризики, викликані наявністю в організації, так званих груп ризику; ризики, пов'язані зі звільненням працівників. Ознака класифікації Смагуловим А.М. не названа.

Дьоміна О.В. [13] доволі детально розглядає ризики розвитку персоналу, у складі яких виділяє: ризики дострокового звільнення; ризики неефективного навчання; ризик неузгодженості стратегій підприємства та дій щодо управління персоналом; ризики неінвестування.

Жуковська В.М. [14] справедливо обґрунтовує доцільність виділення у складі кадрових ризиків соціально-поведінкових ризиків.

Всі вищезгадані класифікації кадрових ризиків побудовані лише за однією специфічною ознакою.

Як на думку авторів, специфічні класифікації слід будувати з дотриманням певних вимог: 1) чіткість формулювання ознак; 2) системність підходу до класифікації; 3) універсальність; 4) практичність і простота застосування; 5) науковість; 6) співставність ознак класифікації; 7) гнучкість; 8) достатній рівень деталізації; 9) багатокритеріальність.

Стосовно специфічних ознак класифікації, як на думку авторів, слід виділити такі: 1) за змістом; 2) за ступенем охоплення; 3) за функціональними сферами управління персоналом.

Існує три види небезпек, а саме невизначеність, ризик та загроза. Як відомо, невизначеність в середовищі функціонування підприємства може спричинити виникнення кадрових ризиків. Ймовірність настання цих ризиків збільшується по мірі виникнення

потенційних загроз та перетворення їх в реальні. Реальні загрози порушують кадрову безпеку, тобто спричиняють небезпеки і негативні наслідки.

Розроблена авторами класифікація кадрових ризиків за специфічними ознаками представлена в табл. 3. Щодо кожного виду кадрових ризиків визначено загрози, що сприятимуть їх прояву.

Таблиця 3

Класифікація кадрових ризиків за специфічними ознаками

Вид кадрових ризиків	Склад загроз, що спричиняють ризики
1	2
За змістом	
Ризики халатності	Низький рівень лояльності персоналу; незадоволеність працею і відповідне відношення до її виконання
Ризики низької кваліфікації	Відсутність кваліфікованого персоналу; невідповідна кваліфікація персоналу; неякісний процес відбору персоналу
Ризики неефективного управління	Незбалансована система управління персоналом; неякісний процес відбору персоналу та управління діловою кар'єрою
Ризики витоку інформації	Змова з конкурентами, контрагентами; низький рівень інформаційної безпеки; протиправні дії конкурентів
Ризики шахрайств, крадіжок	Можливість здійснити фальсифікації і розтрата через відсутність контролю; відсутність системи кадрового аудиту
Іміджеві ризики	Низький рівень соціальної відповідальності підприємства; протиправні дії керівництва щодо персоналу; участь підприємства в недобросовісній конкуренції та шпигунстві
За ступенем охоплення	
Ризики окремих напрямів кадрової роботи	Неефективні управлінські рішення; неякісний розподіл обов'язків і повноважень; недостатнє фінансування окремих напрямів кадрової роботи
Ризики кадрових програм і проектів	Низька якість кадрових програм; помилки в розрахунках ефективності кадрових програм; необґрунтованість програм
Ризики неефективного функціонування кадрової служб	Низький рівень кваліфікації керівника кадрової служби; неефективна структура кадрової служби; відсутність взаємодії та ефективного обміну інформацією між персоналом кадрової служби; неефективна співпраця кадрової служби з іншими підрозділами фірми
За функціональними сферами управління персоналом	
Ризики відбору та наймання персоналу	Неефективна система відбору персоналу; недосконале складання трудових контрактів; помилки при підборі персоналу; низька кваліфікація менеджерів з підбору персоналу
Ризики адаптації персоналу	Відсутність цілісної системи адаптації персоналу; неналежне документальне оформлення результатів адаптації; недостатність фінансування адаптації
Ризики мотивації персоналу	Низький рівень моральної і матеріальної мотивації; незадоволеність персоналу працею та рівнем її оплати; використання неефективних систем мотивації; неефективна організація оплати праці
Ризики розвитку персоналу	Неефективне вертикальне та горизонтальне переміщення персоналу по системі посад; відсутність якісної системи управління діловою кар'єрою персоналу; неякісна організація первинної підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації персоналу;
Ризики оцінки персоналу	Неправильний вибір методів оцінки персоналу; незадоволеність персоналу результатами оцінки; формальний характер оцінки та атестації персоналу; відсутність збалансованої системи оцінки персоналу
Ризики вивільнення персоналу	Неправомірне звільнення працівників; неактивна позиція підприємства в супроводі звільненого працівника; порушення процедури звільнення персоналу
Ризики неефективного використання персоналу	Неефективна організація праці на підприємстві; неналежні умови праці на підприємстві; низький рівень трудової дисципліни; відсутність програм зростання продуктивності праці; неефективне використання робочого часу

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, науковою новизною даного дослідження є удосконалення класифікації кадрових ризиків за рахунок виділення загальних та специфічних ознак класифікації в поєднанні з систематизацією загроз, що сприяють виникненню різних видів кадрових ризиків на підприємстві.

Перспектива подальших наукових досліджень у даному напрямі полягає в розробці інформаційно-аналітичного забезпечення оцінки кадрових ризиків підприємства, побудованого на основі класифікації кадрових ризиків за загальними і специфічними ознаками.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Вітлінський В.В., Верченко П.І. Аналіз, моделювання та управління економічним ризиком / В.В. Вітлінський, П.І. Верченко. – К.: КНЕУ, 2000. – 292 с.

2. Лук'янова В.В. Методологічні підходи до класифікації ризиків / В.В. Лук'янова // Вісник Хмельницького національного університету. Серія "Економічні науки". – 2007. – № 2. – Т.2. – С. 174 – 178.

3. Цвігун Т.В. Класифікація ризиків підприємства / Т. В. Цвігун // Економічні науки. Серія "Облік і аудит". – 2011. – Випуск 8 (22). – Ч. 4. – С.49.

4. Івченко І. Ю. Економічні ризики: навч. посіб./ І.Ю. Івченко. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 304 с.

5. Гранатуров В.М. Экономический риск: сущность, методы измерения, пути снижения / В.М. Гранатуров. – М.: Изд-во «Дело и Сервис», 1999. – 112 с.

6. Данченко О.Б. Класифікація ризиків в проєктах / О.Б. Данченко // Восточно-

Европейский журнал передовых технологий. – 2012. – № 1 / 12 (55). – С. 26 – 28.

7. Родченко В.Б. Трансформація ризиків управління персоналом в системі економічної безпеки підприємства / В.Б. Радченко, Г.П. Реқун // Вісник ОНУ імені І.І. Мечникова. – 2013. – Т.18. – Вип. 4/3. – С. 89 – 93.

8. Ішук Л. І. Класифікація ризиків – передумова успішного управління при впровадженні інновацій / Л.І. Ішук // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Проблеми економіки та управління. – Львів, 2007. – № 579. – С. 541 – 546.

9. Пахлова О.В. Оцінка ризиків персоналу в умовах виробничого підприємства / О.В. Пахлова // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – Випуск 9-1. Частина 1. – С. 136 – 140.

10. Лобазов С.М. Удосконалення класифікації ризиків і загроз у контексті кадрової безпеки / С. М. Лобазов // Бізнес Інформ. – 2011. – № 12. – С. 180 – 183.

11. Алавердов А.Р. Организация управления персоналом современного российского банка. Учеб. пособ. / А.Р. Алавердов. – М.: "БДЦ-пресс", 2011. – 320 с.

12. Смагулов А. М. Риски управления персоналом / А. М. Смагулов // Экономика образования. – 2013. – № 4. – С. 139 – 142.

13. Дьоміна О.В. Фактори ризику при інвестиціях в розвиток персоналу / О.В. Дьоміна // Управління розвитком. – 2015. – № 1(179). – С. 44 – 49.

14. Жуковська В.М. Попередження соціально-поведінкових ризиків персоналу на підприємстві торгівлі / В. М. Жуковська // Проблеми економіки. – 2014. – № 2. – С. 366 – 372.

*Рецензент д.е.н., професор ХНЕУ імені Семена Кузнеця Назарова Г.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Сухорукова Т.Г.*

УДК 330.34:656.072

НАПРЯМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Каличева Н.Є., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Стаття присвячена питанням інноваційного розвитку залізничного транспорту та, зокрема, пасажирських перевезень, як одного з необхідних напрямів розвитку галузі. Визначено, що серед значного різноманіття інноваційних рішень для підвищення ефективності пасажиропотоків перспективними є застосування інформаційних технологій та сучасних технологічних рішень. Розглянуто специфіку їх використання для підприємств залізничного транспорту, які безпосередньо забезпечують якість та надійність пасажирських перевезень, з урахуванням вимог сьогодення.

Ключові слова: інновації, пасажирський комплекс, залізничний транспорт, технології, ефективність, якість, надійність

НАПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Каличева Н.Е., к.э.н, доцент (УкрГУЖТ)

Статья посвящена вопросам инновационного развития железнодорожного транспорта и, в частности, пассажирских перевозок, как одного из необходимых направлений развития отрасли. Определено, что среди значительного многообразия инновационных решений для повышения эффективности пассажиропотоков перспективными является применение информационных технологий и современных технологических решений. Рассмотрена специфика их использования для предприятий железнодорожного транспорта, которые непосредственно обеспечивают качество и надежность пассажирских перевозок, с учетом требований сегодняшнего дня.

Ключевые слова: инновации, пассажирский комплекс, железнодорожный транспорт, технологии, эффективность, качество, надежность

DIRECTIONS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORTATIONS ON A RAILWAY TRANSPORT

Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor, (USU RT)

Sustainable development of territorial complexes and the efficiency of foreign economic activity is largely dependent on the state of communications, which on the one hand reflect the level of development of the national economy and the level of economic security of the country. The effective functioning of a modern and competitive transport infrastructure reflects the degree of economic development of the state and provision of innovative development of all.

Directions of innovative development of enterprises of railway transport are used to achieve effective development of the industry, so consider one of the most modern and the newest trends, namely the introduction of satellite technology. After all, integrated management of train traffic, dynamic the monitoring of infrastructure and rolling stock are necessary components for the improvement of technical and technological state of the industry

If to allocate separately a passenger terminal, as one of the necessary directions of development of railway transport, the main innovative technologies is the implementation of programs for contact less ticketing and registration locations. The quality of rolling stock, also plays a fairly significant role

in ensuring the competitiveness of transport. After all, modern passenger, with a fairly wide product carrier on the transport market, wants to travel in comfort.

Now shows that a country that aspires to become a full partner of the global transport system should provide transport services in accordance with the international requirements to the speed and comfort of movement.

Keywords: *innovation, passenger terminal, railway transportation, technology, efficiency, quality, reliability*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Значення залізничного транспорту, особливо в сухопутній частині світу, є досить важливим, адже він виконує зв'язуючу роль, забезпечуючи оперативність та надійність перевезень, та дозволяє чітко планувати зовнішньоекономічну діяльність суб'єктів.

Стрімкий розвиток товарно-виробничих відносин на міжнародному рівні залежить від надійної та ефективної роботи транспортної галузі. Ефективність функціонування якої, на сьогоднішній день, зумовлюється впровадженням досягнень науково-технічного прогресу та посиленням інтеграційних процесів, що призводить до зближення економік та до необхідності усунення перешкод на шляху руху не лише товарів та послуг, а й пасажирів.

Варто відзначити, що у сучасних умовах розвитку ринкової економіки, які постійно висувають вимоги до оновлення технологій, успішна діяльність підприємств неможлива без інновацій, які потрібно здійснювати, застосовуючи саму передову техніку і науково-дослідну базу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Питаннями інноваційного розвитку залізничного транспорту займаються провідні вчені та практики. Серед них варто виділити роботи Диканя В.Л., Кірдіної О.Г., Кузьміна О.Є., Князя С.В., Дейнеки О.Г., Шипуліна Ю.С., Третьяк В.П. та ін. [1-7]. Але постійний розвиток та вдосконалення науко-технічної бази призводить до появи нових організаційно-технічних заходів, які можна і потрібно використовувати на підприємствах залізничного транспорту, як фактор забезпечення їх інноваційного розвитку.

Мета статті. Розгляд питань інноваційного розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту за рахунок

впровадження інформаційних технологій та сучасних технологічних рішень.

Викладення основного матеріалу дослідження. Застосування на залізничному транспорті інновацій різного рівня необхідне для створення конкурентоспроможної продукції чи послуги, що потребує відповідних змін у технічному та технологічному забезпеченні галузі [8].

Основними напрямом інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту на сьогоднішній день є:

- оновлення рухомого складу;
- використання сучасних високопродуктивних та енергозберігаючих техніки та технологій;
- збільшення протяжності безстикової колії;
- створення стрілочних переводів на елементній базі п'ятого покоління;
- створення рейки нового покоління з новим профілем (підвищення висоти головки рейки, оптимізація викрутки) із диференційованою міцністю по перерізу тощо;
- оптимізація періодичності проведення діагностики колій та споруд з використанням різних технічних засобів;
- використання інформаційних технологій в діагностиці колії та споруд, забезпеченні безпеки перевезень, контролю за рухом потягів тощо;
- застосування автоматизованої системи аналізу діагностичних даних щодо місця знаходження рухомого складу;
- створення єдиної цифрової моделі колії залізниць і технологій ремонтів з її використанням та ін.

На сьогоднішній день впровадження комплексних інформаційно-керуючих систем спрямоване на оптимізацію управління інфраструктурою та перевізним процесом при забезпеченні високого рівня безпеки руху поїздів. Адже, лише інформаційні технології в найближчій перспективі здатні на основі об'єктивної (позбавленою «людського

фактора») інформації в режимі реального часу відповідати на питання, де і на якій ділянці колії в даний момент знаходиться поїзд або інший рухомий об'єкт, з якою швидкістю і по якій колії він рухається та через який час можна очікувати на його прибуття в пункт призначення, а також які параметри роботи його механізмів [9].

Якщо виділити окремо пасажирський комплекс, як один з необхідних напрямів розвитку залізничного транспорту, то основними інноваційними технологіями є впровадження програм по безконтактному продажу квитків та реєстрації місць [10], що зумовлене небажанням пасажирів витратити час на очікування. Також, новим напрямом в сфері продажу квитків може бути послуга з продажу квитків у кредит, особливо з урахуванням складної економічної ситуації, що склалася в країні в останні роки.

Варто відзначити, що регулювання ціни на пасажирські перевезення, залишається одним з головних факторів збільшення рівня пасажиропотоку. [10]. І звичайно ж розширення діапазону послуг безпосередньо у вагонах з обов'язковим доступом до мережі Інтернет. Звісно ж, збільшення ролі медіа має відобразитися і на роботі пасажирського комплексу залізничного транспорту, адже в соціальних мережах досить легко відстежувати будь-які зміни у настрої пасажирів, так як сучасні засоби зв'язку дозволяють їм досить оперативно залишати, як позитивні, так і негативні відгуки про якість поїздки, що сприятиме покращенню роботи пасажирського комплексу за рахунок вчасного виявлення та оперативного реагування на всі зауваження та нарікання від пасажирів.

Відзначимо, що якість рухомого складу відіграє досить вагому роль при забезпеченні конкурентоспроможності перевезень. Адже сучасний пасажир, маючи досить широкий вибір перевізників на ринку транспортних послуг, бажає мандрувати з комфортом. Тому, впровадження поїздів з автомобілевозами, габаритних вагонів з чотирьохмісними купе, спальних двоетажних вагонів, вагонів-мікст, котрі мають місця різного класу, сучасних вагонів-ресторанів, в яких пасажир зможе скористатися власною їжею або задовольнити інші потреби, тощо є важливою та необхідною умовою забезпечення

конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень.

Також, необхідно звернути увагу на міжнародні перевезення, особливо з точки зору гармонізації міжнародного транспортного права. Адже сучасний пасажир, особливо з точки зору безпеки, надійності та цінового фактору перед іншими видами транспорту, при наявності відповідного сервісу, вибере переміщення за допомогою залізниці.

Висновки. Сьогодні показує, що країна, котра прагне стати повноцінним партнером світової транспортної системи, повинна надавати транспортні послуги відповідно до світових вимог до швидкості та комфорту руху.

Відзначимо, що за умов економічного зростання вирішальними вимогами для ефективного функціонування залізничного транспорту являються зниження власних витрат, підвищення мотивації працівників галузі, здатність задовольняти зростаючі потреби споживачів до якості послуг та швидко й еластично реагувати на зміну попиту. І одним з найбільш сучасних та новітніх напрямів виступає впровадження інформаційних технологій та сучасних технологічних рішень. Адже, комплексне управління рухом поїздів, якісний сервіс, динамічний моніторинг стану інфраструктури і рухомого складу є необхідними складовими для удосконалення техніко-технологічного стану галузі [11].

І взагалі, розвиток залізничної галузі повинен бути спрямованим на введення новітніх технологій та створення телекомунікаційної мережі, побудову швидкісних ліній та продовження реформування господарських функцій для абсолютного забезпечення запитів економіки і громадян нашої держави в безпечних перевезеннях з високим рівнем якості та надійності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Дикань В. Л. Система інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту / В. Л. Дикань, О. Г. Кірдіна // Маркетинг і менеджмент інновацій. - 2011. - № 1. - С. 137-144.

2 Кірдіна О. Г. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку залізничного транспорту / О.Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ. - 2015. - № 50. – С. 285 – 289.

3 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. - Х. : УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

4 Кузьмін О.Є. Інвестиційна та інноваційна діяльність: монографія/ О.Є.Кузьмін, С.В. Князь, Н.В.Тувакова, А.Я. Кузнецова. За наук. ред. проф., д-ра екон. наук О.Є. Кузьміна. – Львів: ЛБІНБУ, 2003. – 233 с.

5 Дейнека О.Г. Інноваційно-інвестиційні підходи до розвитку галузі залізничного транспорту / О.Г. Дейнека // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2018. - № 22. - С. 54-55.

6 Шипуліна Ю.С. Інноваційний потенціал як основа стійкого економічного розвитку господарських систем, його сутність та структура / Ю.С. Шипуліна //Механізм регулювання економіки. – 2004. – №2. – С.71 – 81.

7 Третяк В. П. Управління інноваційними процесами розвитку

залізничного транспорту України та його соціальної інфраструктури / В. П. Третяк // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2014. - № 45. - С. 232-238.

8 Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту/ В.О. Зубенко, Л.Ю. Коник/ Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2015. - № 49.- С. 177- 180.

9 Современные технологии для перехода к интеллектуальному железнодорожному транспорту [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ruscable.ru/article/Sovremennye_tehnologii_dlya_perehoda_k/

10 Копитко В.І. Маркетинго-логістичний підхід в організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vuzlib.org/>

11 Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2014. - № 45. – С. 167– 170.

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

УДК 656.13.072.6

ФОРМУВАННЯ ПОПЕРЕДЖУЮЧИХ ТА КОРИГУВАЛЬНИХ ДІЙ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ЦІННІСТЮ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Легкий С.А., к.е.н, доцент (АДІ ДВНЗ «ДонНТУ»)

На основі аналізу існуючих моделей процесів попереджувальних та коригувальних дій в системах управління, з використанням процесного підходу та методології IDEF0, для системи управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту розроблено моделі процесів попереджувальних та коригувальних дій. Пропоновані процеси попереджувальних та коригувальних дій базуються на фундаментальних принципах управління та можуть бути використані в інших системах управління.

Ключові слова: послуга, цінність, дія попереджувальна, невідповідність, зіставлення, коригування.

ФОРМИРОВАНИЕ ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИХ И КОРРЕКТИРУЮЩИХ ДЕЙСТВИЙ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ЦЕННОСТЬЮ УСЛУГ ПАСАЖИРСКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Легкий С.А., к.э.н, доцент (АДИ ГВУЗ «ДонНТУ»)

На основе анализа существующих моделей процессов предупреждающих и корректирующих действий в системах управления, с использованием процессного подхода и методологии IDEF0, для системы управления ценностью услуг пассажирского автомобильного транспорта разработаны модели процессов предупреждающих и корректирующих действий. Предложенные процессы предупреждающих и корректирующих действий базируются на фундаментальных принципах управления и могут быть использованы в других системах управления.

Ключевые слова: услуга, ценность, действие предупреждающее, несоответствие, сопоставление, корректирование.

FORMING OF WARNINGS AND CORRECTINGS ACTIONS IS IN CONTROL SYSTEM BY VALUE OF SERVICES OF PASSENGER MOTOR TRANSPORT

Legkiy S.A., candidate of Economic Sciences, associate professor (Automobile and Highway Institute SIHE «DonNTU»)

The purpose of the article is a ground and development of processes of warnings and correctings actions in control system by the value of services of passenger motor transport. On the basis of analysis of existent models of processes of warnings and correctings actions in control system, with the use of processnogo approach and methodology of functional design of IDEF0, for control system by the value of services of passenger motor transport the models of processes of warnings and correctings actions are developed. The offered processes allow motor transport enterprises in good time to accept administrative decisions on the removal of potential reasons of rejection of actual arguments of value of favour from the planned level and adjustment of actual arguments of value at the exposure of the indicated rejections. We suggest to use for forming of warnings actions a management on indignations, correctings – on rejections. The developed

processes of warnings and correctings actions can be used in control system by the value of other services taking into account their specific.

Key words: *service, value, an action warning, disparity, comparison, adjustment.*

Постановка проблеми. Цінність послуг є одним з найважливіших чинників забезпечення конкурентоспроможності й ефективності діяльності автотранспортних підприємств. Одним з найважливіших шляхів підвищення її рівня є створення на підприємствах системи управління цінністю, яка має ефективні попереджуючі та коригувальні управлінські дії, що спрямовані на виявлення та попередження можливих помилок і недоробок. Усе сказане й обумовлює актуальність проблеми наукового обґрунтування і розробки процесів формування попереджуючих та коригувальних дій в системі управління цінністю.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проведений аналіз останніх досліджень та публікацій [1-3] дозволяє зробити висновок, що на даний момент вчені, що розглядали питання цінності товарів та послуг не приділяють достатньої уваги створенню системи управління цією цінністю, а відповідно й формуванню попереджуючих та коригувальних дій у цій системі. Причина цього полягає у відсутності єдиної точки зору в розумінні сутності й методики визначення цінності [4]. На авіаційному транспорті спробу створення системи управління цінністю послуги здійснила К.О. Калда [5], однак також в запропонованій системі попереджуючі та коригувальні дії вона не застосовує.

Попереджуючі та коригувальні дії передбачені в сфері управління якістю. В цій сфері існує стандарт ISO 9000:2009 [6], в якому визначено терміни «попереджуючі (запобіжні)» та «коригувальні дії». Згідно цього стандарту попереджуюча дія – це дія, яку виконують, щоб усунути причину потенційної невідповідності або іншої потенційно небажаної ситуації, коригувальна дія – це дія, яку виконують, щоб усунути причину виявленої невідповідності або іншої небажаної ситуації.

Також необхідно відзначити, що розроблені попереджуючі та коригувальні дії

систем управління якістю для підприємствах різних галузей народного господарства [7-9] не можуть бути без певних перетворень використані для формування попереджуючих та коригувальних дій в системах управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту. Ці перетворення стосуються врахування особливостей процесу формування цінності зазначених послуг.

Мета статті. Обґрунтування та розробка процесів формування попереджуючих та коригувальних дій в системі управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Обґрунтування змісту процесів формування попереджуючих та коригувальних дій в системі управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту [10] пропонується здійснювати на основі розробленого процесу її формування [11] за допомогою процесного підходу та методології IDEF0 [12]. Також при розробці зазначених дій використовуємо фундаментальні принципи управління, що розроблені в теорії автоматичного управління [13]. В основу попереджуючих дії покладемо принцип компенсації, в основу коригувальних дій – принцип зворотного зв'язку.

Пропонована функціональна модель процесу попереджуючих дій в системі управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту представлена на рис. 1.

Першим етапом процесу попереджуючих дій в системі управління цінністю є підпроцес збору даних про вимоги споживачів до послуги. «Входом» цього підпроцесу є інформація про поточні або передбачувані вимоги споживачів до послуги. Враховуючи те, що зазначена інформація представляє собою внутрішні бажання, потреби споживачів, керуючий вплив на зазначений підпроцес здійснюється на підставі маркетингового дослідження. «Виходом» підпроцесу є набір бажаних параметрів послуги.

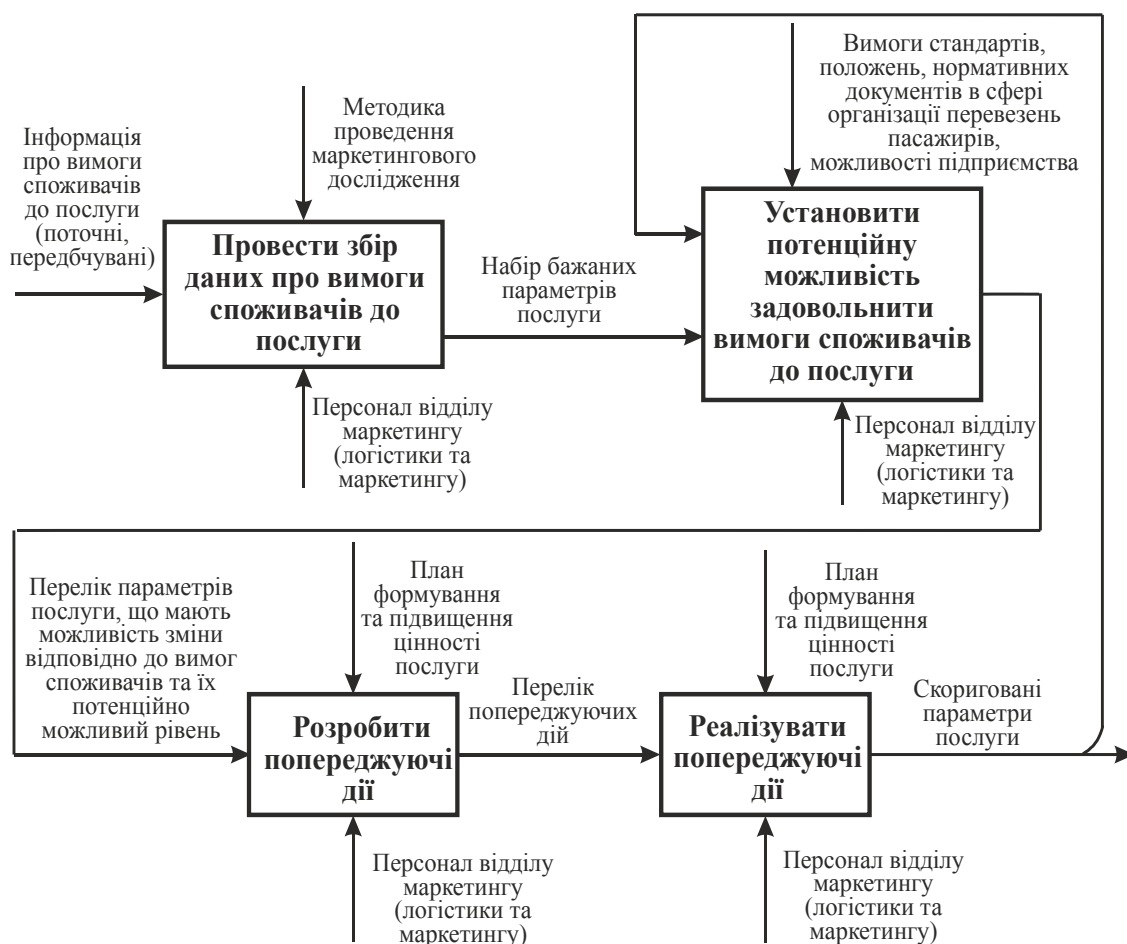


Рис. 1. Функціональна модель процесу попереджуючих дій в системі управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту

Наступним кроком є установлення потенційної можливості задовольнити вимоги споживачів до послуги при виконанні процесу перевезення пасажирів з параметрами послуги, що визначені планом формування та підвищення її цінності, який пропонується розробляти згідно [11]. «Входом» цього підпроцесу є «вихід» попереднього підпроцесу. Управління підпроцесом здійснюється на підставі вимог стандартів, положень, що діють в сфері організації перевезень пасажирів та можливостей автотранспортного підприємства. «Виходом» цього підпроцесу є перелік параметрів послуги, що мають можливість зміни відповідно до вимог споживачів та їх потенційно можливий рівень.

Далі здійснюється розробка попереджуючих дій, спрямованих на забезпечення потенційно можливого рівня параметрів цінності послуги (усунення потенційної невідповідності). «Входом» цього

підпроцесу є «вихід» попереднього підпроцесу. Управління зазначеним підпроцесом здійснюється на підставі плану формування та підвищення цінності послуги. «Виходом» підпроцесу є перелік попереджуючих дій.

Завершальним етапом попереджуючих дій в системі управління цінністю є реалізація цих дій та оцінка їхньої ефективності. «Входом» цього підпроцесу є «вихід» попереднього підпроцесу. Управління підпроцесом здійснюється на підставі плану формування та підвищення цінності послуги. «Виходом» цього підпроцесу є скориговані параметри послуги, на підставі яких також здійснюється оцінка ефективності попереджуючих дій. Для цього «вихід» підпроцесу реалізації попереджуючих дій є «входом» підпроцесу установлення потенційної можливості задовольнити вимоги споживачів до послуги. В разі, якщо скориговані параметри послуги відповідають

потенційно можливого їх рівню (вимогам споживачів), попереджуючі дії вважаються ефективними і послуга надається з цими параметрами. В іншому випадку попереджуючі дії вважаються не ефективними та здійснюється їх перегляд.

Пропонована функціональна модель процесу коригувальних дій в системі управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту представлена на рис. 2.

Процес коригувальних дій в системі управління цінністю починається з підпроцесу збору даних про фактичні параметри цінності послуги, «входом» якого є інформація про фактичні параметри послуги, рекламації та скарги споживачів. Зазначену інформацію отримують від контрольно-ревізійної служби автотранспортного підприємства. Керуючий вплив на цей підпроцес здійснюється на підставі плану формування та підвищення

цінності послуги. «Виходом» підпроцесу є фактичні параметри послуги, що необхідні для визначення її цінності.

Далі виконується обробка зібраних даних, яка полягає в перетворенні фактичних параметрів послуги в параметри її цінності. «Входом» цього підпроцесу є «вихід» попереднього підпроцесу. Керуючий вплив на процес обробки даних здійснюється на підставі методики визначення параметрів послуги [14]. Крім того необхідно враховувати, що інформація про такі параметри послуги як санітарно-гігієнічний стан салону; освітлення салону; технічний стан автобусів, що впливає на комфорт поїздки; інформативність; обслуговування у години пік; обслуговування залежно від погодних умов може також поступати у вигляді рекламацій та скарг споживачів. «Виходом» підпроцесу обробки даних є фактичні параметри цінності послуги.

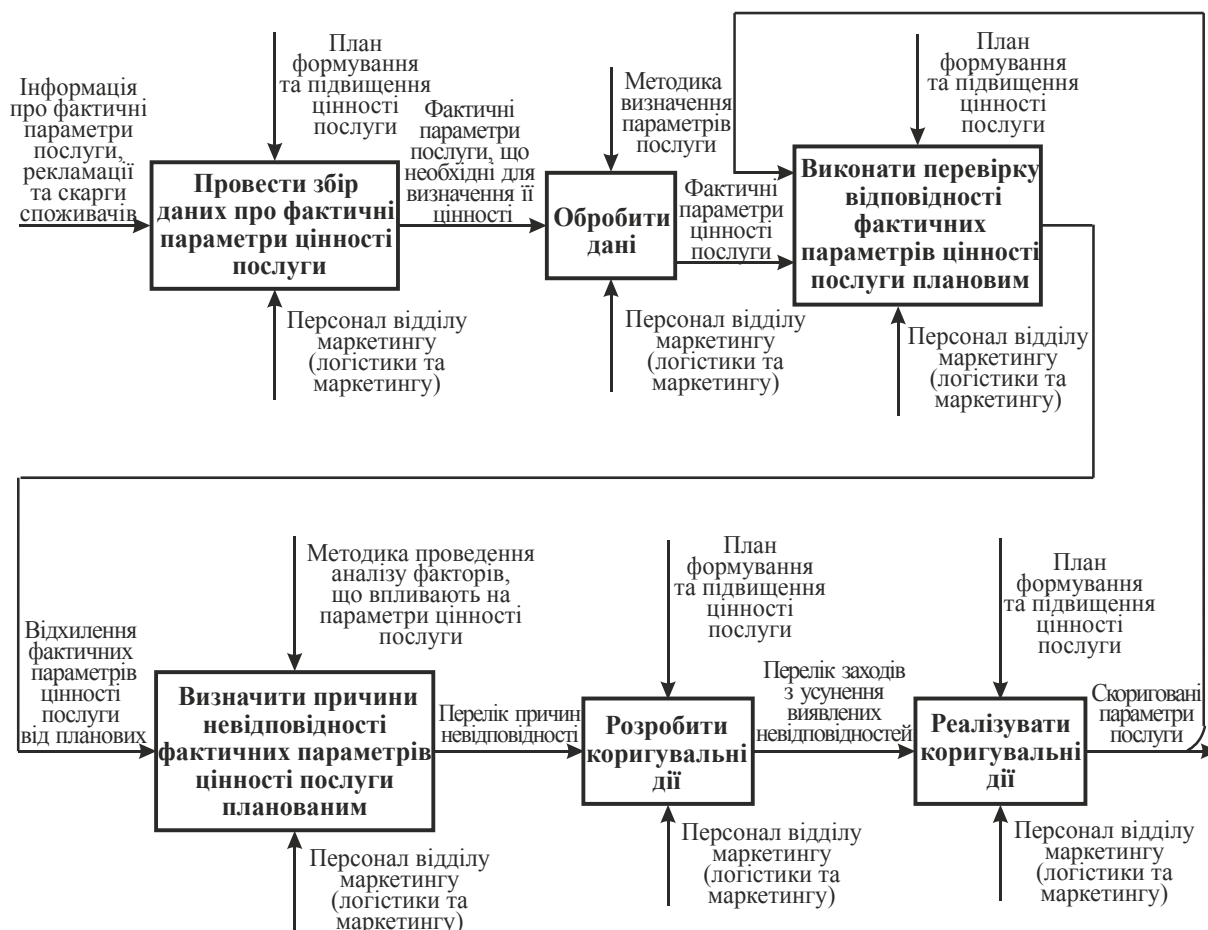


Рис. 2. Функціональна модель процесу коригувальних дій в системі управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту

Наступним кроком є перевірка відповідності фактичних параметрів цінності послуги плановим з метою визначення параметрів, які мають відхилення, що виходять за межі допустимих. «Входом» зазначеного підпроцесу є «вихід» попереднього підпроцесу. Управління підпроцесом здійснюється на підставі плану формування та підвищення цінності послуги [11]. «Виходом» цього підпроцесу є рівень відхилення фактичних параметрів цінності послуги від планових.

На наступному етапі здійснюється визначення причин цього відхилення. «Входом» даного підпроцесу є «вихід» попереднього підпроцесу. Управління підпроцесом здійснюється на підставі методики проведення аналізу факторів, що впливають на параметри цінності послуги. Для параметрів цінності, що є техніко-експлуатаційними показниками послуги, зазначений аналіз виконують згідно [14]. Так, на параметр цінності послуги «швидкість доставляння» впливають такі фактори: тип автобуса, його місткість, динамічні якості; довжина маршруту; тип дорожнього полотна, його стан; інтенсивність руху, склад потоку; режим управління, умови праці водіїв; пасажиропотік і наповнення автобусів. «Виходом» підпроцесу є перелік причин цих відхилень.

Далі здійснюється розробка коригувальних дій з метою усунення виявлених невідповідностей. «Входом» цього підпроцесу є «вихід» попереднього підпроцесу. Управління підпроцесом здійснюється на підставі плану формування та підвищення цінності послуги. «Виходом» підпроцесу є перелік заходів з усунення відхилення фактичних параметрів цінності послуги від планових.

Завершується процес коригувальних дій в системі управління цінністю послуг реалізацією коригувальних дій та оцінкою їх ефективності. «Входом» цього підпроцесу є «вихід» попереднього підпроцесу. Управління підпроцесом здійснюється на підставі плану формування та підвищення цінності послуги. «Виходом» підпроцесу є скориговані параметри послуги. Ефективність коригувальних дій визначається відсутністю невідповідностей фактичних параметрів цінності послуги планованим. Тому, для

оцінки ефективності коригувальних дій в моделі передбачений зворотній зв'язок – інформація про скориговані параметри послуги поступає в підпроцес перевірки відповідності фактичних параметрів цінності послуги плановим. В разі, якщо скориговані параметри послуги відповідають запланованим, коригувальні дії вважаються ефективними. В іншому випадку здійснюється виконання розглянутих вище етапів (визначення причин невідповідності фактичних параметрів цінності послуги запланованим; розробка коригувальних дій; реалізація коригувальних дій). В разі повторного виявлення невідповідності аналізується правильність визначення причин невідповідності фактичних параметрів цінності послуги планованим.

Висновок. Таким чином обґрунтовано та розроблено процеси формування попереджуючих та коригувальних дій в системі управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту на основі процесного підходу та методології IDEF0. Пропоновані процеси враховують особливості формування цінності цих послуг та дозволяють своєчасно запобігти потенційні причини відхилення фактичних параметрів цінності послуги від запланованого рівня та коригувати фактичні її параметри при виявленні зазначених відхилень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бест Р. Маркетинг от потребителя / Роджер Бест; [под. ред. П. Миронова]; [пер. с англ. С. Памфилова и Н. Брагиной]; Стокгольмская школа экономики. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2008. – 760 с.
2. Мельник Л.Г. Маркетингова цінова політика: навчальний посібник / Л.Г. Мельник, Л.В. Старченко, О.І. Карінцева. – Суми: «Університетська книга», 2007. – 240 с.
3. Длігач А.О. Маркетингова цінова політика: світовий досвід, вітчизняна практика: навчальний посібник / А.О. Длігач. – К.: «Професіонал», 2006. – 304 с.
4. Шинкаренко В.Г. Обґрунтування споживчої цінності послуг пасажирського автомобільного транспорту / В.Г. Шинкаренко, С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових

праць. – Х.: ХНАДУ. – 2012. – Вип. 19. – С. 68-79.

5. Калда К.О. Управління цінністю авіатранспортної послуги. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. Спеціальність 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» (за видами економічної діяльності). / К.О. Калда. – К.: НАУ, 2009. – 21 с.

6. ДСТУ ISO 9000:2009. Системи управління якістю. Основні положення та словник термінів (ISO 9000:2008, IDT). – К.: Держстандарт України, 2008. – 26 с. – (Національний стандарт України).

7. Управління якістю інфокомунікаційних послуг: навчальний посібник / [Є.Г. Борисевич, В.Г. Буряк, І.В. Станкевич и др.]. – Одеса: ОНАЗ, 2010. – 272 с.

8. Лебединець В.О. Організація коригувальних та запобіжних дій в межах фармацевтичної системи якості / В.О. Лебединець // Управління, економіка та забезпечення якості в фармації. – 2013. – № 1. – С. 30-35.

9. Зубояров О.Р. Процес управління коректуючими і предупрежуючими

дійствами на металургическом предприятии / О.Р. Зубояров // Экономика региона. – 2010. – № 4. – С. 215-220.

10. Шинкаренко В.Г. Формування системи управління цінністю послуг пасажирського автомобільного транспорту / В.Г. Шинкаренко, С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – Харків: ХНАДУ. – 2015. – Вип. 25. – С. 135-144.

11. Шинкаренко В.Г. Формування цінності послуг пасажирського автомобільного транспорту / В.Г. Шинкаренко, С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – Харків: ХНАДУ. – 2015. – Вип. 26. – С. 109-121.

12. РД IDEF0–2000. Методологія функціонального моделювання. – М.: Издательство стандартов, 2000. – 75 с.

13. Кузьмин А.В. Теорія систем автоматического управления: учебник / А.В. Кузьмин, А.Г. Схиртладзе. – Старый Оскол: ТНТ, 2014. – 222 с.

14. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник / И.В. Спирин. – 5-е изд., перераб. – М.: «Академия», 2010. – 400 с.

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

УДК 658.001.42 (477)

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ СТРАТЕГІЧНОГО КОНТРОЛІНГУ

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

В статті доведено, що під контролінгом слід розуміти комплексну систему підтримки управління організацією, спрямована на координацію взаємодії систем менеджменту і контролю їх ефективності. З'ясовано, що в економічній теорії існує декілька різновидів контролінгу. В сучасних умовах функціонування велике практичне значення для вітчизняних підприємств має виділення стратегічного і оперативного контролінгу. Дослідивши особливості стратегічного управління та стратегічного контролінгу було запропоновано формування трирівневої системи стратегічного контролінгу для однобізнесових підприємств та чотирирівневої системи – для мультибізнесових підприємств.

Ключові слова: контролінг, стратегічний контролінг, підприємство, конкурентоспроможність, система.

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО КОНТРОЛЛИНГА

*Подопригора И.В., к.э.н., доцент,
Минка В.Ф., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье доказано, что под контроллингом следует понимать комплексную систему поддержки управления организацией, направленная на координацию взаимодействия систем менеджмента и контроля их эффективности. Выяснено, что в экономической теории существует несколько разновидностей контроллинга. В современных условиях функционирования большое практическое значение для отечественных предприятий имеет выделение стратегического и оперативного контроллинга. Исследовав особенности стратегического управления и стратегического контроллинга было предложено формирование трехуровневой системы стратегического контроллинга для однобизнесных предприятий и четырехуровневой системы – для мультибизнесных предприятий.

Ключевые слова: контроллинг, стратегический контроллинг, предприятие, конкурентоспособность, система.

FORMATION OF SYSTEM OF STRATEGIC CONTROLLING

*Podoprighora I. V., candidate of economics, associate professor,
Minka V.F., candidate of economics, associate professor (UkrSURT)*

In article it is proved that under controlroom should understand a comprehensive support system for the management of the organization, aimed at coordination of interaction of management systems and monitoring their effectiveness. It was found that in economic theory there are several types of controlling. In modern conditions of functioning of great practical importance for domestic enterprises is the selection of strategic and operative controlling. Studying features of strategic management and strategic controlling has been proposed the formation of a three-tier system of strategic controlling for one-business enterprises and four-level systems – for multi-business enterprises. All levels of strategic controlling should complement each other and to uphold principles of integrity harmonious combination that will ensure the competitiveness of domestic enterprises.

Key words: controlling, strategic controlling, enterprise, competitiveness, system.

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

В Україні на тлі негативних змін макроекономічної ситуації виникли проблеми в ефективності функціонування вітчизняних підприємств та забезпечення конкурентоспроможності, що вимагає розробки нової концепції управління, регулювання і планування на засадах контролінгу, орієнтованих у майбутнє у відповідності з поставленими стратегічними цілями і завданнями підприємства. Тобто в процесі забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств в сучасних умовах функціонування одним з першочергових завдань є формування дієвої системи стратегічного контролінгу здатної забезпечити максимальну реалізацію обраної стратегії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні тема дослідження теоретичних основ функціонування контролінгу на вітчизняних підприємствах досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: Т.Ю. Теплякової [1], Ю.П. Аниськіна, А.М. Павлової [2], О.І. Орлова [3], С.А. Смірнова [4], Р. Манна [5], Ю.А. Сидоренка [6], Л.В. Попової [7] та ін.

Концептуальні аспекти стратегічного управління представлені в працях В.Л. Диканя, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакової, О.В.Шраменко [8] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз теоретичних напрацювань із зазначеної проблематики свідчить про високу зацікавленість вітчизняних та закордонних вчених концептуальними основами функціонування

контролінгу 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 формування системи стратегічного контролінгу на вітчизняних підприємствах.

Основний текст. В основі сучасної концепції системного управління підприємства лежить прагнення забезпечити успішне функціонування організаційної системи у довгостроковій перспективі шляхом [1]:

- адаптації стратегічних цілей до мінливих умов зовнішнього середовища;
- узгодження оперативних планів зі стратегічним планом розвитку організаційної системи;
- координації та інтеграції оперативних планів за різними бізнес-процесами;
- створення системи забезпечення менеджерів інформацією для різних рівнів управління в оптимальні проміжки часу;
- адаптації організаційної структури управління підприємством з метою підвищення її гнучкості та здатності швидко реагувати на мінливі вимоги зовнішнього середовища.

Контролінг забезпечує методичну інструментальну базу для підтримки основних функцій менеджменту: планування, контролю, обліку і аналізу, а також оцінки ситуації для прийняття управлінських рішень.

Для формування ефективної системи контролінгу в сучасних підприємствах спочатку слід розглянути суть поняття «контролінг».

Контролінг (від англ. control – керівництво, регулювання, управління контроль), що далеко не вичерпується контролем [1].

Контролінг – це система управління підприємством, яка ґрунтується на зборі і обробці, аналізі та оцінці інформації, яка використовується для підвищення ефективності діяльності всього підприємства і реалізації поставлених цілей [2].

На думку О.І.Орлова, контролінг – це концепція управління в основі якої лежить прагнення забезпечити успішне

функціонування організаційної системи у довгостроковій перспективі [3].

Таким чином під контролінгом будемо розуміти комплексну систему підтримки управління організацією, спрямована на координацію взаємодії систем менеджменту і контролю їх ефективності. При цьому слід відзначити, що контролінг може забезпечувати інформаційно-аналітичну підтримку процесів прийняття рішень при управлінні організацією (підприємством, корпорацією, органом державної влади) і може бути частиною, що зумовлює прийняття певних рішень у рамках систем менеджменту.

Опорними компонентами концепції контролінгу є [3]:

1) орієнтація на ефективну роботу організації у відносно довгостроковій перспективі – філософія прибутковості, яка означає:

- переважну орієнтацію мислення і дій працівників організації на рентабельність;
- чітке розуміння контролю витрат і заходів щодо їх зниження як безперервного процесу;
- гармонійне поєднання орієнтації на клієнтів і на дохід;
- зв'язок системи стимулювання працівників з їх конкретним внеском у досягнення цілей підприємства та особистісних цілей (особисті доходи, кар'єра);
- зростання суми активів підприємства як один з можливих засобів досягнення стратегічної мети;
- безперервну оцінку клієнтів за критерієм прибутковості, тобто знання того, скільки підприємство заробило на конкретному клієнті;

2) формування організаційної структури, орієнтованої на досягнення стратегічних і тактичних цілей;

3) створення інформаційної системи, адекватної завданням цільового управління;

4) розподіл завдань контролінгу на цикли, що забезпечує інтерактивність планування, контролю виконання і прийняття коригуючих рішень.

З метою формування ефективних систем управління підприємства з використанням методів та інструментів контролінгу економісти почали виділяти різні види контролінгу.

Смірнов С.А. [4] розглядає контролінг основних напрямків бізнесу: контролінг інвестиційних проєктів; контролінг маркетингу; контролінг інноваційних процесів; фінансовий контролінг та ін.

В роботах [5, 6, 7] виділяють стратегічний та оперативний контролінг.

В сучасних умовах функціонування, що характеризуються політичною та економічною нестабільністю велике практичне значення для вітчизняних підприємств має виділення стратегічного і оперативного контролінгу. Тому детально розглянемо основні ключові моменти кожного з них.

Головною метою стратегічного контролінгу є підтримка стратегічного управління, забезпечення взаємодії планування і контролю на стратегічному рівні. Це досягається за рахунок забезпечення вищого керівництва підприємства якісної і своєчасної інформацією, достатньою для прийняття зважених управлінських рішень. Для цього використовуються такі інструменти: PEST-аналіз, SWOT-аналіз, портфельний аналіз і т. д.

Іншими словами можна сказати, що стратегічний контролінг покликаний забезпечувати весь процес стратегічного управління підприємством.

Головною метою оперативного контролінгу є якісне забезпечення поточного управління підприємством, тобто його головним об'єктом є внутрішнє середовище підприємства. Таким чином стратегічний контролінг на відміну від оперативного є більш дієвим у сучасних умовах функціонування, так як піддає детальному дослідженню як зовнішнє, так і внутрішнє середовище підприємства і сприяє формуванню дієвих управлінських рішень на балансі можливостей і загроз зовнішнього середовища, а також сильних і слабких сторін внутрішнього середовища підприємства.

При побудові системи стратегічного контролінгу на вітчизняних підприємствах вважаємо своєчасним і вкрай необхідним виділення ієрархічних рівнів стратегічного контролінгу залежно від рівнів формування стратегії. Адже залежно від рівня формування стратегії, а відповідно і стратегічного управління акцентується увага на різних

завданнях і цілях, а відповідно і стратегічний контролінг повинен мати різну спрямованість.

Так для мультибізнесового підприємства виділяють корпоративну, конкурентну, функціональну і оперативну стратегію, а для однобізнесового – корпоративну, функціональну і оперативну.

Відповідно до окреслених рівнів розробки стратегії виділимо і рівні стратегічного контролінгу: для мультибізнесового підприємства корпоративний, конкурентний, функціональний і оперативний, а для однобізнесового – корпоративний, функціональний і оперативний.

Головною метою стратегічного контролінгу корпоративного рівня є забезпечення ефективності реалізації корпоративної стратегії (стратегія має загальний характер для всього підприємства), підтримка найвищого керівництва підприємства в процесі стратегічного управління. Стратегічний контролінг конкурентного рівня має на меті забезпечення ефективності реалізації конкурентної стратегії (конкурентна стратегія підпорядковуються корпоративній, вказує шляхи досягнення вибраного нею напрямку в кожній стратегічній одиниці бізнесу і являє собою план завоювання сильних довгострокових конкурентних позицій), підтримка керівників стратегічних одиниць бізнесу в процесі стратегічного управління. Стратегічний контролінг функціонального рівня полягає в забезпеченні ефективності реалізації функціональної стратегії (функціональна стратегія належить до управління поточною основною діяльністю підрозділів), підтримка керівників функціональних підрозділів в процесі стратегічного управління.

Всі окреслені рівні стратегічного контролінгу повинні бути поєднані в систему стратегічного контролінгу та відповідно доповнювати та поєднувати один одне.

Висновок. В умовах сьогодення вітчизняні підприємства не мають змогу забезпечити свою конкурентоспроможність без наявності ефективно сформованої системи стратегічного контролінгу. Дослідивши особливості стратегічного управління та стратегічного контролінгу вважаємо доцільним та своєчасним формування трирівневої системи стратегічного

контролінгу для однобізнесових підприємств та чотирирівневої системи – для мультибізнесових підприємств. Всі рівні стратегічного контролінгу повинні доповнювати один одного та відповідати принципам цілісності гармонійного поєднання, що в комплексі дозволить забезпечити конкурентоспроможність вітчизняних підприємств.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Контроллинг : учебное пособие / Т. Ю. Теплякова. – Ульяновск: УлГТУ, 2010. – 143 с.

2 Анискин Ю.П. Планирование и контроллинг / Ю.П. Анискин, А.М.Павлова – М., 2005. – 280 с.

3 Орлов А.И. Теория принятия решений : учебн. пособ. / А.И. Орлов - М.: Издательство "Март", 2004. – 656 с.

4 Смирнов С.А. Контроллинг / С.А. Смирнов – М.; Моск. Гос. Унив. экономики, статистики и информатики, 2002. – 161 с.

5 Манн Р. Контроллинг для начинающих / Р. Манн – М.: Финансы и статистика, 2004. – 208 с.

6 Концепция контроллинга / Под ред. Ю.А. Сидоренко. –М., 2005. – 345 с.

7 Попова Л.В. Контроллинг / Л.В. Попова –М.: Дело и сервис, 2006. - №12. – С.16-19.

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

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

УДК 658.562.12.2

УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСОМ КОНТРОЛЮ ЯКОСТІ ПРОДУКЦІЇ ПІДПРИЄМСТВА ХАРЧУВАННЯ

*Соколовський С.А., к.т.н., доцент, заступник начальника,
Науменко М.О., доктор філософії економічного напрямку, професор
(Національна академія Національної гвардії України)*

У статті розглянуто основні особливості управління процесом контролю якості продукції підприємства харчування. Проаналізовано основні задачі системи управління якістю продукції. Визначено основні задачі системи управління якістю продукції, з урахуванням специфіки підприємств харчування. Досліджено, що організація робіт у системі управління якістю визначається стандартами, які регламентують технічний рівень продукції, її надійність, довговічність, економічні, естетичні й ергономічні характеристики

Ключові слова: якість, управління, стандартизація, підприємство, харчова промисловість, контроль

УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССОМ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ ПИТАНИЯ

*Соколовский С.А., к.т.н., доцент, заместитель начальника,
Науменко М.А., доктор философии экономического направления, профессор
(Национальная академия Национальной гвардии Украины)*

В статье рассмотрены основные особенности управления процессом контроля качества продукции предприятия питания. Проанализированы основные задачи системы управления качеством продукции. Определены основные задачи системы управления

качеством продукции, с учетом специфики предприятий питания. Исследовано, что организация работ в системе управления качеством определяется стандартами, регламентирующими технический уровень продукции, ее надежность, долговечность, экономические, эстетические и эргономические характеристики

Ключевые слова: качество, управление, стандартизация, предприятие, пищевая промышленность, контроль

PROCESS CONTROL QUALITY CONTROL FOOD PRODUCTION ENTERPRISE

*Sokolovsky S.A., Ph.D., associate professor, deputy chief,
Naumenko M.A., Ph.D. economic direction, professor
(National Academy of the National Guard of Ukraine)*

In the article the main features of the process control quality control of products catering. The basic problem of quality management system. Proved that today is not the issue management process developed quality control catering. In practice, there are methods of measuring the quality of food products. Tools (measuring) method - is to determine the values of experimental measurements by using technical measuring devices. This method of determining the geometric dimensions of products, their weight, etc. Registration method - based on observations and numerical calculation of certain events, objects or expenses.

Today, every company regardless its size and industry specificity runs the risk of quickly to be beyond solution quality, if it will abandon the introduction of a quality management system. Of course, every company individually and identical approach to solving quality problems. Streamlining of activities in the field of quality control of products is carried out through standardisation, i.e. the development of regulatory documents that establish shared norms, rules and principles of quality management. The organization works in the quality management system is determined by the standards that regulate the technical level of the product, its reliability, durability, economic, aesthetic and ergonomic characteristics. In order to objectively assess the level of quality, you must use an appropriate range of indicators - a set of interrelated technical-economic, organizational and other indicators.

Key words: quality, management, standardization, enterprise, food industry, control

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Основне завдання економічної політики будь-якої країни в сучасний період — всебічне підвищення технічного рівня та якості товарів і послуг. Якісні й конкурентоспроможні товари та послуги, що реалізуються на внутрішньому та зовнішньому ринках, мають відповідати останнім досягненням науки, найвищим техніко-економічним, естетичним та іншим споживчим вимогам і потребам.

В ринкових умовах найбільш ефективним засобом подолання кризових явищ у системі управління підприємством стає підвищення якості продукції, а контроль якості – одним з важливих інструментів, який забезпечує взаєморозуміння та взаємодію просування продукції, і безперервне удосконалення процесу виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Результати аналізу літературних джерел свідчать про наявність розгляду проблем управління якістю продукції. Серед провідних фахівців, які займалися питаннями управління якістю продукції варто виділити роботи: Бруна М., Воскобойникова В.В., Іванова Ю.Б., Редькіна О.С. [1-4] та ін. Але в спеціалізованій літературі на сьогодні є недостатньо розробленими питання управління процесом контролю якості продукції підприємства харчування.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою даної статті є аналіз специфіки управління процесом контролю якості продукції підприємства харчування.

Виклад основного матеріалу дослідження. На якість продукції впливають безліч чинників. Для того, щоб всі ці фактори врахувати та забезпечити їх оптимальні значення, потрібна система якості.

Система якості – сукупність організаційної структури, методик, процесів і ресурсів, необхідних для здійснення спільного керівництва якістю (адміністративного управління якістю). Аналізуючи існуючі системи управління якістю, передбачається найбільш ефективною із розглянутих система TQM. Саме дана система управління передбачає загальну відповідальність за забезпечення якості на всіх етапах життєвого циклу продукції. Основою її концепції є повний перерозподіл відповідальності за забезпечення якості на підприємствах.

Традиційний функціональний розподіл відповідальності, згідно з яким, зокрема, відділи контролю якості відповідають за якість, виробничі ланки — за випуск продукції і т.д., вважається застарілим, оскільки його існування створює можливість розриву між задачами виробництва і задачами забезпечення якості.

Проте слід врахувати той факт, що специфіка діяльності підприємства впливає на комплекс заходів з удосконалення процесу управління і вживаних методик на підприємстві.

Основні задачі системи управління якістю:

- 1) організація контролю якості продукції;
- 2) встановлення й уточнення вимог до рівня якості продукції;
- 3) розширення обсягу досліджень і розробок, спрямованих на удосконалення технологічних процесів;
- 4) розробка політики підприємства з питань якості та її реалізація;
- 5) створення у всіх підрозділах умов, які забезпечують постійно високий рівень якості продукції;
- 6) вдосконалення інформаційного забезпечення діяльності підприємства на основі сучасних досягнень електронної техніки.

Прикладна проблема в менеджменті виробництва на підприємстві харчування – складність здійснення управлінських дій на

систему управління якістю продукції харчування.

Система управління якістю – це особлива організація у виробничій системі. Основним у цій організації є документованість усіх процесів, що мають відношення до виробництва продукції, починаючи із закупівлі матеріалів та закінчуючи доставкою споживачеві готової продукції. У багатьох випадках це призводить до кардинальних змін у техніці, технології й організації виробництва на підприємстві. Забезпечити якість на підприємстві можливо лише тоді, коли всі процеси – технічний, технологічний, організаційний – будуть взаємозв'язані між собою через управління якістю. Якість – це система, і цією системою потрібно управляти.

Сьогодні кожне підприємство незалежно від його масштабів і галузевої специфіки ризикує досить швидко опинитися поза сферою вирішення проблеми якості, якщо воно відмовиться від впровадження системи управління якістю. Звичайно, кожне підприємство індивідуальне й абсолютно однакового підходу до вирішення проблеми якості бути не може. Існують також відмінності при створенні систем управління якістю на великих і малих підприємствах [1].

Управління якістю продукції базується на оцінюванні рівня цієї якості. Область діяльності, яка пов'язана з кількісною оцінкою якості продукції, є кваліметрія.

Отримання кількісної оцінки рівня якості вимагає проведення безлічі вимірювань. Теоретичною базою проведення вимірювань виступає наука метрологія.

Найважливішим інструментом управління якістю на підприємстві є сертифікація. Сертифікація продукції дозволяє засвідчити фактичний рівень якості продукції і є визначальним чинником конкурентоспроможності продукції.

Упорядкування діяльності у сфері управління якістю продукції здійснюється за допомогою стандартизації, тобто розробки нормативних документів, які встановлюють загальні норми, правила та принципи управління якістю.

Стандартизація продукції здійснюється за певними принципами:

- урахування рівня розвитку науки і техніки, екологічних вимог, економічної

доцільності, користі для споживачів і держави загалом;

- гармонізація з міжнародними, регіональними і, за необхідності, національними стандартами інших країн;

- взаємозв'язок та узгодженість нормативних документів усіх рівнів;

- участь у розробленні нормативних документів усіх зацікавлених сторін – розробників, виробників, споживачів і органів влади;

- відкритість інформації щодо чинних стандартів і програм робіт зі стандартизації з урахуванням вимог законодавств [3].

Організація робіт у системі управління якістю визначається стандартами, які регламентують технічний рівень продукції, її надійність, довговічність, економічність, естетичні й ергономічні характеристики. Для того, щоб об'єктивно оцінити рівень якості, необхідно використовувати відповідну номенклатуру показників - комплекс взаємопов'язаних техніко-економічних, організаційних та ін. показників. Комплексні показники формуються на основі ієрархічного принципу: спочатку оцінюються значення одиничних показників, потім - розраховуються групі показники, потім - узагальнюючий показник.

Відповідно до ієрархічним принципом розкладання якості на складові виконується "від складного до простого", а оцінювання якості складових елементів навпаки - від простих до складових показників. У такій схемі кількість рівнів розгляду може бути безмежним у залежності від об'єкта та рівня наших знань.

Якість продукції в кваліметрії прийнято розглядати як ієрархічну багаторівневу сукупність властивостей. При цьому комплексний показник якості визначається значеннями одиничних показників якості продукції.

Кількісне оцінювання якості продукції виконується на багатьох операціях, кожна з яких має свої особливості. Тому кількісне оцінювання якості об'єкта можливе лише після визначення мети і умов проведення оцінювання. Використання ієрархічного принципу дозволить досягти комплексності та системності врахування багатьох аспектів якості продукції харчування. На практиці

існують такі методи вимірювання якості продукції харчування [3].

Інструментальний (вимірювальний) метод - полягає у визначенні значень показників шляхом експериментальних вимірювань з використанням технічних вимірювальних засобів. Цим методом визначають геометричні розміри виробів, їх масу і т.п.

Реєстраційний метод - ґрунтується на спостереженні і підрахунку кількості певних подій, предметів або витрат.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, в даному дослідженні проаналізовані та визначені основні аспекти управління процесом контролю якості продукції підприємства харчування.

Науковим результатом дослідження є систематизація основних аспектів управління процесом контролю якості продукції підприємства харчування.

Практичним результатом виступають рекомендації стосовно управління процесом контролю якості продукції підприємства харчування.

Подальшим напрямком даного дослідження можуть стати методика управління якістю продукції підприємства харчування.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Брун М. Управление качеством: затраты и выгоды / М. Брун, Д.Георги // Проблемы теории и практики управления. - 2000. - № 1. - С. 70-75.
2. Воскобойников В.В. Новые подходы к управлению качеством продукции./ В.В. Воскобойников // Экономика и жизнь. – 1999.- №50.- с.15.
3. Иванов Ю.Б. Конкурентні переваги підприємства : оцінка, формування та розвиток [Текст] : монографія / Ю.Б. Иванов, П.А. Орлов, О.Ю. Иванова ; Нац. акад. наук України, Н.-д. центр індустр. проблем розвитку. – Х. : ІНЖЕК, 2008. – 351 с.
4. Редькін О.С. Сучасні стратегії та технології корпоративного управління / О.С. Редькін, В. Реген, Н.А. Хрущ – Одеса: "Евен", 2004. – 216 с.

5. Науменко М. О. Підвищення якості послуг підприємства ресторанного господарства в системі ринкових відносин / М. О. Науменко, Т. В. Гура, В. С. Ковширко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків:УкрДАЗТ. - 2013. - Вип. 42. - С. 319-322

6. Науменко М. О. Обґрунтування плану інноваційного проекту підприємства / М. О. Науменко, О. С. Шапгала // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків:УкрДАЗТ. - 2014. - Вип. 45. - С. 229-232.

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

УДК: 331.108.2:656.2

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Токмакова І.В., к.е.н., доцент,
Кузуб А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті розкрито актуальність стратегічного управління персоналом на підприємствах залізничного транспорту в сьогоденних умовах. Досліджено зміст поняття «стратегічне управління персоналом» та визначено його найбільш суттєві ознаки, серед яких: розгляд персоналу з позицій людського капіталу, що потребує створення умов для професійного і духовного-морального розвитку працівників; перспективність і орієнтація на досягнення довгострокових цілей, комплексне застосування управлінського інструментарію через поєднання його традиційних і рефлексивних методів. Розкрито ключові напрямки та завдання стратегічного управління персоналом підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: стратегічне управління, персонал, стратегія, інструментарій, залізничний транспорт.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Токмакова И.В., к.э.н., доцент,
Кузуб А.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье раскрыта актуальность стратегического управления персоналом на предприятиях железнодорожного транспорта в современных условиях. Исследовано содержание понятия «стратегическое управление персоналом» и определены его наиболее существенные признаки, среди которых: рассмотрение персонала с позиций человеческого капитала, требующее создания условий для профессионального и духовно-нравственного развития работников; перспективность и ориентация на достижение долгосрочных целей, комплексное применение управленческого инструментария через сочетание его традиционных и рефлексивных методов. Раскрыты ключевые направления и задачи стратегического управления персоналом предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: стратегическое управление, персонал, стратегия, инструментарий, железнодорожный транспорт.

STRATEGIC PERSONNEL MANAGEMENT AT THE ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

*Tokmakova I.V., Ph.D., Associate Professor,
Kuzub A.V., Master (USU RT)*

The article reveals the relevance of strategic personnel management at the enterprises of railway transport in modern conditions. Investigated the concept of "strategic management" and identifies its most significant features, including: consideration of personnel from the standpoint of human capital, which requires the creation of conditions for professional and spiritual-moral development of employees; prospects and focus on achieving long-term goals, the integrated use of management tools through a combination of its traditional and reflexive methods. It is revealed that the process of formation and realization of strategy of personnel management includes: analysis and planning staff, current staffing, personnel management, measures of its assessment and development, employee training, solving social problems, reward and motivation, the organization of labour relations. Revealed key directions and strategic objectives of personnel management the enterprises of the railway transport. It is concluded that to achieve socio-economic efficiency and competitiveness of JSC "uz" needs improvement training and staff development, the establishment of mechanisms for career planning, including the improvement of work with young specialists.

Keywords: *strategic management, personnel, strategy, tools, railway transport.*

Постановка проблеми В наш час вітчизняний залізничний транспорт знаходиться на початковому етапі реалізації складних процесів реформування, орієнтованих на досягнення високої соціально-економічної результативності його виробничо-господарської діяльності та конкурентоспроможності. Ключова роль в реалізації означених процесів належить персоналу підприємств залізничного транспорту. У зв'язку з цим управління персоналом стане все більш значущим для успішного управління всією компанією ПАТ «Укрзалізниця» і в той же час все більш складним. Оскільки персонал являється головною ланкою підприємства, то управління ним має стати ключовою складовою частиною процесу планування і реалізації стратегії. Сьогодні стратегічні цілі розвитку вітчизняного залізничного транспорту можуть бути реалізовані лише персоналом, який відповідає як кваліфікаційним вимогам, продиктованими корпоративною стратегією, так і мотиваційним вимогам, необхідним для переходу в нове, мінливе підприємницьке середовище. У цьому сенсі процеси стратегічного управління персоналом підприємств залізничного транспорту дозволяють мати шанси на успіх навіть в умовах криз, невизначеності та посилення конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг.

Аналіз основних досліджень і публікацій Питанням управління персоналом, аналізу чинників, що впливають на вибір засобів і методів стратегічного управління персоналом, методичних підходів до оцінки персоналу, формування кадрової стратегії присвячено роботи вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: В. Дикань [1, 2], В. Компанієць [3, 4], Т. Сухорукова [5], І. Токмакова [6], Л. Калініченко [7], А. Кібанов [8], Л. Балабанова [9], Л. Романюк [10], В. Маслов [11] та ін. Разом із цим проблематика стратегічного управління персоналом залізничного транспорту залишається відкритою і потребує подальшого дослідження з врахуванням змін, обумовлених процесами реформування залізничним транспортом.

Мета статті полягає в дослідженні сутності та змісту стратегічного управління персоналом і розкритті головних напрямків і завдань стратегії управління персоналом на вітчизняному залізничному транспорті.

Виклад основного матеріалу. Стратегічний підхід до процесів управління персоналом набуває актуальності в умовах високої невизначеності та мінливості середовища функціонування вітчизняного залізничного транспорту.

Розкриваючи зміст стратегічного управління персоналом, розглянемо існуючі підходи до визначення даного поняття. А.

Кібанов [8] розглядає стратегічне управління персоналом як розроблений керівництвом підприємства пріоритетний, якісно визначений напрямок дій, які необхідні для досягнення довгострокових цілей зі створення висококваліфікаційного, відповідального і згуртованого колективу, що враховують стратегічні завдання підприємства та його ресурсні можливості. М.В. Сорокіна [12] розкриває особливості стратегічного управління персоналом, розглядаючи його як складний процес, що реалізується внаслідок переплетіння регламентів і творчих процедур, а також не завжди вкладається в конкретні технологічні схеми. Балабанова Л.В. [9] під поняттям «стратегічне управління персоналом» розглядає управління процесом формування конкурентоспроможного трудового потенціалу підприємства з урахуванням змін у його зовнішньому та внутрішньому середовищах, які відбуваються нині або можуть відбуватися в майбутньому, що дає змогу підприємству вижити, розвиватися та досягати своїх цілей у довгостроковій перспективі. Романюк Л.М. [10] визначає стратегічне управління персоналом – як сукупність цілеспрямованих дій довгострокового характеру, які направлені на формування та розвиток продуктивних здібностей персоналу, їх ефективне використання, що забезпечує підприємству досягнення переваг в конкурентній боротьбі. Стратегічне управління розвитком персоналу розглядається і як набір політик, програм і процедур, які підтримують і направляють персонал таким чином, щоб він міг повністю задовольняти як власні потреби, так і потреби організації [13]. На нашу думку, найбільш змістовним є визначення В. Маслова [11], який під стратегічним управлінням персоналом розуміє програмний спосіб мислення і управління, що забезпечує узгодження цілей, можливостей підприємства і інтересів працівників. Він передбачає не тільки визначення генерального курсу діяльності підприємства, а й підвищення мотивації, зацікавленості всіх працівників у його реалізації.

Грунтуючись на розглянутих вище трактуваннях поняття «стратегічне управління персоналом» можна зробити висновок, що воно є продовженням стратегічного управління підприємством і має на меті забезпечення ефективної праці і якісного трудового життя

працівників не тільки на даний момент часу, але і в перспективі. До найбільш суттєвих ознак стратегічного управління персоналом слід віднести: зміну поглядів на персонал з ресурсів на людський капітал, що потребує зміни філософії кадрового менеджменту і обумовлює необхідність створення умов для професійного та особистісного розвитку людини; програму дій з використання та розвитку персоналу, її відповідність типу організаційної стратегії; врахування стратегічних задач та ресурсних можливостей підприємства; застосування рефлексивних методів управління, які пов'язані з переосмисленням персоналом підприємства або оточуючими учасниками процесу управління досвіду їх керівника або самих учасників, і на цій основі сприйняття нових можливостей розвитку подальших управлінських рішень.

Стратегічне управління персоналом дозволяє вирішувати наступні завдання [11]:

1) забезпечення підприємства необхідним кадровим потенціалом у відповідності до його стратегії;

2) формування внутрішнього середовища підприємства таким чином, щоб внутрішньоорганізаційна культура, ціннісні орієнтири, пріоритети створювали умови для відтворення та реалізації кадрового потенціалу;

3) вирішення проблем, які пов'язані з функціональними організаційними структурами управління, в тому числі управління персоналом за рахунок установок стратегічного управління та кінцевих продуктів його діяльності. Методи стратегічного управління дозволяють розвивати та підтримувати гнучкість оргструктур;

4) формування можливостей усунення протиріч в питаннях централізації-децентралізації управління персоналом. Використання принципів стратегічного управління в управлінні персоналом означає концентрацію питань стратегічного характеру в службах управління персоналом та делегування частини оперативно-тактичних повноважень у ведення функціональних та виробничих підрозділів підприємства.

Стратегічне управління персоналом документально затверджується через формування відповідної стратегії, що відображає процес створення програмно-

цільового плану реалізації кадрової політики, яка повинна бути направлена на забезпечення оптимального балансу між потребами підприємства, вимогами трудового законодавства, стану процесів комплектування, збереження та розвитку персоналу. Важливо зауважити, що стратегія персоналу є забезпечуючою стратегією. Так як будь-які заплановані зміни діяльності повинні своєчасно забезпечуватися змінами чисельності і структури кадрів, кваліфікації і навичок працівників, мотивації, структури та методів управління і т.д.

Стратегія управління персоналом передбачає визначення набору основних напрямів, правил, принципів та цілей роботи щодо розвитку професійних, індивідуально-особистісних та інноваційно-професійних компетенцій персоналу, спрямованих на формування організаційного та кадрового потенціалу, типу кадрової політики.

Процес формування і реалізації стратегії управління персоналом включає: аналіз та планування персоналу, поточну кадрову роботу, керівництво персоналом, заходи щодо його оцінки та розвитку, підвищення кваліфікації працівників, вирішення соціальних проблем, винагороди і мотивацію, організацію трудових відносин на підприємстві та ін.

Враховуючи зазначені вище положення стратегічного управління, для ПАТ «Укрзалізниця», яке має стати одним із кращих соціально орієнтованих роботодавців країни зі зрілою корпоративною культурою, кадрова політика повинна бути спрямована на створення кваліфікованого, високопродуктивного, згуртованого колективу, який своєчасно реагуватиме на вимоги ринку з урахуванням стратегії розвитку залізничної галузі.

Стратегія управління персоналом підприємств залізничного транспорту, що орієнтована на майбутнє, передбачає декілька головних напрямів реалізації:

- визначення основних вимог до персоналу з урахуванням прогнозу внутрішньої і зовнішньої ситуації, перспектив розвитку ПАТ «Укрзалізниця»;
- формування нових кадрових структур і механізмів управління персоналом;

- формування концепції винагороди (компенсації) співробітників у зв'язку з наміченою стратегією бізнесу;

- вибір шляхів залучення, використовувannya, збереження і вивільнення кадрів, допомога в працевлаштуванні у разі масових звільнень;

- визначення шляхів професійного зростання кадрів, їх навчання, підвищення кваліфікації, перепідготовки у зв'язку з переходом до нових технологій;

- розвиток соціальних відносин і підтримка нормального морально-психологічного клімату в колективі.

Завдання розвитку залізничного транспорту можуть бути вирішені за рахунок забезпечення достатньою кількістю високопрофесійних фахівців. Високий рівень і якість професійної підготовки можливі, якщо, поряд із засвоєнням певних знань і навичок, працівник буде вміти їх самостійно застосовувати і вдосконалювати. Підприємства залізничного транспорту потребують фахівців нової формації, здатних максимально повно реалізовувати свій потенціал, що вміють працювати в мінливих економічних умовах, швидко реагувати на всі нововведення технічного і технологічного процесів.

З урахуванням масштабу майбутніх перетворень у системі управління ПАТ «Укрзалізниця», щоб досягти максимального прибутку і конкурентоспроможності, треба удосконалити навчання та підвищення кваліфікації персоналу, формування механізмів планування кар'єри, включаючи вдосконалення роботи з молодими спеціалістами.

Однією з найважливіших стратегічних цілей кадрової стратегії ПАТ «Укрзалізниця» має стати адаптація персоналу до змін, що відбуваються в ході реформування, яка повинна бути направлена на стабілізацію трудового колективу, ефективну колективну поведінку, прийняття нових умов праці. Актуальними є такі заходи як: посилення роботи профспілок та проведення роз'яснювальної роботи щодо збереження соціальних гарантій; перепрофілювання штату підприємства; проведення роз'яснювальної роботи з персоналом щодо основних положень програми реформування та його значення для подальшого розвитку підприємства; розробка та впровадження механізму мотивації персоналу в нових умовах функціонування.

Висновки. Таким чином, формування стратегії управління персоналом відображає процес створення програмно-цільового плану реалізації кадрової політики підприємства, яка повинна бути направлена на забезпечення оптимального балансу між потребами підприємства, вимогами трудового законодавства, стану процесів комплектування, збереження та розвитку персоналу. Інструментарієм реалізації стратегії управління персоналом є: кадрове планування, поточна кадрова робота, керівництво персоналом, заходи щодо його оцінки та розвитку, підвищення кваліфікації працівників, вирішення соціальних проблем, винагорода і мотивація та ін. В умовах реформування залізничного транспорту, створення Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», кадрова стратегія повинна ґрунтуватися на стратегії його розвитку та направлена на пошук шляхів поліпшення кадрового потенціалу, які створюють умови для оптимізації чисельного та якісного складу працівників, що потребує відповідних капіталовкладень у підвищення кваліфікації й перекваліфікації персоналу й забезпечення умов для їх найбільш повного використання.

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. – 272 с.
2. Дикань В.Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: підручник / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 275 с.
3. Компанієць В.В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. - Частина II. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на прикладі залізничного транспорту) : монографія / В.В. Компанієць. — Харків: УкрДАЗТ, 2012. — 296 с.
4. Компанієць В.В. Вплив організаційної культури на розвиток підприємства / В.В. Компанієць, В.В. Польова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012.- № 39. – С. 236-239.
5. Сухорукова Т.Г. Характеристика внутрішніх факторів, що визначають рівень стресовості та конфліктності колективу / Т.Г. Сухорукова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2013. - №42. – С. 440-443.
6. Токмакова І.В. Мотивація трудової поведінки працівників залізничного транспорту в умовах реформування / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2013. - №44. – С. 286-289.
7. Калініченко Л.Л. Методологічний підхід до управління персоналом підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі: монографія / Л.Л. Калініченко. — Х.: УкрДАЗТ, 2012. — 420 с.
8. Кибанов А.Я. Управление персоналом организации: стратегия, маркетинг, интернационализация: учебн. пособие / А.Я. Кибанов. – М.: Инфра-М, 2009. – 301 с.
9. Балабанова Л.В. Стратегічне управління персоналом підприємства: навч. посіб. – К. : Знання, 2001. – 232 с.
10. Романюк Л.М. Теоретичні аспекти стратегічного управління підприємством та його персоналом / Л.М. Романюк // Наукові праці КНТУ : Економічні науки. – 2010. – Вип.17. – С. 210-218
11. Маслов В.И. Стратегическое управление персоналом в условиях эффективной организационной культуры / В.И. Маслов. – М.: Изд-во «Финпресс», 2004.- 288 с.
12. Сорокина М.В. Теория и методология стратегического управления персоналом в торговле / М.В. Сорокина. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2005. - 203 с.
13. Webb G. Understanding Staff Development [Web-Resurs] / G. Webb // SRHE Open University Press. – Buckingham, 1996. – URL: <http://rxzpdf.tyandlumi.com/understanding-staff-development-graham-webb-7731156.pdf>

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

УДК 658.7:330.1

ГЕНЕЗИС ЛОГИСТИКИ КАК ОТРАСЛИ ЗНАНИЙ

*Воловельская И.В., к.э.н., доцент,
Стоноженко Ю.В., магистр,
Батаева К.В., магистр (УкрГУЖТ)*

На сегодняшний день логистические бизнес-процессы понимаются как совокупность действий, направленных на управление товарными, информационными и финансовыми потоками с целью повышения эффективности работы предприятия, снижения совокупных затрат и повышения прибыли.

Поскольку формирование логистики как единой науки еще незавершенно, неизбежно возникают определенные методические сложности в определении предмета исследования.

В данной статье дан критический анализ основным существующим логистическим системам.

Ключевые слова: логистика, генезис, эволюция, подход, логистическая система.

ГЕНЕЗИС ЛОГІСТИКИ ЯК ГАЛУЗІ ЗНАНЬ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Стоноженко Ю.В., магістр,
Батаєва К.В., магістр (УкрДУЗТ)*

На сьогоднішній день логістичні бізнес-процеси розуміються як сукупність дій, спрямованих на управління товарними, інформаційними та фінансовими потоками з метою підвищення ефективності роботи підприємства, зниження сукупних витрат і підвищення прибутку.

Оскільки формування логістики як єдиної науки ще незавершене, неминуче виникають певні методичні труднощі у визначенні предмета дослідження.

У цій статті дано критичний аналіз основних існуючих логістичних систем.

Ключові слова: логістика, генезис, еволюція, підхід, логістична система.

GENESIS LOGISTICS AS A BRANCH OF KNOWLEDGE

*Volovelskaya I.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Stonozhenko Y.V., master,
Bataeva K.V., master (USU RT)*

Today logistics business processes are understood as a set of actions aimed at management of product, information and financial flows with the purpose of increasing the efficiency of the enterprise, reducing total costs and increasing profits.

In terms of development of theory and practice, logistics can be understood as the management of material, information, financial and other flows, that is, the bringing of raw materials, information and finances from supplier and manufacturer to the final consumer in accordance with the set requirements.

Since the formation of logistics as a science is still incomplete, inevitably there are certain methodological difficulties in determining the subject of research.

In this article the critical analysis of the main existing logistics systems.

Keywords: logistics, genesis, evolution, approach, logistics system.

Постановка проблеми: Логистика, как отрасль знаний, характеризуется многогранной структурой. Как и для большинства основных понятий экономики, единственного определения логистики нет.

Специфика данного понятия, а также несовершенство существующих классификаций и характеристик этого понятия на настоящий момент времени и послужили основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций:

Вопросами, в которых раскрываются основы логистики, посвящены работы таких ученых, как: О. Б. Белоцерковский, П. В. Брынь, О. О. Замула, Н. В. Ширяева; М. Василевский, И. Билык, О. Дейнега, М. Довба; В.Л.Дикань, И.В. Воловельська, Е.В. Маковоз и др. [1- 9].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексного исследования, которое связало бы все стороны и характеристики различных подходов к рассмотрению понятия логистики как отрасли знаний.

Цель статьи заключается в изучении и критическом анализе имеющихся генезисов понятия логистики.

Изложение основного материала исследования. В плане развития теории и практики, логистику можно понимать как управление материальными, информационными, финансовыми и др. потоками, то есть доведение сырья, материалов, информации и финансов от поставщика и предприятия-производителя до конечного потребителя в соответствии с поставленными требованиями.

Также логистика призвана обеспечить потоки и их распределение в соответствии с поставленными задачами и с максимальной эффективностью.

Логистика существовала с доисторических времен, но только в 20 веке, когда появилась возможность обрабатывать и анализировать огромные потоки информации и начали разрабатываться методики и модели, системы и их описания, логистика стала развиваться как отрасль знаний.

В эволюционном плане развития логистики можно выделить следующие этапы, которые для удобства восприятия показаны в таблице 1.

Таблица 1

Генезис логистики

Период	Название	Описание
1	2	3
1920-50 гг	Период фрагментации	Идея логистики еще не востребована. Ее используют как инструмент снижения локальных затрат. (Например, только при транспортировке). Образование первых логистических организаций и сообществ. В 1915 г. в США основана Национальная ассоциация проблем управления закупками.
1950-70 гг	Период становления	Наиболее интенсивное развитие теории и практики логистики. Возникновение концепции «общих затрат» в дистрибуции (распределении товара), то есть затраты отдельных этапов логистических цепей тесно связаны между собой, что вынуждает устанавливать оптимальное соотношение затрат отдельных звеньев цепи.
1970-80 гг	Период развития	Сформулированы базисные принципы логистики. Система бухгалтерского учета еще не приспособлена к выделению и сопоставлению логистических издержек и оценке эффективности логистической деятельности.

1	2	3
1980-90гг	Период интеграции	Путь дальнейшего развития логистики связан с интеграцией, то есть объединением всех областей деятельности в одну систему, в которой основой считается не продукт, а процесс в форме потока. Причем этим потоком можно управлять на любом этапе.
1990-до настоящего времени	Период развития интегрированных логистических систем	Существенные изменения в мировой экономике, ее глобализация, привели к революционным изменениям в мире технологий, усилению конкуренции, изменению подходов в организации сотрудничества и т.д.

Хочется отметить несколько иное развитие логистики в СССР и постсоветском пространстве. Это в первую очередь связано с тем, что при командно-административной системе планирования логистическая цепочка была подчинена определенным правилам, ее невозможно было изменить и, в частности, оптимизировать.

Наибольший толчок к развитию логистическая система получила во время индустриализации СССР, то есть при ограничении в ресурсах с одной стороны и необходимости в управлении и распределении ограниченными ресурсами с другой стороны.

Во время Великой Отечественной Войны можно сказать, что именно максимально отлаженная логистическая, если ее можно так назвать, система, позволила в кратчайшие сроки перевести большинство заводов по территории страны страны в более безопасные места; перебросить войска из Сибири и дальнего Востока; а после окончания войны довольно быстро страну восстановить.

Так же хочется остановиться на современных логистических концепциях:

1. Наиболее популярная логистическая концепция – «планирование потребностей и ресурсов». Ее целями являются сокращение запасов; высокое качество услуг; контроль деятельности по всей области логистической цепочки. По этим принципам работают системы: MRP\MRP II –система планирования в материалах/планирования потребности в ресурсах. Система возникла в 1960-х годах в связи с использованием возможностей вычислительных систем. Стало заметно, что

в связи с задержками поставок начали возникать сложности не только с их учетом и отслеживанием, но и с самим процессом производства. Также практически невозможно было определить, к какой партии принадлежит данная деталь. Для предотвращения подобного рода проблем была предложена система планирования потребности в материалах: MPR (Material requirements Planning).

2. MPR (Material requirements Planning) представляет собой технологическую программу, с помощью которой становится возможным оптимально регулировать поставки в производственный процесс в реальном времени. Система позволяет оптимально загружать производственные мощности. Основными целями системы можно считать оптимизацию материальных потоков.

3. Далее следует отметить систему планирования ресурсов предприятия систему ERP (Enterprise Resource Planning System). Эта система вилась следующим этапом развития логистических систем. В отличии от предыдущих она позволяет моделировать не только производственные и финансовые, но и в некоторой степени информационные потоки и интегрировать их.

4. Наиболее распространенной на сегодняшний день является система JIT (Just-In-Time), то есть система «точно в срок». Основной ее смысл и, соответственно, задача, заключается в том, что если задано время, количество материалов, конечный результат, то можно оптимизировать потоки таким образом, что они будут поступать в нужное время и в

нужном количестве. Такая система позволяет минимизировать производственные запасы; работать на максимально коротких производственно-логистических циклах; иметь максимально эффективное информационное обеспечение; высокое качество сервисного обслуживания.

5. Современные технологии позволили оптимизировать предыдущую систему и создать систему ЛТ-2. Основная цель такой системы – максимальная интеграция всех логистических функций предприятия для максимальной оптимизации логистических потоков: минимизации уровня запасов, повышение уровня качества продукции и сопутствующего сервиса, максимального удовлетворения спроса, мобильности производства для удовлетворения потребительского спроса на самом высоком уровне.

6. Заслуживает внимания также концепция «быстрого реагирования» QR (quick response). Она представляет собой логистическую координацию между розничными и оптовыми торговцами с целью улучшения продвижения готовой продукции.

7. Система SCM (Supply Chain Planning) . Система «цепь поставок». Считается одной из наиболее оптимальных логистических систем. Эта система позволяет с одной стороны определить систему прогнозного планирования календарных планов, а с другой – планирование структуры цепочки поставок, их поэтапный анализ и контроль.

Вывод: из вышеприведенного анализа можно сделать вывод о том, что логистика как отрасль знаний и как наука появилась достаточно давно и развивалась достаточно активно. Причем логистика по праву занимает одно из ведущих мест в жизни современного общества так как формирует как спрос, так и его обеспечение. Причем свершает это при минимальных совокупных затратах, что весьма немаловажно для увеличения прибыли современных предприятий.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Білоцерківський О. Б. Логістика : навч. посіб. для студ. екон. спец. / О. Б. Білоцерківський, П. В. Брінь, О. О. Замула, Н. В. Ширяєва ; Нац. техн. ун-т "Харк. політехн. ін-т". - Х. : НТУ "ХПІ", 2010. - 152 с.

2. Економіка логістичних систем: монографія / М. Василевський, І. Білик, О. Дейнега, М. Довба ; за наук. ред. Є. Крикавського та С. Кубіва. – Львів: Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2008. – 596 с.

3. Логістика: теорія і практика : навч. посібник / Даниленко А. С., Варченко О. М., Шубравська О. В. та ін. – К.: «Хай-Тек Прес», 2010. – 408 с.

4. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навчальний посібник для студентів економічних спеціальностей ВНЗ / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. - Х.: УкрДАЗТ, 2011. - 270 с.

5. Кислий В.М. Логістика: теорія та практика: навч. посіб. / Кислий В.М., Біловодська О.А., Олефіренко О.М., Соляник О.М. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 360 с.

6. Маркетинг і логістика: концептуальні основи та стратегічні рішення: навч. посібник у схемах і таблицях (для організації самост. роботи студентів ВНЗ). / С.В. Смерічевська, М.В. Жаболенко, С.В. Чернишева та інш.: за заг. ред. С.В. Смерічевської. – Львів: «Магнолія 2006», 2013. – 548с.

7. Моисеева Н. К. Экономические основы логистики: учебное пособие / Н.К. Моисеева. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 528 с.

8. Окландер М. А. Логістика : підручник для студ. вищих навч. закл. / М. А. Окландер ; Одеський держ. економічний ун-т. - К. : Центр учбової літератури, 2008. - 346 с.

9. Пономаренко В. С. Логістичний менеджмент : підручник / Пономаренко В. С., Таньков К. М., Лепейко Т. І.; за ред. В. С. Пономаренка. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2010. – 482 с.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГУЖТ Кирдина Е.Г.
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГУЖТ Уткина Ю.Н.*

УДК 330.821.1:339.9.012.42

ОБОСНОВАНИЕ КЛАССИКАМИ АНГЛИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НАУКИ ДОКТРИНЫ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Кривуц Ю. Н., к.э.н., профессор (ХНУ имени В. Н. Каразина)

Раскрыто негативное отношение классиков английской экономической науки к системе протекционизма как сдерживающему фактору международного товарного обмена. Описано поступательное экономическое развитие Англии после прорыва Континентальной блокады и завершения войны с наполеоновской Францией. Показано становление островного государства как бесспорного лидера в промышленном производстве, сфере обслуживания, кредита и банковского дела в целом. Обоснованы модели абсолютного (А. Смита) и сравнительного (Д. Рикардо) преимущества в международной торговле как логически последовательного курса Англии на новый мировой экономический порядок – свободную конкуренцию и свободную торговлю, где объективно приоритетная роль принадлежала стране Джона Булля.

Ключевые слова: *Англия, политическая экономия, А. Смит, Д. Рикардо, Дж.С.Милль, протекционизм, свободная торговля, свободная конкуренция, международная торговля, теории международной торговли, фритредерство*

ОБГРУНТУВАННЯ КЛАСИКАМИ АНГЛІЙСЬКОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ НАУКИ ДОКТРИНИ ВІЛЬНОЇ ТОРГІВЛІ

Кривуц Ю. М., к.е.н., професор (ХНУ імені В. Н. Каразіна)

Розкрито негативне ставлення класиків англійської економічної науки до системи протекціонізму як стримуючий фактор міжнародного товарного обміну. Описано поступальний економічний розвиток Англії після прориву континентальної блокади і завершення війни з наполеонівською Францією. Показано становлення острівної держави як безперечного лідера в промисловому виробництві, сфері обслуговування, кредиту та банківської справи в цілому. Обґрунтовано моделі абсолютного (А. Сміта) і порівняльного (Д. Рікардо) переваги в міжнародній торгівлі як логічно послідовного курсу Англії на новий світовий економічний порядок - вільну конкуренцію і вільну торгівлю, де об'єктивно пріоритетна роль належить країні Джона Булля.

Ключові слова: *Англія, політична економія, А. Сміт, Д. Рікардо, Дж. С. Мілль, протекціонізм, вільна торгівля, вільна конкуренція, міжнародна торгівля, теорії міжнародної торгівлі, фритредерство*

JUSTIFICATION CLASSIC ENGLISH ECONOMICS DOCTRINE OF FREE TRADE

Krivuts Yu. N., Ph.D., Professor (Kharkiv National University V.N.Karazyna)

Disclosed the negative attitude of the classics of English economics system of protectionism as a deterrent of international commodity exchange. Described progressive economic development of England after breaking the continental blockade and end the war with Napoleonic France. Displaying formation of the island state as the undisputed leader in manufacturing, the service sector, credit and banking in general. The model of absolute (Adam Smith) and Comparative (Ricardo) advantage in international trade as a coherent course of England to the new world economic order - free competition and free trade, which is objectively priority role of the country belongs to John Bull.

Keywords: England, political economy, Adam Smith, David Ricardo, John. S. Milles, protectionism, free trade, free competition, international trade, theory of international trade, free trade

*Никто в государстве не
должен платить никакой
пошлины ни за ввозимое, ни
за вывозимое
Платон. Законы.*

Постановка проблемы. В эпоху античности видели смысл в беспошлинном товарном обмене. Однако экономические интересы государства, пополнявшего казну, в частности, за счет таможенных пошлин, не позволили сконструировать обоснованную систему торговли без каких бы то ни было ограничений. В периоды подъема и расцвета смягчали таможенный режим, в годы спада – ужесточали фискальную функцию искусственно созданных барьеров. Пример тому – столкновение протекционистской идеологии меркантилистов и сторонников свободной торговли в последней четверти XVIII – первой половине XIX ст. в Англии, пионере промышленной революции, настоящего лидера мирового содружества наций. Как отмечал Н.Г. Чернышевский в "Очерках по политической экономии [по Миллю]", "Спор об этом предмете занимает самое видное место..." [1, с. 702]. В течение более двух столетий сталкиваются два противоположных подхода к внешней экономической политике: фритредерство (отстаивание идеологии свободной торговли) и протекционизм (защита национальных товаропроизводителей от внешних конкурентов). В наши дни фритредерство выступает в новом обличье – либерализации торговли: предполагается устранение всяких ограничений и барьеров при перемещении товаров и капиталов между странами-партнерами. В первую очередь это отвечает интересам тех государств, которые имеют конкурентные преимущества, а также тех держав, которые ориентируются на экспортную экспансию как приоритетный источник экономического роста. Это – с одной стороны, а с другой – политика импортозамещения, проводимая ныне рядом государств, стремящихся преодолеть экономическое отставание; кроме того, предполагается разработка и реализация программы протекционистских мер в

отношении импорта и поощрительных – в отношении экспорта.

В недалеком прошлом под фритредерством и протекционизмом понималась прежде всего определенная таможенная политика. Сегодня на пути товаров выстраиваются различные нетарифные барьеры, играющие не менее существенную роль, чем пошлины.

Вот почему нельзя не согласиться с А. Маршаллом, автором трехтомных "Принципов экономической науки": "Экономические условия постоянно меняются, и каждое поколение по-своему представляет себе свои собственные проблемы" [2, с. 45].

Изучением политики протекционизма и свободной торговли занимались как зарубежные, так и отечественные специалисты. Принципиальное значение имеют рассуждения и построения представителей таких направлений экономической науки, как меркантилизм (его яркие представители А. Геневаза, А. Монкретьен, Т. Мэн, А. Серра, У. Старфорд), классической школы (А. Смит, Д. Рикардо, Дж. С. Милль), неоклассической (В. Леонтьев, Б. Олин, Э. Хэкшер). Современные исследования представлены теорией международных конкурентных преимуществ (М. Портер), теорией эффекта масштаба производства (Р. Дризе, Г. Хафбауэр), теорией управляемой торговли (Л. Туроу) и др.

В конце XIX – начале XX вв. вопросами товарного обмена занимались Витте С. Ю., Кулишер И. М., Майбурд Е. М., Менделеев Д. И., Новиков Д. И., Соболев М. Н., Туган-Барановский М. И., Шапошников Н. Н., Янжул И. И., а в наши дни – Авдокушин Е. Ф., Воробьев Е. М., Ломакин В. И., Фоминский И. П., Фомичев В. И. и др.

Цель статьи – раскрыть роль и значение прежде всего трудов А. Смита и Д. Рикардо, этих ярчайших представителей

английской классической экономической науки конца XVIII – первой четверти XIX в., в ниспровержении меркантилистской идеологии внешней торговли и обосновании доктрины свободной торговли, или фритредерства (от англ. free trade – свободная торговля).

Изложение основного материала. Обычно XVIII в. рассматривается как эпоха промышленной революции в Англии. Дж. У. Неф в трудах "Дорога всеобщей войны" (1949) и "Рождение промышленной цивилизации и современный мир" (1954) не назвал отправной точки промышленной революции, выделил период с 1735 по 1786 г. и охарактеризовал его как "состояние развития", которое подготовило бурный подъем промышленного производства в Соединенном Королевстве. Именно в это время развиваются угольная и железодобывающая отрасли, появляются технические решения, революционизирующие отрасли легкой промышленности, начинается процесс укрепления мануфактур и – увеличения объемов внешней торговли [3, с. 73]. Экспортеры становились "возбудителями промышленности" (Поль Манти). Неизвестный автор "Соображений по поводу торговли Вест-Индии" (1701) подчеркивал, торговля с Вест-Индией, приносящая товары по ценам более низким, чем у них, с большей вероятностью приведет к тому, что мы будем вынуждены придумать приемы труда и машины, которые позволят нам производить с меньшим количеством рабочей силы и с меньшими затратами и снижать тем самым цены промышленных товаров.

Торговые посредники, разбогатевшие на морской торговле, охотно стали вкладывать свободные средства в отрасли промышленного производства. Не отставали "купцы-предприниматели" и "купцы-фабриканты", нажившиеся на сельских и надомных промыслах. "... К концу XVIII в. изменения, которые до этого происходили медленно и последовательно внезапно стали стремительными и резкими", отмечает А. Маршалл: – «Технические изобретения, концентрация производства, возникновение системы крупных предприятий обрабатывающей промышленности, поставляющих товары на отдаленные рынки (на долю колоний приходилось 30% английского экспорта – Ю. К.), – все эти изменения нарушили старые традиции

промышленного производства и предоставили каждому вести свои дела к наибольшей выгоде для себя самого". И далее: "...свобода конкуренции, или, вернее, свобода производства и предпринима-тельства, получила возможность ринуться вперед, подобно исполинскому дикому чудовищу, не разбирая дороги" [2, с. 65].

Английская промышленность получила широкий размах и теперь не нуждалась в жесткой регламентации со стороны государства. Развитие отрасли наталкивалось на различные ограничения и продолжавшую существовать политику протекционизма (от лат. protecto – защита, покровительство; идеология внешнеторговой политики, предполагающая государственное регулирование внешнеторговой деятельности для защиты отечественных товаропроизводителей и внутреннего рынка от иностранной конкуренции и товаров, высокие таможенные тарифы, ограничение импорта, а также активное поощрение национального производителя – экспортные премии, субсидии, выходящим на внешние рынки). Яркими приверженцами протекционизма были меркантилисты. Один из них, Т. Мэн, в трактате "Богатство Англии во внешней торговле, или баланс нашей внешней торговли" рассказал "кое-что, относящееся к путям и средствам, какими можно увеличить... вывоз и уменьшить ввоз иностранных товаров[4, с. 63]». Следует отказаться от чрезмерного потребления иностранных продуктов в питании и товаров в одежде, заменив их благами собственного производства. Необходимо вывозить не сырье, а готовые изделия, которые многократно дороже. Нужно постоянно снижать цены. Когда сукно и другие продукты труда дешевы, они привлекают большее число покупателей.

В этом деле непреходяща роль торгового флота. "Товары, изготавливаемые из иностранного сырья, как бархат и... шелка, бумага, крученый шелк и т. п. вывозились [бы] беспошлинно... Необходимо также не обременять слишком большими пошлинами наши отечественные товары, чтобы не удорожать их слишком для иностранцев и не препятствовать этим их продаже... Но потребление... иностранных товаров в нашем королевстве может быть обложено большими пошлинами, что составит выгоду для

королевства..." [5, с. 117]. Торговля увеличивает массу денег. Поэтому, преграждая поступление иностранных товаров-конкурентов, следует премиями и субсидиями поощрять вывоз отечественных продуктов, но таких, которые не подрывают британскую промышленность и сельское хозяйство. В XVI в. в интересах наиболее важной отрасли производства – суконной – был запрещен не только вывоз шерсти, но живых баранов, ягнят и овец под страхом конфискации имущества и потери левой руки; в XVII в. вывоз шерсти наказывали ссылкой в заморские колонии, а при повторении – даже смертной казнью. В XVIII в., кроме того, запретили экспорт машин, механизмов, приспособлений и инструментов (они составляли промышленный секрет страны), а так же выезд специалистов и даже рабочих текстильной отрасли. Парламентская анкета выявила около 200 видов запрещенных к вывозу товаров [6, с. 142, 143], а сколько облагалось пошлиной, осталось не исследованным. Однако "различные выгоды от внешней торговли" были, по утверждению Т. Мэна, очевидны: это, во-первых, – польза государства, даже когда купец теряет, во-вторых, прибыль самого торгового посредника в виде торгового барыша, в-третьих, доход короля [5, с. 122].

Предпринимательский доход фабриканта, набиравшего экономическую и политическую силу, определяется условиями, не сдерживающими, а стимулирующими инициативу и деятельность производителя и торгового посредника. Это понимал и отстаивал еще Н. Барбон (1640–1698) в "Очерке о торговле" (1690), призывая к расширению числа лиц и мест как неперемного условия роста торговли и ее объемов. Д. Юм (1711–1776) выступал против политики насилия в ремеслах, промышленности и торговле; более того, в 1766 г. он обсуждал с А. Тюрго "модель свободной конкуренции", а Джеймс Стюарт (1712–1780), хотя и выступал против свободы внешней торговли, в двухтомном трактате "Исследование принципов политической экономии" (1767) вынужден был признать: "Принцип личного интереса должен служить общим ключом к настоящему исследованию..." Искусство политика состоит в том, чтобы, используя мотивы личного

интереса, "мягко вести свободных людей к участию в выполнении схем, рассчитанных на их собственную выгоду [8, с. 49]». В. дэ Гурнэ (1712–1759) считается конструктором принципа *laissez faire, laissez passer* (примерный перевод: "Дайте людям самим делать свои дела, дайте делам идти своим ходом"; или попросту: отвяжитесь! Эту формулу так и пишут по-французски во всех книгах).

Чтобы реализовать новую идеологию внешней торговли, следовало вскрыть недостатки протекционизма, доктрины меркантилистов, как системы взглядов и государственной политики на протяжении длительного времени использовавшейся в Англии и ряде стран европейского континента. Потребовалась смелость и твердая убежденность, в своей правоте, чтобы выступить против принудительных положений и предписаний меркантилистов, тем самым обосновав принцип *laissez faire*, сформулированный физиократами. Такой "самый великий шаг", по утверждению А. Маршалла, сделал А. Смит (1723–1790) в "Исследовании о природе и причинах богатства народов" (1776). Одна из глав этого фундаментального труда посвящена характеристике, а точнее – критике принципов коммерческой, или меркантилистской системы, не учитывающей те изменения, которые происходят в хозяйственной жизни страны и потому приходящей в противоречие с реальностью.

Богатство – это деньги, золото, серебро, их надо копить, а не вывозить, считали Т. Мэн и его сторонники. Сама же практика торговых людей свидетельствовала о значительной выгоде при покупке заграничных товаров именно за золото и серебро, а не в обмен на какой-то другой товар. Отсюда напрашивались такие выводы: во-первых "вывоз золота и серебра для покупки иностранных товаров не всегда уменьшал количество этих металлов в стране", а наоборот, ведет "к увеличению этого количества". Происходит это потому, что приобретаются товары в конечном счете по более низкой цене, чем обычно, а реализуются по более высокой. Если же иностранные товары не нашли потребителя внутри страны, они могут быть вывезены "с большей прибылью", нежели первоначальные

затраты купца. Во-вторых, не исключена контрабанда благородных металлов, а значит, их утечка. Поэтому ввоз денег, золота и серебра, как и превышение доходов от экспорта по сравнению с затратами на импорт, – не главная и единственная выгода от внешней торговли. Ее привлекательность – в вывозе части того избыточного продукта земли и труда (а может, специально выращенного, приготовленного, выработанного или произведенного - Ю. К.), на которую... нет спроса, и в обмен... привозят другие товары, на которые существует... спрос» [7, с. 435]. Поэтому трудно согласиться с ограничениями и стеснениями, которые рекомендовались представителями «коммерческой системы»: «...главными... средствами для обогащения страны» являются ограничение ввоза «тех иностранных продуктов..., которые могут быть вырабатываемы внутри страны», а также «из тех отдельных стран, торговый баланс по отношению к которым считался неблагоприятным» (использовались высокие пошлины или полное запрещение импорта), во-первых, и, во-вторых, поощрение вывоза «возвратом пошлин, выдачей премий или заключением выгодных торговых договоров с иностранными государствами, или, наконец, учреждением колоний в отдельных странах». Таковы инструменты, при помощи которых меркантилистская система предполагала увеличивать количество золота и серебра в стране, изменив торговый баланс в ее пользу» [7, с. 439].

Далее автор «Исследования» анализирует виды ограничений и способы поощрения торговых людей.

В главе «Об ограничении ввоза из-за границы таких продуктов, которые могут быть произведены внутри страны», содержится лапидарная характеристика основного правила каждого благоразумного главы семейства «не пытаться изготавливать дома такие предметы, изготовление которых обойдется дороже, чем при покупке их на стороне». Точно так же «Если какая-либо чужая страна может снабжать нас каким-нибудь товаром по более дешевой цене, чем мы сами в состоянии изготавливать его, гораздо лучше покупать его у нее на некоторую часть продукта нашего собственного... труда, ... в той области, в которой мы обладаем

некоторым преимуществом. [7, с. 444]. Обложение таких продуктов полей и ферм, мануфактур высокими пошлинами обедняет внутренний рынок, более того, они могут выполнять запретительную функцию, не говоря уже о прямом запрете импорта того или иного материального блага.

По мнению А. Смита, возможны две ситуации, когда «выгодно наложить некоторые тяготы на иностранную промышленность», а именно: когда какая-либо отрасль промышленности необходима для обороны страны и когда необходимо поддержать начинающего отечественного производителя.

В хозяйственной практике наблюдаются и такие две ситуации, когда целесообразно приостановление свободного ввоза иностранных товаров и когда полезно восстановление свободного ввоза после его приостановления.

Такое приостановление свободного ввоза продуктов иностранного происхождения возможно при введении экспортирующим партнером чрезмерно высоких пошлин или даже запретов на поставляемые ему товары. В 1667 г., к примеру, правительство Франции обложило высокими таможенными пошлинами большое количество иностранных мануфактурных изделий. В ответ голландцы запретили ввоз французского вина, водки и фабричных товаров.

Свободная торговля может быть восстановлена «постепенно и с большой осторожностью и предусмотрительностью, чтобы не нанести вред» отечественному хозяйству, той или иной отрасли.

Категоричен создатель фундаментального «Исследования» в отношении премий. Они допустимы лишь тогда, когда «купцы вынуждены продавать свои товары за цену, не возмещающую ему его капитал», или когда «он вынужден продавать их дешевле, чем они ему обходятся. Подобная практика не должна быть постоянной, поскольку ведет товарообмен в русло, гораздо менее выгодное, чем то, по какому» он естественно шел бы, будучи предоставлен сам себе [7, с. 486]. При существующей вывозной премии торговля обязательно становится убыточной [7, с. 495].

Осуждению подлежит насаждение монополий, прежде всего искусственных,

последовательно и жестко препятствующих развитию свободной торговли. Вот почему «монопольные компании... являются вредными... и губительными для тех, которые имеют несчастье оказаться под их управлением» [7, с. 507].

Завершая критический анализ основных постулатов протекционистской по своей сути доктрины внешней торговли британских меркантилистов, А. Смит заключает: «Не может составить большого труда, кто был вдохновителем всей этой системы... главными действующими лицами явились наши купцы и владельцы мануфактур» [7, с. 624]. Первые стремились к большим барышам, вторые – защищались от иностранных конкурентов. И те и другие забыли о потребителе, народе своей страны, а именно он прежде всего заинтересован в свободном перемещении товаров и капиталов, этого непеременимого условия наиболее полного удовлетворения потребностей и по сходной цене.

Теоретически автор «Богатства народов» - абсолютный приверженец свободной торговли, и вместе с тем он считает оправданным существование таможенных пошлин на ввоз, поскольку внутри страны действует налог на производство продуктов, аналогичных импортируемым. Отвергает А. Смит и ответные пошлины, устанавливаемые для того, чтобы добиться отмены пошлины на свои товары за границей. [8, с. 89].

Более того, либеральные идеи Великий экономист совмещает с протекционистским Навигационным актом Оливера Кромвеля 1651 г., отзываясь о нем, как «быть может, мудрейшем из всех торговых законов Англии» [7, с. 126], который, кстати:

-допускал ввоз в Англию ряда важнейших товаров из всех европейских гаваней только на английских судах или на судах стран изготовителей товара; в последних случаях выплачивалась пошлина в двойном размере;

-вся каботажная торговля разрешалась только на английских судах; иностранные рыболовные суда платили пошлину в двойном размере;

-только английские купцы имели право торговать с заморскими территориями Англии, используя английские суда;

-товары должны были вывозиться только из Соединенного Королевства;

-некоторые британские колониальные товары пользовались покровительственным тарифом в Англии (так, в самой Англии было запрещено табаководство); за некоторые колониальные продукты, которые вывозились обратно из Англии, возвращалась пошлина;

-колониям запрещались производства, конкурировавшие с английскими; зато поощрялся посредством премий ввоз некоторых колониальных продуктов, в особенности материалов для кораблестроения. [9, с. 20-21].

Этот документ дополнял закон, принятый парламентом Англии в 1650 г.: он запрещал иностранцам торговать с британскими колониями без разрешения страны Джона Булля.

Закон 1650 г. и Навигационный акт 1651 г. – ярчайшие образцы протекционистской идеологии. И, хотя творец «Исследования» их не отвергал и даже признавал, его заслуги перед наукой и общественной практикой настолько велики, что нельзя не согласиться с мнением Ш. Жида и Ш. Риста: «... произведение Смита, как совершенно очевидно, защитительная речь в пользу экономического освобождения человека и обвинительный акт против меркантилистской политики и всей вдохновленной ею экономической системы» [8, с. 85-86].

А. Смит не только рассмотрел сквозь призму критики основные положения протекционистской программы и внешнеэкономической деятельности меркантилистов. Ему принадлежит заслуга формулирования собственных идей, конструирования теории международной торговли, рекомендаций и предложений, сохраняющих смысл и значение на протяжении веков.

Главная, пожалуй, самая значимая сентенция смитовских рассуждений и построений – экономическая свобода всякого человека использовать свой труд и капитал в собственных интересах, свободно соперничая с другими.

Отсюда нетрадиционное понимание функций государства, порожденного естественным ходом истории. В режиме естественной экономической свободы за

государством сохраняются важные функции. Оно должно обеспечивать общество такими услугами, которые невозможны и невыгодны частным лицам (защита страны от внешних врагов и т.п.). Далее, государственный аппарат обязан законодательно и экономически поощрять свободную конкуренцию, ограничивать масштабы деятельности естественных монополий и запрещать создание искусственных. И, наконец, власть должна охранять жизнь, свободу и собственность граждан. Торговля и промышленность, замечал создатель «Богатства народов», едва ли может процветать в государстве, где нет... доверия к правительству, где граждане не чувствуют уверенности в свободном использовании своего имущества (движимого и недвижимого), где сила заключенных договоров между партнерами не поддерживается законом, где государство силой власти не побуждает выплачивать долги всем, кто платежеспособен.

Только доверие правительству – залог экономического роста, а одной из его посылок является разделение труда, требующего свободного перемещения денег, людей, товаров. Отсюда, очередной рецепт А. Смита – свобода торговли (либерализация торговли). Только при ней усиливается специализация стран и соответственно возрастает производительность труда, снижаются издержки производства, продукты дешевеют.

Как всякий умный отец семейства не изготавливает то, что можно купить дешевле, так же благоразумно должно поступать и государству. Безрассудно изготавливать вино в Шотландии, выращивая виноград в оранжереях, когда дешевле привезти его из Франции или Португалии, а туда вывезти сукно. Чтобы доказать правомерность и целесообразность такого обмена, автор «Исследования» разрабатывает теорию абсолютного преимущества – одну из первых теорий международной торговли, которая базируется на утверждении: одни страны могут производить те или иные блага более эффективно, с меньшими затратами труда, чем другие, и относительно дешевле реализовать последние, используя механизм свободной торговли, правда, с установленным количеством чисто фискальных пошлин на импортные товары и изделия. Такая система, по мнению А. Смита, вполне совместима с идеей свободной торговли, является источником доходов и компенсатором потерь, порожденных введением новой идеологии внешней торговли. Вывод прозаичен: следует экспортировать товары, затраты на производство которых ниже, чем у иностранных производителей, и импортировать такие, какие производятся у близких или дальних партнеров с меньшими издержками, чем в принимающей стране (см. табл. 1).

Таблица 1

Модель абсолютного преимущества

Продукция	Производство на единицу затрат	
	Страна А	Страна В
Х	25 ед.	100 ед.
У	50 ед.	40 ед.

Анализ данных табл. 1 свидетельствует, что производить товары У в стране А эффективнее, чем в стране В ($Y_A > Y_B$, $50 > 40$); в отношении товара Х обратная картина – страна В имеет абсолютное преимущество по сравнению со страной А ($X_B > X_A$, $100 > 25$).

В отсутствие товарного обмена каждая страна потребляла бы только то, что она производит. Установив торговые контакты, страна В могла бы экспортировать товар Х, как более дешевый, и импортировать товар У

из страны А. Высвободившиеся мощности и средства каждая страна могла бы направить на увеличение объемов производства своего относительно дешевого продукта, и это позволит вывозить большее количество товара, а значит, привлечь больше финансовых (или эквивалентных им) ресурсов.

Выигрыш одной страны, отмечал А. Смит, не обязательно следствие проигрыша другой. Напротив, торговля всегда выгодна для всех ее участников. В «Исследовании»

читаем: «Если другая страна может дать нам товар по более низкой цене, чем наша собственная, лучше купить его за те деньги, которые наша страна получит за товар, в производстве которого мы обладаем некоторым преимуществом» [7, с. 126]. Под последним понимается естественное преимущество: благоприятный климат, природные условия, богатые на питательные вещества почвы, необходимое и достаточное количество влаги, наличие полезных ископаемых и т. д. Близость к портам, особенно у теплых морей и океанов, удобные бухты и гавани – это тоже из категории «естественных» преимуществ, которые создают условия для абсолютных преимуществ в международной торговле [10, с. 23].

Обобщая основные соображения А. Смита в области международной торговли, можно выделить такие его рекомендации:

– правительствам не следует вмешиваться во внешнюю торговлю страны, поддерживая режим открытых рынков и свободы торговли;

– производители должны специализироваться на выращивании, приготовлении, добыче, производстве благ, которые имеют абсолютные преимущества по затратам труда по сравнению с зарубежными, что приводит к росту и объемам производства, и обмена между странами, если только торговля между странами будет свободна от ограничений и регламентаций.

Именно за такую свободную торговлю хлебом, в частности, выступал создатель принципиально новой доктрины внешней торговли, на конкретном статистическом материале обнажая порочность «хлебных законов».

На следующий год после публикации «Богатства народов» первый министр лорд Норт позаимствовал у А. Смита идею новых налогов – на жилые помещения и солод. Преемник Нортона, считавший себя учеником автора уже достаточно известного труда, попытался вложить рекомендации учителя в либеральный англо-французский торговый договор 1786 г., который открыл границы для британских промышленных товаров. В 1787 г. А. Смит приехал в Лондон, где несколько раз встречался с Р. Питтом и обсуждал с ним различные финансовые проекты. О

собеседнике идеолог доктрины свободной торговли отозвался весьма лестно: «... он понимает мои идеи лучше меня» [8, с. 92], – хотя оставался пессимистом относительно будущего своих рассуждений и построений: «Надеяться, что свобода торговли когда-либо вполне будет восстановлена в Великобритании, так же абсурдно, как ожидать наступления царства Океании или Утопии».

Столь жесткое и категоричное утверждение имело серьезные основания.

После издания знаменитых Навигационных законов все операции в системе обращения и обмена тяготели к Англии. Сделавшись главным посредником по торговым делам цивилизованного мира, Соединенное Королевство постепенно наращивало производство и все полнее удовлетворяло непрерывно возрастающие потребности населения стран по обе стороны Атлантического океана. В период с 1757 по 1761 г. коммерческий оборот Англии увеличился на 29%, а с 1792 по 1800 г. – на 65. Если в 1792 г., последний год мира, объем внешней торговли оценивался в 44,5 млн. ф. ст., в 1797 – в 50,0, то в 1800 г. – в 73,7 млн. ф. ст. [11, с. 586, 31].

Внутри страны не возникло, да и не могло возникнуть движение в открытую и широкую поддержку малопонятных и не апробированных идей А. Смита. Более того, внешнеторговая практика иллюстрировала жизнеспособность и эффективность меркантилистской системы. Не способствовала расширению поля деятельности свободной торговли и внешнеполитическая ситуация.

Еще до подписания Тильзитского мирного договора, находясь в ноябре 1806 г. в оккупированном Берлине, а после Тильзита в декабре 1807 г. в Милане император Франции подписывает декреты, провозгласившие Континентальную блокаду Соединенного Королевства. Любой товарный обмен и сношения с британцами категорически запрещались. Обнаруженные на территории Франции, ее союзников и вассалов английские товары, подлежали конфискации.

Северная монархия ответила морской контрблокадой. Английские корабли захватывали французские и суда нейтральных стран. Блокировали побережье и порты

европейских государств, оказывавшихся втянутыми в жесткую и жестокую игру соперников. Однако, вопреки всем преградам, продукты островной страны проникали в Европу и даже в самую Францию через северогерманское побережье, Пиренейский полуостров, Балканы.

Начиная с 1809 г., главные соперники стали ощущать экономические затруднения.

Огромные территориальные завоевания Наполеона и Континентальная блокада открыли для французских товаропроизводителей широкие рынки, сама же французская промышленность нуждалась в сырье из Англии и ее колоний (хлопок, красители, сахар, табак и т.д.). Некоторые отрасли, прежде всего шелкоткацкая, лишились сбыта в Соединенном Королевстве. В таком же положении оказалось виноделие. Цены на виноград и вино резко снизились, и это наносило ущерб производителям.

В 1810–1811 гг. французская промышленность переживала кризис. Экономические трудности переживала и Англия. Закрылись многие мануфактуры. Падали объемы товарообменных операций. Росла спекуляция. К концу 1811 г. ситуация несколько улучшилась. Торговые склады Карибского побережья стали принимать поставки из Вест-Индских островов. В обмен на эти продукты требовались промышленные товары метрополии. Британская промышленность получила стимул для подъема. Индекс промышленного производства в 1815 г. поднялся до 7,4 против 4 в 1790 г.

Оставаясь крупнейшим покупателем сырья и пищевых продуктов, Англия не только сохранила позиции основного продавца готовых изделий, но их укрепила; она «поставляла повсюду... оборудование для освоения природных богатств, одевала в хлопчатобумажные ткани практически всю Европу» (А. Зигфрид).

Как отмечал А. Мэхэн, «Окруженная своим водяным оплотом, рассекаемым по всем направлениям судами ее могущественного флота, Англия спокойно могла выполнять свое дело огромной европейской мануфактуры. Таким образом, она могла дать огромное развитие своей промышленности, которая сделалась более чем когда-либо необходимой для благосостояния мира, после

того как промыслы Голландии и Франции либо пришли в упадок из-за недостатка в сыром материале, либо были отрезаны от остального мира вследствие бессилия этих государств на море. Великобритания препятствовала непосредственной доставке тропических продуктов на континент, между тем как вторичный вывоз их из ее собственных портов, а равно и вывоз из них английских изделий, сделались двумя главными источниками ее выдающегося благосостояния... Непомерное увеличение промышленного процветания Англии победоносно поражало как все предсказания ее врагов, так равно и жалобы алармистов» [11, с. 546-547].

Война с Францией завершилась летом 1815 г. битвой при Ватерлоо. Рухнула Континентальная блокада. Соединенное Королевство пользовалось плодами победы. Европейские рынки, как и рынки бывших испанских и португальских колоний в Латинской Америке, открылись для английских товаров [12, с. 352-353], которые были гораздо дешевле аналогичных, произведенных в других странах (в 1789 г. фунт хлопчатобумажной пряжи стоил 35 шилл., в 1833 – всего 3), да и характеризовались высоким качеством, всегда побеждая в конкурентной борьбе [13, с. 151].

И вдруг силой вещей фабриканты и негоцианты становятся лучшими союзниками того, кто в последней четверти XVIII в. не открыл, а обосновал с наибольшей основательностью принцип *laissez faire*, теперь они пользуются его аргументами, «и к его авторитету они взывают, констатировали Ш. Жид и Ш. Рист [8, с. 92].

Именно в первые десятилетия XIX в. созрели необходимые и реальные условия для реализации программы свободы внешней торговли А. Смита, превратившего выдвинутую физиократами доктрину «в огромную силу ... он известен самым широким образом ... своим утверждением о том, что правительства, вмешиваясь в торговлю, повсеместно наносят вред» [14, с. 191].

Со времени автора «Исследования» экономический уклад Соединенного Королевства существенно изменился: из страны, вывозившей зерно, Англия превратилась в ввозящую державу, из страны

с обширной кустарной промышленностью и множеством мелких хозяйственных единиц она превратилась в громадную фабрику, продукция которой не вписывалась в национальные масштабы и перетекала на рынки стран всех континентов.

Очевидцем этих изменений в жизни своей страны стал Д. Рикардо (1772-1823), крупнейшая фигура лондонского финансового мира. Бурная эпоха не отвела ему долгих лет для кропотливой работы, его интересы были тесно связаны с вопросами дня: системой обращения денег, теорией денег, проблемами банков. Постепенно в центре внимания оказались хлебные законы (полемизировал с Т. Мальтусом, который отстаивал высокие цены на хлеб). Джеймс Стюарт имел основание написать младшему другу: «Вы уже лучший мыслитель в политической экономии, я уверен, что будете и лучшим писателем».

«Начала политической экономии и налогообложения» (1817) подтвердили ожидания старшего по возрасту товарища. В многоплановом труде особое внимание уделено проблеме товарного обмена. При этом автор исходит из того, что «Вредные последствия меркантилистской системы были подробно изложены д-ром Смитом» [15, с. 260] и полностью солидарен с творцом «Богатства народов» относительно «выгоды свободной торговли», соответствующей «не только интересам всего мира, но и каждой отдельной страны» [15, с. 277]. Не важно «поощряется ли развитие внешней торговли, ставят ли ей препятствия или она остается совершенно свободной, все равно внешняя торговля будет продолжать существовать, какова бы ни была сравнительная трудность производства в разных странах» [15, с. 281]. Обмен материальными благами между близкими и дальними партнерами невозможно приостановить в силу объективно возникших и протекающих процессов естественных и приобретенных преимуществ. На первых делал акцент А. Смит, о роли вторых заговорил Д. Рикардо: «... страна, обладающая очень значительным преимуществом по части машин и мастерства и изготавливающая поэтому товары с... меньшим количеством труда, чем соседи, может» вывозить больше дешевых товаров в обмен на такие, производство

которых предполагает большие затраты труда [15, с. 118].

В «Началах» читаем: «При системе полной свободы торговли каждая страна, естественно, затрачивает свой капитал и труд на такие отрасли, которые доставляют ей наибольшие выгоды. Это преследование индивидуальной выгоды самым удивительным образом связано с общим благом всех. Стимулируя трудолюбие, вознаграждая изобретательность, утилизируя наиболее действенным образом все те силы, которые дает нам природа, этот принцип приводит к самому эффективному и наиболее экономичному разделению труда между разными нациями. И в то же время, увеличивая общую массу продуктов, он увеличивает всеобщее благополучие и связывает узами общей выгоды и постоянных сношений все цивилизованные нации в одну всемирную общину. Именно этот принцип определяет, что вино должно производиться во Франции и Португалии, что хлеб должен возделываться в Америке и Польше, а различные металлические изделия и другие товары должны изготавливаться в Англии» [15, с. 115].

Вот почему расширение обменных операций неизбежно будет способствовать «увеличению массы товаров и, следовательно, количества жизненных удобств» [15, с. 281].

Д. Рикардо убежден, что при свободном международном обмене расширяется рынок конкретного товара, его производство возможно в широком масштабе. Чем свободнее торговые отношения, тем развитее они становятся, тем шире и глубже может быть проведено международное разделение труда и улучшение организации внутри отдельных стран, участвующих в обмене. Продукт становится достаточен для потребления каждой из этих стран-партнеров. Именно интерес потребителя – решительный довод в пользу свободной торговли. Еще А. Смит отмечал: «Потребление – единственный конец и единственная цель всякого производства» (к сожалению, тезис развития не получил). Более того, автор «Исследования о природе и причинах богатства народов» показал, что каждая страна должна производить блага, по которым имеет абсолютные преимущества перед потенциальными партнерами. Обменные

операции не возникают, если соотношения затрат труда в обеих странах равновелики: несмотря на то, что Португалия может производить сукно и вино дешевле, чем Англия, стимула для торговли нет (см. табл. 2А). Товародвижение начинается только

тогда, когда каждая отдельная страна имеет абсолютное преимущество в производстве какого-либо одного товара – см. табл. 2В: Англия обладает абсолютным преимуществом по вину, Португалия – по сукну.

Таблица 2

Трудозатраты на производство единицы измерения сукна и вина, чел.-час.

Страна	Равное соотношение издержек на производство двух товаров между двумя странами (А)			Соотношение издержек, при котором одна из стран имеет абсолютное превосходство в производстве одного из товаров (В)			Соотношение издержек, при котором одна из стран имеет относительное превосходство в производстве одного из товаров (С)		
	Производство сукна	Производство вина	Пв/Пс	Производство сукна	Производство вина	Пв/Пс	Производство сукна	Производство вина	Пв/Пс
Англия	100	88	0,88	100	60	0,6	100	120	1,2
Португалия	90	80	0,88	90	80	0,88	90	80	0,88

Многие полагали, что стране выгодно импортировать товары, которые обмениваются на экспортируемые с меньшими издержками, чем производство внутри страны. Даже А. Смит не понял, что при свободной торговле не все товары обязательно производятся там, где реальные производственные издержки низки: более того, стране может быть выгодно импортировать то, что производится с меньшими затратами, чем в иностранном государстве, но, при условии, сформулированном Д. Рикардо (см. табл. 2С).

В примере автора «Начал» Португалия обладает сравнительным преимуществом по вину, поскольку размеры в издержках по этому продукту относительно выше, чем по сукну ($120 : 80 > 100 : 90$ или $1,2 > 0,88$).

Португалии выгодно отправлять вино в Англию, где его единица соответствует 1,2 единицы сукна, и заниматься этим, пока 1 единица вина может продаваться в Англии более, чем за 0,88 единицы сукна; аналогично в интересах Англии специализироваться на сукне, если за 1 единицу вина должно быть отдано меньше, чем 1,2 единицы сукна. Следовательно, доктрина сравнительных издержек проводит верхнюю и нижнюю границы, в пределах которых обмен между странами может быть

взаимно выгодным. Если бы одна единица британского сукна обменивалась на 1,2 единицы португальского вина, вся выгода от торговли досталась бы Португалии. Если бы вместо этого соотношение было

$$1 : \frac{8}{9} = 1 : 0,88,$$

вся выгода досталась бы

Англии [16, с. 112, 113].

Нужно сравнивать не издержки производства, а их соотношение и тогда найдутся ответы на вопросы, от которых ушел А. Смит, но которые не могли не волновать его современников.

Как быть, если страна не обладает абсолютными преимуществами ни по одному из товаров?

Захотят ли другие страны в этих случаях торговать с такой страной?

А если захотят, не будет ли такая торговля выгодной другим странам за счет ущерба, нанесенного данной стране?

Или ущерб понесут страны, обладающие абсолютными преимуществами по всем видам товаров?

Ответы нашел Д. Рикардо, удовлетворив общественность. Об этом, в частности, свидетельствует малоизвестная брошюра, опубликованная на следующий год после выхода в свет «Начал» (в 1818 г.), где приведены алгебраические формулировки

соотношений издержек производства одной и той же пары товаров в разных странах.

$$\frac{W_p}{W_e} = \frac{C_p}{C_e} \text{ – равные преимущества,}$$

$$\frac{W_p}{W_e} > 1 > \frac{C_p}{C_e} \text{ – абсолютные преимущества,}$$

$$\frac{W_p}{W_e} < \frac{C_p}{C_e} < 1 \text{ – сравнительное}$$

преимущество,

где W и C – количество рабочих часов, требуемых для производства единицы каждого из пары товаров.

p и e – индексы стран [16, с. 112-113].

Эстафету фритредерства от А. Смита и Д. Рикардо принял Дж. С. Милль (1806-1873). Наибольший интерес представляют его «Опыты по некоторым нерешенным вопросам политической экономии» (1844) и «Основы политической экономии» (1848). В этих сочинениях особое место занимают проблемы невмешательства государственного аппарата в хозяйственную жизнь [17] и международного товарного обмена, в частности теория интернациональной стоимости, или международной ценности [18].

Труды Дж. С. Милля вышли в свет в то время, когда построения и рекомендации величайших предшественников воплощались в конкретные реалии. Англия медленно, но твердо отказывалась от системы протекционизма и переходила к реализации идеологии свободной торговли.

Бастия, Бастебль, Панталепин, Сиджвик, Шедуэл, Шербюлье, Эджуорт и другие к основным положениям фритредерского учения прибавили немного, но способствовали распространению и практическому использованию его.

Все изложенное позволяет сделать следующие выводы.

1. Физиократы сформулировали принцип *laissez faire*, а А. Смит развернул его в научно обоснованную теорию, противостоящую системе протекционизма.

2. Построения и рекомендации автора «Богатства народов» основываются на перспективных тенденциях британской хозяйственной жизни его времени: массовом

производстве продукции и ее низкой стоимости.

3. Теория абсолютных преимуществ А. Смита, это – первая по-настоящему аргументированная модель международной торговли, она раскрывала причины (отсутствие в стране того или иного блага или собственное производство не покрывало внутренний спрос) и мотивы (продать дороже, купить дешевле) товарного обмена (в большинстве случаев) в 30-60-е годы XIX в.

4. Превращавшаяся в самую развитую промышленную страну мира, Англия объективно становилась экономически заинтересованной в торговле без ограничений. Д. Рикардо как продолжатель построений и рассуждений великого шотландца негативно относился к запрещению ввоза и вывоза определенных товаров, высоким импортным таможенным пошлинам, премиям за экспорт, монопольным компаниям, неравноценному обмену с колониями.

5. Модель сравнительных преимуществ Д. Рикардо расширяла понимание ценового механизма международного товарного обмена. Вместе с тем она, как и конструкция А. Смита, учитывала единственный фактор ценообразования – труд и его затраты.

6. Дж. С. Милль, опираясь на достижения в хозяйственной жизни страны, активизацию внешнеторговых операций, подчеркивал огромную роль свободной конкуренции и торговли: экономическую выгоду получает каждый из партнеров, возрастает количество необходимых благ и полнее удовлетворяется спрос, повышается благосостояние населения, формируется ансамбль цивилизованных наций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Чернышевский А. Г. Полное собрание сочинений: В. 15-ти тт. - Т. IX /Н. Г. Чернышевский. – М.: ОГИЗ, 1949. – 1020 с.
2. Маршалл А. Принципы экономической науки: В 3-х тт.: перев. с англ. – Т. 1 /А. Маршалл. – М.: Прогресс, 1993. – 415 с.
3. Барр Р. Политическая экономия: В 2-х тт.: перев. с франц. – Т. 1 / Р.Барр. – М.: МО, 1995. – 608 с.

4. Воробьев Е. М., Мишкина О. С. Протекционизм в условиях современного финансового кризиса // Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. – 2010. - №892. - С. 62-64.
5. Історія економічних вчень: Хрестоматія / За ред.. В.Е. Базилевича. – К.: Знання, 2011, с. 114-130.
6. Кулишер И. М. Основные вопросы международной торговой политики / И. М. Кулишер. – Челябинск: Социум, 2012. – 479 с.
7. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов: перев.. с англ.. / А. Смит. – М.: ЭКСМО, 2007. – 648с.
8. Жид Ш. История экономических учений: перев.. с франц./ Ш. Жид, Ш. Рист. – М.: Экономика, 1995. – 544 с.
9. Минкова К. В. Международная многосторонняя торговля: от античности до ВТО / К. В. Минкова. – СПб.: Изд-во СПб ун-та, 2006. – 312 с.
10. Хасбулатов Р. И. Мировая экономика: В 2-х тт. – Т. II / Р. И. Хасбулатов. – М. Экономика, 2001. – 674 с.
11. Мэхэн А. Т. Влияние морской силы на Французскую революцию и Империю. 1802-1812: В 2-х т.т.: перев. с англ. – Т. II / А. Т. Мэхэн. – М.: ООО АСТ, СПб.: Turra Fantastica, 2007. – 603 с.
12. Всемирная история: В 24-х тт. – Т.16 Европа под влиянием Франции / А.Н. Бадак, Н. М. Войнич и др. – М.: Литература, 1997. – 540 с.
13. Тимошина Т. М. Экономическая история зарубежных стран: учебн. пос. /Т. М. Тимошина. – М.: Изд. «Юстицинформ», 2000. – 496 с.
14. Маршалл А. Принципы экономической науки: В 3-х тт.: перев. с англ. – Т. 2 / А. Маршалл. – М.: Прогресс, 1993. – 310 с.
15. Рикардо Д. Сочинения: В 5-ти тт.: перев. с англ. – Т. I / Д. Рикардо. – М.: Политиздат, 1955. – 360 с.
16. Блауг М. Экономическая мысль в ретроспективе: перев. с англ. / М. Блауг. – М.: Дело ЛТД, 1994. – 383 с.
17. Кривуц Ю. Н. Дж. С. Милль о границах вмешательства государства в хозяйственную жизнь при системе *laissez faire* //Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. – №1144. – Сер. «Міжнародні відносини. Економіка. Країзнавство. Туризм». – Т. 1. Економічні науки. – Вип. 3. – 2014. – С. 104–109.
18. Кривуц Ю. Н. Дж. С. Милль и его теория интернациональных стоимостей, или международной ценности / /Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. – №1144. – Сер. «Міжнародні відносини. Економіка. Країзнавство. Туризм». – Т. 1. Економічні науки. – Вип. 3. – 2014. – С. 30-35.

*Рецензент д.э.н., профессор ХНАУ им.В.Н. Каразина Воробьев Е.М.
Эксперт редакционной коллегии д.э.н., профессор УкрГУЖТ Компаниец В.В.*

УДК 330.34.01(477)

ТЕОРЕТИЧНА СУТНІСТЬ КРИЗОВИХ ЯВИЩ В РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,
Жарко О.О., студент (УкрДУЗТ)*

У статті наведено основні аспекти теоретичної сутності кризи в економічних системах. Доведено, що для здійснення оцінки економіки країни за комплексом економічних і фінансових показників треба в першу чергу визначити загальний стан системи, що є важливим у процесі здійснення макроекономічного прогнозування. Також у статті доведено,

що криза це переламний момент у розвитку будь якої економічної системи. В такій ситуації готовність суспільства до перебудови і відповідна регуляторна політика уряду є запорукою успішного виходу «системи» з кризи на попередній рівень розвитку і, навіть, підйому на більш високу якісну сходинку в економічному зростанні.

Ключові слова: криза, економічна система, кризове явище, антикризове регулювання.

ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ КРИЗИСНЫХ ЯВЛЕНИЙ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

**Маковоз Е.В., к.э.н., доцент,
Жарко А.А., студент (УкрГУЖТ)**

В статье приведены основные аспекты теоретической сущности кризиса в экономических системах. Доказано, что для оценки экономики страны по комплексу экономических и финансовых показателей надо в первую очередь определить общее состояние системы, является важным в процессе осуществления макроэкономического прогнозирования. Также в статье доказано, что кризис это переломный момент в развитии любой экономической системы. В такой ситуации готовность общества к перестройке и соответствующая регуляторная политика правительства является залогом успешного выхода «системы» из кризиса на предыдущий уровень развития и даже подъема на более высокую качественную ступень в экономическом росте.

Ключевые слова: кризис, экономическая система, кризисное явление, антикризисное регулирование.

THE THEORETICAL ESSENCE OF THE CRISIS PHENOMENA IN THE DEVELOPMENT OF ECONOMIC SYSTEMS

**Makovoz O. V., candidate of Economics, associate Professor,
Zharko O. O., student (USURT)**

The crisis of the modern market economy arose due to the formation of the world economy at the turn of the century because of the growing socialization of production in a national and international scale. The events that take place in the economy of Ukraine is closely connected with the General course of development of the world economy. Modernity has put before the governments of most countries of the world, including Ukrainian, the need for urgent action to prevent the devastating impact of the global financial crisis on the economy of the country. The unprecedented scale of transitivity and complexity of the forms of the crisis give grounds to speak about the new quality of these phenomena in the global economy. The depth and length of transformational recession, obviously, depend on the extent of the established imbalances: the volume of the transformational challenges from the point of view of art and technology; the degree of development of the real market relations, and the like. The problem is in particular the determination of the need for effective crisis management in transitional processes, the adoption of adequate solutions that should be taken in accordance with the emerging requirements and identifying the theoretical and methodological utmost crisis phenomena in the development of economic systems.

Keywords: crisis, economic system, crisis phenomenon, crisis management.

Постановка проблеми. Криза відбуваються в економіці України, тісно сучасної ринкової економіки виникла пов'язані зі загальним ходом розвитку світової внаслідок формування світового господарства економіки. Сучасність поставила перед на рубежі століть через зростання урядами більшості країн світу, в тому числі і усупільнення виробництва в національному і перед українським, необхідність вжиття міжнародному масштабах. Події, які термінових заходів з метою недопущення

руйнівного впливу світової фінансової кризи та політичних негараздів на економіку країни. Небачений раніше масштаб перехідності і складність форм кризових явищ дають підстави говорити про нову якість цих явищ у світовій економіці. Глибина і тривалість трансформаційного спаду, очевидно, залежать від ступеня встановлених диспропорцій: об'єму трансформаційних завдань з точки зору рівня техніки і технологій; ступеня розвитку реальних ринкових відносин, тощо. Проблема полягає в особливому підході до теоретичного визначення поняття «криза» з метою визначення першочергових необхідних адекватних рішень, які треба приймати відповідно до посталих потреб та визначенні теоретико-методологічної сутності кризових явищ в розвитку економічних систем.

Аналіз досліджень і публікацій.

В економічній літературі проблеми теоретичних аспектів визначення поняття «кризове явище» або «криза» в останні роки розглянуті в наукових працях як закордонних, так і вітчизняних економістів досить широко. Значною мірою це обумовлено важливістю розвитку даної проблематики для стабільного розвитку економіки. Вагомий внесок у пізнання теорії економічних криз вносять дослідження, присвячені різним аспектам економічних криз в контексті економічного розвитку, таких учених, як О.Г. Білорус [1], Б. І. Кабаця [2], Т.П. Вахненко [3] та інших. Присвячені вивченню теоретичних та практичних засад вивчення кризових явищ та антикризового регулювання та управління, праці також таких вчених, як: О.О. Терещенко [4], С.В. Мочерний [5], В.Г. Воронкова [6], С.Н.Горлов-Марченко [7], О. О. Костенко - Попова [8], В.Л. Диканя, І.В. Воловельської [9] та багатьох інших. В їх роботах розглянуто коло проблем, пов'язаних з ідентифікацією кризових процесів, визначення причин та наслідків криз, вивчення механізму антикризового управління як на макро-, так і на макрорівні. Треба відмітити, що таким питанням присвячені також роботи закордонних відомих вчених, таких як: С. Массон [10], Р. Буссе [11] та багатьох інших.

Разом з тим, незважаючи на численні дослідження різних аспектів визначення понять кризи та кризового явища, у науці не склався цілісний підхід до комплексної

системи бачення цього поняття. Сьогодні немає конкретного повноцінного інструментарію для здійснення у процесі макроекономічного прогнозування оцінки стану економічної системи в контексті визначення ступеня прояву кризових явищ, **метою даної статті** є розроблення підходу до визначення теоретичної сутності та формування наукового концепту «криза» у контексті економічної системи.

Основний матеріал.

Загальновідомо, що період часу між двома найвищими точками розвитку економіки, після яких починається рецесія, прийнято називати економічним циклом, який, незважаючи на його тривалість (цикл Кітчина, Жюглара чи Кондратьєва), має однакову структуру і складається з чотирьох фаз: піку буму, рецесії (спаду), дна та поживлення (піднесення) [4,5]. Основною метою урядів усіх країн в процесі розробки прогнозів і перспективних планів розвитку на довгостроковий період є згладжування економічних циклів, подовження перебування економіки країни у фазі піднесення та скорочення фази рецесії. Зазначимо, що при наявності єдиної думки щодо переліку і послідовності фаз економічного циклу, жоден із науковців не дає конкретного визначення кризи як частини економічного циклу, тобто не вказує, з якого моменту рецесія перетворюється на кризу і, відповідно, коли можна казати про закінчення кризи. Також спостерігається багатоваріантність у застосуванні економічних і фінансових показників науковцями і практиками для підкріплення думки про «кризовість» стану економічної системи.

Важливим моментом у дослідженні питання циклічності в процесі розробки прогнозів макроекономічного розвитку є також визнання факту об'єктивності настання кризи, що дозволяє сформулювати висновок про кризу як переламний момент у розвитку економічної системи. В такій ситуації готовність суспільства до перебудови і відповідна регуляторна політика уряду є запорукою успішного виходу країни із кризи на попередній рівень розвитку і, навіть, підйому на більш високу якісну сходинку в економічному зростанні.

Таким чином, необхідність успішного вирішення подібного завдання та відсутність

єдиного підходу до визначення самого поняття «економічна криза» в працях як вітчизняних, так і зарубіжних авторів, обумовлюють актуальність проблеми розроблення підходів до визначення наукового концепту «економічна криза» у термінології циклічного розвитку, створюють необхідність розробки системи оціночних показників-індикаторів для визначення фази економічного циклу в процесі макроекономічного прогнозування з точки зору отримання уяви про наближення економічної системи до піку (буму), за яким об'єктивно має настати фаза рецесії, кризи тощо. Для цього, на наш погляд, має бути розроблена система оціночних показників інтегрованих у подальшому в систему загальнодержавного управління.

Тому, розглянемо основні роботи вчених з цих питань. Вахненко Т.П., розглядаючи фактори і механізми дії фінансової кризи в Україні [3,с.3], у якості її «сигнальних» індикаторів аналізує такі показники, як розмір зовнішнього боргу країни та його співвідношення із наявними міжнародними резервами країни, рівень і «справедливість» курсу національної валюти, темпи кредитування споживчих витрат вітчизняної економіки, зміни цін на реальні активи та цінні папери вітчизняних емітентів.

Білорус О. [1, с.4], характеризуючи прояв кризових явищ в українській економіці, акцентує увагу на таких показниках, як вартість акцій вітчизняних компаній, фінансовий стан банківських установ, рівень безробіття, падіння обсягів будівництва та виробництва, пов'язані із зупиненням роботи підприємств. Важливим чинником впливу на стан економіки він також зазначає розмір зовнішнього боргу її корпоративного та приватного секторів.

Досягнення такої мети передбачає вирішення завдання визначення переліку характеристик економічної системи та формування критеріїв їх оцінки, які при розробці прогнозів і складанні планів макроекономічного розвитку нададуть можливість стверджувати про близьке настання кризи, а також розробка методологічного підходу до формування системи індикаторів, що дають можливість визначити (спрогнозувати) час її початку.

Сучасна наука активно користується

терміном «криза» у різних інтерпретаціях. Мова йде про «загальноекономічну кризу», «економічну кризу», «фінансову кризу», зустрічаються поняття «криза платіжного балансу», «криза перевиробництва» та «макроекономічна криза».

Іншомовні джерела також пропонують різноманітність у застосуванні терміну «економічна криза». Для цього застосовуються терміни Economic crisis, Growth recession, Recession і т.і. В той же час, користуючись зазначеними поняттями, автори не дають власного конкретного визначення терміну «криза» [11,12,13]

На думку Мочерного С.В.: «Криза (від грецької krisis – поворотний пункт) – основна фаза періодичного економічного циклу, різке погіршення економічного становища в країні. Основними формами прояву кризи є значний спад виробництва, масові банкрутства підприємств (в тому числі банків), значне зростання безробіття, фінансово-кредитна криза, падіння цін, зростання відсоткової ставки та інше» [5, с.215].

На думку В.Г. Воронкової, під кризою «розуміють специфічну фазу розвитку, яка характеризується різкою зміною звичного устрою життя системи, порушенням її рівноваги» [6, с.84].

Горлов-Марченко С.Н. у своїй монографії «Кризи» характеризує кризову ситуацію як «максимально можливу ступінь зміни і відхилень від нормальної ситуації, що призводить до негативних впливів на систему або до негативного результату». При цьому під нормальною ситуацією він розуміє «максимально можливу ступінь змін і відхилень ситуації від цілей, завдань і інтересів держави, що не призводить до негативних наслідків або результатів» [7, с. 96].

Наслідками кризових ситуацій не завжди є негативні зміни та результати. До того ж, у визначення закладена позиція звуження «нормальної ситуації» до відповідності ходу розгортання процесу державним цілям розвитку. Насправді ж кризові процеси можуть мати місце при повній відповідності стану системи державним планам, адже державні завдання та інтереси не можуть бути охарактеризовані як такі, що претендують на звання абсолютної істини.

На основі вивчення існуючих теоретичних підвалин і аналітичних джерел, визначимо, що криза – це такий стан системи, а якого відбувається динамічна безповоротна трансформація її елементів, втрата звичних зв'язків та порушення збалансованості системи. Під економічною кризою розуміємо таке порушення економічних зв'язків та пропорцій, за якого неможливе подальше існування соціальної системи у попередньому вигляді. Тобто, по суті, це руйнація внутрішньої стійкості економічної системи.

Економічна криза, таким чином, є найбільш загальним поняттям, яке містить у собі ознаки присутності у більшій чи меншій мірі всіх типів криз: грошово-кредитної, валютної, фінансової тощо. Виходячи з цього, на наближення економічної системи до кризи має вказувати аналіз комплексної системи показників, що мають характеризувати стан економіки країни, фінансів, грошово-кредитних відносин, валютного ринку, а також відображати зв'язки, існуючі між певними інституціями економічної системи.

В контексті вищевказаних міркувань пропонується визначення поняття економічної кризи, як періоду, що триває від точки зміни фази підйому економічного циклу на фазу рецесії (точки буму або піку), протягом якого стан економічної системи характеризується перевагою тенденції до спаду (рецесії) економіки над тенденцією до її поживлення, до періоду досягнення економікою «дна», коли тенденції до спаду переконливо змінюються тенденціями до поживлення.

Висновки.

Таким чином, початок кризи визначається точкою піку в економічному циклі, а кінець – точкою дна. Напрямок розвитку економічної системи у бік початку чи закінчення кризи визначається переважаючими тенденціями до спаду чи поживлення економічного розвитку. Деякі фахівці-практики при наближенні економіки до фази буму, що відповідно до запропонованого нами визначення є початком економічної кризи, застосовують саме термін «перегрівання економіки», що свідчить саме про надмірний вплив поживлюючих чинників на розвиток економічної системи.

Комплексність і складність поняття «економічна криза» мушують до здійснення оціночних дій за багатьма аспектами

становища економічної і фінансової системи для визначення реального стану економіки, що досліджується в контексті визначення ступеня прояву кризових явищ у її реальному і фінансовому секторах.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Білорус О.Г. Сучасна світова фінансово-економічна криза як прояв тотальної кризи системи глобалізму /О. Білорус // Економічний часопис – XXI. – 2008. – № 11 – 12. – С. 3 – 7.
2. Кабаця Б.І. Еволюція теоретичних поглядів на джерела та можливості державного регулювання динаміки економічного зростання / Б.І. Кабаця // Науковий вісник: збірник науково-технічних праць. – Л. : НЛТУУ. – 2007. – Вип. 17.3. – С. 189-202.
3. Вахненко Т.П. Фінансова криза в Україні: фактори, механізми дії, заходи подолання / Т.П. Вахненко // Фінанси України. – 2008. – № 10. – С. 3 – 21.
4. Терещенко О.О. Антикризове фінансове управління на підприємстві/ О.О. Терещенко// монографія . – К.: КНЕУ, 2004. – 268 с.
5. Мочерний С.В. Основи економічний знань / С.В. Мочерний // Підручник . - К.: Видавничий центр «Академія», 2009. – 304 с.
6. Воронкова В.Г. Соціально-економічне прогнозування / В.Г. Воронкова // навчальний посібник . – К.: ВД «Професіонал», 2004. – 283 с.
7. Горлов-Марченко С.Н. Кризиси. Выход: кадры, управление, экономика / С.Н. Горлов - Марченко . – Кировоград: Полимед-Сервис, 2000. – 370 с.
8. Костенко-Попова О. Кризис боится солнца. Как нам использовать испанский опыт / О. Костенко-Попова // Аргументы и факты. – 2009. – № 26 // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.aif.ru/money/article/27641>.
9. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства: навчальний посібник. / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. - Х.:УкрДАЗТ, 2011. - 270 с.
10. Mason Edward S. The economic and social modernization of the regions. Harvard University Press, 1999. – 422 p.

11. Буссе Ральф. Обзор антикризисных налоговых мер в Европе // Антикризисные или конъюнктурные пакеты : материалы II Международного научно-практического симпозиума по актуальным проблемам налоговой политики // Вестник палаты налоговых консультантов. – 2009. – № 5–6 // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.palata-nk.ru/php/content.php?id=1726>.

12. Досвід країн світу щодо подолання наслідків світової фінансової кризи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // http://www.me.gov.ua/file/link/146035/file/krisis_p.doc

13. Економічна криза в Україні: виміри, ризики, перспективи [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.niss.gov.ua/book/vidannya/Ekon.kriz.a.pdf>.

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

УДК 339.727

АНАЛІЗ СУЧАСНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ФОНДОВОГО РИНКУ

Савін Р.С., аспірант (ХНУ ім. В.Н.Каразіна)

В роботі проаналізовані тенденції сучасного етапу розвитку міжнародного фондового ринку в інформаційній економіці. Суттєве місце відводиться позиціонуванню міжнародного фондового ринку в глобальній фінансовій архітектурі та тій ролі, яку відіграють транскордонні потоки капіталів в формуванні його ключової тенденції. Показані процеси трансформації інституціональної структури міжнародного фондового ринку та роль та значимість міжнародних фінансових центрів в процесі глобалізації. Визначені подальші шляхи розвитку фондового ринку України для інтеграції у світове господарство

Ключові слова : глобалізація, міжнародний фондовий ринок, міжнародні фінансові центри, інтернаціоналізація, інформаційні технології, цінні папери.

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННЫХ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОНДОВОГО РЫНКА

Савин Р.С., аспирант (ХНУ им. В.Н.Каразина)

В работе проанализированы тенденции современного этапа развития международного фондового рынка в информационной экономике. Существенное место авторами отводится позиционированию международного фондового рынка в глобальной финансовой архитектуре и той роли, которую играют трансграничные потоки капиталов в формировании ключевой тенденции. Показаны процессы трансформации институциональной структуры международного фондового рынка и значения международных финансовых центров в эпоху глобализации. Определены дальнейшие шаги развития фондового рынка Украины для интеграции в мировое хозяйство.

Ключевые слова : глобализация, международный фондовый рынок, международные финансовые центры, интернационализация, информационные технологии, ценные бумаги.

ANALYSIS OF MODERN TRENDS IN THE INTERNATIONAL STOCK MARKET

Savin R.S., postgraduate student (KNU named V.N.Karazin)

This paper analyzes the trends the present stage of development of the international stock market. Significant the authors is given to positioning international securities market in to global contemporary architecture and the role today played by cross-border flows of capital in the formation of its key trends. Analyzes the processes of trans-formation of institutional structure of the international stock market, the stock exchange and OTC sectors, role of international financial centers, the evolution of the main financial instruments in the international stock market. Defines the role and importance of modern information technologies and innovation in the functioning of the international stock market in the era of globalization on of world economic system.

Keywords: *globalization, international stock market, international financial centres, internationalization, information technology, securities.*

Постановка проблеми.

Ті глибокі зміни, які відбуваються останні десятиліття, зумовили швидке зростання кількісних показників, формування нових якісних сторін розвитку міжнародного фондового ринку та стали однією з найбільш визначних тенденцій епохи глобалізації.

Випереджуюче зростання фондового ринку в світовій економіці та пов'язаних з ним сегментів фінансового ринку зберігається до останнього часу внаслідок постійного зростання попиту на фінансові ресурси, а також активізації професійних учасників ринку, розширенням його традиційних та нових сегментів. Еволюція глобальних потоків капіталу, яка супроводжується циклічними коливаннями, визначає довгострокові тенденції в інституціональній структурі фондового ринку.

Аналіз сучасних тенденцій міжнародного фондового ринку є вельми важливим для подальшого розвитку фондового ринку України, особливо з огляду на євроінтеграційні процеси, які відбуваються сьогодні в країні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідженню фондових ринків приділяється достатньо уваги в наукових та практичних колах. В останні роки ця тема стала вельми актуальною у зв'язку з гостротою проблеми забезпечення фінансової стабільності. В межах даної статті не можливо перелічити усіх вчених та дослідників, які займаються проблемою фондових ринків. Найбільш відомі з них, які ведуть активну наукову полеміку це - А.П. Голіков,

О.А.Довгань [1], Котова М.В. [2], Калина А.В., Корнєєв В.В., Кощєєв А.А. [3], Корнієнко Е.Б. [4], Макконнелл К.Р., Брю С.Л. [5] та багатьох інших. Крім того, ведуться комплексні, глибокі розробки під егідою таких всесвітньо відомих фінансових організацій, як Міжнародний валютний фонд (МВФ), Світовий банк та інш.

Виділення невирішених частин загальної проблеми.

Велику актуальність сьогодні мають теоретико-методологічні питання, які вивчають сучасні тенденції, які спостерігаються на міжнародному фондовому ринку, особливо з точки зору ключових передумов формування сучасних фінансових трендів-глобалізації та науково-технічного прогресу та як слідство прагнення до консолідації та появи нових фінансових продуктів та засобів їх доставки. Мало уваги приділяється питанням залучення досвіду функціонування фондових ринків розвинутих країн для вдосконалення українського фондового ринку на шляху до євро інтеграції.

Метою статті є аналіз сучасних тенденцій розвитку міжнародного фондового ринку в новій інформаційній економіці та їх вплив на подальше удосконалення фондового ринку України.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Останні два десятиліття розвитку економіки відзначені розширенням фінансових ринків в розвинутих країнах та в країнах, що розвиваються. Найбільш динамічним сегментом фінансового ринку є фондовий ринок. Які ж сьогодні виділяються тенденції його розвитку та який вплив це має на розвиток

економічних процесів, що відбуваються в світі. Однією з головних тенденцій сучасного міжнародного фондового ринку є закономірність даного етапу економічного розвитку, а саме-глобалізація фондових ринків. Інтернаціоналізація господарського життя, яка відбувається в наступний час веде до створення всесвітнього господарства, а в фінансовій сфері - глобального фінансового ринку [5].

Глобалізація фінансових ринків призводить до вільного руху капіталів. В сучасних умовах більша їх частина пов'язана саме з фондовим ринком. Міжнародна статистика, у тому числі і статистика Міжнародного валютного фонду виділяє три групи інвестицій, які включають до балансу руху капіталу: прямі інвестиції, портфельні інвестиції та інші [5-6].

Відповідно до рекомендацій ОЕСР та МВФ, підприємство прямого іноземного інвестування визначається як компанія, в якій іноземний інвестор має 10 % та більше голосуючих акцій або капіталу. Прямий інвестор в змозі впливати або приймати участь в управлінні підприємством [6-7].

Придбання контрольної частки акцій зарубіжного підприємства входить в категорію прямих інвестицій. Прямі інвестиції пов'язані з фондовим ринком лише в частині придбання контрольних пакетів акцій іноземних компаній.

Портфельні інвестиції включають придбання часткових цінних паперів, яке не призведе до встановлення контролю над підприємством, боргових цінних паперів-облігацій, інструментів грошового ринку та деривативів. Таким чином, портфельні інвестиції повністю пов'язані з фондовим ринком.

Інші інвестиції - це торговельні кредити, лізинг, придбання валюти та розміщення засобів на депозитах.

Так, при розгляданні генезису інвестицій у 1970-2000 роках, можна відзначити, що обсяг прямих інвестицій із сімки ведучих економічно розвинутих країн виріс приблизно в 50 разів, а портфельних - в 150 разів [7-8]. Починаючи з 80-х років двадцятого століття вивіз капіталу у формі портфельних інвестицій перевищував прямі інвестиції, хоча з кінця 90-х років співвідношення між прямими та портфельними інвестиціями почало знову змінюватись у бік перших.

Глобалізація фондових ринків проявляється також у тому, що одними і тими ж інструментами усе ширше торгують на різних ринках. Так, широке розповсюдження отримав лістинг акцій на декількох біржах. Це має означати, що акції найбільших елементів можуть продаватись одночасно в Нью-Йорку, Лондоні, Франкфурті, Токіо і т.д. [8]. Поширення Internet дозволило вести торгівлю акціями іноземних елементів цілого ряду країн будь-якому інвестору майже зі скромними фінансовими ресурсами, перебуваючи у монітора свого комп'ютера.

Одним з проявів процесу інтернаціоналізації стало злиття різних національних інститутів фондового ринку - створення торгових систем та депозитарно - клірингових організацій. Особливо активно цей процес відбувався в Західній Європі, чи фондовий ринок є роздробленим та найменш ефективним ніж, скажімо, американський фондовий ринок.

На загальноєвропейському рівні ще з кінця 80-х років були спроби створення єдиної системи, яка б пов'язала усі біржі воедино (проект PIPE, Euroquote), але цей проект не відбувся. Усі спроби створити загальноєвропейський фондовий ринок, на жаль, не мали успіху. Але ж у 1998 році виникло об'єднання низки ф'ючерських ринків європейських країн під назвою Euro-GLOBEX. Спочатку до нього увійшли два французьких та іспанська термінові біржі: MATIF, MONEP та MEFF, а в кінці 1998 року до них приєдналась італійська термінова біржа MIF. Це поклало початок створенню єдиних європейських регіональних систем.

Процес інтернаціоналізації фондових ринків має резерви подальшого поглиблення. Сучасна теорія управління портфелем (portfolio theory) говорить, що оптимально - диверсифікаційний портфель повинен складатись таким чином, щоб частка паперів однієї країни відповідала частці цій країни в сукупних активах. Частка іноземних активів в портфелях інституціональних інвесторів розвинутих країн наприкінці 90-х років складала тільки 20 %.

Інтернаціоналізація фондових, як і усіх фінансових ринків - об'єктивний процес і в цілому має позитивні наслідки для розвитку світової економіки.

Розвиток міжнародного фондового ринку є результатом складних процесів в сфері

руху транснаціональних капіталів, які визначають їх функціональну та регіональну структуру.

В перше десятиріччя двадцять першого століття мережа транскордонних інвестицій зазнає істотні зміни, по мірі того, як відбувається розширення та поглиблення економічних та політичних зв'язків між різними регіонами та групами країн. Зростання іноземних активів визначається не тільки рухом інвестицій між великими фінансовими центрами економічно розвинутих країн, але й відображає посилення значущості фондових ринків країн, які розвиваються. Доволі ускладнюється сама система транскордонних зв'язків, а саме зростають взаємні потоки капіталів в Європі після створення євро зони, збільшуються обсяги фінансових ресурсів, які переміщуються між розвинутими країнами та країнами, які розвиваються, особливо між західноєвропейськими країнами та країнами Близького та Середнього Сходу, Південно-Східної Азії та інш. Одночасно відбувається зниження ролі США як лідируючого експортера капіталу. Так, за перше десятиліття двадцять першого століття частка США в загальному обсязі транскордонних інвестицій знизилась з 50 % до 32 % [8-9]. В той же час розширюються потоки між регіонами, які розвиваються («південь-південь»), по мірі того, як уряди та корпорації в цих країнах стають активними гравцями на глобальних ринках. Взаємозв'язок фінансового та фондового ринків, взаємопроникнення різних інвестиційних функцій чітко просліджується в діяльності міжнародних фінансових центрів (МФЦ). Становлення МФЦ відбувалось навколо біржової інфраструктури. Саме в силу своєї широкої функціональності міжнародні фінансові центри змогли забезпечити надійні умови для залучення іноземних інвесторів. В двадцять першому столітті вони стають однією з основ сучасної мережевої структури світової економіки, яка забезпечує рух фінансових потоків між великими кластерами світового господарства.

На сучасному етапі розвитку міжнародного фондового ринку конкуренція між міжнародними фінансовими центрами загострюється. Інтернаціоналізація висуває більш високий рівень потреб до кількісних та якісних параметрів розвитку національних фондових ринків, що забезпечує їх глобальну

конкурентоспроможність. Конкуренція розгортається по всім основним складовим фондового ринку - інфраструктурним інститутам, фінансовим інструментам та їх інноваціям регуляторним та податковим системам. Істотно змінюються умови діяльності основних учасників даного ринку - емітентів, інвесторів, професійних посередників, а також національних регуляторів фондових ринків. Особливо підвищується роль глобальних інвесторів, які забезпечують ліквідність міжнародних фондових ринків.

Підтримці конкурентних позицій МФЦ сприяла реалізація ними кластерної політики за рахунок ефективної взаємодії складових частин кластеру, який заснований на мережевій структурі споріднених та підтримуючих галузей, що забезпечує доступ до широкого кола фінансових послуг, висококваліфікованих кадрів, а також зниження трансакційних витрат внаслідок розвитку інфраструктури ринку. Особливо створення та використання розширеного кластеру фінансових послуг та пов'язаних з ними торгових та високотехнологічних галузей виявилось вельми стійким до розвитку. Сильні позиції на міжнародному фондовому ринку підтримуються обслуговуючими галузями, такими як консалтингові та юридичні послуги, спеціалізовані ЗМІ та телекомунікації.

В умовах загострення конкурентної боротьби одним із шляхів посилення міжнародних фінансових центрів стало впровадження фінансових інновацій, а також введення в інфраструктуру центрів спеціалізованих інститутів для розробки та впровадження інноваційних продуктів.

Сьогодні фондовий ринок України усе ще перебуває на стадії становлення. Існує низка проблем, які вимагають вирішення для формування високоліквідного та достатньо капіталізованого фондового ринку.

Особливості фондового ринку України зумовлені тим, що він виник і розвивається в умовах переходу від планової економіки до змішаної економіки ринкової орієнтації. Ці умови характеризуються революційним характером перетворень, нестійкістю стану економіки і суспільства, різноманіттям можливих шляхів переходу, наявністю особливих економічних форм, що функціонують з використанням принципів як

планового, так і ринкового способів господарювання. Нагальні проблеми, що існують на фондовому ринку України і заважають його подальшому розвитку – це низька ліквідність та капіталізація, масштабний дефіцит внутрішніх грошових ресурсів для інвестицій, низька частка біржового сегменту ринку, недостатнє законодавче регулювання ціноутворення, обмежена кількість ліквідних та інвестиційно привабливих фінансових інструментів, висока фрагментарність біржової та депозитарної структури [9].

Ці проблеми внутрішнього характеру мають бути усунені, бо інакше український фондовий ринок не зможе повноцінно інтегруватись в міжнародний фондовий ринок.

Висновки.

Глобалізація світової економіки сьогодні розповсюдилась на широку сферу міжнародних операцій і сприяла формуванню міжнародного фондового ринку в його сучасному вигляді. Прямий вплив на розміри та глибину міжнародного фондового ринку чинили процеси фінансової інтеграції, які призвели до усунення бар'єрів між національними та міжнародним фондовим ринком, зростання обсягів транскордонних потоків капіталу, формування нової структури учасників. Склався якісно новий рівень глобальної фінансової системи, який заснований на розширенні мережі організацій та компаній, які надають транснаціональні фінансові послуги та використовують спеціалізовані інформаційні технології.

Розвиток міжнародного фондового ринку в епоху глобалізації забезпечує необхідні умови для більш тісної взаємодії усіх сторін діяльності в сфері світових фінансів.

Для вирішення проблемних питань і стимулювання подальшого розвитку українського фондового ринку необхідно вирішити наступні завдання: збільшення капіталізації, ліквідності та прозорості фондового ринку; удосконалення ринкової інфраструктури та забезпечення її надійного і

ефективного функціонування; удосконалення механізмів державного регулювання, нагляду на фондовому ринку та захисту прав інвесторів; стимулювання подальшого розвитку фондового ринку України. Рішення вищезазначених питань дасть можливість наблизити національний ринок до фондових ринків розвинутих країн, що забезпечить можливість подальшої інтеграції України у світове господарство.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Міжнародні економічні відносини: підручник /під ред. А.П.Голікова, О.А.Довгань.-Х.;ХНУ імені В.Н.Каразіна,2015. - 464 с.
2. Котова М.В. Трансформація фондового ринку України в умовах світової глобалізації [Електронний ресурс] /М.В. Котова, В.С.Задорожнюк//Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2013. – № 1(6). – С.153-157. Режим доступу:<http://economics.opu.ua/files/archive/2013/n1/html/>.
3. Калина А.В., Корнєєв В.В., Кощеєв А.А. Ринок цінних паперів (теорія і практика): Навч. посіб. - Київ, 2005. - 256с.
4. Корнієнко Е.Б. Фондовий ринок України: Навчальний посібник - Сімферополь, 2005. - 67с.
5. Макконнелл К. Р., Брю С.Л. Економікс: принципи, проблеми і політика.: Пер. з англ. 11-го вид. К.: Хагар, 2006, - 785 с.
6. Benchmark Definition of Foreign Direct Investment , Third Edition.-Paris: OECD.-1996-Р.8
7. International Capital Markets: Developments, Prospects Key Policy Issues. IMF, Washington D. C.-2001.
8. Patel S., Sarkar A. Stock Market Crises in Developed and Emerging Markets. Federal Reserve Bank of New York.-1998-April.-P.8
9. Mapping global capital markets. Global McKinney Institute ,August, 2011р. С. 32-33.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Зайцева І.Ю.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 338.142

РОЗВИТОК ОСВІТНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Євсєєва О. О., д.е.н, професор (УкрДУЗТ)

Автором визначені пріоритети в діяльності освітнього комплексу України в умовах євроінтеграції. Розглянуто сутність соціальної ефективності освітнього комплексу. Ефективність системи освіти розглядається як соціально-педагогічна проблема. Визначено, що причини незадовільного стану справ у сфері освіти пов'язані з посиленням технократичних тенденцій, ігноруванням гуманістичних аспектів, недооцінкою людського чинника. Доведено, що вплив систем освіти на науково-технічний та економічний прогрес значно зріс. Обґрунтовано, що в умовах євроінтеграції більш високий освітній рівень стає чинником підвищення загальної і виробничої культури, готовності до оволодіння новою технікою, до зміни праці.

Ключові слова: освітній комплекс, система освіти, ефективність освітнього комплексу, євроінтеграція.

РАЗВИТИЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

Евсеева О. А., д.э.н, профессор (УкрГУЖТ)

Автором определены приоритеты в деятельности образовательного комплекса Украины в условиях евроинтеграции. Рассмотрена сущность социальной эффективности образовательного комплекса. Эффективность системы образования рассматривается как социально-педагогическая проблема. Определено, что причины неудовлетворительного состояния дел в сфере образования связаны с усилением технократических тенденций, игнорированием гуманистических аспектов, недооценкой человеческого фактора. Доказано, что влияние систем образования на научно-технический и экономический прогресс значительно выросло. Обосновано, что в условиях евроинтеграции более высокий образовательный уровень становится фактором повышения общей и производственной культуры, готовности к овладению новой техникой, к изменению труда.

Ключевые слова: образовательный комплекс, система образования, эффективность образовательного комплекса, евроинтеграция.

DEVELOPMENT OF EDUCATIONAL COMPLEX OF UKRAINE UNDER CONDITIONS OF EUROINTEGRATION

*Ievsieieva O.O., Doctor of sciences (Economics), professor
(Ukrainian State University of Railway Transport)*

The author defines the priorities of the educational complex of Ukraine under conditions of Eurointegration. The essence of social efficiency of the educational complex. The effectiveness of the system of education is considered as a socio-pedagogical problem. Determined that the reasons for the unsatisfactory state of Affairs in the education sector linked with the strengthening of technocratic tendencies, disregard of humanist aspects, the underestimation of the human factor. It is proved that the influence of education systems on scientific, technical and economic progress has increased significantly. It is proved that in conditions of Eurointegration a higher education level becomes a

factor of increasing total production and culture, willingness to learn new technology, to changes in labor.

Keywords: *educational complex, education system, efficiency of the educational com.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Метою розвитку освітнього комплексу України в умовах євроінтеграції є підвищення ефективності використання інтелектуального потенціалу країни, забезпечення підвищення конкурентоспроможності національної економіки, досягнення стабільного сталого розвитку і підвищення добробуту громадян, створення можливості для успішного просування України шляхом розбудови економіки і суспільства, заснованих на знаннях [4, с. 342]. Тому наукова проблематика розвитку освітнього комплексу України в умовах євроінтеграції є дуже актуальною і потребує інтенсивних наукових розробок.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. Питання розвитку освітнього комплексу не втрачають своєї актуальності упродовж вже багатьох десятиліть, що знайшло віддзеркалення в працях зарубіжних і вітчизняних учених. Для аналізу розвитку системи освіти України нами використані праці вітчизняних вчених, серед яких: Г. І. Башнянин [1], О.А. Грішнова [2], О.А. Дубасенюк [3], В.І. Куценко [5], С. Л. Пакулін [7], В.П. Третяк [8], Н.І. Флінта [9].

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Вивчення теоретико-методологічної суті проблем та пріоритетів розвитку освітнього комплексу України в умовах євроінтеграції виявило відсутність єдиних точок зору. Це визначило мету і завдання проведеного дослідження.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Цілі дослідження: визначити пріоритети в діяльності освітнього комплексу України в умовах євроінтеграції; розглянути сутність соціальної ефективності освітнього комплексу; довести, що причини незадовільного стану справ у сфері освіти пов'язані з посиленням технократичних тенденцій, ігноруванням гуманістичних аспектів, недооцінкою людського чинника; довести, що вплив систем освіти на науково-технічний та економічний прогрес значно зріс;

обґрунтувати, що в умовах євроінтеграції більш високий освітній рівень стає чинником підвищення загальної і виробничої культури, готовності до оволодіння новою технікою, до зміни праці.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Сучасна соціально-економічна ситуація, що склалася в нашій країні, потребує сутнісних змін у всіх сферах суспільного життя, в тому числі й в освіті [3, с. 12]. Не викликає сумнівів, що для потреб інноваційного розвитку країни освітній комплекс відіграє надзвичайно важливу роль. Він є не лише зв'язуючою, але й конструктивною ланкою в системі трьох головних складових інноваційної економіки: «наука – освіта – виробництво». Освітній потенціал виступає одночасно як джерело поповнення науки кадрами і як головний фактор оволодіння сучасними знаннями, необхідними для забезпечення економічного, соціального і культурного розвитку України на основі використання передових досягнень науки, технологій, інновацій [4, с. 344].

Система освіти сучасної України стратегічно має євроінтеграційний вектор розвитку. Нині в економічно розвинутих країнах зростає роль вищої освіти, університетів у побудові соціально-економічних систем інноваційного типу [6]. На рубежі століть створюється європейський простір вищої освіти, в якому вузам відводиться центральна роль у розвитку європейського культурного виміру, у стимулюванні соціально-економічного розвитку регіонів. Тому визначення пріоритетів розвитку освітнього комплексу України є актуальною науковою проблемою. Це сприяє раціональному використанню бюджетних коштів.

Нами були виявлені пріоритети в діяльності освітнього комплексу України в умовах євроінтеграції, зокрема:

- підтримка якнайширшої участі України в міжнародних, зокрема європейських, дослідницьких програмах;
- сприяння обміну досвідом щодо розробки Національної рамки кваліфікацій;
- поширення здвоєних програм на рівні

магістрату та бакалаврату між українськими та закордонними (країни ЄС, зокрема Франція, також країни СНД, КНР, інші країни) вищими навчальними закладами;

– сприяння міжвузівським та міжінституційним зв'язкам, зокрема за напрямом Україна - США;

– розвиток договірно-правової бази співробітництва України в галузі освіти з її традиційними та новими партнерами;

– зміцнення позицій України серед лідерів на світовому ринку освітніх послуг. З 2011 році Україна ввійшла до першої двадцятки країн – лідерів на світовому ринку освітніх послуг.

Доцільно розвивати співробітництво з країнами ЄС для обговорення плану та проведення навчань та консультування з метою підвищення рівня обізнаності та участі України в 7-ій Рамковій програмі ЄС з розвитку наукових досліджень і технологій (РП7) (та європейських мережах підтримки досліджень, розробок та інновацій, а також стимулювання партнерів з країн ЄС до співпраці з українськими організаціями.

Необхідно розуміти, що фінансування вищої освіти – це не витрати, а вкладення. Серед політиків дедалі менше тих, котрі це розуміють: частка освітян у Верховній Раді неухильно скорочується від скликання до скликання. Сьогодні кількість народних депутатів – представників від учительства становить десяти відсотка. Це при тому, що працівників освіти в Україні понад два мільйони. Однак, існують і такі негативні тенденції розвитку вищої освіти: надмірна комерціалізація освіти; в навчальному процесі значно понижена роль викладання природничих наукових дисциплін, що в минулому у вітчизняній освіті забезпечувало загальний високий рівень фундаментальної підготовки студентів, формувало їх науковий світогляд та інноваційну культуру; майже повністю ліквідовано середню ланку системи професійної підготовки кадрів – професійно-технічні училища і технікуми, що призвело до диспропорцій у системі вищої освіти; в Україні недостатньо розвинена система післядипломної вищої освіти, вона не забезпечує згідно з вимогами інноваційного розвитку неперервне оновлення фахового рівня всіх працюючих членів суспільства; вища освіта, як і наука, залишається майже повністю відстороненою від процесу

формування інноваційної економіки. Гострота і складність виявлених проблем потребують системних стратегічних рішень.

Удосконалення системи, механізму і процесу менеджменту освіти нами вбачається в переорієнтації їх на концепцію якості освіти. Якість освіти - це комплекс характеристик освітнього процесу, що визначають послідовне і практично ефективне формування компетентності та професійної свідомості. Тут можна виділити три групи характеристик: якість потенціалу досягнення мети освіти, якість процесу формування професіоналізму і якість результату освіти. Результат освіти - це, зрештою, усвідомлення професії та соціальної відповідальності.

Якість освіти характеризує не лише результат освітньої діяльності - властивості фахівця – випускника вищого навчального закладу, але і чинники формування цього результату, яка залежить від мети освіти, змісту і методології, організації і технології. Усе це характеристики, на формування яких необхідно свідомо впливати, а отже, якими необхідно управляти. Освіта потребує системи управління якістю, яку повинен мати кожен ВНЗ. Така система неможлива без сучасної, комплексної системи оцінки як якості освіти в цілому, так і всіх його складових окремо. Чим точніше побудована оцінка і повніше враховуються характеристики, тим більш успішним може бути управління якістю освіти.

На сучасному етапі важливе впровадження в Україні освіти, яка спрямована на виробниче використання знань, інформації і технологій. Вона потребує приведення у відповідність до інноваційних вимог таких елементів системи, як: інтелектуальний потенціал суспільства; вертикаль «наука - освіта - виробництво»; система структурних пріоритетів; організаційно-інституційний режим; фізичне середовище інновацій; система соціалізації і освіти; фінансові основи діяльності; адаптація до зовнішнього контексту інноваційних перетворень.

Інновації в освіті є закономірним явищем, динамічним за характером і розвивальним за результатами, їх запровадження дозволяє вирішити суперечності між традиційною системою і потребами в якісно новій освіті. Сутнісною ознакою інновації є її здатність впливати на

загальний рівень професійної діяльності педагога, розширювати інноваційне поле освітнього середовища у навчальному закладі, регіоні. Як системне утворення інновація характеризується інтегральними якостями: інноваційний процес, інноваційна діяльність, інноваційний потенціал, інноваційне середовище. Джерелом інновації є цілеспрямований пошук ідеї з метою розв'язання суперечностей, її освоєння відбувається шляхом апробації в формі педагогічного експерименту або пілотного впровадження. Розвиток інновації залежить від того, наскільки соціально-психологічне середовище потребує нової ідеї. Подальше існування інновації пов'язане з переходом у стадію стабільною функціонування. Отже, інновації в освіті — це процес творення, запровадження та поширення в освітній практиці нових ідей, засобів, педагогічних та управлінських технологій, у результаті яких підвищуються показники (рівні) досягнень структурних компонентів освіти, відбувається перехід системи до якісно іншого стану. Слово «інновація» має багатомірне значення, оскільки складається з двох форм: власне ідеї та процесу її практичної реалізації. Стрімкий розвиток сучасних знань та технологій вимагає синтезу науки і виробництва, що реалізується на рівні консалтингових центрів, які є осередками науково-технологічних досліджень країн і регіонів. Він сприяє підвищенню ефективності освітнього комплексу України.

Підвищення ефективності освітнього комплексу України має ґрунтуватися на економічному, техногенно-економічному та соціально-економічному підходах, які враховують вплив факторів, що зумовлюють цей процес. Перший зорієнтований на мобілізацію фінансових ресурсів і локалізацію джерел фінансування, другий передбачає адаптацію освіти до потреб виробництва і ринку, а третій ставить завдання формування з боку суспільства належних умов індивідуальної адаптації молодого спеціаліста до реалій економічної дійсності, передусім у разі тимчасової незатребуваності економікою пропозиції певної частини робочої сили. Основним принципом реалізації соціально-економічної функції освітнього комплексу є системність.

Сутність соціальної ефективності освітнього комплексу полягає в

максимальному використанні освіти як чинника соціального прогресу при мінімумі витрат, усіляких побічних негативних наслідків. Мається на увазі не лише скорочення економічних витрат для отримання найбільш значних навчально-виховних результатів, але і пом'якшення стресу при відриві дітей від батьків, що посилюється з розвитком суспільно організованих форм виховання і навчання, подолання однобічності розвитку учнів, зменшення моральних втрат, викликаних сегрегацією різних вікових груп школярів і т.п.

Досягнення «замовлених» суспільством певних соціальних і економічних результатів, на нашу думку, складає глибинний сенс функціонування усього освітнього комплексу в цілому й усіх його елементів окремо. На відміну від інших видів економічної діяльності, результати освіти виражаються не в створенні якихось засобів поліпшення життя людей, а безпосередньо в удосконаленні і розвитку самої людини. У результаті організованого навчально-виховного процесу різко підвищується і економічна, і соціальна віддача людини, його здатність створювати нові матеріальні блага, засоби життя, будувати нові стосунки між людьми.

Сам навчально-виховний процес, його механізми й закономірності становлять відносно самостійну сферу громадського життя, функціонування якого відбувається за специфічними законами педагогічної науки. Соціально-економічні аспекти в ньому є ніби вищим поверхом, де визначаються стратегічні цілі освітнього комплексу, вихідні цінності та методологічні позиції. Проте в переважній більшості випадків у повсякденній практиці вони залишаються наче в тіні.

Основний же зміст навчально-виховного процесу - це вирішення приватних і конкретних завдань: навчити кого-небудь читати, писати, добувати квадратні корені, розбиратися в географічних картах, доводити теореми, користуватися персональним комп'ютером, включатися в колективну роботу, виконувати в разі необхідності роль лідера, дотримуватися правил поведінки в навчальному закладі і суспільстві тощо. Разом з тим вирішуються і морально-психологічні завдання: у виховуваних долаються або послаблюються негативні установки, утверджуються і міцніють позитивні,

збагачується і підносяться потреби, розвиваються розумові і фізичні здібності. Досягнення в цій галузі і є педагогічні результати, які разом з видатками, затратами часу і сил тих, хто навчає, і тих, хто навчається, служать показником педагогічної ефективності діяльності окремих педагогів, навчально-виховних установ або ефективності використовуваних педагогічних методів, тих або інших організаційних форм, технічних засобів, цілісних учбово-виховних систем.

Усі педагогічні процеси, цілі і результати мають більш - менш виражені соціальні й економічні сторони, які можна залежно від практичних завдань або враховувати, або абстрагуватися від них. Оскільки проводиться установка на комплексний підхід до пізнання суспільно організованих, інституційних процесів навчання і виховання, остільки ефективність освіти розглядається в нашому дослідженні як соціально-педагогічна проблема. Причому поняття «соціальне» береться в широкому сенсі, як таке, що включає «економічне». При розгляді різних питань ефективності освітнього комплексу в умовах євроінтеграції можуть ставати предметом переважної уваги аспекти або економічні, або соціальні, або педагогічні. Подібні виділення робляться для того, щоб на наступному етапі глибше зрозуміти явища, що вивчаються, в їх єдності і цілісності. Якби не були фінансові та матеріально-технічні можливості, методики й технічні засоби навчання, ефективність усіх систем і підсистем освітнього комплексу вирішально залежить від ефективності праці конкретних педагогів, від їх людських і професійних якостей.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. 1. В умовах євроінтеграції система освіти може впливати на науково-технічний прогрес опосередковано - через зміни в соціальній структурі і соціальний розвиток суспільства. Вплив систем освіти на науково-технічний та економічний прогрес значно зріс. В умовах євроінтеграції більш високий освітній рівень стає основою підвищення загальної і виробничої культури, готовності до оволодіння новою технікою, до зміни праці.

2. Науково-освітній потенціал характеризується не фактичним, а теоретичним максимально можливим виходом

за цих об'єктивних умов. Наприклад, використання не за призначенням учених та інженерно-технічних працівників безпосередньо означає зниження економічної ефективності науки й освіти, але не науково-освітнього потенціалу суспільства. Величина останнього залежить не стільки від кількості людей, які мають дипломи й атестати, скільки від фактичного рівня знань, здібностей та вмінь, тобто від якості наукової й освітньої підготовки. В умовах євроінтеграції визнання виняткової значущості науково-освітнього потенціалу як чинника економічного розвитку сучасного суспільства не повинно приховувати гострих суперечностей, невирішених проблем. В умовах науково-технічної революції, що розгорнулася, його подальше нарощування, а найголовніше - використання в національному господарстві явно не відповідають новим об'єктивним вимогам. Ця ситуація носить глобальний, планетарний характер, але особливої гостроти вона набула в Україні в останні десятиліття. Причини незадовільного стану справ у цій сфері пов'язані з посиленням технократичних тенденцій, ігноруванням гуманістичних аспектів, недооцінкою людського чинника.

3. Особливий науковий і практичний інтерес в умовах євроінтеграції представляє кількісна оцінка економічної ефективності роботи об'єктів освітнього комплексу. Визначення ефективності функціонування сприяє підвищенню якості аналітичної економічної роботи практичних економічних служб установ освітнього комплексу регіону, розробці науково обґрунтованої стратегії їх розвитку. Актуалізується проблема розробки єдиного підходу до оцінки ефективності роботи установ освітнього комплексу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Башнянин Г. І. Соціально-економічна ефективність освітнього комплексу суспільства / Г. І. Башнянин, О. М. Свінцов, П. П. Гаврилко, М. Б. Шморгай [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnlntu/22_7/365_Basz.pdf.

2. Грішнова О. А. Людський капітал: формування в системі освіти і професійної підготовки / О. А. Грішнова. – К. : Знання, 2001. – 254 с.

3. Дубасенюк О.А. Інновації в сучасній освіті // Інновації в освіті: інтеграція науки і практики: збірник науково-методичних праць / за заг. ред. О.А. Дубасенюк. - Житомир : Вид-во ЖДУ ім. І. Франка, 2014. - С. 12–28.

4. Євсєєва О.О. Удосконалення державного регулювання розвитку системи освіти в регіоні / О.О.Євсєєва // Бізнес Інформ. – 2012. – № 12 (419). – С. 341-346.

5. Куценко В.І. Сталий розвиток: стратегія і тактика формування через призму соціогуманітарної сфери / В.І. Куценко. – К.: ДУ ІЕПСР НАН України, 2012. – 168 с.

6. Національна стратегія розвитку освіти в Україні на 2012–2021 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mon.gov.ua/images/files/news/12/05/4455.pdf>

7. Пакулін С. Л. Модернізація й підвищення ефективності вищої освіти України: зміст, проблеми, системні ефекти / С. Л. Пакулін// Проблеми економіки. – 2013. – № 1. – С. 310–315.

8. Третяк В.П. Стан і пріоритети розвитку системи освіти Харківщини / В.П. Третяк, С.Л. Пакулін, // Сб. науч. тр. «Перспективныe инновации в науке, образовании, производстве и транспорте '2007». Т. 4. Экономика. – Одесса: Черноморье, 2007. – С. 4–6.

9. Флінта Н.І. Інтеграція системи освіти України в світовий освітній простір / Н.І. Флінта// Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету. Серія: Географія. – 2002. – №2. – С. 283–286.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Сухорукова Т.Г.

УДК 331.2

ПОБУДОВА ІННОВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ОПЛАТИ ПРАЦІ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

*Пакуліна А.А., к.е.н, доцент (ХНУБА),
Пакуліна Г.С, студентка (УкрДУЗТ),
Рубан Л.Р., студентка (ХНУБА)*

Автори статті доводять, що в сучасній економіці організаціям при вирішенні задачі підвищення ефективності їх діяльності за допомогою посилення мотивації працівників необхідно орієнтуватися на оплату праці. Науково обґрунтовано визначення інноваційної системи оплати праці і запропонована нова класифікація систем оплати праці з позиції інноваційної складової, що дозволяє комплексно аналізувати взаємозв'язок між оцінкою ефективності роботи організації і трудовим внеском працівників. Визначені і класифіковані чинники зовнішнього і внутрішнього середовища функціонування організації (у тому числі пов'язані з її життєвим циклом), що чинять вплив на трансформації оплати праці в сучасній економіці України. Доповнений перелік і дана змістовна характеристика принципів розробки інноваційних систем оплати праці робітників з урахуванням сучасних тенденцій ринку праці України, розвитку нестандартних форм зайнятості і необхідності індивідуального підходу до встановлення розмірів заробітку.

Ключові слова: *система оплати праці, інноваційна система оплати праці, класифікація, гнучка система, трансформація.*

ПОСТРОЕНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

*Пакулина А.А., к.э.н, доцент (ХНУСА),
Пакулина А. С. студентка (УкрГУЖТ),
Рубан Л.Р., студентка (ХНУСА)*

Авторы статьи доказывают, что в современной экономике организациям при решении задачи повышения эффективности их деятельности посредством усиления мотивации работников необходимо ориентироваться на оплату труда. Научно обосновано определение инновационной системы оплаты труда и предложена новая классификация систем оплаты труда с позиции инновационной составляющей, позволяющая комплексно анализировать взаимосвязь между оценкой эффективности работы организации и трудовым вкладом работников. Определены и классифицированы факторы внешней и внутренней среды функционирования организации (в том числе связанные с ее жизненным циклом), оказывающие влияние на трансформации оплаты труда в современной экономике Украины. Дополнен перечень и дана содержательная характеристика принципов разработки инновационных систем оплаты труда работников с учетом современных тенденций рынка труда Украины, развития нестандартных форм занятости и необходимости индивидуального подхода к установлению размеров заработка.

Ключевые слова: система оплаты труда, инновационная система оплаты труда, классификация, гибкая система, трансформация.

BUILDING AN INNOVATIVE SYSTEM OF REMUNERATION IN THE CONDITIONS OF TRANSFORMATION OF THE INFORMATION ECONOMY

*Pakulina A.A., Associate Professor, Cand.Sc. (Econ.) (Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture),
Pakulina H.S., Student (Ukrainian State University of Railway Transport),
Ruban L.R., Student (Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture)*

The authors prove that in the modern economy organizations in addressing the problem of increasing the efficiency of their operations by increasing employee motivation is to focus on wages. Scientifically substantiated definition of the innovation system of remuneration. A new classification of systems of remuneration from the position of the innovation component, which allows to analyze the relationship between the assessment of the effectiveness of the organization and the labour contribution of workers. Identified and classified the factors of external and internal environment of the organization's functioning (including those associated with its life cycle) that affect the transformation of the wage in the modern economy of Ukraine. Added to the list and the characteristic of principles for developing innovation systems of payment of workers taking into account modern trends of the labor market of Ukraine, development of non-standard forms of employment and necessity of individual approach to setting salaries.

Keywords: system of remuneration, an innovative system of remuneration, classification, flexible, system, transformation.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Трансформація оплати праці робітників залежить від дії різних чинників внаслідок впливу ринку праці, техніко-технологічних і організаційно-нормативних змін, життєвого циклу організації, продуктивності праці,

зацікавленості керівників в підвищенні оплати праці робітників, задоволеності персоналу рівнем оплати праці та ін. Внаслідок впливу цих чинників система оплати праці робітників повинна трансформуватися, щоб відповідати сучасним трендам розвитку України, враховувати модернізацію економіки,

відповідати інноваційним перетворенням, сприяти самоудосконаленню працівників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. Вивчення проблем винагороди працівників, оплати праці, заробітної плати знайшло віддзеркалення в працях зарубіжних і вітчизняних учених. Питання винагороди персоналу розглядали наступні учені: О.М. Бондаренко [1], О.В. Гаєвая [2], А.В. Гольда [3], А.В. Остафійчук [4], С.Л. Пакулін [5], А.П. Ревенко [6], Р.В. Тульчинський [7], Н.С. Шалімова [8] та ін. Проте інноваційна складова в оплаті праці не виділялася як самостійний напрям досліджень, хоча в сучасній економіці виникають системи оплати праці, що вимагають комплексного науково обґрунтованого підходу при їх реалізації. Ця обставина вплинула на формулювання теми, постановку мети, завдань, вибір предмета і об'єкту проведеного нами дослідження.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Правильно побудована система оплати праці є запорукою задоволеності співробітників своєю діяльністю і зацікавленості в успішному функціонуванні підприємства, сприяє підвищенню його конкурентоспроможності на ринку праці. У зв'язку з цим обрана тема проведеного нами дослідження, присвяченого інноваційним трансформаціям оплати праці в сучасній економіці, є актуальною.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті – теоретичне обґрунтування необхідності і способу інноваційних трансформацій оплати праці і розробка моделі її вдосконалення в сучасній Україні. Завдання дослідження: 1) довести, що в сучасній економіці організаціям при рішенні задачі підвищення ефективності їх діяльності за допомогою посилення мотивації працівників необхідно орієнтуватися на оплату праці; 2) обґрунтувати визначення інноваційної системи оплати праці і запропонувати нову класифікацію систем оплати праці з позиції інноваційної складової, що дозволяє комплексно аналізувати взаємозв'язок між оцінкою ефективності роботи організації і трудовим внеском працівників; 3) визначити і класифікувати чинники зовнішнього і

внутрішнього середовища функціонування організації (у тому числі пов'язані з її життєвим циклом), що впливають на трансформації оплати праці в сучасній економіці; 4) доповнити перелік і дати змістовну характеристику принципів розробки інноваційних систем оплати праці працівників з урахуванням сучасних тенденцій ринку праці, розвитку нестандартних форм зайнятості і необхідності індивідуального підходу до встановлення розмірів заробітку.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Вивчення еволюції поглядів на роль людини в організації і способів дії на результат трудового процесу дозволило виявити напрям розвитку видів винагороди працівників. При усьому існуючому різноманітті поглядів як вітчизняних, так і зарубіжних учених на визначення «винагорода», «оплата праці», «заробітна плата», часто «винагороду» ототожнюють з «оплатою праці», «заробітною платою», при цьому відбувається підміна понять. Проте з точки зору функціонального статусу це неправомірне. На наш погляд, поняття винагорода включає категорії оплати праці і заробітної плати. В зв'язку з цим нами уточнений логічний взаємозв'язок і представлено авторське трактування визначень «винагорода», «оплата праці», «заробітна плата», що відрізняється їх використанням в сучасній економіці з урахуванням ієрархії. Винагорода працівників – сукупність оплати праці та інших матеріальних і нематеріальних форм заохочення працівників за виконану роботу, спрямованих на задоволення потреб і на накопичення заощаджень в умовах соціального партнерства. Оплата праці – виплати працівникам за їх працю (що включають заробітну плату), а також за невідпрацьований час (оплата відпусток, тимчасової непрацездатності працівників та ін.), які стимулюють працівників до підвищення продуктивності праці, поліпшення якості продукції (виконуваних робіт, послуг), здійснювані відповідно до законів, інших нормативно-правових актів, а також ситуації на ринку праці. Заробітна плата – ціна робочої сили, що формується відповідно до кваліфікації працівника, складності, кількості, якості і умов праці, складається з урахуванням ситуації на ринку

праці і що гарантує соціальну захищеність працівників і членів їх сімей. Згідно з трудовим законодавством, система оплати праці – це сукупність правил визначення або встановлення заробітної плати, співвідношення між мірою праці і винагородою за неї. Під інноваційними ми розуміємо такі системи оплати праці, які містять нововведення, забезпечують поліпшення трудових процесів, зростання якості продукції, що випускається, підвищують ефективність діяльності працівників і організації в цілому. Аргументовано виділення безтарифних і гнучких систем оплати праці для узгодження інтересів працівників і працедавців в системі соціального партнерства.

Сучасні гнучкі системи оплати праці робітників (системи, за якими певна частина заробітку ставиться в залежність від особистих заслуг і загальної ефективності роботи підприємства [3, с. 161]) пов'язані з пайовим розподілом фонду оплати праці робітників організації. Основна їх відмінність від традиційних систем полягає в орієнтації на ринок [6, с. 75]. Нами був розроблений перелік і дана змістовна характеристика принципів розробки інноваційних систем оплати праці робітників з урахуванням сучасних тенденцій ринку праці, розвитку нестандартних форм зайнятості і необхідності

індивідуального підходу до встановлення розмірів заробітку. Він включає наступне: мерітократичність; конкурентоспроможність; узгодження інтересів працівників і працедавців; індивідуальний підхід.

Безтарифні системи оплати праці нами класифіковані залежно від внеску працівників в кінцеві результати діяльності організації на наступні види: система плаваючих окладів, експертна система оцінки результатів праці, система оплати праці з використанням коефіцієнта вартості праці (КВП), пайова система, ставка трудової винагороди, система оплати праці на комісійній основі, грошові виплати за виконання поставлених цілей і робочу поведінку працівників, універсальна ринкова система оцінки оплати праці. Достоїнствами безтарифних систем оплати праці є їх простота, доступність для розуміння механізмів нарахування винагород окремим працівникам [7, с. 14], що призводять до підвищення значущості стимулюючої функції оплати праці [8, с. 17]. При використанні безтарифних систем оплати праці заробіток працівника в них ставиться в повну залежність від кінцевих результатів роботи усього робочого колективу [4, с. 16].

Пропонована нами класифікація гнучких систем оплати праці робітників представлена в табл. 1.

Таблиця 1

Класифікація гнучких систем оплати праці робітників

Класифікаційна ознака	Гнучкі системи оплати праці робітників
1. За способом нарахування	Контрактна
	Залишкова система
	Тарифно-атестаційна
	Плата за знання і компетентність
2. Залежно від цінності співробітників і їх посад для організації	Оплата праці з урахуванням трудових навичок (SBP системи)
	Оплата праці із застосуванням системи грейдів

При гнучких системах до складу оплати праці робітників входять базова (постійна) частина і змінна складова, що розраховується за певним принципом. У гнучких системах частина заробітку ставиться в залежність від особистих заслуг співробітника, а частина – від загальної ефективності роботи підприємства. Гнучкість при цьому розглядається нами як інноваційність.

Чинники зовнішнього середовища впливають в основному на гарантовану базову

частину оплати праці робітників, а внутрішнього – на її додаткову, змінну частину. Організаціям доводиться підлаштовуватися під дію зовнішніх чинників, тоді як чинники внутрішнього середовища підлягають внутрішньофірмовій дії, що сприяє підвищенню міри самостійності працедавців у вирішенні питань формування моделей оплати праці. Чинники, які впливають на трансформацію оплати праці робітників, розглянуті нами на макро-, мезо- і макрорівні.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.

1. Доведено, що в сучасній економіці України організаціям при вирішенні задачі підвищення ефективності їх діяльності за допомогою посилення мотивації працівників необхідно орієнтуватися на оплату праці, що є елементом матеріальної винагороди працівників за їх працю.

2. Дано визначення інноваційної системи оплати праці, запропонована авторська класифікація систем оплати праці з позиції інноваційної складової, що дозволяє комплексно аналізувати взаємозв'язок між оцінкою ефективності роботи організації і трудовим вкладом працівників.

3. Визначені і класифіковані чинники зовнішнього і внутрішнього середовища функціонування організації (у тому числі пов'язані з її життєвим циклом), які дозволяють акцентувати увагу на особливості управлінського впливу при формуванні оплати праці, що необхідно враховувати при трансформації оплати праці в сучасній економіці України.

4. Доповнений перелік і дана характеристика принципів розробки інноваційних систем оплати праці працівників з урахуванням сучасних тенденцій ринку праці України, розвитку нестандартних форм зайнятості і необхідності індивідуального підходу до встановлення розмірів заробітку.

Перспективний наступний напрям досліджень – розробка заснованого на економіко-математичних методах алгоритму побудови моделі оплати праці робітників із застосуванням інноваційних систем.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бондаренко О.М. Механізм оплати праці та напрямки його реформування / О.М.

Бондаренко // Вісник Технологічного університету Поділля. – 2003. – № 4. – Ч.1. – Т.2. – С. 153-157.

2. Гаєвая О. В. Державне регулювання оплати праці : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.05 / О.В. Гаєвая ; Нац. ун-т юрид. акад. України. ім. Ярослава Мудрого. – Харків, 2014. – 19 с.

3. Гольда А.В. Формування системи мотивації та стимулювання трудової діяльності з орієнтацією на кінцевий результат / А.В. Гольда // Формування ринкових відносин в Україні (укр.). – 2006. – № 9. – С.158-162.

4. Остафійчук А.В. Удосконалення системи стимулювання праці персоналу виробничих підрозділів машинобудівних підприємств : автореф. дис. ... канд. екон. наук / А.В. Остафійчук. – Луганськ, 2009. – 21 с.

5. Пакулін С. Л. Використання мотиваційних важелів підвищення ефективності функціонування підприємств регіону [Електронний ресурс] : наукова стаття / С.Л. Пакулін // Траектория науки. – 2016. – №2(7). – 0,72 авт. арк. – Режим доступу: <http://pathofscience.org/index.php/ps/article/view/49>. – Назва з екрана.

6. Ревенко А.П. Оплата праці у структурі виробництва / А.П. Ревенко // Економічна теорія. – 2007. – № 2. – С.70-81.

7. Тульчинський Р.В. Організаційно-економічні методи регулювання заробітної плати в ринкових умовах : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.09.01 / Р.В. Тульчинський / Інститут економіко-правових досліджень НАН України. – Донецьк, 2006. – 19 с.

8. Шалімова Н.С. Удосконалення методів обґрунтування розміру мінімальної заробітної плати : автореф. дис... канд. екон. наук : 08.09.01 / Н.С. Шалімова ; Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України: м. Київ. 2001. – 23 с.

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

УДК 37:330.341.1+339.138

МАРКЕТИНГОВІ НОВАЦІЇ НА РИНКУ ОСВІТНІХ ПОСЛУГ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

*Янченко Н. В., к.е.н., доцент,
Польова В. В., к.е.н., викладач (ХНУБА)*

В статті проаналізовано досвід освітніх установ Великобританії, Польщі, Німеччини та США при побудові ефективної системи залучення абітурієнтів та формуванні бренду навчального закладу із застосуванням сучасного маркетингового інструментарію, визначено можливості адаптації даного досвіду до вітчизняних умов. Розроблено пропозиції щодо впровадження маркетингового комплексу вищого навчального закладу на основі концепції marketing-mix «5P».

Ключові слова: ринок освітніх послуг, залучення абітурієнтів, бренд навчального закладу, маркетинг, маркетинговий комплекс, концепція marketing-mix «5P».

МАРКЕТИНГОВЫЕ НОВАЦИИ НА РЫНКЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УСЛУГ: ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

*Янченко Н. В., к.э.н., доцент,
Полевая В. В., к.э.н., преподаватель (ХНУСА)*

В статье проанализирован опыт образовательных учреждений Великобритании, Польши, Германии и США при построении эффективной системы привлечения абитуриентов и формировании бренда учебного заведения с применением современного маркетингового инструментария, определены возможности адаптации данного опыта к отечественным условиям. Разработаны предложения по внедрению маркетингового комплекса высшего учебного заведения на основе концепции marketing-mix «5P».

Ключевые слова: рынок образовательных услуг, привлечение абитуриентов, бренд учебного заведения, маркетинг, маркетинговый комплекс, концепция marketing-mix «5P».

MARKETING INNOVATIONS IN THE MARKET OF EDUCATIONAL SERVICES: DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCE

*Yanchenko N. V., Candidate of Economic Sciences, associate professor
Polova V. V., Candidate of Economic Sciences, lecturer (KNU of CEA)*

Today knowledge and information become the main resources and sources of wealth both the certain person, and the country in general. Competitiveness of national economy is defined not by the volume of natural or production resources, but first of all intellectual potential, ability to generate new knowledge. This fact emphasizes need of search of the new directions of support and development of domestic education market. It is for this purpose actual to use marketing innovations.

In article experience of educational institutions of Great Britain, Poland, Germany and the USA at creation of effective system of involvement of entrants and formation of a brand of educational institution with use of modern marketing tools is analysed, possibilities of adaptation of this experience to domestic conditions are defined. Offers on introduction of a marketing complex of the highest scientific institution on the basis of the concept of marketing-mix "5P" in the conditions of deterioration in a demographic and social and economic situation in the country in general are developed.

Keywords: education market, involvement of entrants, brand of educational institution, marketing, marketing complex, concept of marketing-mix "5P".

Постановка проблеми, актуальність. Високорозвинену систему виховання і освіти без перебільшення можна вважати головним індикатором суспільного благополуччя будь-якої країни, адже той рівень професіоналізму і компетентності, який дана система зможе забезпечити населенню країни, і буде ключовим фактором її успіху в майбутньому. В наслідок цього останнім часом все більше ускладнюються вимоги, що висуваються до якості організації системи освіти, загострюється конкуренція на внутрішньому ринку освітніх послуг в Україні. Реформа системи освіти в Україні, узгоджена з МВФ, передбачає скорочення кількості вищих навчальних закладів з 802 до 317, отже вистоять найсильніші. Також ситуація суттєво погіршується демографічними та соціально-економічними наслідками системної кризи, загостренням військового конфлікту на сході країни, що провокували значне скорочення державних видатків на освіту.

Активізація євроінтеграційних процесів сприяє додатковому відтоку абітурієнтів на навчання за кордон. Кількість українських громадян, які мають намір виїхати на навчання за кордон постійно збільшується. Наприклад, на денній формі у 2013/2014 навчальному році в університетах Німеччини навчалось 9212 українців, що становило 3,1% від загальної кількості іноземних студентів в цій країні, в Італії – 1894 українця (2,7%), в Чехії – 2019 українців (4,9%), в Росії – 4737 українців (3,3%), в Канаді – 2053 українця (0,5%), в США – 1464 українця (0,1%) [1]. Лідером серед цих країн є Польща, де в 2013/2014 роках навчалось близько 15123 українців. Для польських університетів українські абітурієнти є стратегічно важливим джерелом доходів, адже складають 42% від усіх іноземних студентів в Польщі (в 2012/2013 роках цей показник складав 9620 – на той час 37% всіх студентів-іноземців) і в цьому чимала заслуга належить вмілому використанню маркетингових новацій. Тому, актуальності та надзвичайної необхідності набувають розробка і впровадження найбільш дієвих маркетингових ходів у сфері освітніх послуг з метою максимального залучення абітурієнтів до навчання та їх утримання у вітчизняних вишах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різноманітні підходи до розвитку маркетингу відносин у ВНЗ, засновані на

встановленні і підтримці зворотного зв'язку з цільовими сегментами споживачів і використанні сучасних комунікативних технологій досліджуються багатьма вітчизняними та зарубіжними вченими. І. Грищенко та Н. Крахмальновою [2] визначено інструменти та форми маркетингової комунікації на ринку освітніх послуг. Можливості підвищення рейтингу ВНЗ на основі реалізації бренд-орієнтованої стратегії розвитку досліджені О. Єрмошкіною [3]. Докладний аналіз способів поширення реклами освітніх послуг на базі глобальної інформаційної мережі Інтернет проведений С. Новокрещеновим [4] та Є. Баклановою [5].

Якщо розглядати зарубіжний досвід, то варто відзначити методи удосконалення інформаційної бази формування стратегії маркетингу ВНЗ на ринку освітніх послуг і інновацій у Польщі [6; 7], Великобританії [8], Німеччині [9] та США [10; 11], чия практика є безумовно цінною та корисною для України. Але на сьогоднішній день майже нереалізованим для України залишається найкращий зарубіжний досвід застосування сучасних маркетингових ходів в системі освіти.

Мета дослідження – пошук дієвих маркетингових підходів для максимального залучення абітурієнтів до навчання в українських вишах, в т. ч. на основі аналізу зарубіжного досвіду реалізації маркетингових стратегій в сфері освітніх послуг та можливості їх адаптації до вітчизняних умов.

Основний матеріал дослідження. Протягом останнього десятиліття в освітньому просторі почали активно застосовуватися технології маркетингу, що, насправді, є досить давньою практикою. Ще в давні часи грецькі софісти навмисно прогулювалися ринком та виблискували красномовством і умінням аргументації для приваблення нових учнів.

Сьогодні демографічна ситуація в Україні є такою, що до 2018 року переважатиме невпинне зниження кількості абітурієнтів (див. рис. 1), якщо ця порожнеча не буде заповнена за рахунок студентів-іноземців. Низький рівень народжуваності в 1999-2003 рр. та інші відчутні проблеми українського суспільства примушують освітні установи України в прямому розумінні вступати в боротьбу за кожного майбутнього студента.

Закордонні освітні заклади реалізують

індивідуальний підхід до абітурієнта. Протистояння між ними зростає по мірі зростання вимог, що висуваються студентами до освітнього продукту (навчальних технологій, програм і методик; післяосвітнього супроводу тощо).

Конкуренція на освітньому ринку також посилюється через стрімке розповсюдження дистанційних он-лайн курсів, інтернет-тренінгів, вебінарів, що частково витісняють очне навчання.

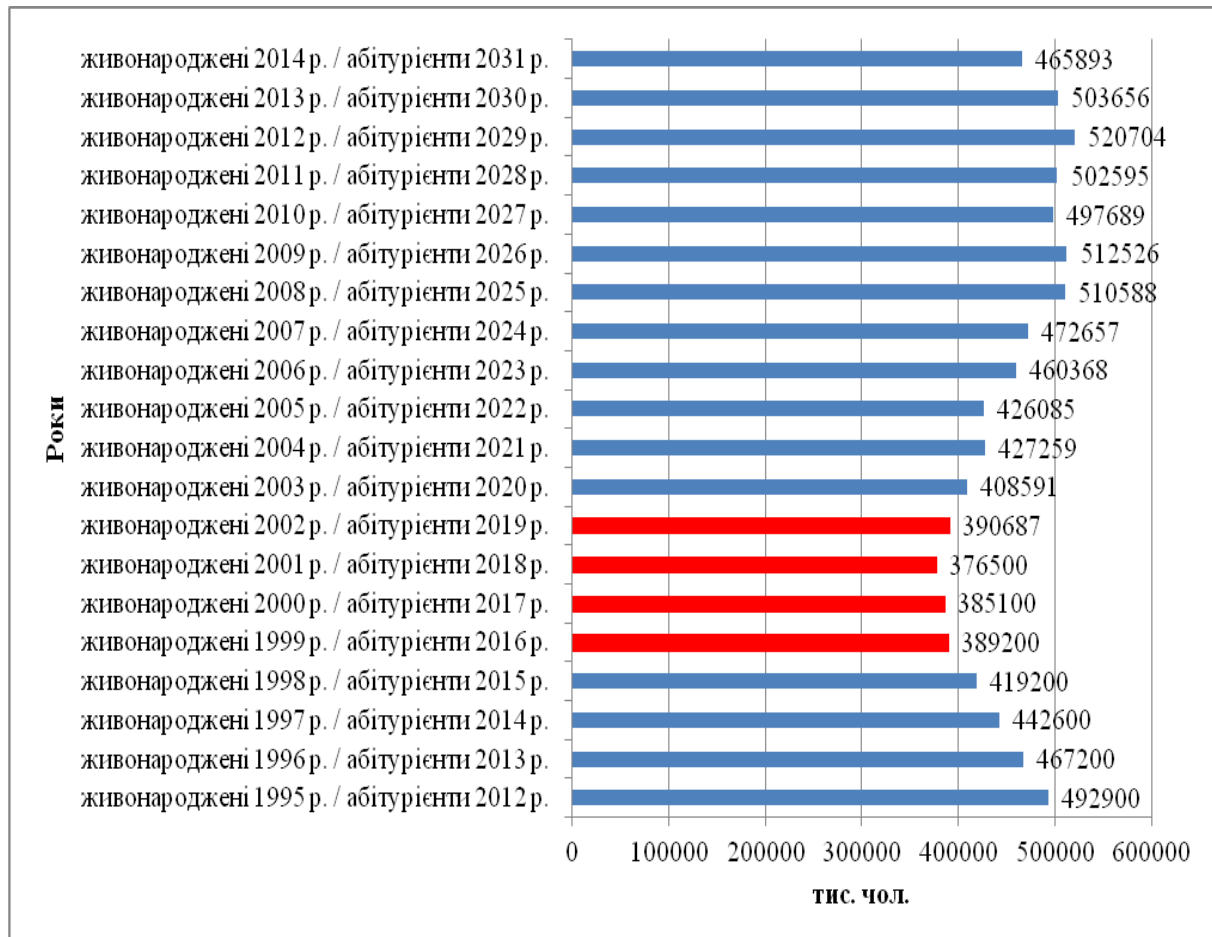


Рис. 1 – Прогноз кількості абітурієнтів в Україні на основі чисельності живонароджених осіб (сформовано на основі даних Державної служби статистики України [12])

Протистояння освітніх установ виявляється у відсотковому зростанні асигнувань на користь їх маркетингових відділів з метою утримання існуючих позицій та захоплення нових сегментів ринку освітніх послуг. При цьому західноєвропейські виші часто використовують такі маркетингові ходи для максимального залучення абітурієнтів [11]: виявлення уподобань цільової аудиторії методом «пост-клік персоналізації»; інформування про прийняття рішень потенційним студентом у режимі реального часу; мобільний маркетинг – розсилка інтерактивних листівок і запрошень на особисті мобільні телефони потенційних студентів; маркетинг-підтримка тривалістю у

весь період навчання; відмова від позиції «зробимо самі».

Дані маркетингові ходи, що дозволяють найтонше відчуті потреби потенційних студентів та вчасно відреагувати на них, можуть бути успішно оптимізовані до умов українського освітнього простору та підвищити ефективність функціонування вітчизняних освітніх закладів.

Цікавим для аналізу та корисним для українських вишів є досвід Великобританії, де розробка та реалізація маркетингових стратегій передана провідними університетами на аутсорсінг компанії Services for International Education Marketing (SIEM), яка являє собою глобальну програму

для підтримки британських освітніх установ в їх міжнародній діяльності. SIEM працює в 65 країнах світу, надаючи послуги міжнародного набору студентів, ринкової розвідки, створення умов для розвитку співпраці з установами в країнах-імпортерах потенційних абітурієнтів. SIEM забезпечує: комплексний сервіс, що допомагає британським вишам досягати переваг на міжнародному ринку освітніх послуг; реалізацію гнучких і творчих рішень, адаптованих до конкретного вишу, враховуючи особливості динамічного попиту на ринку освітніх послуг у всьому світі; підвищення конкурентоспроможності, створення іміджу (необхідного профілю) та ефективного позиціонування вишу закордоном; аналіз зарубіжних ринків освітніх послуг для запозичення передового досвіду шляхом проведення тематичних зустрічей, сумісного навчання та інших заходів [8].

Чимало переваг для навчання іноземним студентам надає Німеччина. Тут іноземні студенти платять за навчання стільки ж, скільки платять студенти, які проживають в Німеччині, і для них плата не підвищується. Фінансовий фактор - ключовий в цьому питанні [9]. Також в Німеччині зростає кількість курсів, які викладаються комплексно англійською мовою, таким чином, студенти можуть отримати ступінь без знання німецької мови.

В Польщі доступ до вищої освіти більше не обмежується великими містами з їх відомими та поважними університетами й коледжами. Для того, щоб залучити нових студентів, більшість університетів намагаються розширитися, тому сучасною поширеною практикою в Польщі є відкриття філій в невеликих польських містечках. Ця робота проводиться з метою розширення доступу абітурієнтів до університетських програм. Вона дозволяє мінімізувати потенційні бар'єри і труднощі, пов'язані з реалізацією освітнього процесу, такими як вартість проїзду та їжі, на які витрачають гроші студенти, мешкаючи за межами сім'ї. Університетські керівники розуміють, що ці фактори є вирішальними при виборі, який роблять більшість потенційних студентів.

Дослідження Катерини Клімковської [6] (*Katarzyna Klimkowska, Uniwersytet Marii Curie Skłodowskiej*), засвідчили, що абітурієнти під час вибору освітнього закладу орієнтуються найбільшою мірою на такі

фактори (за рівнем пріоритетності): чи пропонує ВНЗ можливості для розширення свого професійного досвіду під час навчання (наприклад, через студентську практику або стажування); чи допомагає ВНЗ підготуватися до виходу на ринок праці (реальне забезпечення першого робочого місця); чи створює ВНЗ можливості для розвитку широкого спектру професійних компетенцій, які забезпечать конкурентоспроможність випускника на робочому місці в суміжних професіях; чи допомагає ВНЗ розвивати професійну кваліфікацію на рівні, що є затребуваною на ринку праці; чи пропонує ВНЗ можливості для досягнення гідного фінансового становища після закінчення навчання. Орієнтуючись на результати проведеного опитування польські виші намагаються відповідати запитам та потребам своїх майбутніх студентів, направляючи зусилля на першочергову реалізацію саме даних напрямів діяльності.

Також основною відмінністю польських ВНЗ від українських є однакова престижність та вартість навчання як у приватних, так і у державних ВНЗ. У приватних закладах навчання студентам надаються різноманітні стипендії, які повністю або частково перекривають витрати на навчання та проживання. За участь у різних наукових гуртках, відвіданні спортивних секцій студентів заохочують додатковими балами, які пізніше перетворюються у стипендію або знижку на оплату за навчання.

У польських ВНЗ існує тенденція до вступу без іспитів, коли прийом до університету відбувається на основі співбесіди, а також подання визначеного пакету документів [7]. Навчання у польських ВНЗ може здійснюватись англійською мовою, також існує можливість навчання німецькою або французькою мовами. У разі підтвердження знання мови увесь процес навчання відбувається обраною мовою: лекції, практичні та семінарські заняття, екзамени, написання та захист дипломних робіт. Це допомагає заохотити до навчання у Польщі іноземців [7]. Також у Польщі існує стипендійна програма обміну «Еразмус». У розвитку маркетингових стратегій ВНЗ Польща значно випереджає Україну. Саме тому її досвід можна використовувати для підвищення ефективності маркетингової діяльності в галузі освітніх послуг та згодом

для виходу на міжнародний ринок освітніх послуг.

Що стосується застосування конкретних маркетингових ходів в ВНЗ США, то ще починаючи з 1970 років у коледжах почав працювати сервіс під назвою «Пошук студентів». На даному сервісі всі відвідувачі залишали контактну інформацію, яка пізніше стала активно використовуватися для персональної розсилки листівок, листів, каталогів з послугами. Інтернет-революція в 1990-х роках перемістила поле спілкування представників ВНЗ та потенційних студентів у віртуальний простір, доволі спростила його, дозволила обмінюватися повідомленнями миттєво. З 2008 року в університетах Notre Dame та Stanford діє виключно он-лайн реєстрація заявок для вступу. В університеті Notre Dame було підраховано, що усунення паперової документації лише на даному етапі економить до 20 тис. дол. на рік, які можуть бути витрачені на постійне оновлення веб-сайту університету, що, в свою чергу, стимулюватиме потенційних студентів частіше звертатися до сайту Notre Dame [10].

Так як вартість навчання у вишах США є досить високою, то надзвичайно розповсюдженою практикою є надання кращим студентам грантових стипендій, які можуть використовуватися як знижка на навчання. Реалізуються індивідуальні (персоніфіковані, під конкретного студента) пакети фінансової допомоги. Університети Harvard та Stanford, які отримують великі суми пожертвувань, нещодавно прийняли сміливе рішення про фінансування навчання деяких студентів, сукупний сімейних дохід яких нижче межі малозабезпеченості [10].

У довгостроковій перспективі можливості розвитку освіти університети США вбачають у підтримці тісного взаємозв'язку зі своїми колишніми випускниками. Для цього відзначають спеціальні знакові події, створюють тематичні програми сумісних подорожей випускників з викладачами, випускників з випускниками, розповсюджують журнали та інформаційні бюлетені для випускників, де публікуються їх видатні здобутки, обов'язково зберігається база даних про випускників, яка демонструється потенційним студентам. Також практикуються різного роду заохочення колишніх випускників до

добровільних пожертвувань та надання рекомендацій на користь освітнього закладу. Випускники є обов'язковими учасниками конференцій, форумів, зустрічей з абітурієнтами. Крім того, важливим аспектом маркетингової діяльності освітніх установ США є робота над стилем та образом (іміджем) університету чи коледжу, власним фірмовим брендом. Наприклад, всі знають що діяльність університету Santa Clara втілюється у трьох буквах «С» - компетентність, совість і співчуття («the three C's»— competence, conscience, and compassion).

Грунтуючись на проведеному дослідженні практичного досвіду реалізації маркетингу освіти в зарубіжних країнах ми пропонуємо модель маркетингового комплексу, яка може бути реально впроваджена в повсякденну діяльність вітчизняних освітніх закладів (див. рис. 2).

Висновки. Застосування розробленого маркетингового комплексу сприятиме активному позитивному сприйняттю бренду ВНЗ, формуванню його ділової репутації та привабливості на внутрішньому та зовнішньому освітніх ринках. Але, звичайно, слід пам'ятати, що цілісне враження у студентів від ВНЗ складається після безпосереднього контакту з установою, з викладачами і обслуговуючим персоналом, з атмосферою всередині колективу. В свій час Девід Пекард, співзасновник компанії Hewlett Packard, проголосив, що: «Маркетинг занадто важливий, щоб залишити його на відділ маркетингу». Тому ВНЗ повинні розуміти, що маркетинг буде найбільш ефективним тільки тоді, коли він проводиться об'єднаними зусиллями всієї університетської спільноти, з повною підтримкою керівництва університету.

Також сьогодні маркетинг освітніх послуг повинен включати не лише пошук та залучення потенційних студентів, але й підтримувати інвестиційну привабливість вітчизняних вишів, особливо в очах промислових підприємств, які в найбільшій мірі зацікавлені в прийнятті на роботу молодих якісно підготованих кадрів, тому подальшим актуальним напрямом досліджень має стати вирішення гострого питання фінансування освітніх установ, в чому особливо важливу роль відіграє мотивоване використання маркетингових технологій.

Product	<ul style="list-style-type: none"> Продукція ВНЗ (навчальні програми, методичне забезпечення тощо) повинна сприяти формуванню такого набору компетенцій у майбутніх працівників, які задовольняли б одночасно як потреби студентів, так і потреби роботодавців. Підвищення попиту на випускників вишу на ринку праці збільшує притік абітурієнтів
Price	<ul style="list-style-type: none"> Слідуючи досвіду Польщі та США, як знижку на навчання студентам можна пропонувати грантові стипендії, здобуття яких повинно стати результатом пошуково-дослідної та наукової діяльності студентів, їх участі у конкурсах студентських наукових робіт, художній самодіяльності, спортивних турнірах тощо
Place	<ul style="list-style-type: none"> Розробка та реалізація маркетингової стратегії повинна починатися з волі керівництва ВНЗ. З цією метою доцільно створити служби маркетингу, як це реалізовано в Національному авіаційному університеті, ДВНЗ «Університет менеджменту освіти», Дніпропетровському університеті імені Альфреда Нобеля, або відділи зв'язків з громадськістю, укомплектовані професійними співробітниками, як це реалізовано в Національному університеті «Києво-Могилянська академія» та Національному університеті «Острозька академія». При цьому дії випускових кафедр, приймальної комісії та служб маркетингу повинні бути синхронізовані
Promotion	<ul style="list-style-type: none"> Інтегрована система маркетингових комунікацій ВНЗ обов'язково повинна включати: рекламну діяльність, спрямовану як на абітурієнтів, так і на роботодавців; профорієнтаційну діяльність з використанням рекламних роликів, фільмів тощо; виставкову діяльність; безпосередні контакти, форуми, зустрічі з абітурієнтами при підтримці випускників ВНЗ та за участю діючих студентів-активістів 4-6-х курсів навчання; public relations - розміщення новин про заклад у публікаціях, досягнення сприятливих безоплатних повідомлень на радіо, телебаченні та в інших ЗМІ; мобільні комунікації - персональна розсилка корисного мобільного контенту, вітань, листівок як нагадка про заклад; інтернет-комунікації – веб-сайт, групи в соціальних мережах, блогові майданчики; власний канал Інтернет-телебачення з підтримкою он-лайн трансляції офіційних або культурно-масових заходів, конференцій, конкурсів, лекцій, що ведуть видатні професори, а також перегляд виступів і звернень ректорату, інтерв'ю з випускниками та роботодавцями; демонстрація фото- та відеозвітів тощо.
People	<ul style="list-style-type: none"> Бренд ВНЗ залежить від культури, професіоналізму, знань та досвіду викладацько-професорського складу та обслуговуючого персоналу, тому маркетингова діяльність ВНЗ повинна бути направлена на формування бренду кожного окремого працівника, а також на зміцнення відносин з випускниками і роботодавцями

Рис. 2 – Елементи маркетингового комплексу ВНЗ на основі концепції marketing-mix «5P» (авторська розробка)

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Українські студенти у закордонних ВНЗ. Аналітичний центр CEDOS [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.cedos.org.ua>
2. Грищенко І. М. Інструменти та форми маркетингової комунікації на ринку освітніх послуг [Текст] / І. М. Грищенко, Н. А. Крохмальова // Наукове фахове видання «Вісник Київського національного університету технологій та дизайну». - № 4, 2012. – С. 1-17.
3. Єрмошкіна О. В. Підвищення рейтингу ВНЗ на основі реалізації бренд-орієнтованої стратегії розвитку [Текст] / О. В. Єрмошкіна // Матеріали науково-практичної конференції «Управління якістю підготовки кадрів з вищою освітою через удосконалення процедур ліцензування, акредитації та рейтингування» (15-16 березня 2012 р.). – Національний гірничий університет. – С. 129-133.
4. Новокрещенов С. А. Интернет-способы привлечения абитуриентов на кафедру [Электронный ресурс] / С. А. Новокрещенов, Д. Б. Шадрин // Новые образовательные технологии в вузе : материалы X международной научно-методической конференции. — Екатеринбург, 2013. — Режим доступа: <http://hdl.handle.net/10995/26591>.
5. Бакланова Е. М. Эффективный маркетинг образовательных услуг в социальных сетях [Текст] / Е. М. Бакланова // Вопросы современной науки и практики. 2011. №3(34). С. 111-115.
6. Klimkowska K. Education studies as evaluated by university students and university candidates. Challenges of contemporary education - theoretical and empirical contexts: Scientific symposium [Text] / K. Klimkowska. - Drohobych:

- publishing department of Drohobych Ivan Franko State Pedagogical University, 2014. - 178 p.
7. Маняк А. Маркетинг освітніх послуг вищої школи: польський досвід [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://naub.oa.edu.ua/2015>
8. British Council Services for International Education Marketing [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://siem.britishcouncil.org/>.
9. Германия привлекает иностранных студентов [Electronic resource] – Mode of access: http://ru.osvita.ua/abroad/higher_school/germany/1
- 7799/.
10. Fox K. Higher education marketing: the United States experience [Text] / K. Fox // University Education. – No. 2, 2012. – pp. 8-12.
11. Maslowsky C. Five Ways Higher Education Marketing Will Change in 10 Years [Electronic resource] – Mode of access: <http://evollution.com/opinions/ways-higher-education-marketing-change-10-years/>.
12. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

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