

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№57

**The bulletin of transport and
industry economics**

№ 57



Харків – 2017

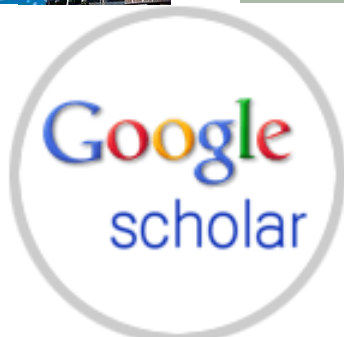
УДК 338.47:338.45

Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до:

- переліку фахових видань України: Наказ МОН України 21.12.2015 № 1328
- міжнародних наукометричних баз:



Наукова періодика України



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

Номер затверджено на засіданні Вченої ради УкрДУЗТ.
Протокол № 2 від 28 лютого 2017р.

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

Токмакова І.В. – 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

Яковлев А.І. - д.е.н., професор

Васильсва 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)

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

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

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

Олівер Фарон – к.ист.н., головн. адміністратор Консерватории искусств и ремесел (Франція)

Адреса редакційної колегії: 61050, Харків, майдан Фейербаха, 7, кім. 505. Тел: 730-10-96, 730-10-97

e-mail: vetp_euvkb@ukr.net,

сайт: <http://vetp.kart.edu.ua/index.php/ua/>

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

ISSN 2075-4892

ISSN online 2413-4892

© Український державний університет залізничного транспорту 2017р.

Зміст

Економіка підприємства

Дикань В.Л., Соломніков І.В. Інжиніринго-маркетинговий центр інноваційних технологій як основа активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту	9
Аванесова Н.Е. Системний підхід до формування стратегії забезпечення економічної безпеки оборонної промисловості України в умовах євроінтеграції	20
Кузуб А.В. Перспективи розвитку вітчизняних підприємств вагонобудування в сучасних умовах	27
Морозова Л.В. Методика оцінки кількості матеріально-технічних засобів за умов коливання попиту на них	32
Сухорукова Т.Г. Роль делового етикета в підвищенні економічної безпеки підприємства	38
Черкашина М.В., Науменко М.О. Планування бізнес-процесів для організації діяльності підприємства	46
Шемет М.В. Методика оцінки стану глобалізаційних процесів на рівні підприємства	52

Державне регулювання економіки

Дикань О.В. Розвиток малого бізнесу в Україні: проблеми та шляхи забезпечення	58
Непран А. В., Тимченко И. Е., Каменева Н. Н. Фискальна ефективність податку на додану вартість	66
Прохорова В.В. Розвиток корпоративного сектору як передумова ефективної реалізації трансформаційних процесів в економіці	76

Проблеми транспортного комплексу України

Галушко О.І. Економічні та технологічні аспекти формування оптимального парку локомотивів в умовах кризи	82
Полякова О.М. Особливості розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті України	91
Шраменко О.В., Хорошаєва Є.В. Концептуальні засади інфраструктурної безпеки на залізничному транспорті	97

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Гараєв М. Сущность и классификация инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта	104
Мискін Ю. І., Мискіна О. О. Ідентифікація напрямів активізації інвестиційної діяльності як об'єкта податкового стимулювання	112
Соколовський С.А. Моделювання інноваційної діяльності віртуального підприємства в умовах інформаційної економіки	120
Чухлата Ж.Г. Проблеми впровадження інноваційних технологій в умовах економіки України	129

Менеджмент і маркетинг

Герасименко В.М. Теоретико-методичне обґрунтування особливостей удосконалення стратегічного управління підприємств	134
Токмакова І.В. Адаптивна система управління інноваційним розвитком залізничного транспорту України	137
Чупир О.М., Сичова О.Є. Аналіз інструментів маркетингової комунікаційної політики підприємства в системі менеджменту організації	144

Янченко Н.В. Методика стратегічного управління у територіально-господарських підсистемах	149
--	-----

Економіко-правові питання

Чередниченко О.Ю., Чередниченко А.О. Актуальні питання боротьби з тероризмом в Україні в сучасних умовах	158
--	-----

Економічна психологія, етика, мораль та культура бізнесу

Яковенко В.Г. Психологія праці в управлінні персоналом	164
--	-----

Context

Enterprise economics

Dykan V.L., Solomnikov I.V. Engineering-marketing center for innovative technologies as the basis enhancing innovation and investment potential of rail transport	9
Avanesova N.E. The system approach to formation of strategy of economic security of the defense industry of Ukraine in conditions of European integration	20
Kuzub A.V. Prospects of development of domestic car building in modern conditions	27
Morozova L.V. The method of estimating the amount of materiel in conditions of fluctuating demand on them	32
Suhorukova T.G. A role of business etiquette is in successful development of enterprise	38
Cherkashina M.V., Naumenko M.A. Planning business processes for the organization of activity of the enterprise	46
Shemet M.V. Method of assessment globalization processes at the enterprise level	52

Government regulation

Dykan E.V. Development of small business in Ukraine: problems and ways of security	58
Nepran A. V., Timchenko I. E., Kameneva N. N. The fiscal efficiency of the tax value added	66
Prokhorova V.V. Development corporate sector as condition effective realization transformation processes in economy	76

Problems of the transport complex of Ukraine

Galushko O.I. Economic and technological aspects of formation the optimal park of locomotives in crisis conditions	82
Polyakova, E.N, Ivanchenko Yu.V. Peculiarities of development of passenger transportation at railway transport of Ukraine	91
Shramenko, E. V., Horoshaeva E.V. Conceptual aspects of infrastructure security for railway	97

Innovation and investment practice

Garayev M. The essence and classification of investment projects in railway transport enterprises	104
Myskin Yu , Myskina O. Identification of areas stimulate investment as the object of tax incentives	112
Sokolovsky S. A. Modeling innovation activities virtual enterprises in the information economy	120
Chuhlata G. Problems of introduction of innovative technologies in the conditions of economy of Ukraine	129

Management and marketing

Gerasimenko V. M. Theoretical and methodological substantiation of the features of improving the strategic management of enterprises	134
Tokmakova I.V. Adaptive system of innovative development of railway transport of Ukraine	137
Chupyr O.N., Sychova O.E. Analysis of marketing tools of communication polycy of the enterprise in the management system of the organization	144
Yanchenko N.V Methods strategic management in territorial and economic subsystem	149

Economic and legal question

Cherednichenko O. U., Cherednychenko A. O.

Actual issues of counter-terrorism in modern conditions in Ukraine

158

Economic psychology, ethics, moral and culture of business

Ykovenko V. G.

A management human is from position of psychology of labour

164

УДК 330.341.1:656.2

**ІНЖИНІРИНГО-МАРКЕТИНГОВИЙ ЦЕНТР ІННОВАЦІЙНИХ
ТЕХНОЛОГІЙ ЯК ОСНОВА АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНО-
ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

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

Стаття присвячена обґрунтуванню доцільності забезпечення трансферту технологій на основі впровадження інжинірингу. Досліджено особливості промислового інжинірингу, визначено його переваги. Запропоновано створення Інжиніринго-маркетингового центру інноваційних технологій, діяльність якого направлена на розробку та впровадження інноваційних технологій, трансферт інновацій, надання технологічних, інформаційних, консультативних послуг, що дозволить провести модернізацію підприємств залізничного транспорту, забезпечити їх техніко-технологічний розвиток.

Ключові слова: інновації, інноваційно-інвестиційна діяльність, інжиніринг, науково-технічний потенціал, техніко-технологічний розвиток, підприємства залізничного транспорту.

**ИНЖИНИРИНГО-МАРКЕТИНГОВЫЙ ЦЕНТР
ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ КАК ОСНОВА
АКТИВИЗАЦИИ ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННОГО
ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

*Дикань В. Л., д.э.н., профессор,
Соломников И.В., аспирант (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена обоснованию целесообразности обеспечения трансферта технологий на основе внедрения инжиниринга. Исследованы особенности промышленного инжиниринга, определены его преимущества. Предложено создание инжиниринго-маркетингового центра инновационных технологий, деятельность которого направлена на разработку и внедрение инновационных технологий, трансферт инноваций, предоставление технологических, информационных, консультативных услуг, что позволит провести модернизацию предприятий железнодорожного транспорта, обеспечить их технико-технологическое развитие.

Ключевые слова: инновации, инновационно-инвестиционная деятельность, инжиниринг, научно-технический потенциал, технико-технологическое развитие, предприятия железнодорожного транспорта.

ENGINEERING-MARKETING CENTER FOR INNOVATIVE TECHNOLOGIES AS THE BASIS ENHANCING INNOVATION AND INVESTMENT POTENTIAL OF RAIL TRANSPORT

*Dykan V.L., Doctor of Economics, Professor,
Solomnikov I.V., postgraduate (USURT)*

Article feasibility studies dedicated to providing technology transfer through the introduction of engineering. The features of industrial engineering, defined its advantages. A creation of Engineering and marketing of innovative technologies center (EMITC), whose activities are focused on the development and implementation of innovative technologies, transfer of innovation, providing technical, informational, advisory services, which will allow to modernize railway undertakings to provide their technical and technological development.

The main objective of EMITC should determine the development of technological solutions for railways, railway undertakings and other customers, as opposed to industrial projects aimed at the production and sale of the final product uniform, which includes technical, technological, organizational and managerial innovation.

An important objective of the Center is to involve engineering of rail transport in the implementation of innovation by combining manufacturing, scientific and technological capabilities, lower costs for scientific research and development, the introduction of advanced technology and equipment, according to the requirements of today's market, the commercialization and development held their introduction into the production process and production.

He plays the role of coordinator of technological development and modernization, including the solution of such problems as the unification of the purchased equipment, reduce maintenance costs.

Keywords: innovation, innovation and investment, engineering, scientific and technical potential, technical and technological development of rail transportation.

Постановка проблеми. Загальновідомо, що запорукою стійкого економічного та техніко-технологічного розвитку підприємства є створення та впровадження інновацій, які є результатом реалізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства та сприяють підвищенню технологічного рівня підприємств, технологічних укладів, впливають на продуктивність праці, витрати на виробництво та є результатом дії науково-технічного прогресу.

Інноваційно-інвестиційний потенціал підприємств залізничного транспорту, зокрема ПАТ «Українська залізниця», формується на основі результатів функціонування таких підприємств, як Дніпрзалізничпроект, Львівтранспортпроект, Одеськзалізничпроект,

Укрзалізничпроект, філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту». Кожне підприємство виконує розробку інноваційно-технологічних проектів щодо розвитку залізничного транспорту за окремим напрямом. Однак, відсутність співпраці між науковими та виробничими підприємствами залізничного транспорту не дозволяють отримати синергетичний ефект від їх діяльності та вирішити проблеми галузі, які обумовлюють кризовий стан залізничного транспорту, високий рівень зносу основних виробничих фондів, використання застарілих технологій виробництва та перевезень.

В сучасних умовах, коли пріоритетними напрямами розвитку в

економіці є саме інноваційний розвиток, вирішення зазначених проблем доцільно досягати за рахунок інтеграції виробництва, науки, науково-технічного потенціалу галузі та країни, забезпечення трансферу технологій, імплементації нововведень у виробництво, що потребує впровадження інжинірингу та формування організаційно-економічної структури, яка забезпечить взаємодію, координацію діяльності підприємств залізничного транспорту, задіяних в процесі створення та впровадження інноваційних технологій.

Активна взаємодія підприємств залізничного транспорту з науково-дослідними організаціями створює умови для ефективної реалізації досягнень науково-технічного прогресу та забезпечення прибутковості, конкурентоспроможності підприємств. Використання новітніх технологій, нових видів продукції створює для підприємств залізничного транспорту не лише основу довгострокової конкурентної стратегії, задоволення нових потреб споживачів транспортних послуг, а і підсилює ринкові позиції за рахунок комерційного використання інновацій.

Аналіз останніх досліджень. Питаннями впровадження інноваційних проектів в виробництво, розвитку інноваційних підприємств, розвитку інжинірингових послуг, створення інжинірингових центрів та компаній присвячені роботи Арсанова В.А., Грибовського А.В., Зайцева О.В., Краскевич В.С., Кудашова В.І, Пицало К.О., Лифанова І.Д., Шинкевича О.І., Ситник О. Б., Чекмачева І.Ю., Юди О.В. та ін. [11-18].

Проблемам розвитку інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту, переходу їх на інноваційний шлях розвитку, в тому числі, і за рахунок формування інтегрованих структур, інноваційно-логістичних центрів, кластерів, які сприяють акумулюванню інноваційного, науково-технічного

потенціалу залізничного транспорту присвячена велика кількість робіт вітчизняних вчених, серед яких: Дикань В.Л., Зубенко В.О., Калініченко Л.Л., Корінь М.В., Назаренко І.Л., Полякова О.М., Толстова А.В. та ін. [1-10].

Однак, в сучасних умовах господарювання перед підприємствами залізничного транспорту виникає необхідність забезпечення техніко-технологічного розвитку шляхом трансферу інновацій, інтеграції науки та виробництва на основі впровадження інжинірингу.

Метою статті є обґрунтування доцільності створення та основні аспекти функціонування Інжинірингово-маркетингового центру інноваційних технологій, як ключового інструменту активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу та забезпечення техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Впровадження нових технологій на підприємствах залізничного транспорту можливо при збалансованому розвитку всіх елементів виробничого ланцюжка інноваційної продукції: від наукових досліджень до виробництва продуктів на основі нової технології. Передача технології (результатів НДР і ДКР) має на увазі передачу специфічної інформації, що стосується регламентів виробництва, опису технологічних процесів, необхідного технологічного та допоміжного обладнання для цілей замовника; проектування, створення і передачі в експлуатацію виробничого обладнання для запуску нових і модернізованих виробничих ліній по заданих параметрах завершують передачу технології [18].

Найважливішими параметрами технологічного процесу стають інженерно-технічне забезпечення запуску виробництва інноваційних продуктів і оперативність впровадження технологічних рішень. При цьому інноваційні технології

ускладнюються, набуваючи системний, все більш комплексний характер, що, в свою чергу, обумовлює необхідність забезпечення процесу передачі нових технологій у виробництво. Цього можливо досягти за рахунок впровадження промислового інжинірингу.

Інжиніринг безпосередньо пов'язаний з процесами впровадження інновацій та є невід'ємною частиною модернізації підприємств залізничного транспорту, їх техніко-технологічного розвитку. Він є комплексом взаємопов'язаних робіт і послуг технічного, фінансового, юридичного і організаційного характеру, спрямованих на створення або модернізацію підприємств та інфраструктурних об'єктів, що забезпечують ефективне повернення інвестицій [14].

Швидкість і якість інжинірингу приносять додаткові конкурентні переваги, забезпечуючи необхідний економічний ефект від впровадження нової технології, масштабованості і оптимізації технологічних процесів.

Промисловий інжиніринг передбачає застосування загальних принципів інжинірингу, наукового менеджменту, а також методів та моделей різноманітних наукових дисциплін для забезпечення і підтримки високого рівня виробництва і рентабельності сучасних підприємств. Зрозуміло, що ефективне функціонування підприємства включає проектування і створення виробничих потужностей, ефективне використання людських ресурсів, забезпечення безпеки виробничої діяльності, контроль якості і т. ін. Виробничі методи і технології, засоби автоматизації, статистика, вивчення операцій, взаємодія людських ресурсів і машин є невід'ємними частинами сучасного промислового інжинірингу. Промисловий інжиніринг тісно пов'язаний з сучасними методами управління [17].

До складу найважливіших переваг системи інжинірингу слід віднести:

- підвищення при інших рівних умовах ефективності інвестицій у зв'язку із появою реальних важелів впливу на бюджет проекту;

- скорочення термінів виконання робіт і виробничих витрат;

- привабливість для замовників перспективи консолідації в одних руках необхідного набору послуг, пов'язаних із здійсненням інвестиційного проекту;

- поява реальних передумов для переходу до ефективного професіонального управління у зв'язку з зосередженням в руках інжинірингової компанії технічної і вартісної інформації по проекту;

- зниження інвестиційних і інших ризиків для підприємства, яке використовує систему інжинірингу;

- підвищення конкурентоспроможності на вітчизняному і іноземному ринках у зв'язку з визнанням діловим світом ефективності використання інжинірингу.

Впровадження інжинірингу на ПАТ «Українська залізниця» та підприємствах залізничного транспорту дозволить активізувати інноваційну та інвестиційну діяльність підприємств, створити ефективний механізм розвитку їх інноваційно-інвестиційного потенціалу. Крім того, забезпечення підприємств залізничного транспорту інноваційними технологіями, належним рівнем техніко-технологічного розвитку, оновлення підприємств, на нашу думку, доцільно здійснювати шляхом формування Інжиніринго-маркетингового центру інноваційних технологій (ІМЦІТ), який є інноваційним підприємством та повинен входити до складу ПАТ «Українська залізниця». Основними сферами діяльності центру є розробка на замовлення регіональних філій ПАТ «Українська залізниця», підприємств залізничного транспорту та промислових підприємств транспортного машинобудування оригінальних технологій, обладнання та інноваційних продуктів на основі наявної

технологічної бази (базової технології), модернізація підприємств, надання технологічних, інформаційних, консультативних та інших послуг по забезпеченню інноваційно-інвестиційної та господарської діяльності, комерціалізація результатів їх науково-технічної діяльності та післяпродажний супровід інноваційних технологій та продуктів.

Головною метою функціонування ІМЦІТ слід визначити розробку технологічних рішень для залізниць, підприємств залізничного транспорту та інших замовників, на відміну від виробничих проектів, націлених на виробництво і реалізацію кінцевої уніфікованої продукції, до якої належать технічні, технологічні, організаційні та управлінські інновації.

Основними цілями діяльності ІМЦІТ є:

1. Підвищення технологічної готовності підприємств залізничного транспорту шляхом оптимізації процесу розробок, виробництва і впровадження передових технологій і технологічного обладнання для комплексного вирішення завдань модернізації і технологічного розвитку (переозброєння) підприємств залізничного транспорту за рахунок:

- створення нових вітчизняних інноваційних технологій, реінновацій;
- систематизації імпорту передових технологій провідних світових виробників і реверсивного інжинірингу.

2. Підвищення ефективності інвестицій за напрямками модернізації і технологічного розвитку підприємств, забезпечення взаємодії з підприємств залізничного транспорту з фінансовими інститутами.

3. Комплексне сприяння інноваційному розвитку не лише підприємств залізничного транспорту, а і підприємств споріднених галузей, зокрема транспортного машинобудування.

Важливим завданням центру є залучення підприємств залізничного

транспорту в процес реалізації інновацій за рахунок об'єднання виробничого і науково-технічного потенціалу, зниження витрат на проведення наукових розробок і досліджень, впровадження передових технологій і устаткування, відповідно до вимог сучасного ринку, комерціалізація проведених розробок і впровадження їх у виробничий процес та виробництво.

До основних завдань ІМЦІТ слід віднести:

1) організацію інформаційно-аналітичної діяльності в сфері високих технологій, включаючи дослідження ринкових тенденцій, інноваційних напрямків і проектів, рейтингування світових виробників технологічного обладнання і т.п.;

2) співпрацю з профільними ВНЗ в напрямках:

- залучення нових механізмів постійного оновлення інноваційної матеріальної бази, що забезпечує випереджальну підготовку і перепідготовку фахівців;

- підвищення рівня знань професорсько-викладацького складу на основі розробки та впровадження нових рішень, технологій та обладнання;

- розробки і практичної реалізації для підприємств сучасних ефективних технологічних, інформаційних, організаційних та управлінських рішень;

- підвищення рівня наукових розробок на основі нових знань в галузі транспорту та транспортного машинобудування та супутніх галузей, які забезпечують нові можливості розширення спектра НДР, ДКР, затребуваних на підприємствах залізничного транспорту;

3) виконання НДР, ДКР та реалізація їх результатів, надання послуг з виготовлення дослідних зразків і малих серій інноваційного продукту, проведення контролю і випробувань інноваційного продукту;

4) сприяння організації трансферу і комерціалізації технологій в Україні та країнах СOT;

5) проведення експертизи поточного стану, прогнозування розвитку підприємств залізничного транспорту і розробку планів їх модернізації;

6) рекламно-інформаційну діяльність (включаючи виставкову) за профілем спеціалізації центру;

7) організацію навчання різних категорій персоналу;

8) інжинірингове забезпечення обладнання, що постачається, включаючи проектний інжиніринг (технологічна частина проекту будівництва або реконструкції виробничих підрозділів чи об'єктів).

Механізм функціонування центру, взаємозв'язки учасників процесу трансферу інноваційних технологій представлено на рис.1.

Основою функціонування центру є команда фахівців, що володіють необхідними компетенціями та мають досвід роботи в даній галузі з провідними промисловими підприємствами, в тому числі і світового рівня. Ця команда фахівців в ідеальній ситуації повинна мати для своєчасного і якісного вирішення проблеми необхідні ресурси: інтелектуальні (фахівці, готові підключитися до вирішення проблеми, основне питання на даному етапі - наявність і комунікабельність команди); матеріально-технічні (програмне і апаратне забезпечення, високі технології, ноу-хау, експериментальне обладнання, спеціалізовані приміщення і т.д.) [15].

З наявних ресурсів фахівцями формується спеціалізований технологічний ланцюжок, в рамках якого будуть вирішуватися проблеми техніко-технологічного, організаційного, управлінського характеру. У процесі вирішення проблеми відбувається генерування нових знань, їх формалізація та акумулювання, синергетична взаємодія і

неформальна передача (трансфер) знань в рамках спільної роботи, розвиток компетенцій і технологій, і в кінцевому підсумку - міжгалузевий трансфер технологій, знань, компетенцій.

Інжинірингово-маркетинговий центр інноваційних технологій об'єднує в собі інтелектуальний, інноваційний потенціали підприємств залізничного транспорту, зайятих в науковій діяльності (Дніпрзалізничпроект, Львівтранспроект, Одеськзалізничпроект, Укрзалізнич-проект, філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» та інші), профільні вищі навчальні заклади (Український державний університет залізничного транспорту, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту, професійно-технічні навчальні заклади), науково-дослідні та науково-виробничі підприємства транспортного машинобудування, промислових підприємств суміжних галузей), виробничий потенціал підприємств залізничного транспорту що входять до складу ПАТ «Українська залізниця», вагонобудівних підприємств, промислових підприємств залізничного транспорту (Крюковський вагонобудівний завод, Стахановський вагонобудівний завод, Львівський локомотиворемонтний завод, Тепловозоремонтний завод та інші підприємства).

Технологічним, науковим, дослідницьким ядром інжинірингового центру повинні стати ресурсні центри та лабораторії, які в загальній сукупності сформують мережу центрів колективного користування унікальними науковими розробками, обладнанням. Це база, яка визначає інженерні можливості центру, спектр інжинірингових послуг, спрямованих на розробку рішень, які центр надає в процесі виконання інжинірингових замовлень, проектів, завдань (рис.2.).

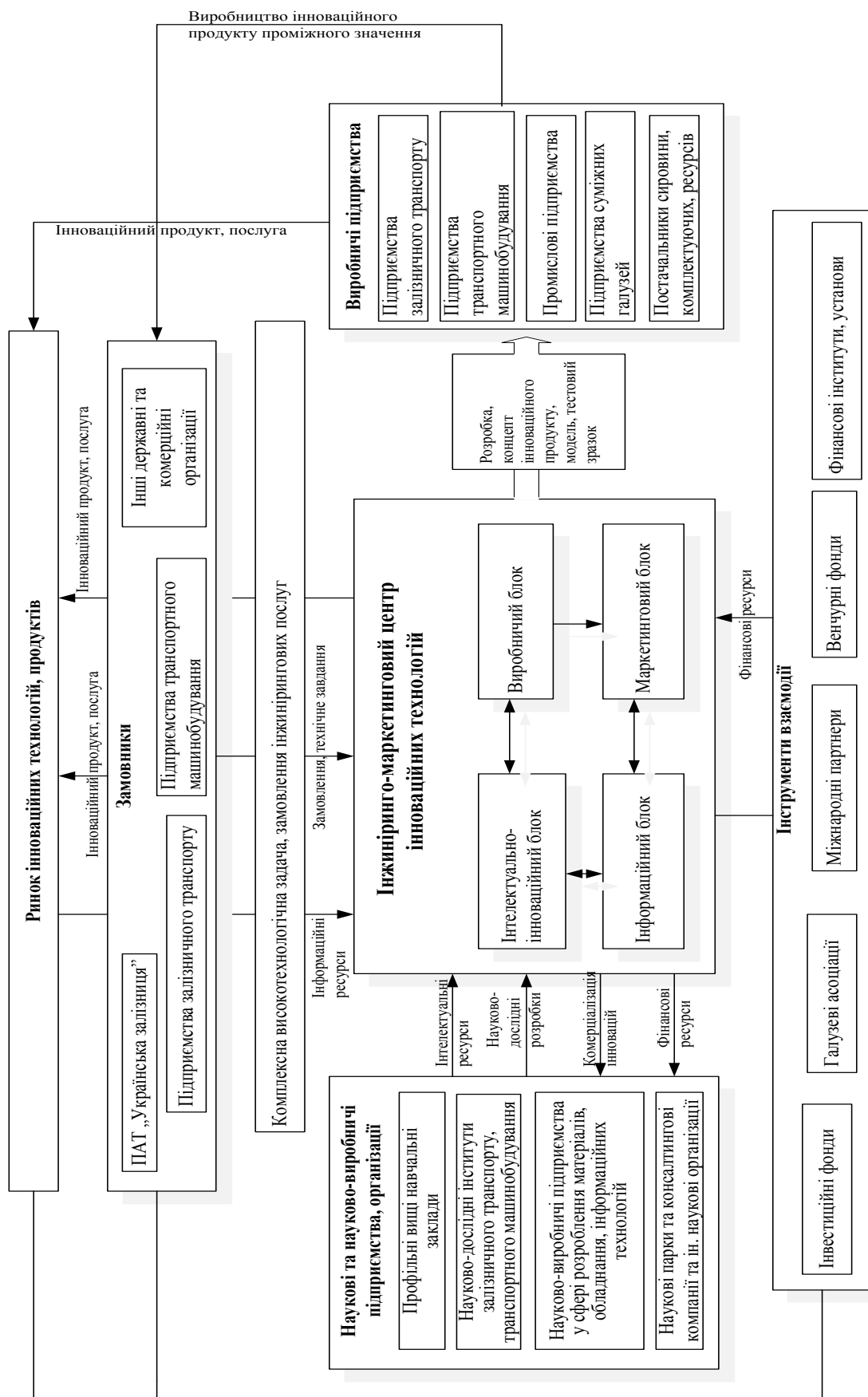


Рис. 1. Механізм функціонування Інжиніринго-маркетингового центру інноваційних технологій

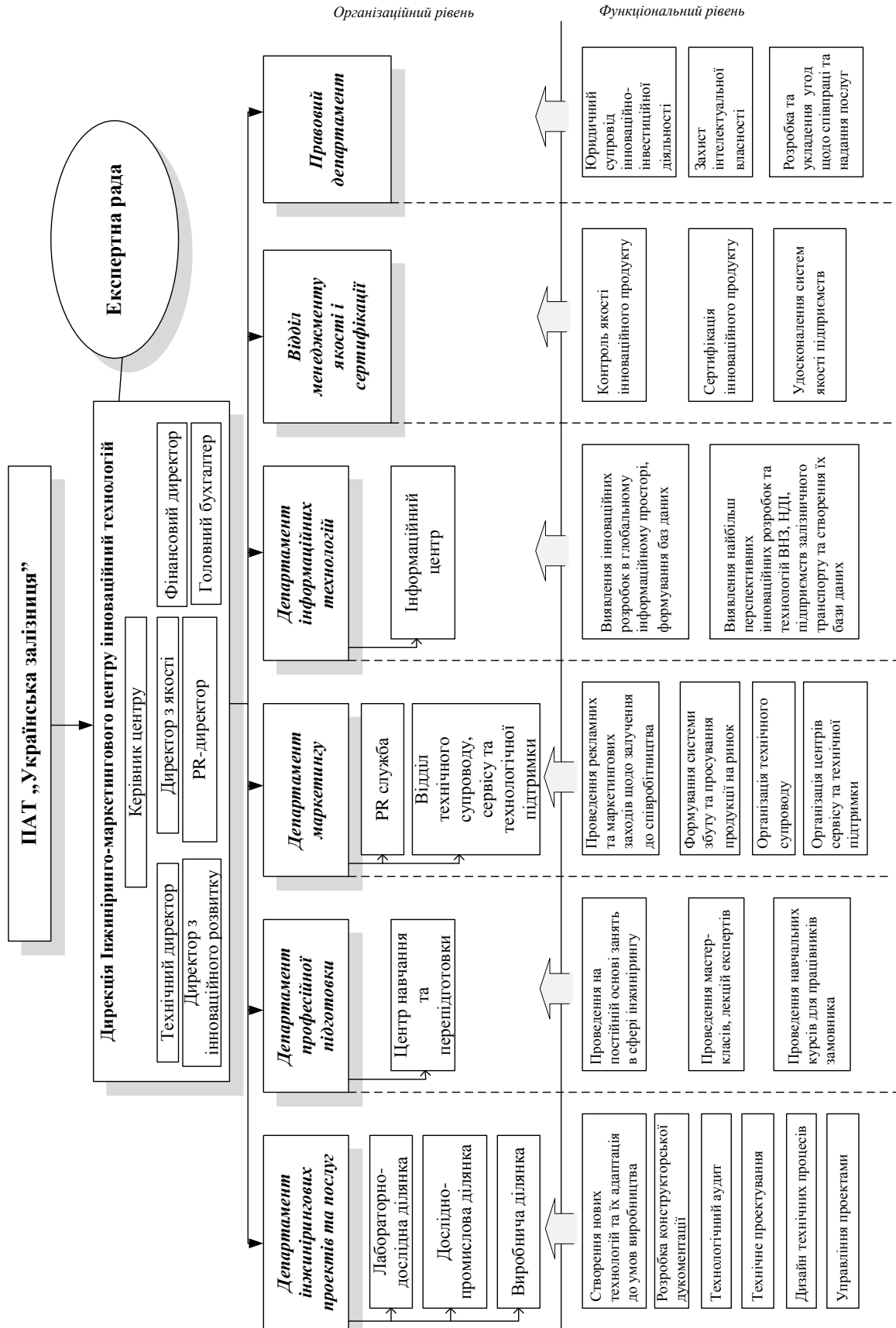


Рис. 2. Організаційно-функціональна структура Інжинірингово-маркетингового центру інноваційних технологій ПАТ „Українська залізниця”

Координацію та загальне управління центром здійснює дирекція інжинірингового центру. До складу дирекції можуть входити сектор інжинірингових проєктів і послуг (займається формуванням замовлень, проєктних груп і виконанням інжинірингових проєктів), сектор професійної підготовки (здійснює розвиток центру як освітнього майданчика), сектор маркетингу (стимулювання створення інноваційного продукту та його реалізація), сектор інформаційного забезпечення виконання інжинірингових проєктів, сектор контролю якості (здійснює контроль якості, сертифікацію продукції) і правової сектор (здійснює юридичний супровід інноваційно-інвестиційної діяльності).

Дирекція розробляє стратегію розвитку інжиніринг-маркетингового центру і здійснює її реалізацію за своїми напрямками, координуючи діяльність ресурсних центрів, проєктних груп і інших підрозділів центру. Також формує експертну раду, що складається з числа провідних вчених, представників ПАТ «Українська залізниця», підприємств залізничного транспорту, представників уряду та громадських організацій, які беруть участь в розробці стратегії розвитку центру, здійснюючи надалі участь у створенні, реалізації та експертизі проєктів (наукової, технічної, комерційної та фінансової), координацію діяльності Центру інжинірингу, громадську підтримку і networking (налагодження відносин, створення зв'язків) [18].

Функціональна структура Центру створюється з урахуванням оптимального забезпечення виконання завдань, реалізованого у вигляді комплексу пропонованих послуг відповідно до його департаментів. Результатом діяльності Інжинірингово-маркетингового центру інноваційних технологій в блоці інжинірингових робіт є:

- конструкторська документація на виготовлення технологічного обладнання та систем, в т.ч. з метою модернізації існуючих виробничих ліній;

- промислові зразки технологічного обладнання та систем, необхідних для реалізації технологічного рішення;

- технологічна документація на виробничий процес з виготовлення продукції, експлуатаційна і ремонтна документація;

- досвідчені і контрольні партії продукції;

- сервіс по монтажу, обслуговування і ремонту розробленого виробничого обладнання;

- сертифікати відповідності виробничого процесу, обладнання необхідним нормам;

- необхідні OEM-компоненти і системи, конструкторська документація на їх виготовлення.

Таким чином, ІМЦІТ в процесі своєї діяльності виконує наступні функції:

- техніко-економічна експертиза можливих рішень для замовника (технологічний аудит);

- виконання проєктно-дослідних робіт, формування технічних умов для інтеграції технологічного рішення в виробничий процес;

- виготовлення дослідно-експериментальних зразків, і доведення їх до стадії промислового освоєння;

- технічне проектування;

- дизайн технологічних процесів;

- створення і управління інтелектуальною власністю;

- управління внутрішнім проєктом;

- управління проєктом впровадження та запуску в експлуатацію на стороні замовника;

- розробка конструкторської документації.

- організаційно-технологічна підтримка підготовки виробництва при створенні, модернізації виробництв;

- налагодження та освоєння технічних процесів, обґрунтування вибору необхідного обладнання та оснащення, сировини, матеріалів і компонентів;
- комерціалізація інноваційних технологій;
- проведення маркетингових заходів щодо залучення організацій до співпраці та реалізації інноваційних технологій, продуктів;
- підготовка фахівців;
- формуванні інформаційних баз даних;
- контроль якості інноваційного продукту та його сертифікація;
- юридична підтримка інноваційної та інвестиційної діяльності.

Підсумком діяльності Центру є створення готового до впровадження у виробництво технологічного рішення, що відповідає технічним завданням підприємств залізничного транспорту, замовника, підтвердженого наявністю досвідної партії продукту і супроводжуваного повним пакетом технологічної документації. Характерними особливостями ІМЦІТ повинно стати: наявність сильних зв'язків і інтеграції з іноземними партнерами-споживачами на рівні технологій; міноритарна участь в капіталі партнерів; висока наукова репутація команди на міжнародному рівні.

Висновки. Підсумовуючи, слід зазначити, що впровадження інжинірингу шляхом створення Інжиніринго-маркетингового центру інноваційних технологій ПАТ «Українська залізниця» є дієвим механізмом активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту та їх техніко-технологічного розвитку. Він відіграє роль координатора технологічного розвитку та модернізації підприємств, в тому числі рішення таких задач, як уніфікація придбаного устаткування, зниження витрат на його обслуговування.

Формування ІМЦІТ дозволить отримати наступні вигоди:

для ПАТ «Українська залізниця», їх філій, підприємств залізничного транспорту та інших замовників інжинірингових послуг:

- впровадження інноваційних технологій в виробничий процес;
 - розвиток інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства;
 - виробництво інноваційного продукту, послуг;
 - впровадження організаційних, управлінських інновацій;
 - підвищення рівня техніко-технологічного розвитку;
 - нарощення конкурентних переваг на основі інноваційного розвитку, техніко-технологічного розвитку, підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств;
- для наукових та науково-виробничих підприємств та організацій:
- реалізація науково-дослідних робіт на підприємствах залізничного транспорту;
 - комерціалізація інноваційної діяльності, отримання доходу від інноваційної, науково-дослідної діяльності;
 - напрацювання практичного досвіду та підвищення рівня кваліфікації працівників;
- для виробничих підприємств залізничного транспорту, задіяних у виробництві тестових зразків та інноваційного продукту проміжного значення:
- оновлення техніко-технологічної бази підприємств;
 - активізація інноваційного потенціалу;
 - підвищення кваліфікації персоналу;
 - отримання доходу від виробництва інноваційного продукту;
 - завоювання нових ринків.
- Загальний очікуваний ефект від організації ІМЦІТ, перш за все, повинен принести наступні результати:

- 1) зниження вартості дослідно-конструкторських робіт;
- 2) технологія «під ключ» - проект виробництва + сертифікований продукт;
- 3) прискорення процесів впровадження інновацій на підприємствах залізничного транспорту і виведення нових продуктів на ринок;
- 4) завершення цілісності системи впровадження і комерціалізації інноваційних проектів від ідеї до виробництва;
- 5) інтеграція з елементами інноваційної інфраструктури залізничної галузі;
- 6) залучення наукового, інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту;
- 7) підготовка висококваліфікованих кадрів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українські залізниці», липень 2014. - №9(15). – С.23-26.
2. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. - Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
3. Дикань В.Л. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів / В.Л.Дикань, М.І.Данько, Л.Л. Калінченко - Монографія. Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 167 с.
4. Дикань В.Л. Подходы к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины / В.Л.Дикань, Ю.А.Рыжова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2014. - № 48. – С. 55-59.
5. Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту / В.О. Зубенко, Л. Коник // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей), Харків УкрДУЗТ, 2015. - №49. - С.177-181.
6. Корінь М.В. Концепція створення логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру «ПРОМЗАЛІННОВАТИКА» / М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2012. - № 39. – С. 239-245.
7. Назаренко І.Л. Розвиток раціоналізаторської діяльності як складової інноваційної діяльності на залізничному транспорті / І.Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості - №40. – 2012. – С. 276 – 282.
8. Полякова О.М. Світовий досвід формування транспортно-логістичних кластерів / О.М. Полякова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 28. – К.: ДЕТУТ, 2014. – С. 14-21.
9. Полякова О.М. Проблеми і напрями комерціалізації наукових розробок та інноваційної діяльності в Україні [Текст] / О. М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – №54. – С.338-344.
10. Толстова А.В. Модель організаційної структури управління конгломератом «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи України» / А.В. Толстова // Вісник Харківського національного аграрного університету: збірник наукових праць. – Харків: ХНАУ, 2010. - Вип. 10, Серія: «Економічні науки». – С. 270-279.
11. Арсланов В.А. Инжиниринговые центры как фактор вхождения региона в глобальную производственную кооперацию / В.А. Арсанов и др. // Весник

- економіки, права и социологии. – 2014. - №4. – С. 7-12.
12. Грибовский А.В. Инновационно-технологические центры как субъект инновационной инфраструктуры Российской Федерации [Электронный ресурс] / А.В. Грибовский. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/>.
13. Зайцев А.В. Особенности функционирования высокотехнологического предприятия в инновационной экономике / А.В. Зайцев // Вопросы инновационной экономики. – 2014. - №1. – С.21-35
14. Краскевич В.Є. Фінансовий інжиніринг як інструмент інноваційної діяльності в інвестиційних проектах / В.Є. Краскевич, А.В. Селіванова // Математичні машини і системи, 2016. - № 1. – С.71-78.
15. Кудашов В.И. Инжиниринговые центры важнейшая составляющая инновационной инфраструктуры Беларуси / В.И. Кудашов, Е.О. Пищало // Экономика и управление. – 2016. - №3(47). – С.35-40.
16. Лифанов И.Д. Специфика и перспективы развития инжиниринговых услуг в инновационной сфере / И.Д. Лифанов, А.И. Шинкевич // Российское предпринимательство. – 2014. - №19(265). – С.16-27.
17. Ситник О. Б. Досвід інжинірингової діяльності в сучасному економічному просторі / О. Б. Ситник // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2013. - № 4 (24). – С.104-116
18. Чекмачев И.Ю. Инжиниринговый центр как элемент инновационной инфраструктуры региона / И.Ю.Чекмачев, Е.В. Иода // Социально-экономические явления и процессы. – 2014. - Т. 9. - № 9 - С. 84-95.

УДК 33:338

СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ОБОРОННОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Аванесова Н.Е., к.е.н., професор (ХНУБА)

Досліджено теоретичні підходи щодо застосування системного підходу до формування стратегії забезпечення економічної безпеки оборонної промисловості України в умовах євроінтеграції. Доведено, що головним стратегічним напрямом національної безпеки та сутнісним орієнтиром зовнішньої політики України є інтеграція у європейські структури, включаючи й структури безпеки. В умовах дотримання багатовекторності зовнішньої політики наш принциповий європейський вибір зумовлюється не сьогоденною кон'юнктурою, а довготерміновими національними інтересами. Зроблено висновок, що європейська інтеграція означає зміцнення національної безпеки та безпеки громадян, адже вона виключає застосування сили як методу вирішення залагоджування суперечностей, сприяє стабільності у відносинах з усіма сусідами.

Ключові слова: *національна безпека, економічна безпека, євроінтеграція, глобалізаційні тенденції, оборонна промисловість*

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ СТРАТЕГИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБОРОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

Аванесовая Н.Э., к.э.н., профессор (ХНУСА)

Исследованы теоретические подходы относительно применения системного подхода к формированию стратегии обеспечения экономической безопасности оборонной промышленности Украины в условиях евроинтеграции. Доказано, что главным стратегическим направлением национальной безопасности и сущностным ориентиром внешней политики Украины является интеграция в европейские структуры, включая и структуры безопасности. В условиях соблюдения многовекторности внешней политики принципиальный европейский выбор предопределяется не сегодняшней конъюнктурой, а долгосрочными национальными интересами. Сделан вывод, что европейская интеграция означает укрепление национальной безопасности и безопасности граждан, ведь она исключает применение силы как метода улаживания противоречий, способствует стабильности в отношениях со всеми соседями.

Ключевые слова: *национальная безопасность, экономическая безопасность, евроинтеграция, глобализационные тенденции, оборонная промышленность.*

THE SYSTEM APPROACH TO FORMATION OF STRATEGY OF ECONOMIC SECURITY OF THE DEFENSE INDUSTRY OF UKRAINE IN CONDITIONS OF EUROPEAN INTEGRATION

Avanesova N.E., Ph.D. in Economics, Professor (KhNU of B&A)

Theoretical approaches regarding the application of the system approach to formation of strategy of economic security of the defense industry of Ukraine in conditions of European integration. It is proved that the main strategic direction of the national security and the essential guide foreign policy of Ukraine is integration into European structures, including security structures. In respect of multi-vector foreign policy, our fundamental European selection is predetermined not in the present situation, but the long-term national interests. The conclusion is that European integration means strengthening national security and the security of citizens, because it excludes the use of force as a method of solving resolve contradictions, to promote the stability in relations with all neighbors.

Keywords: *national security, economic security, European integration, globalization trends, defense industry*

Постановка проблеми. Наприкінці ХХ ст. у світі відбулися глобальні зміни, які призвели до трансформації поглядів на зовнішню політику, національну безпеку, архітектуру міжнародної безпеки взагалі. Пішло в небуття блокове протистояння, відбувається переоцінка системи ризиків для сучасної держави і, що найголовніше, ми є свідками все більшої прагматизації відносин між країнами, в основі яких

домінують економічні чинники.

З метою знайти своє місце в цивілізованій сім'ї народів, у світовій господарській системі ціла низка держав, серед яких і Україна, здійснюють трансформацію своїх суспільств. На сьогодні підкреслюється зростаюча роль незалежної України для безпеки регіону Центральної та Східної Європи і континенту загалом. Не може бути стабільної Європи без стабільних європейських країн. Україна має підстави для того, щоб пишатися своїм досвідом розбудови демократичної, правової, соціально зорієнтованої держави. За роки незалежності створено чітку систему органів державної влади та місцевого самоврядування, закладено основи законодавчої системи, в яку послідовно впроваджуються норми європейського права. Прийнято нову Конституцію, яка повністю відповідає європейським стандартам. Законодавство України в таких галузях, як забезпечення прав національних меншин, здобуло найвищу оцінку міжнародних експертів. Реалізується незворотній курс економічних реформ, завдяки чому Україну було визнано державою з ринковою економікою. Але надзвичайно важливим є те, що при всій політичній та соціальній різноманітності українського суспільства, нам вдалося здійснити всі реформи виключно мирним, цивілізованим шляхом. Жодного разу процес формування органів державної влади, вирішення складних внутрішньополітичних проблем не супроводжувався виникненням масових безпорядків, сутичок, застосуванням зброї проти політичних опонентів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Даній проблематиці присвячено праці фахівців з державного управління та правознавства, економічних, технічних та військових наук. До них, зокрема, належать зарубіжні вчені Р.В. Богатирьова [2], В.П. Горбулін, В.С. Шеховцев, А.І. Шевцов [3], А.О. Кальєв [4],

З.Г. Кочетов [8], В. Паламарчук, О. Литвиненко [7], О.О. Свергунов [5], С.П. Слободяник [1] та ін. В наукових дискусіях сформульовано основні проблеми розвитку галузі, проаналізовано стан та особливості фінансового й законодавчого забезпечення її діяльності.

Виділення невиділених раніше частин загальної проблеми. Однак, незважаючи на посилення уваги до майбутнього оборонної промисловості, поза увагою дослідників залишаються питання системного характеру, які пов'язані з низькою ефективністю державного управління, відсутністю дієвої стратегії розвитку галузі, недостатністю наукового обґрунтування методичних підходів до визначення механізмів його забезпечення. Це обумовлює необхідність наукового пошуку основних напрямів стратегічного розвитку оборонно-промислового комплексу України в умовах нестабільності зовнішнього оточення. Вказане визначає актуальність даної проблеми, а звідси – і теми дослідження.

Мета статі. Головною метою дослідження є визначення напрямків застосування системного підходу до формування системи економічної безпеки ОПК України та ДП «Укроборонпром» в умовах нестабільності зовнішнього середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження. Головним стратегічним напрямом національної безпеки та сутнісним орієнтиром зовнішньої політики України є інтеграція у європейські структури, включаючи й структури безпеки. В умовах дотримання багатовекторності зовнішньої політики наш принциповий європейський вибір зумовлюється не сьогоденною кон'юнктурою, а довготерміновими національними інтересами.

Україна інтегрується до загальноєвропейської спільноти та розглядає поглиблення інтеграційних процесів на континенті як необхідну

передумову створення системи глобальної безпеки, що відповідатиме вимогам наступного століття. Із входженням до Ради Європи у нашої країни з'явилися принципово нові можливості для застосування багатовікового досвіду демократичних держав Європи у практиці будівництва. Україна після здобуття незалежності стала членом ОБСЄ, приєдналася до Центральноєвропейської ініціативи, зміцнила співробітництво з такими впливовими міжнародними інституціями як Міжнародний валютний фонд, Всесвітній банк і Європейський банк реконструкції та розвитку [1, с. 98]. Підписання базових політичних договорів з Росією та Румунією, угод щодо Чорноморського флоту, договорів про державний кордон з Білоруссю і Молдовою, та спільної заяви президентів України та Республіки Польща до злагоди та єднання стали тим ланцюгом, що поєднує нашу державу з простором стабільності й добросусідства.

Проблем, які довелося розв'язувати Україні протягом першого десятиріччя її незалежності, не завадили їй бути безпосереднім учасником зусиль, які докладаються міжнародним співтовариством задля врегулювання регіональних конфліктів у Європі. Варто нагадати про внесок нашої держави у миротворчі операції у колишній Югославії, Нагірному Карабаху та її діяльність з врегулювання ситуації у суміжному з нами Придністровському регіоні Республіки Молдова. Активна участь України у цих процесах зайвий раз демонструє її об'єктивний потенціал як великої європейської держави, мирний характер її зовнішньої політики та досвід врегулювання власних внутрішньополітичних регіональних питань, зокрема – ситуації в Криму.

Розвиток механізмів регіонального співробітництва є одним із важливих напрямків стратегії національної безпеки України. Україна відома своєю

ініціативною позицією в таких регіональних структурах, як Центральноєвропейська ініціатива, Чорноморське Економічне Співтовариство, Карпатський Єврорегіон, Єврорегіон «Буг» [2, с. 71]. Вбачаючи в регіональних структурах значний потенціал зміцнення регіональної стабільності, Україна виступила в рамках ОБСЄ та ЦЄІ за об'єднання зусиль цих двох структур у питаннях зміцнення стабільності та безпеки в Центрально-Східноєвропейському регіоні. Українська сторона успішно співробітничала з Радою країн Балтійського моря. На сьогодні співпраця в рамках регіональних структур охоплює всі держави на просторі від Балтійського до Чорного морів. Україна виступає за розвиток активного обміну досвідом і координації зусиль цих структур, спрямованих на зміцнення європейської стабільності й безпеки. У цьому вбачається реалізація висунутої свого часу української ініціативи щодо створення поясу стабільності у Балто-Чорноморському регіоні. В рамках означених процесів швидко розвивається і міцніє співпраця лінією Київ-Варшава, яка, на наш погляд, здатна створити «поле тяжіння» і залучити до себе треті країни, наприклад, Литву і Румунію. При цьому сфера регіональних інтересів України поширюється не тільки на Центрально-Східноєвропейські структури, а й на ті, що об'єднують країни Чорноморського та Середземноморського басейнів, передусім ГУАМ [3, с. 8-9].

Для сучасного розуміння безпеки неприйнятний статичний підхід, який передбачає широкий погляд на безпеку, яка охоплює не лише воєнні, а й економічні, політичні аспекти, питання демократизації й стабільності в окремих державах, формування дружніх міжнародних стосунків. Йдеться також про колективну здатність протистояти новим загрозам, зокрема розповсюдженню зброї масового знищення, міжнародному тероризму, організованій злочинності, нелегальній міграції, масштабним екологічним лихам. У комплексі взаємопов'язаних елементів

безпеки дедалі більшу роль відіграє її економічна складова, яка в ядерному світі стала стрижнем міжнародної та національної стабільності. Виник феномен глобальних фінансових і економічних систем.

Війни митні і торговельні прийшли на зміну «гарячим» та «холодним» війнам. У цьому контексті економічна безпека розуміється як сталість прийнятних для міжнародного співтовариства або для окремої країни умов економічного розвитку [4].

Ситуація, яка склалася в Україні є типовою для посткомуністичних країн, коли внутрішні загрози переважають над зовнішніми. Саме внутрішні економічні чинники все відчутніше впливають на стан національної безпеки нашої держави. При цьому варто підкреслити, що основні загрози виходять не від самих економічних перетворень, а від непослідовності, некомплексності їх проведення, що призводить до гальмування процесу реформування. Негативні наслідки від цього відчуваються не тільки в соціально-економічній сфері, а і у зовнішньоекономічній діяльності нашої держави. Про це свідчать проблеми, що виникають в Україні у знаходженні свого місця у світовому поділі праці, у приєднанні до СОТ та СЕФТА, а також труднощі, пов'язані з поверненням кредитів, з оплатою постачання енергоресурсів тощо [5, с. 157-158].

На сьогоднішній день Україна навряд чи зможе швидко досягти економічної стабільності без міжнародної допомоги, зокрема без підтримки реформ з боку країн Заходу та міжнародних фінансових організацій. Йдеться не тільки про фінансову допомогу, яка є для України надзвичайно важливою. У цьому контексті слід назвати необхідність спільної ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи, проблеми, яка має світовий вимір, і з якою сьогодні ми фактично залишилися наодинці [6, с. 9]. Йдеться також про сприяння

поступовому входженню України до Європейського економічного простору. І тут для нас ключовим питанням є поглиблення відносин з Європейським Союзом [7, с. 49].

Для України стратегічна мета це вступ в ЄС. Вона має сприяти активізації процесів реформування українського суспільства та надавати їм чіткі орієнтири, оскільки вступ до ЄС вимагає досягнення країною-кандидатом певних європейських стандартів у всіх найважливіших суспільних сферах. Не можна повною мірою бути задоволеними динамікою розвитку відносин України з ЄС. Серед чинників, що стримують виведення цих відносин на якісно новий рівень – і важка економічна ситуація в Україні, і незадовільний стан інституційного забезпечення нашої політики щодо ЄС, і досить непрості внутрішні ситуація в Євросоюзі, що не завжди сприяє виробленню адекватної позиції її країн-членів щодо України. Дається взнаки й високий ступінь нашої економічної залежності від Росії [7, с. 51].

На сьогодні, коли економічна безпека стає одним з найважливіших компонентів міжнародної, регіональної та національної безпеки, Європейський Союз починає відігравати провідну роль у забезпеченні стабільності та безпеки європейського континенту. Процес розбудови і реформування ЄС необхідно розглядати не тільки як розширення кордонів «спільного ринку», а й як чинник створення нової європейської архітектури безпеки, яка має комплексний та взаємопов'язаний характер і різні виміри – економічний, військовий, політичний. Але незважаючи на те, що Європейський Союз є одним зі світових економічних і політичних центрів, він може не мати далекосяжних зовнішньополітичних інтересів у сфері безпеки.

Створення нової європейської архітектури безпеки розглядається через призму самоусвідомлення ЄС своєї ролі у

зазначеній сфері. Україна хотіла б вже сьогодні бути залученою в якості спостерігача до участі в його роботі з асоційованими членами.

Іншою важливою тенденцією у галузі Європейської безпеки – є процес розбудови в рамках Євросоюзу спільної європейської політики безпеки та оборони, який супроводжується передачею оборонних структур та функцій Західноєвропейського Союзу до ЄС.

Налагодження співробітництва з Європейським Союзом в рамках його оборонного компонента, відкриває для України великі перспективи. Започаткування плідного партнерства з ЄС у цій сфері з огляду на визнану роль нашої держави як контрибутора європейської безпеки може стати відправним пунктом для подальших позитивних зрушень у ставленні ЄС до України і одним з головних чинників інтеграції нашої держави до цієї впливової інституції.

«Консолідація» ключове слово, яке визначає характер процесів у системі міжнародних відносин, що відбувається у трьох вимірах. По-перше, це цивілізаційна консолідація, сутність якої полягає у самовизначенні держав на основі спільної історії, духовних цінностей, релігії тощо, а також створенні відповідних інституційних форм. По-друге, консолідація на пострадянському просторі у сфері безпеки, з огляду на схожі проблеми та завдання, що стоять перед молодими державами і виявляються через формування і зміцнення авторитарних та напівавторитарних режимів. По-третє, консолідація інститутів безпеки шляхом формування інтегрованої системи безпеки у складі Євroatлантичного та Євразійського компонентів. Характер та інтенсивність перебігу трьох зазначених процесів суттєво впливатиме на розвиток міжнародної системи впродовж принаймні найближчих десятиліть; від них значною мірою залежатиме майбутнє регіону нових незалежних держав. Таким чином, ця проблема становить науковий та

практичний інтерес.

Держави Західної, Центральної і Південно-Східної Європи (разом із країнами Балтії) являються членами та асоційованими членами НАТО і ЄС, що історично й ментально вважають себе частиною європейської цивілізації. Дуже важливо, що Альянс поповнюється слов'янськими країнами, які тривалий час перебували на периферії Європи і нині отримали історичний шанс остаточно повернутися в Європу. Основою Євroatлантичної підсистеми є структури та ресурси Північноатлантичного альянсу та Європейського Союзу. На думку Б. Джексона, процес створення євroatлантичної системи безпеки наближається до завершення, хоча з плином часу постають і нові проблеми, зокрема, пов'язані з прагненням ЄС до формування власної структури безпеки та відповідних сил [8, с. 125].

Україна де-факто бере участь в обох підсистемах, і тому займає унікальну позицію в ході процесу створення інтегрованої системи безпеки. З одного боку, Київ продовжує бути частиною військово-промислового комплексу пострадянських країн (особливо у сфері ракетно-космічних технологій), а також до деякої міри елементом спільного простору протиповітряної оборони. З іншого боку, Україна здійснює військову реформу з метою адаптації до вимог Північноатлантичного альянсу і впроваджує стратегію повного включення до західних військово-політичних та економічних інститутів. За військовим потенціалом і чисельністю особового складу Збройні сили України залишаються досить великими у пострадянському регіоні. Вказані особливості можуть зробити нашу державу своєрідним мостом між Заходом та пострадянським простором, сприяючи взаємній адаптації обох підсистем.

На початку XXI ст. розвиток системи міжнародних відносин відзначається процесом переплетення трьох консолідацій:

цивілізаційної, пострадянського простору, інститутів безпеки, ґрунтується на консолідації її основних елементів переважно на основі цивілізаційно-культурних чинників. Тоді як Європа об'єднується на основі демократичних цінностей, на пострадянському просторі переважно відбувається консолідація авторитарних та напівавторитарних режимів. Це впливає на характер процесів у галузі безпеки в регіоні Європи та Євразії, що виявляються через створення відповідних підсистем на основі вже діючих інститутів. Проте внаслідок появи нових загроз та викликів і перегляду західних підходів до майбутнього Євразії на початку ХХІ ст. спостерігається зближення обох підсистем безпеки.

Поглиблення інтеграційних процесів є однією з найбільш суттєвих особливостей сучасного розвитку світової економіки. Науково-технічний прогрес, передусім розвиток інформаційних технологій, стали важливими передумовами міжнародної інтеграції, глобалізації економіки, які на сучасному етапі є об'єктивними і закономірними явищами.

Висновки та пропозиції. Зміцнення стабільності демократичної політичної системи та її інститутів, модернізація правового поля і забезпечення прозорості національного законодавства, поглиблення культури демократії і повага до прав людини тощо, є основними політичними вигодами послідовної європейської інтеграції. Також Європейська інтеграція означає зміцнення національної безпеки та безпеки громадян, адже вона виключає застосування сили як методу вирішення залагоджування суперечностей, сприяє стабільності у відносинах з усіма сусідами. В цьому контексті успішне просування України шляхом європейської інтеграції може наблизити до Європи і Росію, зміцнить українсько-російські взаємини, що відповідає національним інтересам обох країн.

Україна, як повноправний учасник

побудови об'єднаної Європи, а в майбутньому – член ЄС, зможе впливати на вироблення відповідних рішень і, таким чином, на процеси, що відбуваються на європейському континенті – перебуваючи осторонь, Україна не матиме ані економічних, ані політичних ресурсів для такого впливу і може перетворитися радше на слабкий об'єкт, ніж активний суб'єкт європейської політики. Можливою альтернативою європейській інтеграції є поступова маргіналізація України, її економічна недорозвинутість, політична нестабільність і поява нових загроз національній безпеці. Геополітична невизначеність зробить Україну надто вразливою для зовнішнього тиску. Після початку розширення Європейського Союзу на схід та внаслідок активної участі в ньому всіх без винятку західних сусідів України опинитися поза цим процесом означатиме самоусунення від загальноєвропейських процесів і небезпеку ізоляції. В такому разі ціна неінтеграції може виявитися набагато вищою від ціни інтеграції.

Тому, Україна може посісти чільне місце як держава, що залучена до обох підсистем. Це можливо, по-перше, за умов підтвердження і послідовного відстоювання європейського вибору, по-друге, збереження демократичного вектора суспільних перетворень і, по-третє, створення передумов і накопичення ресурсів для виконання ролі стабілізуючого чинника у Східній Європі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Слободяник, С.П. Український оборонно-промисловий комплекс у системі міжнародних зв'язків / С.П. Слободяник // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2014. – №38. – С. 95-101.

2 Оборонна політика: потреба реформ Збройних Сил України: збірник матеріалів за результатами публічних консультацій / За заг. ред. проф. Р.В. Богатирьової. – К.: Заповіт, 2011. – 148

- с.
- 3 Горбулін, В.П. Входження ОПК України в європейський оборонно-промисловий простір / В.П. Горбулін, В.С. Шеховцев, А.І. Шевцов // Стратегічні пріоритети. – 2015. – №4. – С. 5-11.
- 4 Каляев, А.О. Державне управління оборонною промисловістю України у умовах суспільних трансформацій [Електронний ресурс] / А.О. Каляев. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/handle/ntb/4051>
- 5 Свергунов, О.О. Тенденції розвитку оборонної промисловості в умовах глобалізації / О.О. Свергунов // Стратегічні пріоритети. – 2012. – №1. – С. 154-160.
- 6 Стратегічний оборонний бюлетень України на період до 2015 року: системний огляд і коментар / Центр Разумкова // Національна безпека й оборона. – 2004. – №2. – С. 7-12.
- 7 Паламарчук В. Взаємодія напівдемократій та усталених демократій – можливе майбутнє Європи / В. Паламарчук, О. Литвиненко // Віче. – 2003. – №4. – С. 45-54
- 8 Кочетов З.Г. Геоэкономика: освоение мирового экономического пространства. – М.: БЕК, 2009. – 480 с.

УДК 338.47:629.44

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ ВАГОНБУДУВАННЯ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Кузуб А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

В статті розглянуто ринок вагонобудування. В умовах виходу країни із світової економічної кризи більшість вітчизняних підприємств вагонобудування мають багато проблем, що потребують їх вирішення. Найбільшими підприємствами вагонобудівної галузі є: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», ПАТ «Азовзагальмаш». Вітчизняні підприємства постали перед необхідністю пошуку нових ринків збуту як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Майбутні перспективи галузі мають бути зав'язані на виробництво високотехнологічної продукції соціального призначення з європейськими стандартами. Перехід на європейські стандарти дає можливість розвитку вагонобудівної галузі України.

Ключові слова: вагонобудівна галузь, підприємство, перспективи, європейські стандарти, високотехнологічна продукція.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ВАГОНОСТРОЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Кузуб А.В., аспірант (УкрГУЖТ)

В статье рассмотренный рынок вагоностроения. В условиях выхода страны из мирового экономического кризиса большинство отечественных предприятий вагоностроения имеют много проблем, требующих их решения. Крупнейшими

предприятиями вагоностроительной отрасли является ОАО «Крюковский вагоностроительный завод», ОАО «Днепровагонмаш», ОАО «Стахановский вагонозавод», ОАО «Азовобщемаш». Отечественные предприятия встали перед необходимостью поиска новых рынков сбыта как на внутреннем, так и на внешнем рынках. Будущие перспективы отрасли должны быть завязаны на производство высокотехнологичной продукции социального назначения с европейскими стандартами. Переход на европейские стандарты дает возможность развития вагоностроительной отрасли Украины.

Ключевые слова: вагоностроительная отрасль, предприятие, перспективы, европейские стандарты, высокотехнологичная продукция.

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF DOMESTIC CAR BUILDING IN MODERN CONDITIONS

Kuzub A. V., postgraduate (USURT)

In the article the market of car building. In terms of withdrawal from the global economic crisis, most car building domestic enterprises have many problems that need solving them. Carriage Building industry largest enterprises are: PJSC "Kryukov Car Building Plant", PJSC "Dneprovagonmash", PJSC "Stakhanov Wagon", PJSC "Azovzahalmash." Domestic enterprises faced the need to find new markets both in domestic and foreign markets. The future prospects of the industry should be tied to the production of high-tech products for social purposes with European standards. The transition to European standards enables the development of Carriage Building industry in Ukraine.

Keywords: wagon building industry, business, prospects, European standards, high-tech products.

Постановка проблеми. Протягом тривалого часу розвиток вітчизняного вагонобудування відбувався значними темпами, так потужність виробництва української вагонобудівної індустрії склала до 2013 року майже 60 тис. вагонів на рік, але в 2013 році вагонобудівна галузь України вперше за всі роки незалежності зіткнулася з перспективою колапсу галузі, з якого своїми силами їй не вибратися. Україна втратила замовника, який займав найбільшу питому вагу на ринку, тобто відбулась втрата російського ринку. Це сталося не тільки через політичні протистояння, а й внаслідок санкцій: Росія сама зіткнулася з падінням попиту на вагони. Потреба ПАТ «Українська залізниця» в вагонах – скоротилися до 10 тис. вагонів за рік [8].

Навіть, враховуючи той факт, що знос транспорту соціального призначення ПАТ «Українська залізниця» за деякими

видами продукції сягає 90% і перед урядом та ПАТ «Українська залізниця» гостро постає питання оновлення рухомого складу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Галузь залізничного транспорту, та її перспективи розвитку з урахуванням реформування галузі розглядає достатньо вагома кількість науковців, а саме: В.Л. Дикань [1], І.В. Токмакова [1], В.О. Зубенко [2], О.В. Маковоз [1], О.В. Шраменко [1], Н.С. Каличева [3, 11], Ю.С. Бараш [4]. Дослідження проблем функціонування та підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудування та транспортної галузі, проводили такі вітчизняні науковці, як: В.Л. Дикань [5], Г.В. Обруч [6], Ю.М. Уткіна [7] та інші. Та незважаючи на наявність значної кількості наукових публікацій у цій сфері, постійні зміни в галузі призводять до пошуку нових підходів та методів для виходу з кризової

ситуації вагонобудівної галузі України.

Метою статі є дослідження ринку вагонобудування України та розробка рекомендацій для подальшого розвитку вітчизняних підприємств вагонобудування з урахуванням можливості виходу на нові ринки збуту.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах виходу країни із світової економічної кризи більшість вітчизняних підприємств вагонобудування мають багато проблем, що потребують їх вирішення з метою утримання позитивної динаміки зростання рентабельності галузі та конкурентних позицій в умовах мінливої кон'юнктури світового ринку. У зв'язку з тим що вагонобудівна галузь, як частина машинобудування, орієнтована на експорт, її життєздатність, конкурентоспроможність, сталий розвиток важливі для держави в цілому.

Сучасний потенціал вітчизняних виробників в вантажному та пасажирському вагонобудуванні складає біля 45% в 2016 році загального обсягу виробництва країн - сусідів, у той час, як вітчизняний парк вантажних вагонів (державний та приватний) складає приблизно 15% від загального парку вантажних вагонів країн СНД. Істотним фактором, що впливає на взаємозалежність учасників підприємств вітчизняного вагонобудування від залізничної галузі та споживачів країн СНД – при ширині колії 1520 мм, що об'єднує країни СНД та відрізняє їх від інших країн світу [10].

Найбільшими підприємствами вагонобудівної галузі України є: ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», ПАТ «Азовзагальмаш». Більшість із перерахованих заводів виробляє вантажні вагони. Дана галузь в цілому орієнтована на виробництво різноманітних моделей вантажних вагонів. Частка вироблених на експорт пасажирських вагонів поки що мала – трохи більше 1%. На сьогодні готові

до виробництва пасажирських вагонів виготовляє кілька підприємств, у тому числі Харківський вагонобудівний завод (ХВБЗ). Протягом 2015 року ХВБЗ по замовленню ПАТ «Українська залізниця» виготовлено та передано для експлуатування нові вагони – трансформери. Нові вагони мають напрямок слідування Харків - Суми, Харків – Київ. Такі вагони значно підвищують комфорт перевезень та ефективність рухомого складу.

За 2014 рік виробництво вантажних вагонів в країні впало на 77% – до 5300 одиниць. Серед вагонобудівних підприємств найбільше постраждав Азовмаш – донедавна беззаперечний лідер галузі. Завод скоротив виробництво в 15 разів. У жовтні 2014 року він не продав жодного вагона.

ПАТ «Азовзагальмаш» займало перше місце серед вітчизняних виробників вантажних вагонів. Нестабільна ситуація в країні та проведення антитерористичної операції в регіоні вплинуло на зниження привабливості підприємства у 2015 році. Нові виробничі потужності не були придбані [9].

Краще за інших чувається «Крюківський вагонобудівний завод», який є довгостроковим партнером ПАТ «Українська залізниця». Випуск вагонів в 2014 році порівняно з 2012 роком упав лише на 56%. З 2015 року ПАТ «Українська залізниця» придбало у підприємства два швидкісні потяги, а Київський метрополітен модернізував 95 вагонів метро на його потужностях.

У 2016 році Крюківський вагонобудівний завод збільшив у порівнянні з 2015 роком виробництво вантажних вагонів в 3,8 разів, або на 1166 шт. — до 1576 одиниць. Так в 2015 році завод зменшив випуск вантажних вагонів на 83% в порівнянні з 2014 роком — до 410 одиниць. У 2017 році завод планує виробити 1500 вантажних вагонів, що буде відповідати рівню 2016 року [12].

Збільшити виробництво в 2014 році

з вище зазначених заводів цієї галузі вдалося тільки «Попаснянському вагонобудівному заводу», який виконував замовлення «Лемтрансу». До недавня пов'язані між собою підприємства домовилися про поставку 1500 вагонів.

За 2014 рік експорт до Росії впав у 4,5 рази – до 2982 вагонів. Знайти заміну російському ринку вітчизняні вагонобудівні підприємства не змогли: Росія як і раніше займає 64% вагонного експорту.

Незважаючи на підписання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом і відкриття торговельних кордонів, поставки українських вагонів до Європи також знизилися за 2014 року у 4 рази. Основна причина – потреба країн Європейської зони у вагонах в рази менша від російської, а при прийнятті рішень про покупку рухомого складу європейські гравці дивляться не стільки на низьку ціну (конкурентна перевага наших вагонів), скільки на вартість життєвого циклу продукції.

У 2016 році ПАТ "Українська залізниця" вперше за останні кілька років замовила у вітчизняних виробників 650 вантажних вагонів, ще 370 будують власні філії компанії. Крім того, вперше за останні шість років ПАТ "Українська залізниця" замовила у вітчизняного «Крюківського вагонобудівного заводу» 21 пасажирський вагони. У планах ПАТ "Українська залізниця" до 2021 року закупити і відремонтувати майже 100 тисяч одиниць рухомого складу. Тільки в наступному році компанія має намір закупити майже 6 тисяч піввагонів за рахунок власних коштів і кредиту Європейського банку реконструкції і розвитку (ЄБРР), а також виготовити на власних заводах-філіях ще три тисячі таких вагонів [10].

Нажаль вітчизняні підприємства постали перед необхідністю пошуку нових ринків збуту як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. А ринок країн – сусідів, крім Росії, характеризується нерівним розподілом підприємств-виробників та споживачів вагонобудівної

продукції.

Позитивними наслідками можна вважати в завоюванні нових ринків, так в 2016 році - «Крюківський вагонобудівних завод» отримав замовлення і поставив в Туркменістан 750 вантажних вагонів. Тому розвиток галузі можна здійснити за рахунок експорту вагонобудівної продукції України в такі країни як: Казахстан, Афганістан, Узбекистан, Китай та інші з колією шириною в 1520 мм.

Перспективою для розвитку вагонобудівної галузі може служити завоювання більшої частки ринку за кордоном також можливо за рахунок початку виробництва пасажирських вагонів. Це зовсім інший ринок з іншими стандартами та якістю. Треба зорієнтувати суттєві і швидкі зміни – перехід на європейські стандарти. Оскільки якість і складність вітчизняного виробництва не відповідає європейському стандарту, то це зробити буде складно.

На тлі не рентабельного стану нинішніх вагонобудівних підприємств, можна акцентувати увагу на вагоноремонтних заводах. Панютінський та решта заводів можуть для початку адаптувати і копіювати європейські технології високотехнологічної продукції вагонобудівної галузі.

Відповідно до цього, потрібно змінити напрямок і перейти на виробництво високотехнологічної продукції згідно з європейськими стандартами.

Висновки Майбутні перспективи галузі мають бути зав'язані на виробництво високотехнологічної продукції соціального призначення з європейськими стандартами.

Перспективи розвитку для підприємств галузі може включати в себе: поставки вагонів до країн Митного союзу в разі нормалізації відносин, що сьогодні не є базовим прогнозом; виробництво вагонів під конкретні цілі, наприклад для створення українського приватного оператора вантажних перевезень; виробництво комплектуючих для інших вагонобудівних

підприємств, у тому числі для Європи, в яку такі деталі вже поставляються; перепрофілювання на інші типи металоконструкцій.

З втратою російського ринку вагонобудівні підприємства мають можливість змінювати бізнес-модель: одні виробники підвищують технологічний рівень виробництва і сконцентруються на рухомому складі з більш високою доданою вартістю, такому як швидкісні потяги та сучасні електровози, інші переорієнтуються на виробництво комплектуючих для вагонобудування або зовсім перепрофілюються на інші ринки збуту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Стратегічне управління: навчальний посібник / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, І.В. Токмакова, О.В. Маковоз, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.

2. Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту / В.О. Зубенко, Л.Ю. Коник // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. - №49. – С. 177-180.

3. Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ. - 2014. - № 45. – С. 167– 170.

4. Бараш Ю.С. Вплив фінансово-економічної кризи на діяльність залізничного транспорту України / Ю.С. Бараш, І.П. Корженевич, Ю.П. Мельянцова // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. – 2009. – Вип. 29. – С. 212-220.

5. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия: монография / В.Л. Дикань. – Харьков: Основа, 1995. – 160 с.

6. Обруч Г.В. Систематизація

факторів забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України/ [Електронний ресурс] Г.В. Обруч //Глобальні та національні проблеми економіки: електронне наукове фахове . –Миколаїв, 2016.-№9.-С.366-370. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/archive/9-2016/76.pdf>

7. Уткіна Ю.М. Резерви забезпечення якості на вагоноремонтних підприємствах залізничного транспорту / Ю.М. Уткіна // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць.- Харків, УкрДАЗТ.-2008.- №24.-С.75-78.

8. Яке майбутнє у вагонобудівників України після втрати ринку Росії [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://ua-ekonomist.com/8870-yake-maybutnye-u-vagonobudvnikv-ukrayini-pslyavtrati-rinku-rosyi.html>

9. ПАТ «Азовмаш» [Електронний ресурс].- Режим доступу: - <http://www.azovmash.com/ua/investors/1382087673>

10. Українські вагонобудівники поставили залізницям 650 нових вантажних вагонів [Електронний ресурс].- Режим доступу: -

<https://economics.unian.ua/transport/1705496-ukrajinski-vagonobudivniki-postavili-zaliznitsyam-650-novih-vantajnih-vagoniv.html>

11. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі / Н.Є. Каличева // Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет». – 2015. – Вип. 4 (40). – С. 117-120.

12. Крюківський вагонобудівний завод збільшив виробництво майже в 4 рази [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/krukivskij-vagonobudivnij-zavod-zbilsiv-virobnictvo-majze-v-4-razi>

УДК 658.18.2

МЕТОДИКА ОЦІНКИ КІЛЬКОСТІ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ ЗА УМОВ КОЛИВАННЯ ПОПИТУ НА НИХ

Морозова Л.В., ст. викладач (НА НГУ)

У статті розглядається методика визначення рівнів запасів матеріально-технічних засобів, в основу якої покладено стратегію управління ними за встановленими відхиленням. Приведено визначення нижнього та верхнього рівнів запасів матеріально-технічних засобів. Це дозволяє гарантувати забезпечення початкових потреб споживачів у матеріально-технічних засобах при визначенні норм їх запасів за умов істотних коливань попиту на них.

Ключові слова: запаси, матеріально-технічні засоби, витрачання запасів, коливання попиту, рівні запасів, споживачі

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ КОЛИЧЕСТВА МАТЕРИАЛЬНО- ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ В УСЛОВИЯХ КОЛЕБАНИЯ СПРОСА НА НИХ

Морозова Л.В., ст. преподаватель (НА НГУ)

В статье рассматривается методика определения уровней запасов материально-технических средств, в основу которой положен стратегию управления ими по установленным отклонением. Приведено определение нижнего и верхнего уровней запасов материально-технических средств. Это позволяет гарантировать обеспечение первоначальных потребностей в материально-технических средствах при определении норм их запасов в условиях существенных колебаний спроса на них.

Ключевые слова: запасы, материально-технические средства, расходование запасов, колебания спроса, уровни запасов, потребители

THE METHOD OF ESTIMATING THE AMOUNT OF MATERIEL IN CONDITIONS OF FLUCTUATING DEMAND ON THEM

*Morozova L. V., senior lecturer
(National Academy of the National Guard of Ukraine)*

The effective functioning and development of the enterprise is possible only under condition of availability of the necessary reserves of materiel. . The application of the inventory control strategy according to the deviation involves determining upper and lower levels of stocks financially-technical means for consumers.

When performing complex and intensive tasks, the impact on consumers negative factors, the intensity of the expenditure of materiel may vary considerably, which affects the fluctuation of demand for them. Norms of stocks of materiel that must be taken into account. However, the use of existing methods for justifying norms inventory large and diverse items of materiel requires considerable labor to the collection and processing of information and does not guarantee the reliability and flexibility of supply.

The current stock does not always provide the required probability of deficit-free supply due to random demand fluctuations. To eliminate possible excess of demand of installed inventory levels and continuity of supply to be created and the safety stock.

In practice, as a rule, no data on the distribution of demand or such data differ significantly from a normal distribution.

Upper level inventory to the consumer can be determined from the conditions ensure the specified probability of its balanced supply of logistical assets within a certain period of time.

The lower the stock level of logistics can be determined from the conditions ensure the needs of the consumer for a certain period of time, which shall not be less for the next replenishment of materiel.

A direction for further development could be the technique of an estimation of reserves quality

Keywords: *supplies, material and technical means spending reserves, fluctuations in demand, stock levels, consumers*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Ефективне функціонування та розвиток підприємства можливе лише за умов наявності необхідних обсягів запасів матеріально-технічних засобів (МТЗ).

МТЗ становлять основу господарської діяльності підприємства.

За умов виконання складних та напружених завдань, впливу на споживачів негативних факторів інтенсивність витрачання МТЗ може істотно змінюватися, що позначається на коливанні попиту на них. Нормами запасів МТЗ це має враховуватися. Однак, використання існуючих методів для обґрунтування норм запасів великої та різноманітної номенклатури матеріально-технічних засобів вимагає значних працевитрат на збирання та оброблення інформації і не гарантує надійності та гнучкості постачання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Теоретичні і практичні аспекти проблеми, що досліджується, знайшли відображення в роботах відомих вчених, таких як Бауркокс Д. Дж., Букан Дж., Крикавський Є.В., Кудрявцев Б.М., Неруш Ю.А., Рижиков Ю.І., Окландер М.А., Сергеев

В.І., Щеголев В.М. Вказаними авторами розроблено підходи і моделі управління запасами МТЗ. Основні напрямки, за якими ведуться розробки у сфері управління запасами: розвиток статистичних методів, заснованих на використанні даних складського обліку про рух запасів; дослідження ігрових постановок задач управління запасами; дослідження багатоміноменклатурних систем управління запасами [1, 2, 4, 8]. Авторами пропонуються алгоритми управління запасами, розроблені на основі стохастичної оптимізації, принципу максимуму, динамічного програмування, марківських процесів [3, 5, 6]. Однак потрібно відзначити складність системного застосування економіко-математичних методів до визначення параметрів запасів МТЗ внаслідок відсутності чітких алгоритмів управління запасами із урахуванням коливань попиту на МТЗ та жорстких вимог щодо наявності необхідних запасів таких засобів.

Аналіз наукових джерел показує, що для гарантованого забезпечення потреб споживачів у МТЗ при визначенні норм їх запасів доцільно, по-перше, використовувати гнучкі методи управління запасами, а, по-друге, визначати запаси МТЗ по кожній номенклатурі окремо [2, 5-7].

При використанні гнучких методів управління запасами найбільший інтерес становлять стратегії управління запасами за відхиленням [5, 6].

Отже, метою статті є розроблення методики визначення рівнів запасів МТЗ, які б враховували випадковий характер коливання попиту на них та гарантували безперебійне постачання споживачів матеріально-технічними засобами із заданою ймовірністю.

Виклад основного матеріалу дослідження. Застосування стратегії управління запасами за відхиленням передбачає визначення верхнього та нижнього рівнів запасів МТЗ для споживачів.

Механізм постачання МТЗ такий. Якщо в момент часу контролю t наявний запас МТЗ у споживача R , буде у межах встановлених верхнього R^B та нижнього R^H рівнів запасів, тобто $R \in [R^H, R^B]$, то замовлення на постачання не здійснюється. У протилежному випадку замовляється кількість МТЗ, що визначається як $(R^B - R)$.

В загальному випадку номенклатура МТЗ може становити $j = \overline{1, J}$ найменувань, тому для практичних розрахунків розрахунок рівнів запасів доцільно проводити для кожної номенклатури окремо. Отже, верхній рівень запасів МТЗ j -ї номенклатури для споживача МТЗ R_j^B можна визначити з умови забезпечення заданої ймовірності його бездефіцитного постачання матеріально-технічними засобами j -ї номенклатури P_0 протягом часу T . У цьому випадку загальна величина запасу R_j^B складається з поточного R_j^P та страхового R_j^C запасів МТЗ [5]:

$$R_j^B = R_j^P + R_j^C, \quad j \in J. \quad (1)$$

Призначення та величина поточного запасу визначаються потребою споживача у МТЗ j -ї номенклатури за умови задоволення середнього попиту протягом часу T .

Поточний запас не завжди забезпечує необхідну ймовірність бездефіцитного постачання внаслідок випадкових коливань попиту. Для усунення можливих перевищень попиту встановлених рівнів запасів та забезпечення безперервності постачання і повинен створюватися страховий запас МТЗ. Загальна величина запасу у цьому випадку становитиме

$$R_j^B = \bar{R}_j + R_j^C(\Delta r_j), \quad j \in J, \quad (2)$$

де \bar{R}_j – величина середнього попиту (середня кількість МТЗ j -ї номенклатури, яка потребує надолуження для споживача із запасів за час T); Δr_j – кількість МТЗ j -ї номенклатури, що вимагає надолуження для споживача із запасів за час T .

Величина середнього попиту залежить від багатьох факторів, більшість з яких має стохастичну природу. У загальному випадку середній попит можна подати у вигляді

$$\bar{R}_j = g(N_j, k_j, \alpha_j, T), \quad j \in J, \quad (3)$$

де N_j – нормативна кількість МТЗ j -ї номенклатури у споживача; k_j – коефіцієнт, що враховує частку МТЗ j -ї номенклатури, які використовуються споживачем упродовж періоду, що розглядається; α_j – частка МТЗ j -ї номенклатури, яка потребує надолуження

для споживача за рахунок запасів; T – тривалість часу, для якого визначається попит.

Задоволення випадкового попиту

можливе за умови $R_j^B \geq \Delta r_j$. Якщо вважати, що характер попиту має пуасонівську природу, то ймовірність цієї події визначається з виразу [3, 5]

$$P_T(R_j^B \geq \Delta r_j) = \sum_{\Delta r_j=0}^{R_j^B} \frac{\bar{R}_j^{\Delta r_j}}{(\Delta r_j)!} e^{-\bar{R}_j}, \quad j \in J. \quad (4)$$

При заданому значенні ймовірності P_0 необхідний запас можна визначити з умови

$$\sum_{\Delta r_j=0}^{R_j^B} \frac{\bar{R}_j^{\Delta r_j}}{(\Delta r_j)!} e^{-\bar{R}_j} \leq P_0 < \sum_{\Delta r_j=0}^{R_j^B+1} \frac{\bar{R}_j^{\Delta r_j}}{(\Delta r_j)!} e^{-\bar{R}_j}, \quad j \in J. \quad (5)$$

Для отримання R_j^B у наявному вигляді врахуємо, що при $\bar{R}_j \rightarrow \infty$ розподіл Пуасона трансформується до нормального розподілу з математичним сподіванням \bar{R}_j та середнім квадратичним відхиленням $\sigma_j = \sqrt{\bar{R}_j}$ [5, 7]. Тоді

$$R_j^B = \bar{R}_j + \sqrt{\bar{R}_j} \cdot \Phi^{-1}[1 - P_0] = \bar{R}_j + h \cdot \sigma_j, \quad j \in J. \quad (6)$$

де Φ^{-1} – функція, яка є оберненою до функції Лапласа; h – коефіцієнт, що залежить від значень ймовірностей P_0 (для $P_0 = 0,95$ $h = 1,65$; для $P_0 = 0,99$ $h = 2,34$ [9]).

Величина $(h \cdot \sigma_j)$ визначає обсяги страхового запасу МТЗ j -ї номенклатури, який забезпечує задану ймовірність бездефіцитного постачання матеріально-

технічними засобами споживача в умовах випадкового попиту.

На практиці, як правило, немає даних про розподіл попиту або такі дані істотно відрізняються від нормального розподілу. У цьому випадку рівень запасів

МТЗ j -ї номенклатури R_j^B можна оцінити на підставі нерівності Чебишева [9]:

$$P_T(\Delta r_j \geq R_j^B) = \sigma_j^2 / (R_j^B - \bar{R}_j)^2, \quad j \in J. \quad (7)$$

Якщо $P_T(\Delta r_j \geq R_j^B) = 1 - P_0$, то з урахуванням (7) вираз (6) матиме такий вигляд:

$$R_j^B = \bar{R}_j + \sigma_j / \sqrt{1 - P_0}. \quad (8)$$

Нижній рівень запасів МТЗ j -ї номенклатури R_j^H можна визначити з умови забезпечення потреб споживача

МТЗ протягом деякого часу τ , який має бути не меншим за час наступного поповнення запасів матеріально-технічних засобів. У загальному випадку величина R_j залежить від \bar{R}_j та середнього часу витрачання споживачем запасу МТЗ j -ї номенклатури $\bar{\tau}_j$.

Для визначення $\bar{\tau}_j$ необхідно знати щільність розподілу $\varphi_R(\tau)$ випадкової величини τ_j . Функцію щільності розподілу $\varphi_R(\tau_j)$ можна знайти з умови

$$P(t \leq \tau_j) = P_{\tau_j}(\Delta r_j \geq R_j), \quad j \in J, \quad (9)$$

де $P(t \leq \tau_j)$ – ймовірність того, що час витрачання запасів МТЗ j -ї номенклатури не перевищує τ_j ; $P_{\tau_j}(\Delta r_j \geq R_j)$ – ймовірність появи дефіциту МТЗ j -ї номенклатури у споживача за час τ_j . З урахуванням того, що $P(t \leq \tau_j) = \int_0^{\tau_j} \varphi_R(t) dt$ та

$$P_{\tau_j}(\Delta r_j \geq R_j) = \sum_{\Delta r_j=R_j}^{\infty} P_{\tau_j}(\Delta r_j) = 1 - \sum_{\Delta r_j=0}^{R_j-1} P_{\tau_j}(\Delta r_j), \quad j \in J,$$

вираз (9) можна записати у вигляді

$$\int_0^{\tau_j} \varphi_R(t) dt = 1 - \sum_{\Delta r_j=0}^{R_j-1} P_{\tau_j}(\Delta r_j), \quad j \in J, \quad (10)$$

де $P_{\tau_j}(\Delta r_j)$ – ймовірність того, що за час τ_j споживачем витрачено Δr_j одиниць МТЗ j -ї номенклатури.

Якщо виконати диференціювання виразу (10) по τ_j , то отримаємо

$$\varphi_R(\tau_j) = -\frac{d}{d\tau} \sum_{\Delta r_j=0}^{R_j-1} P_{\tau_j}(\Delta r_j), \quad j \in J. \quad (11)$$

У випадку пуасонового розподілу попиту вираз (11) можна записати як

$$\varphi_R(\tau_j) = \frac{\bar{R}_{tj} (\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j)^{R_j-1}}{(R_j-1)!} \cdot e^{-\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j}, \quad j \in J, \quad (12)$$

де \bar{R}_{tj} – середній попит споживача на МТЗ j -ї номенклатури за одиницю часу $t \in T$.

Тепер з урахуванням (12) математичне сподівання тривалості витрачання запасу $\bar{\tau}_j$ визначається так:

$$\bar{\tau}_j = \int_0^{\tau_j} \tau_j \cdot \varphi_R(\tau_j) d\tau = \int_0^{\tau_j} \tau_j \cdot \frac{\bar{R}_{tj} (\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j)^{R_j - 1}}{(R_j - 1)!} \cdot e^{-\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j} d\tau, \quad j \in J. \quad (13)$$

Виконавши заміну змінних $\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j = u_j$, дістанемо

$$\bar{\tau}_j = \frac{1}{\bar{R}_{tj} (R_j - 1)!} \cdot \int_0^{\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j} u_j^{R_j} \cdot e^{-u_j} du, \quad j \in J. \quad (14)$$

Можна показати, що

$$\int_0^{\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j} u_j^{R_j} \cdot e^{-u_j} du \equiv R_j! \sum_{\Delta r_j=0}^{R_j} \frac{(\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j)^{R_j}}{\Delta r_j!} e^{-\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j}. \quad (15)$$

З імовірнісної точки зору

$$\sum_{\Delta r_j=0}^{R_j} \frac{(\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j)^{R_j}}{\Delta r_j!} e^{-\bar{R}_{tj} \cdot \tau_j} = P_{\tau_j}(\Delta r_j \leq R_j), \quad j \in J. \quad (16)$$

тоді

$$\bar{\tau}_j = \frac{R_j}{\bar{R}_{tj}} \cdot P_{\tau_j}(\Delta r_j \leq R_j), \quad j \in J. \quad (17)$$

Із виразу (17) видно, що будь-яким фіксованим значенням R_j і \bar{R}_{tj} можливо поставити у відповідність деяке $\bar{\tau}_j$. Маючи допустиме значення τ_d та

$$R_j^H = \bar{\tau}_j \cdot \bar{R}_{tj} \cdot P_{\tau_j}(\Delta r_j \leq R_j^H), \quad \tau_j \geq \tau_d, \quad j \in J. \quad (18)$$

Такі розрахунки можна виконати для кожної номенклатури МТЗ.

Висновки. Таким чином, у даному дослідженні розроблена методика визначення рівнів запасів МТЗ, який дозволяє визначити його нижній і верхній рівні, і який гарантує встановлення таких норм запасів, при яких потреби споживачів у матеріально-технічних засобах будуть задовольнятися у разі істотних коливань попиту на них.

Напрямом подальшого розвитку може стати методика оцінки якості запасів МТЗ.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бауэрсокс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. – 2-е изд. / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Елосс / Пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. – 640 с.
2. Букан Дж. Научное управление запасами / Дж. Букан, Э. Кенигсберг. – М.: Наука, 2007. – 423 с.
3. Кудрявцев Б.М. Модели управления запасами / Б.М. Кудрявцев, Ю.А. Беляев, Н.Н. Голдобина. – М.: Ин-т управления им. С. Орджоникидзе, 2007. – 52 с.
4. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії : підручник / Є.В. Крикавський. – Львів : Національний

університет «Львівська політехніка», «Інтелект-Захід», 2004. – 416 с.

5. Рыжиков Ю. И. Теория очередей и управление запасами / Ю. И. Рыжиков – С-Пб.: Питер, 2001. – 384 с.

6. Эффективное управление запасами / Дж. Шрайбфедер ; Пер. с англ. - 2-е изд. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. - 304 с.

7. Стерлигова А.Н. Управления

запасами в цепях поставок: учебник. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 430 с.

8. Окландер М.А. Логистика / М.А. Окландер. – К.: Центр навчальної літератури, 2008. – 346 с.

9. Гнеденко Б.В. Введение в теорию массового обслуживания/ Б.В. Гнеденко, И.Н. Коваленко. 2-е изд., перераб. и доп.– М.: Наука, 1987.– 336 с.

УДК 174:658

РОЛЬ ДЕЛОВОГО ЭТИКЕТА В ПОВЫШЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрены вопросы развития делового этикета в современном бизнес-пространстве: содержание делового этикета, принципы и правила, функции и направления унификации делового этикета. Показано, что соблюдение правил делового этикета способствует производительному ведению бизнеса и стимулирует рост прибыли, то есть повышает экономическую безопасность предприятия. В то же время не соблюдение или не четкое соблюдение правил делового этикета снижает экономическую безопасность предприятия и может привести к нецелесообразности развития всего бизнеса. Акцентируется внимание на том, что в современном обществе практически никакие дипломатические, политические, культурные, экономические и другие отношения не могут быть свободными от норм этикета.

Ключевые слова: деловой этикет, деловая этика, имидж компании, психология делового общения, принципы этикета, правила делового этикет

РОЛЬ ДІЛОВОГО ЕТИКЕТУ У ПІДВИЩЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

У статті розглянуті питання розвитку ділового етикету в сучасному бізнес-просторі: зміст ділового етикету, принципи і правила, функції і напрями уніфікації ділового етикету. Показано, що дотримання правил ділового етикету сприяє продуктивному веденню бізнесу і стимулює зростання прибутку, тобто підвищує економічну безпеку підприємства. У теж час не дотримання або не чітке дотримання правил ділового етикету знижує економічну безпеку підприємства і може привести до недоцільності розвитку усього бізнесу. Акцентується увага на тому, що в сучасному суспільстві практично ніякі дипломатичні, політичні, культурні, економічні і інші відношення не можуть бути вільні від норм етикету.

Ключові слова: діловий етикет, ділова етика, імідж компанії, психологія ділового спілкування, принципи етикету, правила ділового етикету

A ROLE OF BUSINESS ETIQUETTE IS IN SUCCESSFUL DEVELOPMENT OF ENTERPRISE

Suhorukova T.G., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USURT)

In the article the questions of development of business etiquette are considered in modern business-space. Etiquette, as manner, method to behave in society, is irreplaceable at the conclusion of business contracts and for maintenance of the business relationships counted on the protracted prospect. Underline, that principles and rules of business etiquette allow to avoid the undesirable errors of business communication, promotes economic security of enterprise. It is shown that the observance of rules of business productive business and stimulates the height of income. In too time a not observance or not clear observance of rules of business etiquette reduces business profitability and can result in pointlessness of his development. Attention is accented on that in modern society practically no diplomatic, political, cultural, economic and other relations can be free of norms of etiquette. An observance of business etiquette is obligatory for any respecting itself company, especially if she has business solid partners and clients, expecting a corresponding relation; gives the resource of favorable image at negotiations even for a company that only enters on the stage of large transactions and serious negotiations; provides the loyal relation of men of weight and companies.

Keywords: *business etiquette, business ethics, company image, business communication psychology, etiquette principles, business etiquette rules*

Постановка проблеми. Даже сегодня, в век прагматиков и скептиков, большую роль в успехе предпринимательского дела играют межличностные отношения. Прежде чем заключить выгодную сделку партнеры «изучают друг друга»:

- наводят справки о финансовой стабильности и устойчивости;
- убеждаются в договорной дисциплине партнера;
- собирают сведения о бизнес-истории партнера.

Вся эта «работа» является предварительной и осуществляется без непосредственного контакта и диалога. Следующим этапом в развитии деловых отношений является личная встреча потенциальных партнеров.

На этом этапе первостепенная роль отводится **деловому этикету**. Деловой этикет дает возможность предупредить нежелательные ошибки делового общения.

Соблюдение правил делового этикета подтверждает высокий профессионализм партнера и его серьезный подход к общему делу. Именно на первых встречах деловые партнеры имеют возможность произвести необходимое впечатление друг на друга. Деловой этикет со своими принципами и правилами открывает реальные перспективы делового, взаимовыгодного общения потенциальных партнеров.

Деловой этикет необходим для успешного осуществления любого бизнеса, независимо от его масштабов и отраслевой принадлежности. Он является субъективным фактором экономической безопасности предприятия. В древние века нарушение этикета приводило к вражде между государствами, войнам и т. п. Наиболее яркими примерами является история Китая, Древнего Египта, стран Дальнего и Ближнего Востока [1]. Необходимо напомнить, что в средние века от знания этикета и его выполнения часто

зависела не только карьера, но и жизнь человека. В эпоху феодализма европейский этикет приобрел большое количество церемоний и ритуалов, таких как посвящение в рыцари, объявление войны, участие в турнирах, служение сеньору и избранной даме сердца. Все это нам знакомо из произведений А. Дюма, В. Гюго, Ж. Санд, В. Скотта, У. Шекспира.

В современных условиях, необходимость формирования отечественной деловой этики обусловлена стремлением отечественного производства интегрироваться в общеевропейское бизнес-пространство. Без знания и практического применения норм и правил делового этикета добиться поставленной цели практически не возможно.

Анализ последних исследований. Изучению общих и частных вопросов делового этикета посвящено значительное число работ. В институтах управления деловой этикет является отдельной учебной дисциплиной.

Следует отметить наличие научных публикаций, посвященных интеграции отечественного делового этикета в современное бизнес-сообщество [2,3]. Ряд работ отечественных и зарубежных авторов посвящены исследованию основных проблем делового этикета [4,5]. Очень часто вопросы делового этикета рассматриваются в контексте смены вектора развития организационной культуры предприятия [6].

С экономической точки зрения авторы публикаций исследуют влияние делового этикета на изменение прибыльности бизнеса через такие факторы, как доверие, уважение, благоприятный имидж компании. Как говорят некоторые исследователи: «Цену бескультурья и хамства можно вычислить и выразить в деньгах» [7].

Многие преуспевающие компании, формируя свой уникальный фирменный стиль, требуют от сотрудников безупречных деловых манер. Этим они

создают себе конкурентное преимущество, которое выгодно отличает их в глазах клиентов и партнеров.

В современном отечественном бизнес-сообществе отсутствует единый деловой этикет и деловая культура. В развитии делового этикета в отечественном бизнесе гораздо больше проблем, чем собственных положительных результатов, доказавших свою практическую ценность. Отечественный деловой этикет, который базируется на мировых стандартах, только формируется в Украине.

Задачей данной статьи является исследование основных проблем формирования украинского делового этикета, синтезирующего в себе достижения европейского делового этикета и лучшие результаты практического развития отечественного бизнес-пространства.

Основной материал. Этикет – французское слово, которое означает манеру, способ вести себя в обществе. Вопрос развития делового этикета невозможно рассматривать без исследования этики. **Этика** – совокупность принципов и норм поведения, принятых в данной эпохе и в данной социальной среде. Деловая этика основывается на данном обобщенном понятии этики [8]. Основным предметом изучения этики является мораль. Мораль – это нормы и правила, предъявляемые человеку, осуществление которых носит добровольный характер [9].

Становление делового этикета, наиболее приближенного к современному пониманию, относится к середине XVI века. Ф. Бекон рассматривал этикет как богатство, которое человек должен эффективно использовать для укрепления своей репутации, что по мнению философа, равносильно обладанию рекомендательными письмами [10].

Современные исследователи жизни общества и историки утверждают, что родиной этикета является Италия XIV в., которая не только отличалась от варварской

Англии, Германии и даже Франции уважением к силе, богатству и родовитости, но также и полагала обязательным наличие у богатых и знатных людей приятных манер, любезного обхождения, умения вести себя в обществе.

Более того, весьма желательной считалась также образованность – и это тогда, когда Франция, например, не уважала представителей наук, презирала ученых, считала их занятия бессмысленными. Исторически этикет возник, прежде всего, во дворцах, поэтому был назван дворцовым, или государственным.

Придерживаться определенных правил поведения было необходимо для возвеличивания царственных особ (императоров, королей, царей, князей, принцев, герцогов и т. п.), для закрепления иерархии внутри самого классового общества.

Естественным образом нормы поведения государей при встречах, развиваясь, дали жизнь дипломатическому этикету, поскольку дипломаты при встречах выражали государственную точку зрения.

Одновременно развивался и воинский этикет, поддерживающий стройность и строгость правил поведения в армии, без чего порядок был просто невозможен. Появились и другие виды этикета – светский, иногда сейчас называемый общегражданским. Самый «молодой» из них – деловой этикет.

Профессиональная этика зародилась в рамках конкретных видов деятельности, выступив в качестве нормативного начала в поведении специалистов. На основе тех вариантов личностных проявлений, которые профессиональное сознание трудовой группы признало наиболее предпочтительными для данной деятельности, профессиональная этика создает стандарты профессионального поведения, оформляемые в виде специфических документов – клятв,

уставов, кодексов [11].

В настоящее время соблюдение делового этикета:

- является обязательным для любой уважающей себя компании, особенно если она имеет дело солидными партнерами и клиентами, ожидающими соответствующего отношения;

- дает ресурс благоприятного имиджа при переговорах даже для компании, которая только входит на стадию крупных сделок и серьезных переговоров;

- обеспечивает лояльное отношение влиятельных людей и компаний, посредством чего обеспечивает устойчивую экономическую безопасность предприятия.

Деловой этикет утверждает, что любым поведением руководят правила. Из-за нарушения сотрудником правил делового этикета может возникнуть замешательство. Существуют неписанные правила, нарушение которых тотчас замечается.

Претворение правил бизнеса-этикета в жизнь создает линию четкого функционирования предприятия, рождает взаимное уважение и хорошие межчеловеческие отношения и ограничивает неприятные ситуации, которые могут возникнуть во время выполнения ежедневных обязанностей.

Деловой этикет базируется на следующих принципах:

- 1) здравый смысл: нормы делового этикета не должны противоречить здравому смыслу, а здравый смысл подсказывает, что деловой этикет в целом направлен на поддержание порядка, организованности, экономию времени и другие разумные цели. Нормы этикета, нарушающие деловые взаимоотношения, устоявшиеся правила общения, не могут поддерживаться здравым смыслом;

- 2) свобода: имеется в виду то, что правила и нормы делового этикета, хотя и существуют и весьма ревностно исполняются, тем не менее не должны

препятствовать свободному волеизъявлению каждого делового партнера, свободе выбора партнеров по бизнесу, свободе подбора методов и способов исполнения договоренностей между сторонами. Свобода предполагает также терпимое отношение к проявлению национальных особенностей, культурных национальных традиций, лояльность к свободно проявляемой точке зрения, к различным деловым позициям;

3) этичность: весь комплекс норм, стандартов, требований, рекомендаций, составляющих деловой этикет, самой своей сутью и содержанием просто обязан быть этичным, моральным, т.е. деловой этикет целиком и полностью ориентирован на добро;

4) удобство: нормы делового этикета – не путы, не оковы, не кандалы на руках и ногах партнеров по бизнесу, они не должны сковывать деловых людей, мешая тем самым деловым отношениям и тормозя развитие экономики;

5) целесообразность: суть этого принципа в том, что каждое предписание делового этикета должно служить определенным целям. Виды деловых отношений имеют разнообразные цели, и каждый аспект делового этикета должен им соответствовать;

6) экономичность: этика деловых отношений не должна обходиться слишком дорого; высокая «стоимость» моральности в делах сама по себе не этична, поскольку представляет собой вычет либо из прибыли организации, либо из доходов отдельных сотрудников;

7) консерватизм: этот принцип является само собой разумеющимся, так как корни делового этикета – в этикете государственном, имеющем многовековую историю, в этикете воинском, в светском этикете. Консерватизм во внешнем облике делового человека, в его манерах, склонностях, приверженности к тем или иным традициям невольно вызывает ассоциации чего-то незыблемого, прочного,

надежного; а надежный партнер в делах – предел желаний для каждого делового человека. Надежность, фундаментальность, стабильность – весьма привлекательные в деловом мире черты и они имеют содержательную связь с консерватизмом;

8) непринужденность: нормы делового этикета должны быть таковыми, чтобы соблюдение их не превращалось в нечто навязываемое, отторгаемое психологически; они естественны, исполняемы с легкостью и без напряжения;

9) универсализм: это значит, что следует стараться, чтобы каждая рекомендация или норма делового этикета была направлена на многие стороны деловых взаимоотношений;

10) эффективность: суть этого принципа в том, что стандарты деловых отношений должны способствовать сокращению сроков исполнения договоров, заключению большего числа договоров, уменьшению количества конфликтов в коллективе и т.д.[12].

Мы рассмотрели основные принципы делового этикета. А сейчас приведем его основные правила.

Первое правило – пунктуальность. В деловых отношениях опоздание всегда имеет негативную оценку. Даже самые искренние извинения и заверения о невозможности прийти своевременно не могут полностью исправить создавшееся положение, партнер всегда будет чувствовать к себе неуважение со стороны опоздавшего человека. Уже стала анекдотом история двух российских автомобильных компаний, решивших заключить контракт с китайской компанией.

Китайские партнеры жаждали посмотреть на работу своих будущих партнеров, поэтому они решили приехать в Россию сами. Российские партнеры, естественно, пообещали встретить их в аэропорту и организовать экскурсию по своим заводам.

Ко дню приезда китайских

партнеров все было готово, оставалось только встретить их и доставить для подписания контракта в офис фирмы. Почетную обязанность встретить китайцев решили доверить самому организованному сотруднику фирмы, который всегда выполнял данные ему поручения на должном уровне, к тому же юноша немного владел китайским языком.

Отправившись встречать китайцев, юноша вспомнил, что забыл купить домой продукты, поэтому по пути он решил заскочить в магазин. Успешно решив свои личные дела, он со спокойным сердцем отправился в аэропорт. Самолет должен был приземлиться в 8 часов, поэтому юноша не придал никакого значения двум минутам опоздания. Все равно, мол, будут еще в это время спускаться по трапу.

Наконец он прибыл в зал ожидания и стал ждать, китайцев среди пассажиров самолета не было. Как оказалось, они ждали его только минуту, затем заказали срочный обратный рейс – и в момент прибытия встречающего они уже летели на Родину. Казалось бы, всего две минуты, не так уж и много, но из-за них был расторгнут грандиозный контракт, а юноша был уволен [13].

Второе правило – не говорите лишнего другим. В разговоре с деловым партнером не рекомендуется открывать все стороны собственного бизнеса. Это может значительно повлиять на экономическую безопасность предприятия. Партнеры сегодня могут завтра стать конкурентами – это всегда необходимо помнить.

Уровень культуры речи человека становится визитной карточкой в профессиональном, деловом общении, определяет успешность делового взаимодействия, а, следовательно, становится одной из составляющей успешной карьеры. От искусства делового общения зависит успешная деятельность фирмы и ее экономическая безопасность: от того, соблюдается ли речевой этикет в устной и письменной речи, правильно ли

ведутся переговоры, деловые беседы и прочее.

Третье правило – не будьте эгоистом. В ходе ведения переговоров и в дальнейшем совместном бизнесе важно «слышать» оппонента, и не всегда руководствоваться только собственными интересами. Свою точку зрения важно доказывать аргументами, а не эмоциями. Однажды О. де Бальзак заметил, что не слушать – это не только отсутствие вежливости, но и признак пренебрежения [9].

Важно также думать не только о собственных интересах, но и об интересах команды, компании, где Вы работаете.

Четвертое правило – одевайтесь так, как заведено в обществе. Одежда является демонстрацией вкуса и статуса в обществе. Не стоит легкомысленно относиться к этому правилу. Внешний вид является первым аспектом, на который обращает внимание человек и это сразу настраивает его на соответствующий лад. Напомним, что Рокфеллер начал свой бизнес с того, что купил себе на последние деньги дорогой костюм и стал членом гольф-клуба [4].

Осуществляя подбор костюма в широком смысле слова, деловой человек должен руководствоваться следующими общими правилами:

- единство стиля;
- соответствие стиля конкретной ситуации;
- разумная минимизация цветовой гаммы («правило трех цветов»);
- сопоставимость цветов в цветовой гамме;
- сопоставимость характера рисунка в различных компонентах одежды.

Цветами власти называют черный, темно-синий, темно-серый и коричневый цвет. Темно-синий костюм в полоску считается крайне сильным и полезен при представлении высшему руководству. Поскольку человек в одежде темных тонов кажется выше и представительнее, важные

персоны в некоторых ситуациях стараются избегать цветов власти в одежде. Если в одежде продавца слишком много таких цветов, то он может запугать потенциального покупателя. А вот невысокий человек с помощью цветов власти будет казаться выше ростом. Для женщин, которые хотят найти свое место в той сфере бизнеса, где обычно доминируют мужчины, наиболее эффективными цветами власти будут темно-синий цвет, угольно-серый и черный.

Если вы не хотите столь вызывающе излучать властность, надевайте вещи средних тонов. Более светлые оттенки вроде бежевого или синего хороши в том случае, если вы хотите казаться дружелюбными и доступными. Не забывайте и о том, что на выбор одежды влияют также сезон и погода [14].

В целом, по тому как одеты и ведут себя работники фирмы, можно судить об их интеллектуальных и профессиональных качествах.

Пятое правило – следите за чистотой речи. Все, что вы говорите и пишете, должно быть изложено красивым языком, правильно. Умение общаться грамотно, вести дискуссию и убеждать оппонента является очень важным для ведения переговоров. Следите за своим произношением, дикцией и интонацией. Кроме этого в ходе беседы или переговоров необходимо избегать профессионального сленга и жаргонизмов.

К этому правилу хотелось бы добавить необходимость соблюдения невербального общения. Жесты, которыми сопровождается речь, и положение тела во время деловой беседы могут «рассказать» о партнере не меньше, чем его речь.

Исследования показали, что от 60 % до 80 % информации о человеке идет через невербальные каналы восприятия. Впечатление от первой встречи формируется в течение первых 10 секунд знакомства и первых 10 секунд беседы [15].

С позиции развития отечественного

делового этикета важно учесть передовой опыт развитых стран. Так в основе западноевропейской этики деловых отношений лежат преуспевание в делах, профессионализм, порядочность.

В западном бизнесе максимально ценят преданных, в том числе в плане нравственной зрелости, партнеров и, напротив, с не вполне этично действующими новичками рвут деловые отношения немедленно и навсегда. Золотым правилом в деловом смысле на западе считается принцип: заботься о коллегах и сотрудниках, а рынок позаботится о тебе.

Отметим, что, например, японцы ежегодно тратят 700 млн. долларов на обучение и консультации по этикету служащих [16].

Выводы. Таким образом, в современном бизнесе нельзя игнорировать правила этикета. Этикет является одной из составляющих делового образа, и опытные деловые партнеры всегда обращают внимание на этику делового сотрудничества. Чтобы заслужить звание профессионала, недостаточно справляться со своими обязанностями. Необходимо также демонстрировать уважительное отношение к другим работникам, руководству и партнерам компании.

В цивилизованном мире деловой этикет считается экономической категорией. Если его соблюдают все сотрудники компании на всех уровнях, то в коллективе создается доброжелательная, комфортная атмосфера, улучшается психологический климат, происходит меньше конфликтов, растет производительность труда, более рационально используется рабочее время, растет культура производства и т.п. Другими словами – укрепляется экономическая безопасность предприятия.

Практика показывает, что о культуре начинают заботиться, в первую очередь, люди богатые и уверенные в себе. Организации. Не имеющие прочного

положения в деловом мире, заняты только конкурентной борьбой, культура для них – непозволительная «роскошь».

Необходимо помнить, что деловой этикет – это не анахронизм, а обязательное требование современного общества. От того, насколько предопределено поведение делового партнера в конкретной ситуации (в соответствии с требованиями делового этикета) зависит экономическая безопасность обеих бизнес-сторон. Современным предпринимателям необходимы знания этикета как инструмента управления деловой репутацией, которая является в конечном счете фактором максимизации прибыли предприятия

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Подопригора М.Г. Деловая этика: учеб. пособие. / М. Г. Подопригора. – Таганрог: Изд-во ТГИ ЮФУ, 2012. – 116 с.
2. Компанієць В. В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Частина 2. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на прикладі залізничного транспорту): монографія / В. В. Компанієць. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 296 с.
3. Дебольский М. Психология делового общения. / Дебольский М.- М.: МАУП, 1998. – 244 с.
4. Карнеги Д. Как завоевать друзей и оказывать влияние на людей / Пер. с английского / Общ. ред. Зинченко В.П. и Жукова Ю.М. / Д. Карнеги. – Алма-Ата: «Ана тілі», 1991. – 496 с.
5. Дикань В.Л. «Етичні основи бізнесу». Навчальний посібник / В.Л. Дикань, В.В. Компанієць, О.М. Полякова.- Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.
6. Лазаренко С.В. Деловая культура и деловой этикет в современном бизнес-сообществе [Электронный ресурс] / С.В. Лазаренко. – Режим доступа: http://www.rusnauka.com/4_SND_2009/Psihologia/40304.doc.htm
7. Сватенко М.К. Деловой этикет [Электронный ресурс] / М.К. Сватенко. - Режим доступа: <http://russia-west.ru/viewtopic.php?id=299>
8. Балабанова Л.В. Управління персоналом: навч. посіб. / Л.В. Балабанова, О.В. Сардак. – К.: Професіонал, 2006. – 512 с.
9. Браим И.Н. Этика делового общения. – Минск: «Народна аскета», 1996. – 248 с.
10. Дебольский, М. Психология делового общения / М. дебольский. – М.: МАУП, 1998. – 244 с.
11. Компанієць В. В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Частина 1. Розвиток соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Духовно-моральна соціально-економічна система: монографія / В. В. Компанієць. – Харків : УкрДАЗТ, 2011. – 305 с.
12. Свиридов А.С. История развития делового этикета [Электронный ресурс] / А. С. Свиридов. – Режим доступа: http://otherreferats.allbest.ru/ethics/00269204_0.html
13. Стивен Р. 7 навыков высокоэффективных людей. Мощные инструменты развития личности. – К.: Фолио-Альпина Паблишер, 2017. – 396 с.
14. Трофимов В.С. Деловой этикет [Электронный ресурс] / Трофимов В. С.– Режим доступа: <http://psylist.net/uprav/040001.htm>
15. Психология делового общения: учебник / Под ред. Г.В. Бороздиной. – М.: Инфра-М, 2008. – 168 с.
16. Развитие этикета в исторической ретроспективе [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.studfiles.ru/preview/3191158/>

УДК 330.12.2

ПЛАНУВАННЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

*Черкашина М.В. , к.е.н., доцент,
Науменко М.О., д.філ. екон.о напряму, професор (НА НГУ)*

Стаття присвячена аналізу специфіки обліку бізнес-процесів в організаційному плануванні підприємства за рахунок моніторингу організаційної стійкості та оптимізації організаційної структури. Розглянуто особливості складання бізнес-планів для інвесторів і кредиторів та для самого підприємства. Досліджено поняття бізнес-процесу та визначено базові його критерії. Визначено, що оптимізацію організаційної структури потрібно розглядати, як приведення структури підприємства, його взаємодій з ринком і внутрішніх взаємодій у стан, що сприяє максимально ефективному досягненню цілей підприємства в рамках прийнятих стратегій.

Ключові слова: бізнес-процеси, організаційне планування, бізнес-план, організаційна структура підприємства, стратегія, виробництво .

ПЛАНИРОВАНИЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Черкашина М.В. , к.е.н., доцент,
Науменко М.А., д.фил. экон. направления, профессор (НА НГУ)*

Статья посвящена анализу специфики учета бизнес-процессов в организационном планировании предприятия за счет мониторинга организационной устойчивости и оптимизации организационной структуры. Рассмотрены особенности составления бизнес-планов для инвесторов и кредиторов и для самого предприятия. Исследовано понятие бизнес-процесса и определены базовые критерии. Определено, что оптимизация организационной структуры нужно рассматривать, как приведение структуры предприятия, его взаимодействий с рынком и внутренних взаимодействий в состояние, способствующее максимально эффективному достижению целей предприятия в рамках принятых стратегий.

Ключевые слова: бизнес-процессы, организационное планирование, бизнес-план, организационная структура предприятия, стратегия, производство.

PLANNING BUSINESS PROCESSES FOR THE ORGANIZATION OF ACTIVITY OF THE ENTERPRISE

*Cherkashina M.V. , Ph.D., Associate Professor,
Naumenko M.A., Ph.D. economic direction, professor
(National Academy of the National Guard of Ukraine)*

In modern conditions the organization of activities of enterprises important to the development of business plans. After all business planning is the basis of forecasting the future of the organization. Insufficient lighting in the specialized literature, the issues of organization of

activities of enterprises through the development of business plans that determines the relevance of this study.

The article is devoted to analysis of specifics of the business processes in organizational planning of the enterprise by monitoring organizational sustainability and organizational structure optimization. The features of drawing up of business plans for investors and creditors and for the company itself. Investigates the concept of the business process and defines basic criteria. It is determined that optimization of the organizational structure need to consider how the harmonization of the structure of the enterprise, its interactions with the market and internal interactions in the condition promoting as effective as possible to achieve the objectives of the enterprise in the framework of the strategies adopted.

In the General case, the need for structural changes in the company arises with significant changes in market conditions, changing objectives and adjusting strategies of the enterprise, when the enterprise of certain stages of development, when the current structure is holding back its further growth and development.

In practice, most business structures are not optimal: tools for processing market poor internal communication is inconsistent, management is ineffective. This situation is due to objective lack of adequate managerial experience of leaders, knowledge about the practical effectiveness of the methods of interaction with the market, rapid change in the economic situation. Suboptimal structure is often able to make a profit and to ensure the survival of the enterprise, and therefore remains unchanged until the onset of the crisis.

Keywords: business processes, organizational planning, business plan, organizational structure of the enterprise, strategy, production.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. У сучасних умовах організації діяльності підприємств важливе значення набуває розробка бізнес-планів. Бізнес-планування складає основу прогнозування майбутньої діяльності організації. Недостатнє висвітлення в спеціалізованій літературі питань організації діяльності підприємств на основі розробки бізнес-планів обумовлює актуальність даного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблематиці бізнес-планування присвячені роботи Ронди Абрамса, Орлова О., Одинцової Л., Бухалкова М., Ємельянова Е. та ін. [1-4]. В той же час, слід зазначити, що недостатньо робіт, в яких були б приведені конкретні шляхи та методи формування організаційного плану, є лише описова характеристика частин цього плану. Цей факт вказує на недосконалість і неоднозначність бізнес-

планування взагалі.

Таким чином, метою даної статті є розгляд специфіки організації діяльності підприємств на основі планування бізнес-процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Раніше незаперечним достоїнством процвітаючих підприємств була стійка організаційна структура, яка нині обертається недоліком, оскільки надто інерційна організація не може миттєво реагувати на зміни вимог ринку. Адже здатність підприємства швидше і легше адаптуватися до змін кон'юнктури ринку, запропонувати нові продукти та послуги раніше своїх конкурентів стає головним козирем у безкомпромісній конкурентній боротьбі. Більш того, в діяльності сучасних підприємств проглядається певний зсув від власне виробництва до сфери послуг.

В останні роки в Україні виник підвищений інтерес до розробки бізнес-планів окремих організацій та підприємств. Метою бізнес-плану є встановлення досить широких цілей і стратегій ділової

активності для стратегічних господарських центрів на період часу до п'яти років. У цьому аспекті бізнес-план подібний стратегічному плану, що також орієнтований на досить тривалий інтервал часу. Іншою загальною рисою цих двох планів є стратегічне розгляд питань розробки або придбання нових продуктів, освоєння нових ринків з метою досягнення бажаних фінансових цілей.

На даний час підприємствам доцільно розробляти два бізнес-плани. Перший складається для інвесторів і кредиторів та покликаний викликати у них впевненість, що наведені прогнози реалістичні, а цілі досяжні. Другий план - для самого підприємства. Цей план є більш детальним і більш об'єктивно та відверто описує поточний стан і можливості, що відкриваються перед ним. Він допомагає здійснювати контроль за діяльністю підприємства, порівнювати поточну діяльність з прогнозами та пояснювати відмінності.

Відзначимо, що бізнес-план може включати такі розділи: реквізити організації; опис бізнесу, включаючи характеристику форм власності; його поточний стан і перспективи розвитку; управління організацією, включаючи короткі автобіографічні довідки на керівників; характеристику продукції; цілі та стратегії розвитку; дослідження ринку (ринкові сегменти та їх ємність, характеристика споживачів, конкуренти, ринкова частка, бар'єри проникнення на ринок); стратегії маркетингу; прогнозні оцінки обсягів збуту на кілька років (можливо, на 5 років) з річною розбивкою; фонди та їх використання з докладним обґрунтуванням необхідних валютних коштів; обґрунтування строків повернення кредиту.

Організаційний план, часто не розглядають як окремий розділ і його складові частини розглядаються в декількох підрозділах бізнес-плану, що не дає початківцю, кредитору або інвестору

цілісну картину майбутньої організації. Тому доцільно, все ж, розглядати цей важливий підрозділ окремо від інших. Визначальним є те, з чого почне формування організаційного плану підприємств. Це визначить його майбутню стратегію на багато років вперед, від цього буде залежати характер бізнесу взагалі.

У сучасній практиці існує кілька способів формування організаційного плану, і чим менше підприємство, тим імовірніше різноманіття методів, які можуть бути застосовані. Так, наприклад, Ронда Абрамс у своїй роботі [1] вважає, що починати бізнес треба з підбору персоналу та визначення методів виробництва, а вже потім обирати форму власності та організаційну структуру. У цьому випадку підприємцем досягається повна спрямованість на виробничий процес. Згідно з даним методом формування все підлаштовується під виробництво конкретного продукту. Тобто, існує ідея виробництва і вже навколо неї починають облаштовувати все необхідне: набір персоналу – основних і допоміжних робітників, кваліфікованих спеціалістів і консультантів, розробляють організаційну структуру, що задовольняє всім потребам виробництва. І вже потім власники визначаються з компаньйонами і формою власності, яка сприяла б максимізації можливого прибутку і мінімізації втрат.

Такий спосіб формування організаційного плану доцільний, коли підприємств має яскравий задум і буде виробляти унікальний продукт. Тоді такий шлях є дієвим. Розширення такого підприємства відбувається здебільшого за рахунок випуску комплектуючих або допоміжних товарів, або для збільшення обсягів виробництва основного продукту. Таким шляхом формування бізнесу користуються приблизно 30 % підприємств. Це зумовлено тим, що здивувати споживача унікальним товаром стає все більш складніше, до того ж подібне виробництво вимагає великих зусиль

різного характеру – від витрат на дослідження до сировинних і матеріальних витрат [2].

На відміну від першої точки зору, автор [3] наголошує на тому, що початківцю, в першу чергу, необхідно визначитися з формою власності. Таким чином, підприємець направляє свої зусилля саме на організацію своєї справи, а виробництво продукту є вторинною метою, важливим, але не першочерговим. Мається на увазі, що коли підприємець ставить за мету організацію бізнесу, то він знає, що буде робити, але все ж починає з формування забезпечуючої частини, потім вже набираються робітники та обслуговуючий персонал.

Такий шлях започаткування підприємництва доцільний в тому випадку, коли продукт звичайний, вже знайомий споживачеві. До того ж, використовуючи такий спосіб формування організації, головною метою власника є, все ж, саме бізнес, а не виробництво конкретного продукту [4]. Такі підприємства більш нестабільні, але маневровіші, можуть переходити від виробництва одного продукту до іншого. Успіх такого підприємства майже цілком залежить від компетенції власників. У цьому випадку розширення підприємства здійснюється, в основному, за рахунок збільшення переліку послуг і товарів, які можуть бути й не зв'язаними. Частка таких підприємств велика – близько 70 % загальної кількості [2].

Перший спосіб формування організаційного плану доцільно назвати способом «зсередини назовні», а другий – «ззовні всередину». Перший орієнтований на виробництво продукту, другий – на розвиток бізнесу. Представляється можливим і доцільним провести об'єднання цих двох способів, котрий слід назвати «змішаний» або ж «адаптований», оскільки він передбачає цікавий задум продукту разом з докладним планом розвитку підприємства, його розширення і

вдосконалення.

Склад бізнес-плану також залежить від розміру передбачуваного ринку збуту, наявності конкурентів та перспектив зростання підприємства. Природним чином перехід до розгляду практичної діяльності фірми приводить нас від бізнес-плану до бізнес-процесу. Це пов'язано з тим, що в даний час підприємство часто розглядається не просто як організаційна структура, а як система взаємопов'язаних бізнес-процесів, спрямованих на досягнення певних цілей.

Компанії витрачають величезні гроші і час на управління своєю організаційно-функціональною ієрархією. Для більшості менеджерів - це єдина мета їх трудового життя. Але робота не рухається вгору і вниз, уздовж, вона тече крізь організацію у вигляді набору бізнес-процесів.

Поняття "бізнес-процес" є найбільш часто вживаним при плануванні діяльності підприємства, тож наведемо основні з визначень, а саме:

- бізнес-процес являє собою систему послідовних, цілеспрямованих і регламентованих видів діяльності, у якій за допомогою керуючого впливу і за допомогою ресурсів входи процесу перетворюються у виходи, результати процесу, представляють цінність для споживачів [5, 6];

- бізнес-процес - це впорядкований за часом набір завдань, виконуваних як людьми, так і інформаційними системами підприємства, які спрямовані на досягнення заздалегідь відомої бізнес-цілі за певний час [7];

- структурована кінцева безліч дій, спроектованих для виробництва специфічної послуги (продукту) для конкретного споживача або на ринку. Або - специфічно упорядкована сукупність робіт, завдань у часі і в просторі, із зазначенням початку та кінця, точним визначенням входів і виходів або структурований, вимірюваний набір дій, створений, щоб справити певний вихід для конкретного

клієнта або ринку [8];

- безліч внутрішніх кроків (видів) діяльності, що починаються з одного або більше входів і закінчуються створенням продукції, необхідної клієнту і задовольняє його за вартістю, довговічністю, сервісом та якістю або повний потік подій в системі, що описує, як клієнт починає, веде і завершує використання бізнесу [9];

- логічні серії взаємозалежних дій, які використовують ресурси підприємства для створення або отримання в недалекому або передбачуваному майбутньому корисного для замовника виходу, такого як продукт або послуга [10].

В залежності від завдань увага авторів акцентується лише на одній або декількох властивостях бізнес-процесу. Наприклад, бізнес-процес як цільова організаційна діяльність (дії); одержання продукту (послуги/товару) - одна з основних цілей процесу; бізнес-процес - це система; бізнес-процес - механізм отримання додаткової вартості і т. д. Деякі автори ототожнюють поняття «бізнес-процес» та «проект» [9].

Таким чином, бізнес-процес слід розглядати як набір дій, що перетворюють певні вхідні дані в якісь вихідні дані, за допомогою застосування певних ресурсів і під певним управлінням.

Базовими категоріями у визначенні бізнес-процесу є поняття «дія» і «ресурс». Перше з них - це одне з найпростіших відносин між стороною і предметом, який є інтуїтивно зрозумілим і таким, що, як правило, однозначно інтерпретується. Під ресурсом зазвичай розуміють реальний об'єкт, існування якого передбачається, і вартість або цінність якого зростає в процесі здійснення операцій над ним. Зниження цінності ресурсу обумовлено, наприклад, зносом обладнання, втомою або старінням персоналу, а інформаційний ресурс може не втратити своєї цінності в процесі використання. Ресурс є джерелом виникнення товару.

Оцінюючи плюси і мінуси, не слід

забувати, що бізнес-процеси кожної компанії взаємопов'язані, і зміни в одному з них можуть спричинити зміни в інших. Перш ніж планувати обсяг змін, потрібно оцінити, чи готова компанія впроваджувати зміни. Краще почати з невеликого бізнес-процесу, що не вимагає великих матеріальних і моральних витрат, поступово привчаючи працівників до нововведень, ніж поставити амбітні цілі і зрештою розчаруватися, налаштувати персонал проти будь-яких змін у подальшому.

Вчасно проведена оптимізація бізнес-процесів дозволить: знизити тимчасові витрати; знизити операційні витрати; підвищити керованість компанії; підвищити якість обслуговування клієнтів; досягти цільових показників. Це в свою чергу тягне за собою: зниження собівартості продукції та послуг; підвищення привабливості для клієнтів; прискорення прийняття рішень (швидка реакція на зміни); підвищується конкурентоспроможність і стійкість компанії.

Для того, щоб підприємство, організаційний план якого розроблений з використанням третього «адаптованого» способу, приносило прибуток і було ефективним, необхідно здійснювати оптимізацію бізнес-процесів в організаційному плануванні підприємства. Важливими повинні стати моніторинг організаційної стійкості та оптимізація організаційної структури, що наведено на рисунку 1, як «веретено» організаційної стійкості [11].

Тож, розглянемо модель - «веретено» стійкості організації з точки зору ефективної системи планування. Дана модель - «веретено» «закручена» навколо осі, нижньою точкою якої є початковий проект (бізнес-план, технологічний процес тощо), за яким створювалося підприємство, а верхня - високий ступінь ефективності господарювання.



Рис. 1. "Веретено" організаційної стійкості

Відповідно нижня половина «веретена» представляє історію підприємства і досвід зі сформованою системою планування, тоді як верхня – це сфера майбутнього, в якій повинна бути проведена оптимізація системи з урахуванням всіх факторів, можливостей і обмежень, які існують на кожному конкретному підприємстві. У центрі моделі відображено зріз цього стану системи планування і ті головні фактори, з урахуванням яких приймаються основні плани виробництва: внутрішні резерви підприємства, організація виробництва, виробничі потужності та матеріальні, трудові і грошові ресурси [11].

Висновки. Таким чином, при

плануванні бізнес-процесів необхідно враховувати не лише майбутні перспективи розвитку підприємств, як у сфері послуг, так і при виробництві певної продукції, а й звертати увагу на його попередній досвід, що в даній статті визначає «веретено» організаційної стійкості.

У тому ж разі, коли підприємець буде мати всебічний підхід до створення бізнес-плану він не потерпить невдачу як при плануванні, так і при веденні справ взагалі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамс Ронда. Як скласти найкращий бізнес-план для будь-якої галузі

- і сфери діяльності: монографія/ Ронда Абрамс. - Спб.: Прайм - Єврознак, 2008. - 544 с.
2. Одинцова Л. А. Планування на підприємстві: монографія/ Л.А. Одинцова. - Спб: Academia, 2009. - 272 с.
3. Орлова О. Тобто Бізнес-План. Методика складання та аналіз типових помилок: монографія/ О. Орлова. - М: Омега-Л, 2009. - 160 стор.
4. Бухалков М. І. Внутрішнє планування: підручник/ М.І. Бухалков.- М: ІНФРА-М, 2000.- 392 с.
5. Hammer M. Reengineering the corporation: a manifesto for business revolution/ M. Hammer, J. Champy. - New York, NY: HarperBusiness, 1993. – 223 p.
6. Хаммер М. Реінжиніринг корпорації: маніфест революції в бізнесі/ М. Хаммер, Д. Чампі. - СПб., 2000. - 332 с.
7. Davenport T. H. The New Industrial Engineering: Information Technology and Business Process Redesign / T. H. Davenport, J. E. Short //Sloan Management Review, 1990, (Summer) - P. 11-27
8. Davenport T. H. innovation Process: reengineering work through information technology/ T. H. Davenport. - Boston, Mass.: Harvard Business School Press, 1993. – 337 p.
9. Ойхман Е. Р. Реінжиніринг бізнесу: реінжиніринг організацій і інформаційні технології/ Е. Р. Ойхман, Е. М. Попов. - М: Фінанси і статистика, 1997. - 333 с.
10. Зіндер Е. З. Нове системне проектування: інформаційні технології та бізнес-реінжиніринг/ Е.З. Зіндер//Системи управління базами даних. - 1996. - № 1. - С. 55-67.
11. Ємельянов Е. Н. Психологія бізнесу/ Е. Н. Ємельянов, С. Е. Поварніцина, - М.: АРМАДА, 1998. – 511 с.
12. Каличева Н.Є. Логістичні підходи, як основа раціональної організації виробничого процесу на підприємстві/ Н.Є. Каличева, В.О. Маслова// Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2014. - № 47. - С. 83 - 86.
13. Гончарук С. А. Алгоритми перетворень в бізнесі. Практика консультування. Маркетинговий похід/ С.А. Гончарук. – М: Річ, 2001. – 296 с.

УДК 339.91

МЕТОДИКА ОЦІНКИ СТАНУ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА РІВНІ ПІДПРИЄМСТВА

Шемет М.В., начальник відділу навчально-виховної роботи (ХІФ КНТЕУ)

У статті проаналізовано методику оцінки стану глобалізаційних процесів на рівні підприємства. Проаналізовано існуючі підходи до визначення рівня глобалізації, визначено умови їх використання. Сьогодні методики, які дозволяють оцінити глобалізаційні процеси на рівні підприємства, розроблені недостатньо повно. Використовуючи наведені показники, можна корегувати тактику і стратегію підприємства. Для оцінки стану глобалізаційних процесів на рівні підприємства запропонована група показників, на основі яких він визначається. Ці показники згруповані у вигляді п'яти показників, за допомогою яких можна оцінити цей рівень. Надано методику розрахунку окремих показників. У висновках надані рекомендації щодо управління підприємством на основі цих показників.

Ключові слова: глобалізація, рівень глобалізації, підприємство, міжнародні відносини.

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ ГЛОБАЛИЗАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА УРОВНЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Шемет М.В., начальник отдела учебно-воспитательной работы
(ХИФ КНТЭУ)*

В статье проанализированы методика оценки состояния глобализационных процессов на уровне предприятия. Проанализированы существующие подходы к определению уровня глобализации, определены условия их использования. Сегодня методики, которые позволяют оценить уровень глобализации на уровне предприятия разработаны недостаточно полно. Используя эти показатели, можно корректировать тактику и стратегию предприятия. Для оценки состояния глобализационных процессов на уровне предприятия предложена группа показателей, на основе которых он определяется. Эти показатели сгруппированы в виде пяти показателей, с помощью которых можно оценить уровень глобализации. В выводах даны рекомендации по управлению этим уровнем. Предложено методики оценки отдельных показателей, а так же способы их расчета.

Ключевые слова: глобализация, уровень глобализации, предприятие, международные отношения.

METHOD OF ASSESSMENT GLOBALIZATION PROCESSES AT THE ENTERPRISE LEVEL

Shemet M.V., Head of educational work (Kharkov Institute of Finance Kyiv National University of Trade and Economics)

The paper analyzes the methodology to assess the condition of globalization processes at the enterprise level. Analyzed existing approaches to determining the level of globalization, the conditions for their use. Today, techniques that allow us to estimate the level of globalization at the enterprise level are not fully developed. Using these indicators, you can change the tactics and strategy of the company. To assess the state of globalization processes at the enterprise level proposed set of indicators, based on which it is defined. Which to assess the level of globalization groups these indicators into five indicators. The conclusions of the recommendations for the management of this level.

Keywords: globalization, level of globalization, enterprise, international relations.

Постановка проблеми. Більшість великих успішних сучасних підприємств є інтернаціональними. Участь у міжнародній економічній системі дає велику кількість переваг. Це можливість використовувати рідкісні ресурси, висококваліфікований персонал, фінансові ресурси та ін. Рівень входження підприємства у міжнародну економічну систему необхідно оцінювати для отримання вигоди від інтернаціоналізації. Це можна зробити за допомогою різноманітних індексів глобалізації. На основі цих показників виникає можливість скорегувати тактику та стратегію організації, визначити необхідність отримання кредитів та напрями розвитку підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Економічна глобалізація сприяє розвитку підприємств, відкриваючи

зовнішні ринки, нових співробітників, постачальників. Однак чисельна оцінка рівня глобалізації сьогодні розроблена не у повній мірі.

Рівень глобалізації на національному можна оцінити за декількома системами. Найбільш поширеними з них є системи, розроблені фахівцями Інституту дослідження бізнесу (KOF Konjunkturforschungsstel der ETH Zurich, Швейцарія) [1, 3], Міжнародної організації Carnegie Endowment for International Peace (CEIP, США) [2] та ін. У 2016 р. за системою KOF було проаналізовано 207 країн миру, що є найбільшим показником. Головною перевагою індексу глобалізації за системою KOF є урахування більшої, порівняно з CEIP, кількості показників. Крім того, інформація KOF є у вільному доступі, дані наведені окремо для кожного з показників за останні 25 років для 207 країн.

У роботах Бремера[4], Рітцера[5], Кириленко[6], Шконди, Кальянова[7], Хаута, Постера[8], Дергачова, Згуровського[9] розглядаються питання управління підприємством та суспільством в умовах глобалізації, особливості їх розвитку та менеджменту.

Деякі питання галузевої глобалізації було розглянуто у роботі Шадури-Никипорець[10], але на рівні підприємства є суттєвим вплив групи факторів, які досліджені не повністю.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Після розгляду наведених вище досліджень було визначено, що методи оцінки рівня глобалізації на рівні підприємства досліджені недостатньо. Необхідно проаналізувати найбільш важливі аспекти сучасного підприємства і на основі аналізу розробити методику визначення рівня глобалізації на мікроекономічному рівні.

Мета статті – розробити методику оцінки рівня глобалізації окремого підприємства на основі включення іноземного персоналу, обладнання,

виробленого в інших країнах та інших показників. На основі отриманих даних надаються рекомендації щодо діяльності підприємства.

Викладення основного матеріалу. Для кількісної оцінки ступеня економічної глобалізації окремої галузі доцільно використовувати три групи показників[8,10]: торговельної діяльності, інвестиційної діяльності, умов доступу до світового ринку. Для кількісної оцінки рівня глобалізації на рівні підприємства необхідно додати показники, що характеризують можливість:

продажу продукції в інших країнах;
залучення персоналу з інших країн;
отримання фінансових ресурсів з інших країн, у тому числі отримання інвестицій з інших країн, включаючи різні види франшиз, лізингу обладнання та ін;
використання обладнання та матеріалів, які виробляються у інших країнах;

подолання прихованих перешкод під час діяльності, включаючи закритість суспільства, корупцію, клановість та ін.

Група індикаторів, що оцінює рівень торговельної глобалізації, може, в залежності від специфіки діяльності підприємства, використовувати показники експорту, імпорту; його структуру; співвідношення частки продукції підприємства у обсягах торгівлі країни. Найпростіший з цих показників - відсоток торговельних операцій організації з закордонними контрагентами порівняно з усім обсягом торговельних операцій.

На базі цих показників можна визначити орієнтацію підприємства на зовнішніх споживачів, її рівень конкурентоспроможності, комерційну активність.

Рівень залучення іноземного персоналу можна оцінити шляхом порівняння кількості іноземних громадян, працюючих на підприємстві з загальною кількістю персоналу або основних робітників. Також існують особливості у

випадку іноземного менеджменту, цінних спеціалістів. У такому випадку можливо використовувати вагові коефіцієнти.

Індикатори для оцінки рівня фінансової та інвестиційної глобалізації враховують відкритість підприємства до притоку іноземних інвестицій, її залучення в рух міжнародних фінансових потоків, масштаби фінансування розвитку підприємства за кордоном, вплив іноземного капіталу на приріст обсягів виробництва.

Для оцінки чисельного значення цих показників можна використовувати долю коштів, залучених у іноземних інвесторів, до повного обсягу інвестицій, доля операцій у іноземній валюті, доля рахунків у іноземних банках та ін.

Рівень використання обладнання, виробленого в інших країнах можна оцінити шляхом порівняння кількості іноземного обладнання та усього обладнання. Під час розрахунку цього показника треба враховувати вартість або кількість обладнання. Складності можуть виникати під час модернізації або ремонту обладнання, коли іноземне обладнання ремонтується вітчизняними деталями або навпаки.

Під час аналізу рівня глобалізації слід враховувати фактори, які можуть заважати глобалізаційним процесам. Це тарифний захист (співвідношення величини імпортних тарифів на продукцію галузі в країні до аналогічних світових показників). Також до цієї групи належить рівень гармонізації національних стандартів з міжнародними (частка національних стандартів, які співпадають з міжнародними). Вона характеризує відповідність вітчизняної продукції параметрам, які пред'являє світове співтовариство до якості, екологічності та безпеки товарів тощо. Під час визначення цього показника слід враховувати, що різні

міжнародні об'єднання можуть використовувати різні стандарти. Наприклад, продукцію з генетично модифікованих рослин не можна (у більшості випадків) продавати у ЄС та Росії, але можливо продавати в Україні, США, Китаї. Також до цієї групи можна віднести показники рівня корупції, складності ведення бізнесу та ін. Також під час розрахунку цього показника необхідно враховувати можливість перевезення продукції або надання послуг в іншій країні. Усі складові рівня глобалізації на рівні підприємства у схематичному вигляді наведено у табл. 1.

Надалі єдиний показник рівня глобалізації можна визначити, якщо визначити рівні торгівельної глобалізації, залучення іноземного персоналу, фінансової та інвестиційної глобалізації, використання обладнання, виробленого в інших країнах, прихованих бар'єрів. На наступному етапі проводиться осереднення отриманих даних та визначається індекс глобалізації підприємства. Він буде мати вигляд:

$$I_{\text{ГП}} = \frac{P_{\text{ТГ}} + P_{\text{ЗІП}} + P_{\text{ФІ}} + P_{\text{О}} + P_{\text{Б}}}{5}, \quad (1)$$

де $P_{\text{ТГ}}$ - рівень торгівельної глобалізації,

$P_{\text{ЗІП}}$ - рівень залучення іноземного персоналу,

$P_{\text{ФІ}}$ - рівень фінансової та інвестиційної глобалізації,

$P_{\text{О}}$ - рівень використання іноземного обладнання,

$P_{\text{Б}}$ - рівень прихованих бар'єрів.

У випадку необхідності наведену методику можна модифікувати за допомогою вагових коефіцієнтів. Ці питання буде розглянуто у наступних статтях.

Таблиця 1

Складові рівня глобалізації підприємства

Рівень торгівельної глобалізації	Рівень залучення іноземного персоналу	Рівень фінансової та інвестиційної глобалізації	Рівень використання обладнання, виробленого в інших країнах	Рівень прихованих бар'єрів
<ul style="list-style-type: none"> - структура операцій; - співвідношення частки продукції підприємства у обсягах торгівлі країни; - відсоток торгівельних операцій організації з закордонними контрагентами 	<ul style="list-style-type: none"> - кількість іноземних громадян, - доля іноземних громадян серед усього персоналу; - доля іноземних громадян серед основного персоналу 	<ul style="list-style-type: none"> - доля іноземних інвестицій; - доля операцій у іноземній валюті, - доля рахунків у іноземних банках; 	<ul style="list-style-type: none"> - доля кількості іноземного обладнання; - доля вартості іноземного обладнання; 	<ul style="list-style-type: none"> - тарифний захист; - гармонізація стандартів; - рівень корупції; - складність ведення бізнесу

Спробуємо знайти найкраще значення індексу глобалізації підприємства. Значення індексу глобалізації, близьке до 0, відповідає підприємству, яке під час своєї діяльності не залучає жодних іноземних ресурсів. Підприємство з індексом глобалізації, близьким 1, під час своєї діяльності активно користується іноземними ресурсами, капіталом, персоналом. Сьогодні на території України практично немає таких підприємств. На багатьох підприємствах використовується іноземне обладнання, тому значення P_0 для таких підприємств буде більшою 0. Для підприємств, в яких окремі філіали знаходяться на території України та більшість виробництв знаходиться за кордоном значення P_0 буде близьким до 1.

Рівень залучення іноземних громадян можна визначити за формулою:

$$P_{зп} = \frac{ЧСС_{ІГ}}{ЧСС}, \quad (2)$$

де $ЧСС$ - середньоспискова чисельність персоналу;

$ЧСС_{ІГ}$ - середньоспискова чисельність іноземних громадян.

Якщо весь персонал є громадянами України, то значення $P_{зп}$ дорівнює 0. Більшість підприємств старається не використовувати іноземний персонал у зв'язку з складністю документообігу.

Інші показники розраховуються аналогічно.

У випадку повної неможливості ведення бізнесу в іншій країні у зв'язку прихованими бар'єрами значення цього індексу буде дорівнювати 0. Підприємство, бізнес якого можна легко проводити за межами країни значення індексу є близьким до 1. Значення цього індексу, наприклад, є високим для організацій, які займаються ІТ - технологіями і низьким для підприємств, що займаються водопостачанням в Україні.

Висновки. Розроблена методика дозволяє визначити рівень глобалізаційних процесів на рівні підприємства. На основі цього показника можна корегувати тактику і стратегію

підприємства. Включення у світову економіку є перевагою для підприємства, надає багато можливостей. Велика кількість підприємств використовує зарубіжний персонал, обладнання, фінансові ресурси. З іншого боку, підприємство з високим рівнем глобалізації має свої особливості в управлінні. Необхідно врахувати законодавство та нормативну базу багатьох країн, що може ускладнювати керування бізнес-процесами на такому підприємстві. Тому точне значення індексу глобалізації підприємства дозволить прийняти точні управлінські рішення та підвищити ефективність роботи підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. K. Abberger, M. Graff, B. Siliverstovs und J.-E. Sturm (2014), Das neue KOF Konjunkturbarometer – Version 2014, in: KOF Analysen, Spring 2014, pp. 91–106.
2. Carnegie Endowment for International Peace (CEIP) [Electronic resource] / Carnegie Endowment for International Peace, 2009. – Access mode: <http://www.carnegieendowment.org>
3. Dreher, Axel (2006): Does Globalization Affect Growth? Evidence from a new Index of Globalization, Applied Economics 38, 10: 1091-1110. Updated in Dreher, Axel, Noel Gaston and Pim Martens (2008).
4. Bremmer I. The New Rules of Globalization. / I. Bremmer // Harvard Business Review, January–February, 2014.
5. George Ritzer, ed. (15 April 2008). The Blackwell Companion to Globalization. John Wiley & Sons. pp. 16
6. Глобалізація ноосфери & Перспективи України: монографія / Іван Кириленко. – Вінниця : Нілан, 2014. – 463 с.
7. Глобалізація: оцінки, наслідки, регулювання: монографія / Володимир Шконда, Анатолій Кальянов; під наук. ред. канд. техн. наук, проф. В. В. Шконди // Донец. ін-т Міжрегіон. акад. упр. персоналом. – Донецьк : Донбас, 2014. – 165 с.
8. Hout T., Poster M. E., Rudden E. How Global Companies Win Out / T. Hout, M.E. Poster, E. Rudden // Harvard Business Review. – №60, no. 5. – 1982 p. – p.98-108.
9. Глобалізація за умов циклічності розвитку економіки і суспільства: монографія / В. В. Дергачова, О. М. Згуровський // Київ; Черкаси: Чабаненко Ю. А. – 2014. – 376 с.
10. Шадура-Никипорец Н.Т. Методические аспекты оценки глобализации: отраслевой уровень / Н.Т. Шадура-Никипорец // Российское предпринимательство. – 2013. – № 7 (229). – с. 78-83.

УДК 338.2(477)

РОЗВИТОК МАЛОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Дикань О.В., д.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В статті досліджено основні проблеми розвитку малого бізнесу в Україні. Визначено, що вирішення зазначених проблем повинно стати одним із ключових напрямків державної політики, адже саме мале підприємництво сприятиме значному підвищенню ефективності реалізації вітчизняного економічного потенціалу, оптимізації участі України в міжнародному поділі праці, посилення конкурентоспроможності національної економіки. Запропоновано комплекс заходів щодо забезпечення розвитку малого бізнесу, до якого відноситься впорядкування спрощеної системи оподаткування, сприяння розвитку інноваційного підприємництва, кластерна організація малого бізнесу, формування сучасної фінансової інфраструктури підтримки підприємництва, формування сприятливого бізнес-клімату, правове забезпечення підприємництва.

Ключові слова: мале підприємництво, державна підтримка, економіка України, економічний потенціал.

РАЗВИТИЕ МАЛОГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Дикань Е.В., д.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье исследованы основные проблемы развития малого бизнеса в Украине. Определено, что решение указанных проблем должно стать одним из ключевых направлений государственной политики, в поскольку именно малое предпринимательство будет способствовать значительному повышению эффективности реализации отечественного экономического потенциала, оптимизации участия Украины в международном разделении труда, усилению конкурентоспособности национальной экономики. Предложено комплекс мероприятий по обеспечению развития малого бизнеса, к которому относится упорядочение упрощенной системы налогообложения, содействие развитию инновационного предпринимательства, кластерная организация малого бизнеса, формирование современной финансовой инфраструктуры поддержки предпринимательства, формирование благоприятного бизнес-климата, правовое обеспечение предпринимательства.

Ключевые слова: малое предпринимательство, государственная поддержка, экономика Украины, экономический потенциал.

DEVELOPMENT OF SMALL BUSINESS IN UKRAINE: PROBLEMS AND WAYS OF SECURITY

Dykan E.V., Ph.D., associate professor (USURT)

The paper explored the main problems of small business in Ukraine, including: general state of Ukraine's economy, the problem of monopolization of business, low domestic

competition, the lack of sufficient start-up capital, financial capital, imperfect tax system, high levels of corruption, unstable business environment declarative form of state support and others.

Determined that solving these problems of small business development in Ukraine should be one of the key areas of public policy, because small businesses will significantly improve the effectiveness of national economic potential, optimization of Ukraine's participation in international division of labor, strengthening the competitiveness of the national economy.

A range of measures to ensure the development of small businesses, which include streamlining the simplified system of taxation, to promote innovative entrepreneurship klasteranna organization of small business, formation of modern financial business support infrastructure, a favorable business climate, legal support of business

Keywords: small business, public support Ukraine's economy, economic potential.

Постановка проблеми. У сучасних умовах трансформації економіки України важливе місце посідає проблема формування ринкових інститутів, головним із яких є розвиток підприємництва. Становлення і розвиток різних форм малого підприємництва, поряд із середнім і великим бізнесом, є стратегічною проблемою економічної політики в умовах модернізації економіки, її наближення до передових світових стандартів.

Зарубіжний досвід ведення підприємництва свідчить, що в структурі економік країн із ринковою економікою вагоме місце належить сектору малого підприємництва як найбільш масової, гнучкої та динамічної форми господарювання. Так, за даними ООН, тільки у виробничій сфері малі та середні підприємства створюють від 30 % до 70 % національного продукту, забезпечують зайнятість близько 50 % працездатного населення. На частку малого бізнесу припадає майже половина приросту нових робочих місць [1] . Малий бізнес в ринковій економіці виступає провідним сектором, на його основі визначаються темпи економічного і соціального розвитку країни, структура і якість валового національного продукту, рівень демократизації суспільства. Його розвиток є ефективним засобом пом'якшення соціальної напруги і ослаблення майнової нерівності в суспільстві.

Нажаль в Україні розвиток бізнесу

залишається на низькому рівні. Така ситуація спровокована нерозвиненим регуляторним середовищем, слабким доступом до фінансування і низьким зростанням конкуренції. Однак, європейський курс розвитку України обумовлює необхідність реформування та вирішення внутрішніх проблем країни. Високий потенціал для розвитку малого підприємництва, природні запаси, високий рівень освіти за умови державної підтримки сприятимуть появі великої кількості фірм, що, в свою чергу, дозволить створити нові робочі місця, принесе реальні гроші до бюджету не тільки центру, але й регіонів. Крім того, саме малим підприємством легше управляти в умовах нестабільного курсу національної валюти.

Аналіз останніх досліджень.

Дослідженню проблем функціонування та розвитку малого підприємництва, зарубіжного досвіду організації малого бізнесу, питанням державної підтримки малого бізнесу, розвитку його інфраструктури присвячено роботи багатьох вчених серед яких Воронич К.М., Гобир І. Б., Мельник М. І., Дикань В.Л., Добуляк Л.П., Цегелик Г.Г., Жирко С.О., Ольвінська Ю.О., Самотоєнкова О.В., Череп О., Полякова А., Швець Г. та інші [1-9].

Однак, в сучасних умовах реформування економіки України виникає необхідність поглибленого дослідження проблем та перспектив розвитку малого бізнесу, що дозволить розробити комплекс

заходів щодо забезпечення його розвитку.

Метою статті є дослідження проблем, перспектив малого підприємництва в Україні, визначення шляхів забезпечення його розвитку.

Виклад основного матеріалу. Не дивлячись на ряд прийнятих останнім часом вищими органами державної влади і управління нормативних документів, розвиток малого бізнесу в Україні здійснюється в несприятливому макро- і мікросередовищі, існує безліч проблем, які необхідно вирішувати на різних рівнях управління, залежно від стану розвитку підприємництва в сучасних умовах. Він не

може в повній мірі виконувати функції, які покладає на нього суспільство. Розвиток малого підприємництва відбувається нерівномірно і хаотично, а несприятливе макро- і мікроекономічне середовище породжує численні перешкоди, на які наштовхуються малі підприємства в процесі їх функціонування [4].

В Україні мале підприємство поки ще не відіграє суттєвої ролі в забезпеченні економічного зростання, його внесок у валовий внутрішній продукт складає лише 19,2 %. Показники, які характеризують тенденції розвитку малого бізнесу України, наводяться в таблиці 1.

Таблиця 1

Динаміка розвитку малого бізнесу в Україні [10]

Показник	Значення за роками		
	2013	2014	2015
Кількість суб'єктів, одиниць:			
малі підприємства	373809	324598	327814
мале підприємство (фізичні особи-підприємці)	1328392	1590448	1630571
Кількість зайнятих працівників, тис. осіб:			
малі підприємства	2010,7	1686,9	1576,4
мале підприємство (фізичні особи-підприємці)	2280,5	2428,3	2262,3
Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг), млн.грн			
малі підприємства	670258,5	705000,5	937112,8
мале підприємство (фізичні особи-підприємці)	263459,2	276299,6	381861,3
Відсотків до загального обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг):			
малі підприємства	71,8	71,8	71,0
мале підприємство (фізичні особи-підприємці)	28,2	28,2	29,0
Фінансові результати, млн.грн	-25057,9	-175262,4	-111906,0
Відсоток суб'єктів, які отримали прибуток, %	66,0	66,5	73,9

Представлені в таблиці дані говорять про те, що за останні три роки мале підприємство не набуло істотного розвитку, цей факт знаходить відображення по кожному показнику, крім обсягу реалізованої продукції. Кількість малих підприємств в 2015 році зросла лише на 1%, кількість найманих працівників, які зайняті в малому бізнесі значно скорочується. Негативний фінансовий результат відображає наявність проблем в даному секторі економіки та загальну негативну тенденцію і економічну

нестабільність країни.

До основних проблем розвитку малого підприємства слід віднести [4, 5, 7-9, 11]:

1. Загальний стан економіки України. На тенденції розвитку малого підприємства безпосередньо впливає негативна динаміка основних макроекономічних показників. Підприємство функціонує як один з елементів реальної економічної системи, тому реагує на всі зміни (позитивні і негативні), які відбуваються в економіці

країни.

2. Монополізація бізнесу. Для нормального розвитку малого і середнього бізнесу необхідно зменшити масштаби монополізації великого бізнесу. Адже зараз в Україні великі підприємства просто витісняють дрібний бізнес. У підсумку виходить, що невелика кількість великих гравців просто поглинають ринки.

3. Низька конкуренція на внутрішніх ринках. У багатьох сферах спостерігається висока концентрація великих підприємств, а показники виходу на ринок нових фірм залишаються низькими. У такій ситуації новим гравцям на ринку виробництва товарів і послуг важко зміцнити свої позиції, та й взагалі вижити. Основні проблеми конкурентного середовища полягають у тому, що багато секторів мають високу концентрацію фірм і олігопольних структур, які призводять до завищених цін.

4. Відсутність достатнього стартового капіталу, власних фінансових ресурсів, сировини, матеріалів, приміщень і обладнання. Визначальною метою становлення малого бізнесу в Україні є вирішення проблеми фінансового забезпечення його діяльності, тобто створення достатньої фінансової бази. До цієї проблеми додаються: низька інвестиційна активність, відсутність стимулів для інвестицій; проблеми з доступом до кредитів, недолік заставного майна, найвищі розміри процентних ставок комерційних банків; недоступність кредитних ресурсів, як для започаткування, так і для ведення бізнесу чи його відновлення; недостатні зв'язки з міжнародними фінансовими організаціями по залученню інвестицій і гарантій.

5. Недосконалість податкової системи. Сучасною податковою системою держава створила сприятливі умови для переходу підприємств у тіньовий сектор економіки. Так, через високі відрахування до фонду заробітної плати, єдиного соціального внеску багато малих підприємств ведуть подвійну бухгалтерію.

Більшість підприємств в тій чи іншій мірі приховують свої доходи, щоб платити менший податок. Неefективне оподаткування розглядається як основна перешкода в розвитку сектора малого бізнесу.

6. Високий рівень корупції, нестабільність умов ведення бізнесу, бюрократія, рейдерство. Залежно від того, яка економічна культура панує в країні, збільшуються або зменшуються ризик і витрати ведення бізнесу. Це дуже важливо і для вітчизняних підприємств, і для зарубіжних партнерів. На жаль, Україна належить до країн, в яких підприємництво є справою з високим ступенем ризику і великими неформальними витратами. Зараз спостерігається ситуація загальної неповаги до законів, ухилення від сплати податків, зміцнення особистих неформальних зв'язків, породжених корупцією і хабарництвом. Корупція відноситься до основних неформальних факторів, які стримують розвиток підприємницької діяльності в Україні.

7. Нерозвиненість інфраструктури підтримки і розвитку малого підприємництва. Незважаючи на велику кількість об'єктів інфраструктури (бізнес-центри, бізнес-інкубатори, технологічні парки, інформаційно-консультативні установи, громадські об'єднання суб'єктів підприємництва), їх роль в розвитку малого бізнесу України ще дуже незначна.

8. Декларативна форма державної підтримки. На сьогодні в Україні діє слабкий механізм фінансування та кредитування, має місце неправильне інформаційне та консультативне забезпечення, недосконала система підготовки та перепідготовки кадрів. Під державною підтримкою необхідно розуміти державне регулювання сектора малого підприємництва, яке передбачає, перш за все, свідоме формування державними структурами відповідних умов становлення і розвитку малого бізнесу, створення стимулів, використання матеріальних і фінансових ресурсів, що залучаються для

його суб'єктів.

9. Нестача кваліфікованого персоналу, відсутність практичних навичок підприємливості працівників у веденні бізнесу, недосконалість системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів для підприємницької діяльності.

10. Обмежені можливості для захисту від протиправних посягань.

11. Криза неплатежів та проблеми з формуванням нових взаємозв'язків каналів збуту.

Крім того, до основних проблем належать надмірна кількість дозволів, норм і ліцензій; неефективні і корумповані перевірки; застарілі технічні стандарти, часто успадковані з радянських часів; непослідовне і неефективне використання правил; слабкий захист прав власності.

Вирішення зазначених проблем розвитку малого бізнесу в Україні повинно стати одним із ключових напрямків державної політики, адже саме мале підприємництво сприятиме значному підвищенню ефективності реалізації вітчизняного економічного потенціалу, оптимізації участі України в міжнародному поділі праці, посилення конкурентоспроможності національної економіки. Слід також зазначити, що в умовах імплементації Угоди про Євроасоціацію розвиток малого бізнесу є максимально сприятливою формою господарювання, яка дозволить забезпечити реалізацію стратегічно важливих задач економічного розвитку країни. Зокрема, статтю 379 Угоди передбачено співробітництво сторін для впровадження стратегій розвитку малих і середніх підприємств на принципах Європейської хартії малих підприємств, удосконалення нормативно-правового регулювання діяльності малого бізнесу, впровадження досвіду інноваційного підприємництва, кластерного розвитку. Ці положення Угоди дають підстави для розширення контактів між відповідними установами України та ЄС і окремих країн Євросоюзу, перш за все

нових членів, по ознайомленню з європейським досвідом, навчання управлінського персоналу, організації тренінгів і стажувань для представників бізнесу, залученню методичної підтримки для створення інституційного забезпечення сприяння малому бізнесу (фондів, сервісних, дорадчих установ), розширенню контактів між приватними підприємствами України та ЄС і т.п. Важливо, що згідно з положеннями Угоди можна пропонувати розширення частки фінансування програм розвитку малого бізнесу в рамках наданої технічної допомоги [12].

Враховуючи вище зазначене, до першочергових заходів щодо забезпечення розвитку малого підприємництва в Україні пропонуємо віднести впорядкування спрощеної системи оподаткування для малих підприємств шляхом звуження переліку видів діяльності, що підпадають під спрощену систему, виключення з них секторів, пов'язаних з отриманням пасивних доходів, надприбутків і т.п. Слід також розглянути доцільність зниження рівня максимального доходу, що дає підстави для використання спрощеної системи. Збереження спрощеної системи оподаткування при посиленні контролю над цільовим характером використання отриманої пільги можливо при інтенсивній інформатизації сфер діяльності малого бізнесу і податкової звітності. Цьому сприятиме фінансування за рахунок коштів європейської технічної допомоги впровадження відповідних програмних продуктів і устаткування для переходу на автоматизовані облік (мережа касових апаратів та інших засобів обліку) та звітність.

Важливим інструментом розвитку малого підприємництва є сприяння розвитку інноваційного підприємництва. Розвиток інноваційного підприємництва є одним з важливих конкурентних переваг країн ЄС. Як свідчить європейська практика, використання цієї переваги вимагає спеціальних заходів державної політики. Адаптація вітчизняної системи

підтримки до європейської моделі дозволить розраховувати на партнерську участь в реалізації європейських програм науково-технологічного та інноваційного розвитку. Зокрема, за підтримки ЄС можуть відбуватися [12]:

- розробка і впровадження бюджетних програм фінансування наскрізного інноваційного процесу - від наукової розробки до виготовлення дослідних зразків на технологічних напрямках, визначених пріоритетними;

- здійснення державних закупівель інноваційної продукції з визначенням максимального розміру підприємства, у якого проводяться закупівлі, а в разі закупівлі у великих підприємств - з обов'язковим залученням підприємств малого бізнесу на субконтрактних принципах (досвід Великобританії);

- надання державних грантів для малих і середніх підприємств на освоєння інноваційної продукції (товарів або послуг) на пріоритетних технологічних напрямках, залучення до фінансування таких грантів коштів міжнародних програм (зокрема, європейських Horizon-2020 і COSME);

- формування ряду довгострокових кредитних програм по фінансуванню інноваційних проектів малого бізнесу, які будуть здійснюватися державними банками, із залученням для їх фінансування коштів міжнародних фондів та міжнародної технічної допомоги, при цьому важлива координація з технологічними пріоритетами програми відродження промисловості ЄС;

- створення спеціалізованого банку венчурного кредитування за участю державного капіталу з розгалуженою регіональною мережею, з орієнтацією на кредитування малого бізнесу, формування політики такого банку з наданням пріоритетності кредитування інноваційних проектів, спираючись на наявний досвід Великобританії, Німеччини, Франції, Нідерландів;

- нормативно-правова та організаційна підтримка створення

комунальних банків, орієнтованих на кредитування інноваційних проектів місцевого розвитку, що здійснюються на принципах державно-приватного партнерства;

- надання правової та методичної підтримки капіталізації інтелектуальної власності, створеної науково-технічними колективами і суб'єктами підприємництва;

- сприяння формуванню мережі венчурних фондів з відповідним нормативним визначенням їх правового статусу, регуляторних обмежень, прав і зобов'язань;

- створення інформаційно-пошукових систем і баз даних інноваційних проектів і підприємств, прогресивних технологій, потреб в нових розробках і технологіях;

- налагодження системи інформаційно-освітнього забезпечення та безпосередньої правової та методичної підтримки отримання мікрокредитів суб'єктами підприємництва.

Напрацювання конкурентних переваг малого бізнесу можливо досягти за рахунок кластерної їх організації. Це сприятиме посиленню ділових комунікацій, реалізації горизонтальної інформаційної політики, міжсекторального та транскордонного співробітництва. Особливо ефективною зазначена модель є для організації інноваційного підприємництва.

Важливим заходом щодо забезпечення розвитку малого бізнесу є формування сучасної фінансової інфраструктури підтримки підприємництва в Україні за європейським зразком. Пріоритет у спрощенні доступу малого бізнесу до фінансування повинен надаватися шляхом заохочення фінансових установ до розширення програм мікрокредитування, зокрема через впровадження спеціалізованих регуляторних вимог до таких установ. Надання більшої частки прямої державної фінансової підтримки має бути оптимізовано шляхом делегування

повноважень відбору її реципієнтів уповноваженому банку або новоствореній спеціалізованій державній установі. Для залучення і використання коштів міжнародної технічної допомоги доцільно виділити ряд уповноважених банків, оптимально - з державним капіталом. Як альтернатива, можливо за погодженням з донорами створення окремої фінансової установи, наглядова рада і частина керівництва якої будуть представлені провідними європейськими фінансистами і яке буде розподіляти міжнародні кошти, що направляються на розвиток малого підприємництва в Україні. При цьому основну частину таких коштів доцільно використовувати на розвиток бізнес-інфраструктури, сприятливої для підприємництва: інформаційних, транспортних, логістичних мереж, інститутів "посівної" підтримки і т.п.

Важливе місце в розвитку малого підприємництва посідає формування сприятливого бізнес-клімату. Цього слід досягати за рахунок:

- формування довірчих відносин серед бізнес-гравців і з владними структурами, співпраці і підтримки один одного;

- забезпечення стабільної податкової системи: повинні бути припинені постійні експерименти з Податковим кодексом і встановлена проста, прозора, зрозуміла система;

- об'єднання зусиль для впровадження якісних змін: необхідно створити єдину платформу для обміну досвідом та спілкування між урядом, бізнесом і громадськими бізнес-об'єднаннями;

- поширення інформації про наявні бізнес-можливості (різні гранти і підтримка з боку громадських і міжнародних організацій);

- формування бізнес-культури: ділові відносини вимагають рівної відповідальності всіх учасників процесу - як держави, так і підприємців.

Правове забезпечення

підприємництва потребує реалізації комплексу заходів, до яких слід віднести:

- удосконалення чинних правових актів, що регулюють підприємницьку діяльність з метою усунення внутрішньо-правових суперечностей та скасування положень, які гальмують розвиток підприємництва;

- впровадження державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності з метою створення сприятливого підприємницького середовища;

- удосконалення сутності, змісту й ефективності законів; визначення змісту й ефективності адміністративно-правової і господарсько-правової відповідальності;

- удосконалення правового механізму забезпечення реалізації й захисту економічних і соціальних прав та інтересів підприємців;

- активізація фінансово-кредитної та інвестиційної підтримки підприємництва;

- сприяння створенню інфраструктури розвитку підприємництва;

- удосконалення податкової системи, що забезпечувала б достатній обсяг надходжень платежів до бюджетів усіх рівнів, ефективне функціонування економіки країни, справедливий підхід до оподаткування всіх категорій платників податків;

- формування належного правового середовища для розвитку інноваційної та науково-технічної діяльності, підвищення мотивації підприємця до високопродуктивної і високоякісної діяльності через вдосконалення системи економічного стимулювання шляхом внесення змін до податкового, митного законодавства;

- впровадження правих заходів щодо викорінювання корупції в господарській і публічній сферах;

- встановлення порядку збалансованості державних і суспільних інтересів з інтересами суб'єктів підприємництва (публічно-правових з приватноправовими);

- організації заходів для адаптації національного законодавства в підприємницькій сфері до європейського законодавства;

- формування економіко-правового механізму легалізації тіньового капіталу, тіньової діяльності й тіньової економіки.

Висновок. Підсумовуючи слід зазначити, що одним із ключових напрямків розвитку економіки країни в умовах євроінтеграції є розвиток малого бізнесу. Дана форма підприємництва дозволить досить швидкими темпами наростити показники економічного розвитку, зокрема розмір ВВП, оскільки має можливість швидкої адаптації до змін зовнішнього середовища, участі у міжнародному поділі праці.

Регулювання й підтримка малого підприємництва полягає, в основному, в розробці відповідної законодавчої й нормативної бази, організації спеціальних органів підтримки, розширенні доступу до фінансових ресурсів і інновацій, забезпеченні повної й своєчасної інформації, організації навчання працівників. Забезпечення раціонального використання економічного потенціалу розвитку малого підприємництва доцільно здійснювати на основі державної стратегії розвитку малого та середнього підприємництва.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Воронич К.М. Міжнародний досвід організації малого бізнесу та можливість його впровадження в Україні / К.М. Воронич // Науковий вісник НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.10. – С.184-189

2. Гобир І. Б. Державна підтримка розвитку малого підприємництва в Україні в кризових умовах / І. Б.Гобир, М. І. Мельник // Агросвіт. – 2015. - № 10. – С. 65- 69

3. Дикань В.Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України // В.Л. Дикань // Вісник економіки

транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2015. - № 52. – С. 9-20.

4. Добуляк Л.П. Проблемы развития малого предпринимательства в Украине [Електронний ресурс] / Л.П.Добуляк, Г.Г. Цегелик. - Режим доступу:<http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-razvitiya-malogo-predprinimatelstva-v-ukraine-1>

5. Жирко С.О. Проблемы развития малого та середнього підприємництва в Україні / С.О. Жирко // Режим доступу: <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2007-1-2/doc/2/25.pdf>

6. Ольвінська Ю.О. Развитие инфраструктуры малого і середнього бізнесу в Україні [Електронний ресурс] / Ю.О.Ольвінська, О.В.Самотоєнкова Режим доступу: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/>

7. Череп О. Сучасний стан та перспективи розвитку підприємництва в Україні [Електронний ресурс] / О.Череп, А. Полякова. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fkd_2013_1_14

8. Швець Г. Сучасні тенденції малого підприємництва в Україні [Електронний ресурс] / Г.Швець. - Режим доступу:http://econf.at.ua/publ/konferencija_2_016_10_20_21/sekcija_5_ekonomichni_nauki/suchasni_tendenciji_malogo_pidpriemnictva_v_ukrajini/54-1-0-1333

9. Перспективы экономики Украины: стратегии развития малого и среднего бизнеса [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://sesp.its.dn.ua/web/sesp/sesp-RU.nsf/0/6B83EE14A9976EB5C2257DB1003C0E25>

10. Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

11. Малый и средний бизнес в Украине: пути выживания [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ubr.ua/business-practice/laws-and-business/malyi-i-srednii-biznes-v-ukraine-puti>

vyjivaniia-275169

12. Евроассоциация и новые возможности для развития малого бизнеса в Украине [Электронный ресурс]. - Режим

доступу:

<http://gazeta.zn.ua/macrolevel/evroassociaciya-i-novyie-vozmozhnosti-dlya-razvitiya-malogo-biznesa-v-ukraine-.html>

УДК 336.226

ФИСКАЛЬНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ НАЛОГА НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ

*Непран А. В., к.э.н., доцент (ХТЭИ),
Тимченко И. Е., к.э.н., доцент (ХЭПУ),
Каменева Н. Н., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье рассматривается роль налога на добавленную стоимость в формировании и перераспределении национального дохода. Определено влияние основных факторов на величину поступлений от налога на добавленную стоимость. Установлена фискальная эффективность налога на добавленную стоимость с учетом всех финансовых потерь государства при бюджетном возмещении. Рост государственного долга по бюджетному возмещению НДС экспортерам несет существенные риски для государственных финансов. Предоставлены рекомендации относительно направления повышения эффективности налогообложения налогом на добавленную стоимость в Украине.

Ключевые слова: налог на добавленную стоимость, эффективная ставка налога на добавленную стоимость, бюджетное возмещение.

ФІСКАЛЬНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ПОДАТКУ НА ДОДАНУ ВАРТІСТЬ

*Непран А. В., к.е.н., доцент (ХТЕІ),
Тимченко І. Є., к.е.н., доцент (ХЕПУ),
Каменева Н. М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

У статті розглядається роль податку на додану вартість у формуванні та перерозподілі національного доходу. Визначено вплив основних чинників на величину надходжень від податку на додану вартість. Встановлена фіскальна ефективність податку на додану вартість з урахуванням всіх фінансових втрат держави при бюджетному відшкодуванні. Зростання державного боргу по бюджетному відшкодуванню ПДВ експортерам несе суттєві ризики для державних фінансів. Надано рекомендації щодо напрямку підвищення ефективності оподаткування податком на додану вартість в Україні.

Ключові слова: податок на додану вартість, ефективна ставка податку на додану вартість, бюджетне відшкодування.

THE FISCAL EFFICIENCY OF THE TAX VALUE ADDED

*Nepnan A. V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KTEU),
Timchenko I. E., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KELU),
Kameneva N. N., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USURT)*

The article examines the role of value added tax in the formation and redistribution of national income. It is established that the fiscal capacity of the VAT is not used in full. One of the factors that have a negative impact on the fiscal effectiveness of the VAT, is the increase in the budgetary compensation of exporters of the products. Financial losses of the budget from the VAT refunds to exporters include the repayment of debt through the issuance of bonds of internal state loan (government bonds) and the amount of state debt reimbursement of the amounts submitted prior to reimbursement. It is established that the actual amount of losses of the budget significantly exceed budget payments reimbursement of funds. For example, in 2010, in addition to the payment of budget refund in cash in the amount of UAH 40,7 billion financial losses of the budget amounted to UAH 22,9 billion, which accounted for 56,4 % of the total amount paid on account of debt repayment under the VAT money. The growth of public debt in the budgetary compensation of VAT to exporters, carries significant risks to public finances. Assessment of changes in tax losses and exports have led to the conclusion about the absence of sustainable trends relative elasticity of modifications of the budgetary compensation and exports. The influence of major factors on the amount of proceeds from value added tax. Established the fiscal efficiency of the value added tax taking into account all financial losses of the state budget in compensation. Provided recommendations on the directions of increase of efficiency of taxation by value added tax in Ukraine.

Keywords: *value added tax, the effective rate of value added tax, refund.*

Постановка проблеми. В современных условиях перед Украиной стоит важная проблема повышения конкурентоспособности отечественных предприятий как внутри страны, так и на внешних рынках. Одним из средств, направленных на повышение глобальной конкурентоспособности Украины, является налог на добавленную стоимость (НДС).

НДС является основной налоговой системы многих стран, обеспечивая поступление в бюджет значительных сумм. В 2005–2011 гг. поступления от НДС составили в среднем 6,6% ВВП государств — членов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) [1]. В Украине НДС в настоящее время является самым крупным источником дохода бюджета. В 2015 г. поступления от НДС обеспечивали 35,2 % налоговых поступлений. Из-за значительного расширения масштабов налогообложения, НДС существенно влияет на объем и

структуру потребительского и инвестиционного спроса и тем самым оказывает определенное влияние на экономическую конъюнктуру, на темпы экономического развития.

Эффективность НДС существенно снижается вследствие роста масштабов бюджетного возмещения НДС, что подрывает финансовую базу бюджета страны. За 2011–2015 гг. общий размер бюджетного возмещения НДС возрос на 59,9 % и достиг 68,4 млрд грн. Кроме того, существенно увеличилось количество мошеннических схем, а также наблюдается рост уклонений от уплаты этого налога. Таким образом, налоговые проблемы в настоящее время перешагнули чисто фискальные границы. Поэтому изучение процессов, происходящих в сфере налогообложения налогом на добавленную стоимость, является весьма актуальным.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросам оценки фискальной

эффективности НДС посвящены исследования многих украинских и зарубежных ученых. Так, оценка фискальной эффективности НДС в Украине рассматривалась в работах В. Вишневого [2], О. Молдован [3], Г. Морозова, Е. Руденко [4]. Отдельные аспекты сближения законодательства НДС в Украине в контексте сближения с европейским законодательством рассмотрены в работе Н. Рековой и С. Мельник [5]. Целесообразность применения выборочного механизма обратного начисления обязательств по НДС обоснованно Й. Кохом [6] и С. Раджагопаланом [7].

При оценке фискальной эффективности НДС учитывалась роль налога в формировании и перераспределении финансовых ресурсов государства. Вместе с тем при оценке фискальной эффективности НДС не нашло должного отражения ряд важных, на наш взгляд, моментов. Во-первых, при оценке бюджетного возмещения не учитывался объем задолженности государства, что несколько преувеличивало фискальную эффективность налога. Во-вторых, не исследовалось влияние отдельных факторов на поступление от НДС, а также на величину бюджетного возмещения.

Целью исследования является оценка фискальной эффективности налога на добавленную стоимость с учетом оценки задолженности по возмещению НДС, а также определение роли отдельных факторов, оказывающих влияние на поступление средств от налога в бюджет.

Результаты исследования. Усиление роли государства и расширение его функций в современных условиях привели к увеличению доли налогов в национальном доходе многих стран. Это означало расширение масштабов перераспределения финансовых ресурсов через государственный бюджет. Такой количественный сдвиг привел к глубокому качественному изменению роли налогов в

экономике. Изменяя налоговые ставки и манипулируя льготами, государство воздействует на объем и структуру потребительского и инвестиционного спроса, на распределение и использование прибыли и тем самым оказывает определенное влияние на экономическую конъюнктуру, характер экономического цикла, темпы экономического роста.

Наиболее значимым в современной налоговой системе Украины является НДС, посредством которого перераспределялось около 10 % ВВП страны. В 27 странах Европейского Союза (ЕС-27) перераспределялось в 2012 г. около 7,1 %, или 922 млрд евро [8]. Объектом налогообложения являются поставки товаров и услуг, а также их ввоз.

Рост поступлений от налога на добавленную стоимость сопровождается некоторым снижением его фискальной эффективности в условиях кризисных явлений в экономике страны (табл. 1).

За последние годы развитие украинской налоговой системы характеризуется ростом поступлений от НДС. Несмотря на увеличение абсолютных размеров, доля НДС в общем объеме налоговых поступлений снизилась с 38,9 % в 2011 г. до 35,2 % в 2015 г. Это, однако, не отменяет его ведущую роль НДС в формировании дохода бюджета страны. Следует отметить, что в 2016 г. кардинальных изменений в обложении НДС не произошло. Ставки налога остались без изменений ставки налога (20 %; 7 %), а также перечень операций, которые облагаются по ставке 0 %. В то же время произошли существенные изменения в перечне операций, которые освобождаются от НДС, в особенности для сельхозпроизводителей. Так, отменены льготы относительно операций по экспорту зерновых и технических. В то же время экспортеры зерновых и технических культур получили право на выплаты возмещения НДС.

*Фискальная эффективность налога на добавленную стоимость
в Украине за 2011-2015 гг.*

	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.
Поступления в бюджет от налога на добавленную стоимость, млн грн	130,1	138,8	128,3	139,0	178,5
Доля налога на добавленную стоимость, %					
в налоговых поступлениях	38,9	38,5	36,2	37,8	35,2
в ВВП	10,0	9,9	8,8	8,9	13,7

Рассчитано по: Государственная служба статистики Украины. [Электрон ресурс]: Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua>; Государственная казначейская служба Украины. [Электрон ресурс]: Режим доступа: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/index>.

Поступления от НДС в 2011–2014 гг. росли медленнее, чем номинальный ВВП. Как следствие, удельный вес НДС в валовом внутреннем продукте снизился по сравнению с 2011 г. на 1,1 %. Усиление инфляционных процессов в условиях кризиса, происшедшего в украинской экономике, предопределило в значительной степени сокращение роли НДС как инструмента перераспределения национального дохода. Лишь в 2015 г. наблюдалось усиление перераспределительных процессов посредством НДС.

Одним из средств повышения конкурентоспособности национальной налоговой системы является использование более низких ставок налога. Следует отметить, что в Украине в соответствии с ст. 193 Налогового кодекса Украины, основная ставка НДС составляет 20 %. Это в целом соответствует общеевропейским нормам. По данным Мирового банка, стандартная ставка НДС во Франции составляет 20 %, в Германии – 19 %, Швеция – 25 % [9]. Среди стран – членах ЕС наибольшая ставка НДС составляла 27 % в Венгрии, наименьшая в Люксембурге – 17 % [10, с. 3]. Общая ставка НДС в странах – членах ЕС для товаров широкого потребления не должна быть меньше 15 % [5, с. 216].

В тоже время, как показывает

исторический опыт, снижение ставок налогов не является гарантией увеличения налоговых поступлений. Как отмечали Т. Ефименко, С. Гасанов и др., важную роль играют правила (режимы) налогообложения различных видов доходов от хозяйственной деятельности, режимы их администрирования, характер налоговых льгот в общей совокупности и в рамках инклюзивного развития экономики страны в целом, наличие квалифицированной рабочей силы и надлежащую защиту прав собственности [11, с. 255].

Начиная с 1992 г. НДС является источником повышенных рисков формирования государственного бюджета Украины. Особенно возрастают риски бюджета в период финансово-экономических кризисов (табл. 2).

Приведенные данные дают основание сделать вывод, что фискальный потенциал НДС используется не в полной мере. За исследуемый период план поступлений от НДС оказался выполненным лишь в 2011 г. В остальные годы фактические поступления были значительно ниже запланированных, что негативно влияло на стабильность государственных финансов. В целом за 2008–2015 гг. недовыполнение плана поступлений от НДС составило 62,8 млрд грн.

Таблиця 2

Выполнение плана поступлений от налога на добавленную стоимость

Год	План, млн грн	Фактически поступило, млн грн	Выполнение плана, %
2009	97643,0	84596,7	86,6
2010	90692,5	86315,9	95,2
2011	128457,5	130093,8	101,3
2012	164125,6	138826,8	84,6
2013	135679,8	128269,3	94,5
2014	142958,7	139024,3	97,2
2015	180006,1	178452,4	99,1

Рассчитано по: Доходы сводного бюджета Украины за соответствующие годы/ Государственная казначейская служба Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/index>.

Одним из факторов, оказывающих негативное влияние на фискальную эффективность НДС, является рост бюджетного возмещения экспортерам продукции. Налоговым законодательством Украины (ст. 193 НКУ) предусмотрены следующие ставки налога: 20 %, 0 % и 7 %. В соответствии с п.п. 195.1.1 НКУ, по нулевой ставкой налога облагаются операции по вывозу товаров за пределы таможенной территории Украины [12].

В настоящее время в Украине при определении суммы платежей по НДС используется кредитный метод, то есть как разницы между суммой налога, полученного от покупателей (налоговым обязательством), и суммой, уплаченного поставщикам материальных ресурсов, потребленных в процессе производства (налоговый кредит). Это свидетельствует о приближении механизма исчисления и уплаты НДС в Украине до методики, используемой в наиболее развитых странах мира.

В условиях отсутствия финансовых ресурсов правительство Украины для возмещения сумм НДС, заявленных для возмещения экспортерами, стало использовать эмиссию ОВГЗ (ОВГЗ-НДС). Для погашения бюджетной задолженности по НДС в 2010 г. на основании Постановления Кабинета Министров

Украины от 12 мая 2010 г. № 368 «О выпуске облигаций внутренней государственной ссуды для возмещения сумм налога на добавленную стоимость» [13] было осуществлено выпуск таких облигаций.

В 2014 г. вследствие стремительного роста долга по возмещению НДС правительство вернулось к практике выпуска среднесрочных государственных облигаций. В соответствии с постановлением Кабинета Министров Украины 21.02.2014 г. № 139 «О выпуске облигаций внутренней ссуды для возмещения налога на добавленную стоимость» [14] за 2014 г. Министерство финансов Украины осуществило пять выпусков среднесрочных государственных облигаций номинальной стоимости 1000 грн сроком на пять лет на сумму 6,9 млрд грн. Включение объемов эмиссии ОВГЗ и бюджетной задолженности по НДС дает действительную картину финансовых потерь государственного бюджета страны. Это очень важно при оценке расходов бюджета страны и определении состояния долговой безопасности государственных финансов.

В табл. 3 приведены данные, характеризующие размер потерь бюджета страны от возмещения НДС экспортерам продукции.

Таблиця 3

Общие потери бюджета для возмещения задолженности по НДС за 2009–2015 гг.

Год	Бюджетное возмещение налога на добавленную стоимость денежными средствами, млн грн	ОВГЗ, выпущенные для погашения просроченной бюджетной задолженности по налогу на добавленную стоимость, млн грн	Налоговый долг на конец периода, млн грн	Объём потерь бюджета от возмещения налога на добавленную стоимость — всего, млн грн
2008	34408,5	—	3847,7	38256,2
2009	34537,3	—	4710,8	39248,1
2010	40671,8	16442,7	6501,8	63616,3
2011	42779,1	—	3888,3	46667,4
2012	45959,0	—	5370,5	51329,5
2013	53447,6	—	6033,3	59480,9
2014	50216,3	6883,5	13499,6	70599,4
2015	68405,3	—	12876,4	81281,7

Рассчитано по: Доходы сводного бюджета Украины / Государственная казначейская служба Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/index>; Доходность ценных бумаг на первичном рынке / Национальный банк Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – <http://www.bank.ua>.

Фактические суммы потерь бюджета существенно превышают выплаты бюджетного возмещения денежными средствами. Например, в 2010 г. кроме выплат бюджетного возмещения денежными средствами в размере 40,7 млрд грн финансовые потери бюджета составили 22,9 млрд грн, что составило 56,4 % от общей суммы, выплаченной в счет погашения долга по НДС деньгами. В дальнейшем наблюдалось снижение общей задолженности государства по бюджетному возмещению НДС. Так, в 2014 г. общие финансовые потери бюджета от возмещения НДС составили 70,6 млрд грн, в том числе: денежными средствами — 50,2 млрд грн; путем эмиссии ОВГЗ для оформления возмещения НДС за специальным фондом государственного бюджета в соответствии со ст. 24 Закона Украины «О государственном бюджете Украины на 2014 год» — 6,9 млрд грн; задолженность по заявленным суммам — 13,4 млрд грн. В целом в 2014 и 2015 г. скрытие потери бюджета в виде эмиссии

НДС-облигаций и по суммам, заявленным для возмещения НДС, составили соответственно 60,6 и 18,8 %.

В тоже время следует отметить нарастание негативных явлений в сфере бюджетного возмещения НДС экспортерам, что проявляется в значительном росте государственной задолженности. Если на конец 2011 г. задолженность государства по выплатам экспортерам составила 3,9 млрд грн, то в 2014 г. она увеличилась в 3,9 раза и составила 13,5 млрд грн.

Рост финансирования задолженности экспортерам по возмещению НДС имел ряд негативных последствий для экономики. Во-первых, эмиссия ОВГЗ привела к существенному перераспределению свободных денежных средств на рынке ссудного капитала в пользу государства. Это в условиях резко возросших масштабов перераспределения приводит к возрастанию напряжения на рынке ссудных капиталов. Во-вторых, эмиссия ОВГЗ-НДС стала одной из причин значительного роста государственного

долга и выплат по его обслуживанию, что, в свою очередь, значительно сокращает финансовые ресурсы государства, используемые для финансирования его основных функций.

Таким образом, рост государственного долга по бюджетному возмещению НДС экспортерам несет существенные риски для государственных финансов. В условиях стремительного роста государственного долга это ложится дополнительной нагрузкой на плательщиков налогов, вынуждает государство прибегать к повышению ставок налогов.

Резко снижает фискальную эффективность налога на добавленную стоимость возникновение отрицательного сальдо разницы между налоговыми обязательствами и налоговым кредитом, которое подлежит возмещению из бюджета

(п.п. 200.4 статьи 200 НКУ). Возникновение отрицательного сальдо обусловлено тем, в соответствии со ст. 195 НКУ операции по экспорту товаров и отдельных видов услуг облагаются по нулевой ставке.

Абсолютный рост экспорта товаров и услуг приводит, соответственно к увеличению объемов бюджетного возмещения (табл. 4).

Большой интерес представляет собой оценка величины бюджетных потерь НДС, приходящиеся на 1 грн экспорта. В целом за 2009–2015 гг. величина бюджетных потерь, приходящаяся на 1 грн экспорта, колебалась в пределах 7,1 коп. в 2012 г. до 11,6 коп. в 2010 г. В условиях резкого сокращения экспорта товаров наблюдалось соответствующее сокращение и налоговых выплат, однако их размеры сокращались более высокими темпами, чем величина экспорта.

Таблица 4

Соотношение потерь бюджета от возмещения НДС и экспорт в 2009–2015 гг.

Год	Объём потерь бюджета от возмещения налога на добавленную стоимость — всего		Экспорт		Бюджетные потери налога на добавленную стоимость на 1 грн экспорта, коп.
	млн грн	темпы роста, %	млн грн	темпы роста, %	
2009	39248,1	102,6	423564	95,2	9,3
2010	63616,3	162,1	549365	129,7	11,6
2011	46667,4	73,4	707953	128,9	6,6
2012	51329,5	110,0	719480	101,6	7,1
2013	59480,9	115,9	681899	94,8	8,7
2014	70599,4	118,7	770121	112,9	9,2
2015	81281,7	115,1	1044541	135,6	7,8

Рассчитано по: Доходы сводного бюджета Украины / Государственная казначейская служба Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/index>.

Усиление экспортной ориентации украинской экономики приводит к увеличению бюджетных потерь НДС. В настоящее время доля экспорта по отношению к ВВП достигает 50 %. В этих условиях дальнейшее развитие экспортного потенциала неизбежно приводит к увеличению возмещения НДС экспортерам и, соответственно, к потерям бюджета.

Однако рост бюджетных потерь по НДС не может быть объяснен ростом экспорта. Так, в 2015 г. рост бюджетных потерь составил 10,7 млрд грн при увеличении экспорта на 274,4 млрд грн. Еще более показательным был 2013 г. Величина бюджетных потерь увеличилась в 2013 г. по сравнению с 2012 г. на 8,2 млрд грн, в то время как экспорт сократился на 37,6 млрд грн.

По мнению В. Пикинера, К. Швабий и др.: «Пояснение этому необходимо искать в криминализации процесса начисления возмещения, который был присущ поэтому периоду» [15, с. 119]. Поэтому стремление правительства к наращиванию экспорта существенно увеличивает риски для государственных финансов, является одной из причин стремительного роста государственного долга и расходов по его обслуживанию.

Данные табл. 4 позволяют сделать вывод об отсутствии устойчивой зависимости роста бюджетных потерь от увеличения экспорта. Подтверждением этого является оценка коэффициента эластичности налоговых потерь бюджета от изменения экспорта. Его величина за исследуемый период изменялась от – 0,22

до +0,40.

Таким образом, стремление к наращиванию экспортного потенциала страны без учета финансово-экономических последствий усиливает риски разбалансированности государственного бюджета, увеличивает задолженность по обязательствам, что в конечном счете оказывает отрицательное влияние на всю систему государственных финансов, и в особенности на долговую безопасность страны.

Основным источником поступлений НДС в бюджет является налог с ввезенных на территорию Украины товаров и услуг. В настоящее время поступления НДС от импорта товаров занимает значительную часть в общих поступлениях бюджета от НДС (табл. 5).

Таблица 5

Поступления НДС от импорта за 2011-2015 гг.

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Налог на добавленную стоимость с ввезенных на территорию Украины товаров, млн грн	96025,0	101604,2	96543,7	107287,3	138764,3
Налог на добавленную стоимость с импортированных на территорию Украины работ, услуг, млн грн	0,3	0,3	0,9	-0,1	2,1
Всего поступлений НДС от импорта товаров и услуг, млн грн	96025,3	101604,5	96544,6	107287,2	138766,4
Импорт, млн грн	733526	791844	764730	834133	1084016
Эффективная ставка НДС, %	13,1	12,8	12,6	12,9	12,8
Поступления от НДС, млн грн	172872,8	184785,8	181716,9	189240,5	246857,7
Удельный вес НДС от импорта в общем объеме налоговых поступлений, %	55,5	55,0	53,1	56,7	56,2

Рассчитано по: Доходы сводного бюджета Украины / Государственная казначейская служба Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/index>.

Доля поступлений НДС от импорта товаров и услуг составляет более половины всех поступлений от этого налога. Так, в 2015 г. за счет НДС от импорта товаров и услуг было получено 56,2 % всех поступлений

бюджета от НДС. Это в значительной мере формирует высокую зависимость формирования доходов от НДС от внешней конъюнктуры, что несет потенциально высокие риски для государственных

финансов в сфере формирования доходов бюджета.

Основным источником поступлений является НДС от импортированных на территорию Украины товаров, доля которого составляла 97–99 % от общего объема поступлений НДС от импорта. При этом следует отметить, что доля импорта услуг в общем объеме импорта составляет около 10–14 % (в 2015 г. – 12,9 %). Приведенные расчеты позволяют сделать вывод, что потенциальные возможности увеличения поступлений от НДС лежат в сфере налогообложения импорта услуг.

В ряде исследований предприняты попытки моделирования налоговых поступлений от ряда факторов. На основании построенной экономико-статистической модели М. Крупка, В. Кмит и Р. Паславская пишут: «С увеличением объема чистого экспорта на 1 млн дол. США и при постоянных значениях объемов ВВП и денежной массы ожидается уменьшение налоговых поступлений до общего бюджета Украины на 100 тыс. грн [16, с. 221]. Вероятнее всего, полученный М. Крупкой, В. Квитом и Р. Паславской отрицательный знак перед показателем «чистый экспорт» можно объяснить лишь одним — уменьшением налоговых поступлений вследствие возмещения с бюджета НДС экспортерам. Однако фактические данные противоречат утверждениям авторов. Так, по данным

Государственного казначейства Украины, в 2015 г. бюджетное возмещение НДС денежными средствами составило 68,4 млрд грн, в то время как поступление НДС от импорта товаров и услуг — 138,8 млрд грн (в 2014 г. — соответственно 57,1 млрд грн (с учетом ОВГЗ) и 107,3 млрд грн). Даже если пересчитать на величину чистого экспорта, все равно поступления налога на добавленную стоимость с импорта товаров и услуг будут превышать примерно вдвое объемы бюджетного возмещения НДС. Следовательно, полученный М. Крупкой, В. Квитом и Паславской вывод об отрицательной зависимости налоговых поступлений от роста чистого экспорта противоречит фактическим данным и является ошибочным.

Для оценки влияния налогов на состояние экономики часто используются эффективные ставки налогов, величина которых учитывается при определении официальных доходов в стране. Величина эффективной ставки НДС от импорта характеризуется относительной устойчивостью. В целом за 2011–2015 гг. эффективная ставка НДС от импорта товаров и услуг колебалась в пределах 12,6–13,1 % при стандартной ставке 20 %. Рост импорта стал главным фактором увеличения налоговых поступлений в бюджет от НДС (табл. 6).

Таблица 6

Влияние факторов на изменение поступлений НДС от ввезенных на территорию Украины товаров и услуг, млн грн

Год	Прирост (+), снижение (-) НДС		
	Всего	в том числе за счет:	
		импорта	поступлений НДС на 1 грн импорта
2010	+193,0	+23663,1	-23470,1
2011	+22674,5	+19300,3	+3374,2
2012	+5579,3	+7638,1	-2058,8
2013	-5060,0	-3454,1	-1605,9
2014	+10742,6	+8740,7	+2001,9
2015	+31479,3	+32129,7	-650,4

В 2014 г. за счет увеличения импорта было обеспечено 81,4 % налоговых поступлений НДС. В 2015 г. прирост НДС от импорта составил 32,1 млрд грн, что значительно превышало сокращение поступлений НДС от снижения величины НДС, приходящиеся на 1 грн импорта. Это в конечном счете обеспечило рост поступлений НДС от импорта товаров и услуг в сумме 31,5 млрд грн. В период сокращения импорта наблюдалось соответствующее снижение поступлений НДС. В то же время изменение эффективной ставки НДС в целом негативно влияли на общую величину поступления НДС от импорта. Особенно значимыми были влияние снижения эффективной ставки в 2010 и в 2012 г.

Выводы. Подытоживая изложенное, приходим к выводу, в последние годы наблюдается снижение фискальной эффективности НДС. Это проявляется в устойчивом невыполнении плановых показателей, а также сокращении доли в налоговых поступлениях. В условиях экспортоориентированной экономики резко снижает фискальную эффективность НДС возрастающие объемы задолженности государства по бюджетному возмещению НДС. Отсутствие денежных средств в бюджете обусловило накопление государственного долга по возмещению НДС. Действительный уровень налогообложения импорта оказывается значительно ниже 13 % в результате многочисленных льгот. Снижение эффективной ставки НДС стало одной из главных причин сокращения бюджетных поступлений от НДС.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. OECD Revenue statistics / OECD [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=REV>.

2. Налоговая политика: методология,

теория и практика: монография / В. П. Вишневецкий, О. В. Виецкая, О. Н. Гаркушенко и др.; под общ. ред. В. П. Вишневецкого / НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. — Донецк, 2011. — 528 с.

3. Молдован О. Напрями та механізми підвищення фіскальної та регулятивної ефективності ПДВ. Аналітична записка [Електронний ресурс] / О. Молдован. — Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/247/>.

4. Морозова Г.С. Вплив податку на додану вартість на формування доходів державного бюджету України / Г.С. Морозова, Є.М. Руденко // Економіка та держава. — 2014. — № 8. — С. 42–46.

5. Рекова Н. Ю. Особливості ПДВ в Україні в контексті зближення з європейським законодавством / Н. Ю. Рекова, С. В. Мельник / Бізнес-інформ. — 2016. — № 3. — С. 214-219.

6. Koch J. EU amendment directive “VAT — reverse charge mechanism” / J. Koch; CEP. — 2009. — Dec. 7 [Web. resource]. — Режим доступу: http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/Kurzanalysen/Reverse_Charge/PB_Reverse_Charge_EN.pdf.

7. Rajagopalan S. Reverse charging to prevent VAT fraud / S. Rajagopalan; Reckon LLP. — 2006. — Dec. [Web. resource]. — Режим доступу: <http://www.reckon.co.uk/reckon-reverse-charging-dec2006.pdf>.

8. Tax revenue statistics / Eurostat. — 2014. — March [Web. resource]. — Режим доступу: http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Tax_revenue_statistics#Further_Eurostat_information.

9. Данные Мирового банка. — [Электронный ресурс]. — Режим доступу: <http://www.doingbusiness.org>.

10. VAT rates applied in the member states of the European Union. — Luxembourg: Eurostat, 2015. — 29 p. [Web. resource]. — Mode of access: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/

documents/taxation/vat/how_vat_works/rates/vat_rates_en.pdf.

11. Модернізація фінансової системи України в процесі євроінтеграції: у 2 т. / Т. І. Єфименко, С. С. Гасанов, В. П. Кудряшов та ін. ; за ред. О. В. Шлапака, Т. І. Єфименко; ДННУ “Акад. фін. управління”. – К., 2014. – Т. 1. – 2014. – 760 с.

12. Податковий Кодекс України від 2 грудня 2010 року № 2755-VI. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.

13. Про випуск облігацій внутрішньої державної позики для відшкодування сум податку на додану вартість: Постанова Кабінету Міністрів України № 368 від 12 травня 2010 року. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/368-2010-%D0%BF>.

14. Про випуск облігацій внутрішньої державної позики для відшкодування сум податку на додану вартість: Постанова Кабінету Міністрів України № 139 від 21 травня 2014 року. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/139-2014-%D0%BF>.

15. Пікінер В. О. Оцінка фіскального потенціалу податку на додану вартість в Україні / В. О. Пікінер, К. І. Швабій // Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право), 2012. – № 2 (57). – С. 115–120.

16. Крупка М. І. Система адміністрування податків в Україні: стан, проблеми та перспективи/ Крупка М. І., Кміть В. М., Паславська Р. Ю. // Науковий вісник ЛНТУ України. – 2016. – Вип. 26.2. – С. 217–225.

УДК 334.021

РОЗВИТОК КОРПОРАТИВНОГО СЕКТОРУ ЯК ПЕРЕДУМОВА ЕФЕКТИВНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В ЕКОНОМІЦІ

Прохорова В.В., д.е.н., професор (УІПА)

В статті розглянуто теоретичні питання розвитку корпоративного сектору, що є передумовою ефективної реалізації трансформаційних процесів в економіці України. Автором виділено позитивні та негативні сторони діяльності корпорацій, проаналізовано діяльність органів управління корпоративним сектором в Україні. В статті зазначено, що в Україні не існує окремого органу, який здійснював би управління корпоративним сектором, тому необхідне його створення для контролю їх діяльності.

Ключові слова: корпоративний сектор, управління, підприємства, економіка, держава.

РАЗВИТИЕ КОРПОРАТИВНОГО СЕКТОРА КАК УСЛОВИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСФОРМАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ЭКОНОМИКЕ

Прохорова В.В., д.э.н., профессор (УИПА)

В статье рассмотрены теоретические вопросы развития корпоративного сектора, является предпосылкой эффективной реализации трансформационных

процесов в економіке України. Автором виділені позитивні та негативні сторони діяльності корпорацій, проаналізована діяльність органів управління корпоративним сектором в Україні. В статті вказано, що в Україні не існує окремого органу, який здійснював би управління корпоративним сектором, тому необхідно його створити для контролю їх діяльності.

Ключеві слова: корпоративний сектор, управління, підприємства, економіка, держава.

DEVELOPMENT CORPORATE SECTOR AS CONDITION EFFECTIVE REALIZATION TRANSFORMATION PROCESSES IN ECONOMY

*Prokhorova V.V., doctor of economic sciences, professor
(Ukrainian engineering and pedagogical academy)*

In the article theoretical questions development the corporate sector, is a prerequisite for effective implementation transformational processes in Ukraine's economy. The author identifies positive and negative aspects corporate activities, analyzed the activities the management bodies the corporate sector in Ukraine. The article stated that in Ukraine there is no separate body that would control the corporate sector, so you should create to control their activities.

Keywords: corporate sector, governance, enterprise, economy, state.

Постановка проблеми. Державний сектор економіки існує в будь-якій країні, який у сучасних умовах він відіграє важливу роль. Тому слід звернути увагу на розмежування суб'єктів господарювання з погляду приналежності до тих чи інших секторів — державних та недержавних і відповідної побудови систем корпоративного управління. Корпоративне управління повинне бути направлено на користь суспільству, а не окремим особам і групам осіб.

У розвинутих країнах створюються умови для функціонування підприємств, що регулюються на засадах корпоративного управління та отримують постійний розвиток, в Україні, на жаль, такі умови не створюються, тому це питання є актуальним у сучасних умовах господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним обґрунтуванням питання корпоративного управління, а також у вивчення основних моделей корпоративного управління займалися учені-економісти: І. Ансофф, В.

Свтушевський, Т. Момот, Д. Паунд, А. Педько, С. Румянцев та ін. Ураховуючи актуальність зазначеної тематики, виникає необхідність у поглибленні наукових досліджень у сфері корпоративного управління.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Одним із найважливіших елементів корпоративного управління є ефективне державне регулювання корпоративного сектору. Однак, для створення цілісної бази раціонального функціонування економіки, держава, так чи інакше, повинна регулювати різнобічні аспекти діяльності корпоративних підприємств.

Метою статті є теоретичне обґрунтування розвитку корпоративного сектору як передумови ефективної реалізації трансформаційних процесів в економіці

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах корпоративна інтеграція стає одним з механізмів захисту від конкуренції на товарних ринках для вітчизняного бізнесу,

прагнучого захистити не лише ринкові позиції, але і права власності.

Корпоративний сектор - це частина економіки країни, яка представлена діяльністю приватних компаній або корпорацій. При цьому роль, яку відіграють

великі корпорації в становленні і розвитку економіки, в цілому куди істотніше, ніж вплив сектора малого [2].

На рис. 1 наведено позитивні та негативні сторони діяльності корпорацій.



Рис. 1. Позитивні та негативні сторони діяльності корпорацій

Позитивні сторони діяльності корпорацій:

відбувається підвищення ефективності важелів управління і механізмів економіки;

корпорації мають більш широкі і масштабні процеси виробництва, більш

сучасні технології, в них укладено більше стадій виробничого процесу. Все це

дозволяє істотно збільшити кінцеву продуктивність праці, що, в свою чергу, впливає на зростання продуктивності в

масштабі всієї економічної системи; корпорації мають високу

економічною потугою і здатністю впливати на економіку країни завдяки високій концентрації капіталів. При цьому корпорації здатні виробляти якісну продукцію з високою ефективністю використання наявних ресурсів, що, в свою чергу, посилює конкурентоспроможність країни в цілому на світовому ринку.

Негативні сторони діяльності корпорацій:

основний негативною стороною корпорації є можливість перетворення її в монополію на увазі концентрації певного рівня влади над ринком;

можливість управління рівнем цін на ринку з метою отримання власної вигоди;

відсутність конкуренції породжує інноваційний застій, тобто зникає необхідність ретельного контролю якості та вдосконалення технологій;

управління споживчим попитом - замість відповідності потребам покупців, монополія змушує споживача погоджуватися на той товар, який є в наявності.

У цілому управління державним корпоративним сектором в Україні можна поділити на три блоки [3]:

Блок 1 - створення загальної нормативно-правової бази функціонування економіки (полягає в розробці законів та підзаконних актів економічної спрямованості, оскільки усі підприємства здійснюють діяльність у цьому нормативно-економічному полі);

Блок 2 - пряме управління державними підприємствами (застосовується у випадках, коли держава є єдиним власником акціонерного товариства і керує його діяльністю через менеджмент підприємства);

Блок 3 - управління певною державною часткою статутного фонду господарських товариств (впливає на діяльність корпорації відповідно до наявності державного пакета корпоративних цінних паперів).

Заходи, що належать до першого блоку, здійснюються органами центральної

державної влади, які мають право приймати рішення, що мають законодавчу силу. Заходи в рамках інших двох блоків впроваджуються лише органами виконавчої влади. При цьому слід мати на увазі, що має існувати перелік об'єктів, що підпадають під пряме управління державної влади. До таких об'єктів відносять:

майно державних підприємств, установ і організацій, закріплене за ними на праві повного господарського відання або оперативного управління;

акції (паї, частки), що належать державі у майні господарських товариств;

майно підприємств, які перебувають у процесі приватизації;

майно, передане у користування органам самоврядування;

майно, яке не увійшло до статутних фондів господарських товариств, створених у процесі приватизації (корпоратизації) майна державних підприємств.

В Україні не існує окремого органу, який здійснював би управління державним корпоративним сектором (державними акціонерними компаніями, державними корпоративними правами тощо.) Ці функції здійснюють майже всі органи виконавчої влади. Однак основи такого управління закладаються на рівні Кабінету Міністрів України та інших уповноважених ним органів, Фонду державного майна України і в його складі Департаменту з управління державними корпоративними правами, Національної академії наук України, Української академії аграрних наук, інших подібних організацій. Сюди відносяться також юридичні та фізичні особи, які здійснюють функції з управління акціями (паями, частками), що належать державі у майні господарських товариств (уповноважені особи).

Слід визначити основні напрями регулювання деякими органами державного сектору. Так, Кабінет Міністрів України у сфері корпоративного управління приймає рішення про передавання цілісних майнових комплексів підприємств, нерухомого майна, акцій (паїв, часток), що

належать державі у майні господарських товариств, з державної у комунальну власність, дає згоду на передавання цього майна з комунальної у державну власність відповідно до законодавства України, приймає рішення про передавання об'єктів державної власності у користування самоврядним організаціям, про закріплення у державній власності пакета акцій акціонерних товариств, створених на базі їх майна, термін закріплення цього пакета акцій у державній власності, про достроковий продаж зазначеного пакета акцій або його частини відповідно до законодавства України про приватизацію, подає на затвердження Верховної Ради України переліки об'єктів державної власності, які не підлягають приватизації, а також переліки об'єктів державної власності, віднесені Державною програмою приватизації до груп, приватизація яких здійснюється із залученням іноземних інвестицій, приймає нормативно-правові акти, пов'язані з управлінням об'єктами державної власності, здійснює інші повноваження щодо управління об'єктами державної власності [4].

Досить широкі повноваження має Фонд державного майна України, що управляє майном державних підприємств, які з метою приватизації перетворюються в господарські товариства, та державним майном, що не ввійшло до статутних фондів господарських товариств у процесі приватизації та корпоратизації, а також цілісними майновими комплексами, переданими в оренду.

Щодо об'єктів державної власності, які перебувають в його управлінні, Фонд державного майна:

здійснює повноваження власника державного майна в процесі приватизації, у тому числі повноваження з управління державними корпоративними правами (після ліквідації Агентства з управління державними корпоративними правами);

змінює організаційну форму державних підприємств у процесі приватизації;

приймає рішення щодо подальшого використання державного майна, яке не ввійшло до статутних фондів господарських товариств;

виступає орендодавцем майна, яке перебуває у державній власності;

забезпечує захист майнових прав державних підприємств, організацій, установ на території України та за її межами;

вносить на розгляд Кабінету Міністрів України пропозиції щодо закріплення пакета акцій у державній власності;

виступає від імені держави засновником господарських товариств, у тому числі спільних підприємств.

Донедавна в Україні була окрема державна структура, яка здійснювала управління державними пакетами акцій (Державне агентство з управління державними корпоративними правами), відтепер ці функції входять до компетенції Фонду державного майна України, а також інших міністерств та відомств. При цьому об'єктами управління є належні державі пакети акцій акціонерних товариств і холдингових компаній та державні частки, паї в майні господарських товариств, у тому числі спільних підприємств.

Фонд державного майна (через Департамент з управління державними корпоративними правами) може здійснювати такі функції:

призначення уповноважених осіб з управління державними частками, паями, акціями;

укладання з ними угод та здійснення контролю за ефективністю їх роботи;

формування разом з центральними органами виконавчої влади окремих переліків господарських товариств, у статутних фондах яких є державні корпоративні права та які є стратегічними об'єктами для економіки і безпеки держави, з урахуванням принципів діяльності згідно з технологіями вироблення кінцевого продукту.

Оскільки на такий департамент

можуть бути покладені прямі управлінські функції, то він міг би здійснювати управління господарськими товариствами через участь своїх представників у роботі органів управління цих товариств, приймати рішення щодо створення господарських товариств, у тому числі спільних підприємств, до статутних фондів яких передаються державні корпоративні права, вести реєстр та проводити оцінку державних корпоративних прав тощо. Крім того, департамент має виконувати специфічні функції з управління державними корпоративними правами, зокрема, проводити нормативне та методичне забезпечення управління державними корпоративними правами, а також здійснювати контроль за ефективністю цього управління.

Висновок. Отже, розвиток корпоративного сектору є передумовою ефективної реалізації трансформаційних процесів в економіці України. Ефективна система управління корпоративним сектором полягає у створення окремого органу, який здійснював би постійний контроль за цим сектором.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Паунд Д. Будущая модель корпоративного управления / Д. Паунд // Корпоративное управление / [пер. с англ. А. Куницына; ред. Е. Дронова]. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2007. – С. 86 – 110.
2. Педько А. Б. Власність, контроль і конфлікт інтересів в акціонерних товариствах / А.Б. Педько. – К.: Вид. дім «Києво-Могилянська академія», 2008. – 325 с.
3. Євтушевський В. А. Стратегія корпоративного управління / В.А. Євтушевський, К.В.Ковальська, Н.В.Бутенко. – К.: Знання, 2007. – 287 с.
4. Румянцев С. А. Українська модель корпоративного управління: становлення та розвиток / С.А. Румянцев. К.: Т-во «Знання», КОО, 2003. – 149 с.
5. Момот Т.В. Вартісно-орієнтоване корпоративне управління: від теорії до практичного впровадження / Т.В. Момот. – Харків: ХНАМГ, 2006. – 380 с.
6. Корпоративне управління [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://bookss.co.ua/book_korporativne-upravlinnya_820/2_1.1.-bazovi-ponyattya-korporativnogo-upravlinnya
7. <http://pidruchniki.com/1045011752401/menedzhment/korporativne>

УДК 658.005.5+338.4+65.016

ЕКОНОМІЧНІ ТА ТЕХНОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ОПТИМАЛЬНОГО ПАРКУ ЛОКОМОТИВІВ В УМОВАХ КРИЗИ

*Галушко О.І., директор консалтингової компанії (ТОВ «АРЛЕН»),
ст. викладач (ДВНЗ ПДАБА)*

Стаття присвячена проблемам оновлення парку локомотивів в сучасних кризових умовах. Сформульовано поняття «оптимальний локомотив» та «оптимальний парк локомотивів». Систематизовано та проаналізовано фактори, що впливають на формування парку локомотивів. Запропоновано підхід до формування оптимального парку локомотивів на основі конструкційного, функціонального, ремонтного, експлуатаційного аспектів. Розроблено характеристики оптимального парку локомотивів. Запропоновано технологічні та економічні параметри оцінки оптимального локомотиву.

Ключові слова: оптимальний локомотив; оптимальний парк локомотивів; кризові умови; модернізація; конструкційний, функціональний, ремонтний, експлуатаційний аспект.

ЕКОНОМИЧЕСКИЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОПТИМАЛЬНОГО ПАРКА ЛОКОМОТИВОВ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

*Галушко Е.И., директор консалтинговой компании (ООО «АРЛЕН»),
ст. преподаватель (ГВУЗ ПГАСА)*

Статья посвящена проблемам обновления парка локомотивов в современных кризисных условиях. Сформулировано понятие «оптимальный локомотив» и «оптимальный парк локомотивов». Систематизированы и проанализированы факторы, влияющие на формирование парка локомотивов. Предложен подход к формированию оптимального парка локомотивов на основе конструкционного, функционального, ремонтного, эксплуатационного аспектов. Разработаны характеристики оптимального парка локомотивов. Предложены технологические и экономические параметры оценки оптимального локомотива.

Ключевые слова: оптимальный локомотив; оптимальный парк локомотивов кризисные условия; модернизация; конструкционный, функциональный, ремонтный, эксплуатационный аспект.

ECONOMIC AND TECHNOLOGICAL ASPECTS OF FORMATION THE OPTIMAL PARK OF LOCOMOTIVES IN CRISIS CONDITIONS

*Galushko O.I., CEO of consulting company (ARLEN LLC),
senior lecturer (SHEI PSACEA)*

The article is devoted to the problems of updating the fleet of locomotives in current crisis conditions. The concept of "optimal locomotive" and "optimal fleet of locomotives" are

formulated. The factors affecting the formation of locomotives' fleet are systematized and analyzed. An approach to the formation of optimal fleet of locomotives, based on the constructional, functional, repair, and operational aspects, is proposed. The characteristics of the optimal fleet of locomotives are developed. Technological and economic parameters for estimation the optimal locomotive are proposed.

Keywords: *optimal locomotive; optimal fleet of locomotives; crisis conditions; modernization; constructional, functional, repair, operational aspect.*

Постановка проблеми. Тенденції глобалізації та економічної інтеграції на міждержавному рівні спричинили зростання та прискорення товаропотоків, що відповідно призвело до значного зростання обсягів вантажоперевезень в останні десятиріччя. Але в Україні та інших пострадянських країнах циклічне зростання обсягів перевезень та вантажообігу поєднується з катастрофічним зносом рухомого тягового складу, зниженням ефективності диспетчеризації і падінням швидкості вантажоперевезень, що завдає підвищене навантаження на інфраструктуру залізниць [1].

Старіння локомотивного парку Укрзалізниці значно перевищує темпи придбання нового тягового рухомого складу. Найбільш катастрофічна ситуація в парку тепловозів: ще у 2013р. відсоток зносу тепловозів ЧМЕЗ становив 99,6%, тепловозів М62 – 100%, 2М62 – 100%. Не краще і ситуація з більш ефективними одиницями вантажного тягового складу – електровозами, знос їх парку у 2013 р. складав 90,3%, а знос парку магістральних тепловозів - 99% [2]. Отже на сьогодні локомотивний парк можна вважати повністю зношеним. Поглиблення економічної та політичної кризи у 2015-2016рр скоротило можливості підприємств-власників тягового рухомого складу здійснювати модернізацію та капітальний ремонт локомотивів. Тому проблема формування оптимального парку локомотивів є особливо актуальною в умовах кризи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми реформування та технічного розвитку підприємств залізничного транспорту, оновлення

рухомого складу, а також питання економічної ефективності та ціноутворення висвітлені в роботах багатьох українських вчених, серед яких: В.Л. Дикань, О.М. Гнений [3], А.В. Вишнякова [3], О.Г. Кірдіна [4], О.Г. Головня [5], І. В. Токмакова, О. В. Шраменко, Н.І. Богомолова, Л.С. Головкова, Н.М. Колесникова, В.В. Чорний та інші. Однак сучасні кризові умови вимагають розробки нових ефективних підходів до управління активами промислових підприємств [6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Для ринку локомотивної тяги України основною проблемою є катастрофічний знос парку, що сягає 99%, та пошук шляхів його оновлення в умовах кризи, а також створення системи технічного обслуговування, яка відповідала б державній програмі розвитку залізничної галузі та відкриттю нових маршрутів вантажопотоків. Для вирішення проблем приведення кількісних і якісних показників парку локомотивів у відповідність до потреб ринку слід проаналізувати такі аспекти:

- Критерії оптимального локомотива і формування оптимального парку локомотивів;

- Техніко-економічні аспекти модернізації тягового рухомого складу в умовах кризи;

- Особливості ціноутворення і тарифного регулювання тяги.

Метою статті є розробка економічних та технологічних аспектів формування оптимального парку локомотивів для вирішення проблеми оновлення тягового рухомого складу.

Наукова новизна статті полягає у розробці підходу до формування оптимального парку локомотивів на основі аналізу конструкційних, функціональних, ремонтних, експлуатаційних характеристик та у запропонованих технологічних та економічних параметрах оцінки оптимального локомотиву.

Виклад основного матеріалу дослідження. Парк локомотивів повинен забезпечувати реалізацію необхідних функцій, відповідати цим функціям і умовам експлуатації за своїми технічними характеристиками і конструкторськими рішеннями, задовольняти вимоги експлуатанта по надійності, економічності,

безпеці, а також відповідати обмеженням за наявністю і доступністю запасних частин і вартості ремонтів.

В існуючій класифікації локомотивного парку можна виділити наступні поняття (рис.1). Як бачимо, основними ознаками локомотивного парку є кількість та види локомотивів, а також їх технічний стан. Так, інвентарний парк визначається станом на момент і виражається числом локомотивів по їх типам. Цей показник використовується при характеристиці технічної озброєності залізниць, а також для визначення фактичної наявності локомотивів на дорозі [7]

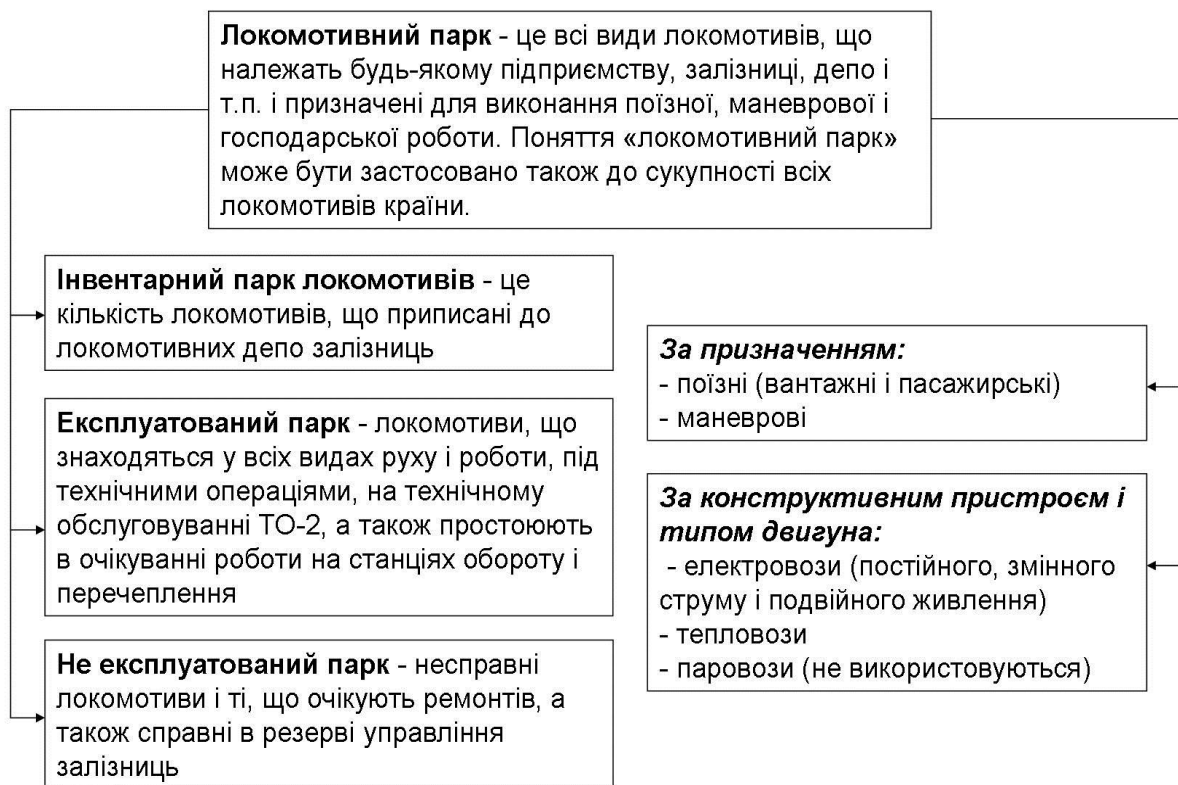


Рис. 1. Поняття і класифікація локомотивного парку (складено автором за [7, 8]).

На наш погляд, в умовах майже повного зносу парку тягового рухомого складу, дефіциту фінансових ресурсів на його оновлення, та підтриманні працездатності локомотивів за рахунок «технологічного канібалізму» (коли одні локомотиви парку «поглинають» запчастини інших), необхідно приділити

увагу більш глибокому аналізу та класифікації якісних характеристик локомотивного парку.

Для цілей аналізу, формування оптимального парку локомотивів та удосконалення управління підприємствами залізничної галузі, ми пропонуємо застосовувати наступні поняття:

1) Оптимальний локомотив - це тяговий засіб, який за своїм конструкційним рішенням, функціями, що виконуються, експлуатаційними характеристиками і вимогами до технічного обслуговування і ремонтів є оптимальним для даної кліматичної зони, існуючої інфраструктури і заданого набору функцій.

2) Оптимальний парк локомотивів - це необхідна і достатня кількість локомотивів різних типів, що знаходяться на різних стадіях життєвого циклу, які можуть забезпечити безперебійне і якісне виконання заданого набору функцій з мінімальними витратами на технічне обслуговування і експлуатацію.

Для формування оптимального локомотивного парку слід проаналізувати існуючу інфраструктуру і заданий набір функцій, а також динаміку їх зміни і перспективи розвитку виходячи з динаміки загальної економічної ситуації. Для формування набору технічних рішень оптимального локомотива, ми пропонуємо виділяти та аналізувати наступні складові характеристики локомотива (рис. 2): конструкторську, функціональну, експлуатаційну, ремонтну.

З точки зору конструкційного аспекту ми пропонуємо розглядати локомотив як технічну систему з урахуванням її життєвого циклу. Концептуальна схема дозволяє виділити саму технічну систему, ієрархію її блоків, вузлів, деталей, а також визначити послідовність зборки / розбирання і необхідні для цього деталі. Таким чином, конструкційний склад виробу дозволяє зробити оцінку повноти використання локомотива і можливості створення додаткової вартості; видів робіт, які можна виконати на локомотиві; відповідність конструкторських рішень комерційним завданням і умовам експлуатації; забезпеченість локомотива запасними деталями та їх взаємозамінність. А також оцінити баланс можливостей по

перезбиранню локомотива: можливість розбирати локомотив до рівня, який виправданий з точки зору ринку деталей та можливість модернізувати деталі і вузли.

При виробництві нових типів, а також при модернізації локомотивів, що експлуатуються, повинні використовуватися нові конструкційні і технологічні рішення, які забезпечать більшу надійність і кращі функції тяги, більш економічні енергетичні параметри, менші витрати на виготовлення, експлуатацію та ремонт, менший несприятливий вплив на навколишнє середовище.

З точки зору функціонального аспекту ми пропонуємо розглядати технічну систему (локомотив) як засіб виконання деяких функцій, тобто задоволення потреби суб'єкта, який його використовує. Безумовно, основною функцією локомотиву є тяга, але для вирішення задачі формування оптимального парку ми пропонуємо розглядати набір функцій тяги в залежності від вимог експлуатанта та особливих умов експлуатації. Такий підхід дозволяє відобразити як альтернативність використання даної технічної системи, так і конкретизувати вимоги до неї, уточнюючи формулювання тих функцій, які повинні бути реалізовані.

Таким чином, запропонована схема дозволяє зробити оцінку: необхідності і достатності тих чи інших вузлів та деталей на локомотиві, що виконує задану функцію, а також альтернативних можливостей використання локомотива (як випробувального стенду і навчального знаряддя; а також для тепловозів - як тимчасового джерела енергії у форс-мажорних обставинах); адекватності потужності локомотива функціям, що виконуються, надлишок або недолік потужності, швидкості, довжини самостійного ходу.

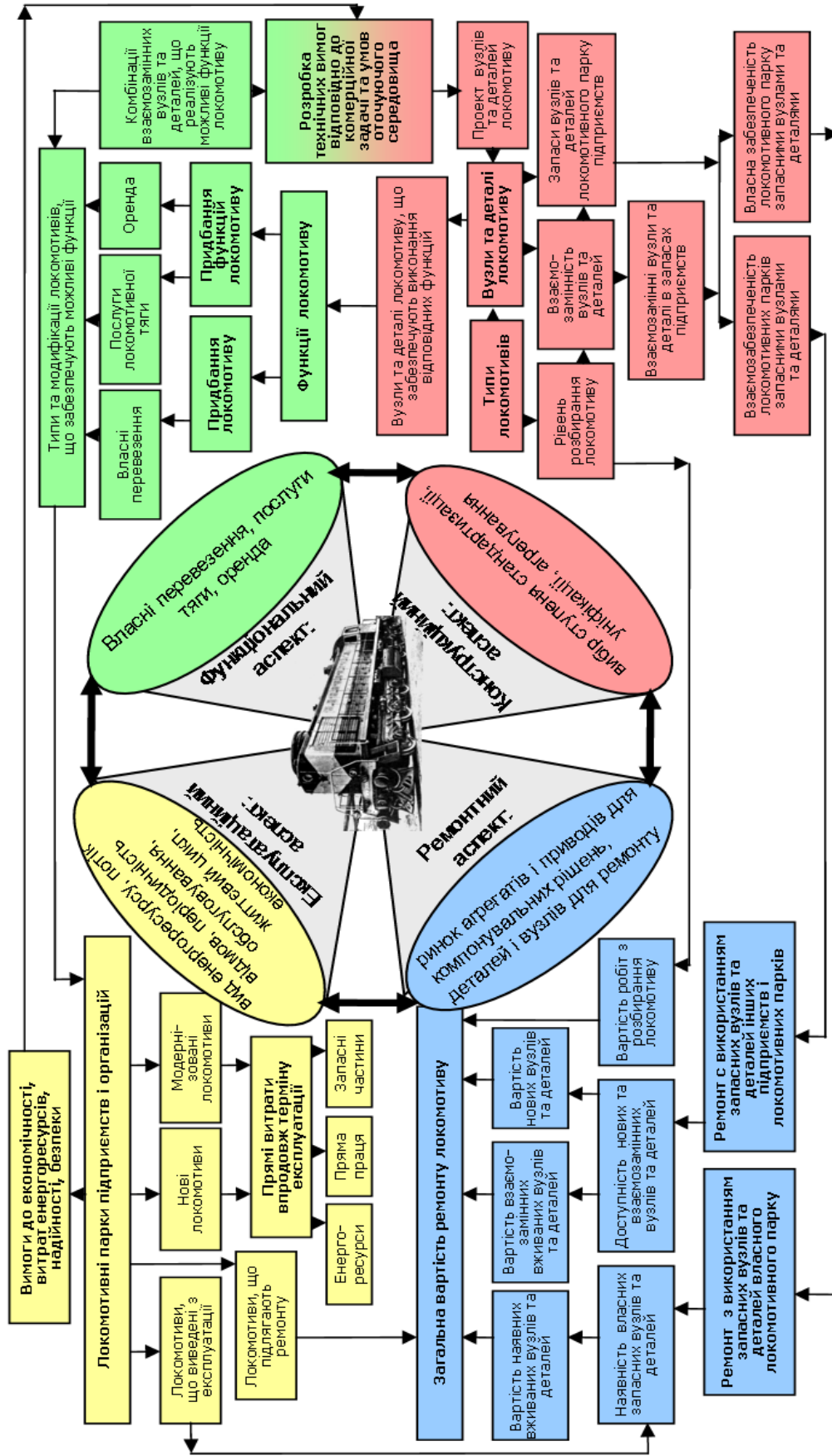


Рис. 2. Складові формування оптимального парку локомотивів (складено автором)

Сезонність або інші особливі умови використання локомотива викликають зміну вимог до функції тяги і самої технічної системи, від необхідності консервації і розконсервації, до переведення в альтернативний режим роботи. Компенсацію відхилення необхідної і наявної потужності локомотива можна реалізувати наступним чином: модульна силова установка, набір швидкозамінних силових установок або система заміни локомотивів в цілому.

Для реалізації цих способів (з урахуванням вимоги не припиняти функціонування локомотива) необхідно розробити відповідну силову установку та мати мережу технічного обслуговування, а також відкриту базу даних локомотивів і юридичну модель, яка б регулювала умови обміну локомотивів між різними юридичними особами. Така модель дасть можливість експлуатантам придбати не локомотив як актив, а його функції за рахунок оренди або тимчасового обміну, що зменшить витрати на утримання власного парку експлуатанта.

Функціональний аспект також вимагає аналізу функцій тяги, тобто можливостей використання локомотива; варіантів оптимальної компоновки локомотива під задану функцію з урахуванням її потужності і сезонності; виробничих потужностей по технічному оснащенню - як одноразово, так і сезонно; а також планування потреби в локомотиві даної функціональності.

Слід відзначити, що функціональна та конструкторська складові є тісно пов'язаними. Якщо змінюються умови експлуатації локомотива та вимоги до його функцій, то доцільно пропонувати технічні (конструкторські) рішення, які дозволяють швидко і з мінімальними витратами підготувати локомотив для реалізації цих функцій.

Прикладом тимчасової зміни функцій локомотиву, що призвела до нового технічного рішення, є запропонований роботі [9] тепловозний агрегат ТаА1

(тепловоз + думпкар, що управляється з тепловозу) для тимчасового забезпечення функцій тяги при перевезенні гірничих порід на відкритих видобутках при ухилі залізничного шляху до 40 %. Використання такого агрегату є більш ефективним, ніж використання тепловозів по системі 2-х одиниць.

В межах ремонтного аспекту ми пропонуємо розглядати локомотив за видами технічного обслуговування і ремонтів, а також характеристиками ринку агрегатів і приводів для компоновальних рішень, деталей і вузлів для ремонту. Капітальні ремонти співвідносяться з життєвим циклом локомотива і тому тісно пов'язані з конструктивними та експлуатаційними складовими характеристик локомотиву.

Доля витрат на ремонти локомотивів при їх існуючій експлуатації складає 40-50%, при цьому на поточні ремонти, які не поліпшують характеристик локомотивів, а лише підтримують їх працездатність, припадає більше 70% витрат [10, 11]. Катастрофічний знос парку локомотивів призвів до різкого зростання витрат на позапланові ремонти, кількість яких значно збільшилась з 2005р у зв'язку із закінченням нормативного строку експлуатації більшості локомотивів. Таким чином, ремонтний аспект є дуже важливим техніко-економічним фактором, що визначає ефективність локомотивного парку.

За прогнозами Укрзалізниці до 2025 року значно зросте потреба в локомотивному парку для задоволення зростаючих потреб у перевезенні вантажів та пасажирів. Так, потреба в парку магістральних та маневрових локомотивів на 2017 рік складає 2492 одиниці, тоді як на 2025 рік ці потреби зростуть орієнтовно на 16% і складатимуть 2881 одиницю [11].

Тому необхідно визначити, який тяговий рухомий склад підлягає модернізації або ремонту, а також визначити потреби у придбанні нових сучасних локомотивів, які відповідають

вимогам надійності та безпеки руху. В умовах економічної кризи та дефіциту фінансових ресурсів для оновлення парку локомотивів доцільною є глибока модернізація, яка коштує близько 60% вартості нового локомотиву, але дозволяє:

- знизити поточні експлуатаційні витрати до 40% [2];

- підтримати держзамовленнями вітчизняні підприємства залізничного машинобудування, що перебувають у вкрай важкому стані внаслідок економічної кризи.

На наш погляд, для підвищення ефективності та надійності тягового рухомого складу та розвитку сучасних технологій ремонту та модернізації, деякі функції слід передати незалежним авторизованим сервісним мережам (ремонтне підприємство + депо), які працюють за ринковими принципами на конкурентній основі. В якості критеріїв оцінки ефективності роботи сервісних центрів можна використовувати наступні показники:

- коефіцієнт готовності локомотивного парку;

- питомі витрати паливно-енергетичних ресурсів;

- коефіцієнт відповідності наведених річних витрат на експлуатацію локомотива розрахунковим річним витратам.

В такому випадку, предметом договорів сервісного обслуговування можуть стати: екіпірування локомотивів; технічне обслуговування в різних обсягах; поточні та позапланові ремонти (в т.ч. ті, що виконуються в рамках технічного обслуговування).

Екіпірування може бути як складовою частиною контракту, так і виведене за рамки договору сервісного обслуговування в тих випадках, коли воно проводиться окремо від ремонтного процесу і локомотив не входить в депо для екіпіровки. Для реалізації запропонованого підходу можуть бути використані наступні організаційні форми і методи:

- Мережа станцій обслуговування і ремонту зі стандартизованим часом і вартістю виконання робіт;

- Мобільні бригади з ремонту та обслуговування локомотивів з різними формами надання послуги: за викликом, за абонементом і т.п.;

- Парк локомотивів для передачі у тимчасове користування клієнта, локомотиви якого приймаються на тривалий ремонт;

- Швидка заміна аварійного локомотива на новий локомотив;

- Система діагностики стану локомотивів (в т.ч. віддалена);

- Система прогнозування зносу локомотива за даними його експлуатації (перевезені тонно-кілометрів, пробіг, максимальний час безперервної експлуатації і т.п.);

- Система управління розподілом і зберіганням запасних деталей, персоналу, обладнання і оснастки.

Розгалужена мережа депо задовольняє потребу у фізичному доступі до місця ремонту, але з економічної точки зору мобільні сервісні центри (бригади) можуть бути більш ефективними у виконанні поточних ремонтів та екіпіруванні локомотивів для виконання певних функцій.

Система ремонту повинна бути оптимізована за рівнем агрегування вузлів що розбираються або замінюються, виходячи з величини доданої вартості, часових і трудовитрат проведення ремонтних робіт, вартості володіння запасними частинами.

Системи діагностики і прогнозування зносу повинні спиратися на конструкційний склад локомотива з урахуванням взаємного зносу деталей, статистичного оптимуму витрат на діагностику, поточний і аварійний ремонт, а також на пошук найбільш інформативних деталей і вузлів, що характеризують знос всього агрегату. В такому випадку результат діагностики зносу даної деталі дозволить зробити досить достовірні висновки про знос всього

вузла. Вузли локомотива, що розробляються або модернізуються, повинні враховувати вимоги системи ремонту і давати можливість визначати стан локомотива, продіагностувавши незначну кількість вузлів і деталей. Таким чином, модель конструкційного складу локомотива повинна бути розширена такими параметрами, як:

- фактичний взаємний знос деталей;
- трудомісткість діагностики та відновлення;
- критичність для основної функції локомотива;
- порівняльна вартість діагностики і ремонту всього вузла і деталей, що входять до нього.

В межах експлуатаційного аспекту ми пропонуємо розглядати відповідність локомотиву вимогами експлуатанта щодо економічності, енерговитрат, надійності, безпеки. Довгий час основна увага приділялася технічним параметрам локомотивів - швидкості, потужності, тяговій характеристиці, навантаженню на вісь, к.к.д. та ін. Економічна складова відображалась в ціні локомотива і терміні його служби. При проектуванні локомотивів основна увага приділялася техніко-економічним параметрам, які дозволяли прискорити вантажопотік і скоротити питому витрату енергоресурсів на тягу, а також показниками надійності (збільшення міжремонтного пробігу). Тобто основну роль грали конструкційний і функціональний аспекти.

З урахуванням найважливішої стратегічної і соціальної ролі залізничних перевезень, а також глобальних тенденцій розвитку економіки, нові механізми поповнення парку тягового рухомого складу повинні відповідати не тільки сучасному рівню технічних рішень, а й вимогам економічної ефективності та екологічної безпеки.

В сучасних економічних умовах потрібна переоцінка і підвищення значущості економічних чинників володіння локомотивом - таких, як оцінка

ефективності інвестицій в придбання і модернізацію тягового рухомого складу, а також оцінка фінансових результатів від експлуатації локомотивів. Тому в рамках експлуатаційного аспекту слід враховувати:

- Розрахункові показники ефективності інвестицій (NPV, IRR, DPB);
- Розрахункову величину експлуатаційних витрат (поточні витрати експлуатанта на електроенергію, паливо, матеріали, оплату праці, амортизацію та ін.);
- Співвідношення доходів і витрат експлуатанта до і після введення локомотива в експлуатацію (економічний ефект);
- Ринковий баланс потужностей по Perezібранню локомотивів з урахуванням їх конструкційного складу і доступу до ринку деталей і вузлів.

Експлуатаційні витрати є найважливішим критерієм вибору локомотива експлуатантом. В рамках взаємозв'язку конструкційного і експлуатаційного аспектів, експлуатаційні витрати можуть бути знижені за рахунок сучасних технологічних рішень.

Висновки. Наявність ефективного парку тягового рухомого складу є важливим фактором конкурентоспроможності регіонів України і всієї держави. На сьогоднішній день ситуація є катастрофічною, тому потрібно негайно визначити, який рухомий склад потрібно модернізувати в першу чергу та які критерії мають враховуватись при виборі технології модернізації.

Оновлення тягового рухомого складу дозволить збільшити продуктивність локомотивів, зменшити експлуатаційні витрати і відповідно собівартість перевезень, подовжити міжремонтні періоди та зменшити витрати на виконання ремонтів.

Запропонований підхід дозволяє обирати технології модернізації на основі аналізу конструкційного, функціонального, ремонтного, експлуатаційного аспектів та формувати оптимальний парк локомотивів

з урахуванням зазначених критеріїв, що відповідає сучасним ринковим вимогам.

Перспективи подальших досліджень полягають в економічному обґрунтуванні впливу запропонованих критеріїв на формування оптимального парку локомотивів та їх ваги у рівняннях при вирішенні математичної задачі оптимізації, а також у дослідженні особливостей ціноутворення і тарифного регулювання тяги та техніко-економічних аспектів модернізації тягового рухомого складу з урахуванням життєвого циклу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Отраслевое исследование «Рынок локомотивов России и стран "Пространства 1520". Итоги 2011 г. Прогноз до 2015 года» // INFOline [Електронний ресурс]. – Режим доступа: www.infoline.spb.ru
2. Укрзалізниця: концентрація ресурсів на оновленні парку локомотивів залишається пріоритетним завданням на 2013 рік // Прес-центр Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/326193/
3. Гненний О. М. Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві / О. М. Гненний, А. В. Вишнякова // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2015. - вип. 9. - С.105-112
4. Кірдіна О.Г. Оновлення рухомого складу залізничного транспорту: вектор на вітчизняного виробника / О.Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - № 41. – с. 106-109.
5. Головня О. Г. Фінансове забезпечення оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту/ О. Г. Головня // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. - 2012. - Вип. 21-22(2). - С. 16-26.
6. Галушко О.І. Визначення поняття «криза» та параметрів, що описують кризу на підприємстві / О.І. Галушко // Магістеріум. Економічні студії. – НаУКМА: Київ, 2004. - Вип. 14. – с.52-55.
7. Глоссарий терминов по грузоперевозкам, логистике, таможенному оформлению: Парк локомотивов // Логистика и таможня: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://logistics_customs.academic.ru/356/%D0%9F%D0%90%D0%A0%D0%9A
8. Залізничний транспорт України: Основні показники експлуатаційної роботи // Загальний курс транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://subject.com.ua/technology/transport/110.html>
9. Белозёров В.И. Целесообразность создания и эффективность применения нового локомотива – тепловозного агрегата / В.И. Белозёров // Научно-технический специализированный журнал "Горная промышленность". - 2012. - №3. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mining-media.ru/ru/article/transport/2679-tselesoobraznost-sozdaniya-i-effektivnost-primeneniya-novogo-lokomotiva-teplovoznogo-agregata>
10. Осяев А.Т., Капустьян М.Ф., Шантаренко С.Г.. Организационно-технические аспекты оптимизации системы технического обслуживания и ремонта локомотивов // Материалы Всероссийской научно-технической конференции с международным участием. - ОГУПС: Омск, 2011. – с. 15-29.
11. Укрзалізниця готує стратегію оновлення локомотивного парку до 2025 року // Прес-центр Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/438159/

УДК 656.072

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,
Іванченко Ю.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено сучасні проблеми розвитку пасажирських перевезень, визначено напрями забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського комплексу залізничного транспорту. Відзначено, що проведення гнучкої політики у сфері управління пасажирськими перевезеннями можливе за умов збереження державної власності у сфері залізничного транспорту, забезпечення прозорості та передбачення субсидіювання пасажирських перевезень з державного бюджету.

Ключові слова: пасажирські перевезення, розвиток пасажирських перевезень, підприємства пасажирського комплексу, залізничний транспорт, реформування, забезпечення ефективності пасажирських перевезень.

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

*Полякова Е.Н., к.э.н., доцент,
Иванченко Ю.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследованы современные проблемы развития пассажирских перевозок, определены направления обеспечения эффективной деятельности предприятий пассажирского комплекса железнодорожного транспорта. Отмечено, что проведение гибкой политики в области управления пассажирскими перевозками возможно при условии сохранения государственной собственности в сфере железнодорожного транспорта, обеспечения прозрачности и субсидирования пассажирских перевозок из государственного бюджета.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, развитие пассажирских перевозок, предприятия пассажирского комплекса, железнодорожный транспорт, реформирование, обеспечение эффективности пассажирских перевозок.

PECULIARITIES OF DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORTATION AT RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Polyakova E.N, Candidate of Economics, associate professor,
Ivanchenko Yu.V. master (USURT)*

In the article modern problems of development of passenger transportations are investigated, directions of maintenance of effective activity of the enterprises of a passenger complex of a railway transportation are defined. It is noted that the availability of transport services has long-term social and macroeconomic consequences, without which intensive economic development of the country is impossible. It is proved that the implementation of a flexible policy in the field of passenger transportation management is possible provided that state

ownership in the sphere of railway transport is maintained, transparency and subsidizing of passenger transportation from the state budget are ensured.

Keywords: *passenger transportation, development of passenger transportation, passenger complex enterprises, railway transport, reforming, ensuring the efficiency of passenger transportation.*

Постановка проблеми. Залізничний транспорт – складова частина транспортного сектора економіки країни, що функціонує як складний виробничо-технологічний комплекс. Він займає ведуче місце на ринку транспортних послуг, забезпечуючи перевезення пасажирів переважно в міжміському і приміському сполученнях, а також обслуговуючи зовнішні соціально-економічні зв'язки України.

На долю залізничного транспорту припадає від 5-6% загального числа перевезених пасажирів, що на перший погляд являє собою досить незначний рівень і висуває галузь тільки на п'яте місце серед інших видів транспорту загального користування. Між тим, з урахуванням середньої дальності поїздки пасажирів, значимість залізниць істотно підсилюється. За обсягом пасажирообороту залізничний транспорт складає основу транспортної системи країни, виконуючи понад 33-43% загальної величини пасажиро-кілометрів [19]. Для порівняння: в країнах Європейського Союзу, частка залізниць хоч і зростає, але становить 7,4% за пасажирообігом [18].

Проте за останні десять років частка залізничного транспорту на ринку пасажирських перевезень скоротилась майже на 13% [2]. Якщо такі тенденції збережуться, то вже через два-три роки Укрзалізниця на ринку пасажирських перевезень буде займати менше 30%, поступившись своїми позиціями автомобільному транспорту та авіації.

Розвитку залізничних пасажирських перевезень в Україні заважають значний знос основних виробничих фондів, невисока якість обслуговування пасажирів, низька швидкість руху, висока собівартість перевезень, відсутність стимулів для

зниження витрат і підвищення якості послуг.

Причинами низької конкурентоспроможності послуг є перехресне фінансування пасажирських перевезень, повільність у реагуванні на зміни зовнішнього середовища, відсутність внутрішніх джерел відтворення та стимулів до інноваційного зростання залізничного транспорту. Збитки пасажирської сфери не дають можливості Укрзалізниці придбати у потрібному розмірі рухомий склад, інфраструктуру, здійснити потрібні капіталовкладення. Очевидною є потреба здійснення кардинальних заходів у пасажирській галузі, які б вивели її зі збиткового стану чи дали б можливість значно знизити збитки, забезпечити належний рівень транспортної мобільності населення, утримати конкурентні позиції на ринку транспортних послуг. Саме тому виникає необхідність аналізу проблем функціонування підприємств пасажирського комплексу та виявлення напрямів удосконалення їх діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Вивченню проблем та пошуку шляхів забезпечення сталого розвитку підприємств пасажирського комплексу залізничного транспорту, проблемам реструктуризації підприємств пасажирського комплексу присвячено праці вітчизняних і зарубіжних вчених: А.А. Бакаєва, Ю.С. Бараша, Н.О. Божок, В. Гудкової, В.Л. Диканя, Г.Д. Ейтутіса, Ю.В. Слагіна, Д.М. Козаченка, М.В. Кондратюка, О.О. Матусевич, О.О. Петренко, Т.Ю. Чаркіної, К. Шерепи, О.В. Шраменко та багатьох інших науковців [2-11, 13, 17, 19].

Сформульовані методологічні положення, практичні результати

досліджень сьогодні, в умовах реформування залізничного транспорту, є надзвичайно актуальними і в контексті комплексного забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств сфери пасажирських перевезень потребують поглиблення.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження сучасних особливостей розвитку пасажирських перевезень та визначення напрямів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського комплексу залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Системний аналіз сучасного стану пасажирського господарства України та тенденцій його розвитку показують, що, незважаючи на його в цілому стабільну роботу, є низка серйозних проблем, які потребують вирішення, а саме:

1) експлуатація застарілого рухомого складу (загальний ступінь зносу рухомого складу становить 82,9 %);

2) недостатність власних джерел фінансування (амортизація в 4,6 разів менше рівня простого відтворення), відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі та низький рівень інвестиційної привабливості, що зумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам. Загальна потреба залізничної галузі в інвестиціях на оновлення основних фондів на найближчі п'ять років оцінюється в сумі майже 200 млрд. грн [15];

3) виконання залізницями державних та соціальних функцій (перевезення пільгових категорій пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) у поєднанні з регульованими урядом низькими тарифами на перевезення пасажирів та відсутність дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільно значущих послуг суттєво обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту [11, с. 98];

4) недосконалість механізму обліку й відсутність компенсацій за перевезення пільгових категорій громадян;

5) невідповідність графіків руху потягів попиту на перевезення;

6) недостатня оптимізація складу поїздів;

7) нерозвиненість системи сервісного обслуговування;

8) непрозорий розрахунок собівартості перевезень.

Відповідно, це призводить до таких наслідків, як штучне заниження доходної складової пасажирських перевезень, завищення часу на очікування поїздів, перенаселеність приміських поїздів, низький рівень комфорту, безпеки швидкості руху, низька якість додаткових послуг та ін.

Показник збитковості пасажирських перевезень, що розраховується відношенням отриманих збитків до вкладених ресурсів на здійснення перевезень пасажирів, протягом останніх десяти років не був нижчий рівня 50%, тобто на кожну витрачену гривню на перевезення залізниці України у середньому отримували 50 коп. збитку. [3].

Розуміння причинно-наслідкових зв'язків збитковості пасажирських перевезень дозволяє визначити основні напрямки забезпечення ефективності пасажирських перевезень (рисунок 1) [17]

Варто зазначити, що ефективність пасажирських перевезень є динамічною категорією, яка залежить як від зовнішнього попиту, економічного стану держави, населення та рівня тарифів й субсидування, так і від пошуку та використання «інструментів» підвищення ефективності функціонування пасажирського комплексу ПАТ «УЗ». Застосування інноваційних підходів організації і технології пасажирських перевезень (реінжиніринг, процесний підхід) дозволяє зменшити технологічні витрати, збільшити кількість та якість додаткових інформаційно-сервісних послуг на всіх етапах обслуговування пасажирів та надає можливості підвищувати

функціонування пасажирського комплексу в цілому [5, 9].



Рис. 1. Напрямки забезпечення ефективності пасажирських перевезень [17, с. 295]

Проте ефективність залізниць не можна вимірювати лише показниками рентабельності. Субсидювання перевезень відповідає загальноєвропейській практиці: в країнах ЄС щорічно витрачається понад € 36 млрд. на покриття збитковості пасажирських перевезень [18]. При цьому розроблено спеціальний регламент, який регулює порядок закупівлі громадських послуг на перевезення пасажирів [10].

Так, в Німеччині щорічні розміри субсидій з державного бюджету залізницям складають €7-12, у Франції – €11, в Італії – €8, в Іспанії - €5 млрд на рік [16, 18]. Для порівняння збитковість пасажирських перевезень на залізницях України в 2013 р. склала €0,3 млрд. В Норвегії з держбюджету покривається 50% вартості пасажирських перевезень, в Данії – 48%, Франції – 42%. В Італії, Німеччині, Чехії та Болгарії пасажирі оплачують близько 70% від вартості поїздки, інше компенсує бюджет. Лише у Великобританії та Нідерландах пасажир оплачує майже повну вартість квитка. При цьому британській уряд виділяє на

підтримку залізниць 4-5 млрд. фунтів стерлінгів щорічно [18].

Таким чином, пасажирські перевезення у світі, як правило, є дотаційними і, як правило, програють конкурентну боротьбу автомобільному та авіаційному транспорту при оцінці ефективності перевезень виключно економічними показниками.

Варто зазначити, що вітчизняна система пасажирських залізничних перевезень відрізняється від закордонних сукупністю особливостей, які визначають необхідність побудови власної моделі перетворень. За останніх десять років рівень податкових надходжень Укрзалізниці до бюджетів усіх рівнів зріс в 3,5 рази (до 13 млрд. грн), а потреба в закупівлі рухомого складу з держбюджету (згідно ст. 10 ЗУ «Про залізничний транспорт») виконувалась в мізерних обсягах. Тобто перспективи розвитку галузі відступали перед необхідністю наповнення бюджету і утримання соціальних стандартів [18].

Реформа залізничного транспорту здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. та планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту [1]. Основною метою реформування залізничного транспорту є розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень та підвищення ефективності діяльності галузі, в тому числі, і отримання можливості бачити реальну суму перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, а отже, забезпечити державну підтримку збиткових видів перевезень та ліквідувати перехресне субсидіювання [15].

Програма передбачає 3 етапи реформування:

1 етап: розробка нормативно-правової бази для реформування, утворення ПАТ «Українська залізниця», розділення функцій господарського та державного управління галуззю, розділення фінансових потоків по видах діяльності, початок реформи тарифної системи;

2 етап: формування вертикально-інтегрованої системи управління (за видами діяльності) в ПАТ «Українська залізниця», формування єдиних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку залізничних перевезень, удосконалення тарифної політики, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг;

3 етап: продовження структурних змін, ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень [14].

Так, ПАТ «Укрзалізниця» створила пасажирську компанію та з квітня 2017 року переводить до неї всі виробничі процеси трьох з шести регіональних філій (Південна, Південно-Західна та Львівська). Дана компанія є вертикально інтегрованою структурою, що здійснюватиме управління системою перевезень. Це дозволить ефективно використовувати парк рухомого

складу, забезпечити єдині технології, технічну, тарифну та цінову політики [12].

За думками фахівців, негативними наслідками впровадженої реформи може бути:

- підвищення вартості послуг через допуск приватних перевізників;

- закриття нерентабельних залізничних маршрутів, зниження мобільності населення;

- погіршення доступу до соціальних послуг залізничників;

- погіршення умов праці у залізничній сфері (переведення працівників підприємств у приватні структури, виведення частини послуг на аутсорсинг) [18].

Таким чином, залізничний транспорт потребує державної підтримки за визначенням. Доступність транспортних послуг має довгострокові соціальні та макроекономічні наслідки, без яких неможливий інтенсивний економічний розвиток країни. Проведення гнучкої політики у сфері управління пасажирськими перевезеннями можливе за умов збереження державної власності у сфері залізничного транспорту, забезпечення прозорості та передбачення субсидіювання пасажирських перевезень з державного бюджету в повному обсязі.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Загалом виділяють три рівні проблем залізниць в Україні: на системному рівні (економічна модель країни, законодавство, бізнес-модель функціонування залізниці, тарифне регулювання, відсутність інвестицій в інфраструктуру); на рівні організації (негнучка організаційна структура, застаріла модель організації бізнес-процесів); на базовому рівні (низька компетентність менеджменту, неефективне використання ресурсів, низька мотивація персоналу) [14].

Проведення гнучкої політики у сфері управління пасажирськими перевезеннями можливе за дотримання таких умов: державні дотації мають здійснюватися в

межах довгострокового державного замовлення, яке готова фінансувати держава; визначення обсягу бюджетних дотацій можливе в результаті забезпечення прозорого розподілу витрат між пасажирськими та вантажними перевезеннями; функціонування пасажирського комплексу повинно забезпечуватися на базі застосування інноваційних підходів організації і технології пасажирських перевезень.

Перспективними напрямками подальших досліджень є дослідження соціальних аспектів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирської сфери, а саме розвитку організаційної культури, зв'язків з громадськістю, корпоративної соціальної відповідальності.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс]: Постанова КМУ від 16 грудня 2009 р. N1390 [офіц. текст: станом на 02.11.2012 р.]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.

2 Божок, Н.О. Методичний підхід щодо визначення привабливості пасажирських перевезень залізничного транспорту [Текст] / Н.О. Божок // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – 2014. – № 2 (50). – С. 31-40.

3 Гудков, О.М. Перспективний механізм фінансування пасажирських перевезень на залізничному транспорті [Текст] / О.М. Гудков // Проблеми економіки транспорту: зб. наук. пр. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 1. – С. 34-39.

4 Гудкова, В. Теоретико-прикладні основи підвищення ефективності економічної діяльності підприємств на

ринку транспортного обслуговування населення [Текст] / В. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 25. – К.: ДЕГУТ, 2013. – С. 11-28.

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

6 Дикань, В.Л. Перспективи фінансування приміських пасажирських перевезень в умовах акціонування залізничного транспорту [Текст] / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Економіка і менеджмент. – 2016. – Вип. 16. – С. 46-48.

7 Дикань, В.Л. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта) [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, Н.И. Данько, Е.В. Шраменко. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – 168 с.

8 Дикань, В.Л. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, М. В. Кондратюк. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – 190 с.

9 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: УкрДУЗТ. – 2013. – Вип. 44. – С. 44-46.

10 Козаченко, Д.М. Проблеми розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні / Д.М. Козаченко, Р.Г. Коробйова, А.В. Рубець // Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. – 2016. – Вип. 12. – С. 45-50.

11 Матусевич, О.О. Управління економічною ефективністю залізничних

пасажирських перевезень в умовах трансформаційних змін [Текст]: Дис. ... к.е.н.: 08.00.04 / Матусевич Олексій Олександрович: ДНУЗТ. – Дніпропетровськ, 2015. – 177 с.

12 Пасажи́рська компанія дозволить більш ефективно реагувати на зростання пасажиропотоку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/447430/

13 Петренко, О.О. Пасажи́рські залізни́чні перевезення в Україні: сучасний стан і перспективи розвитку [Текст] / О.О. Петренко // Економіка та управління національним господарством. – 2016. – Вип. 10. – С. 47-52.

14 Реформи залізничного транспорту [Електронний ресурс] // Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>

15 Стратегі́чний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс] // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українська залізниця». – Режим доступу:

<http://ukrrailways.com/2-uncategorised/1706-strategic-plan-2020-p1.html>

16 «Укрзалі́зниця» значительно поднимет цену на перевозки, если станет частной (28.10.2015) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dnpr.com.ua/content/ukrzaliznicya-znachitelno-podnimet-cenu-na-perevozki-esli-stanet-chastnoy>

17 Чаркіна, Т.Ю. Методика проведення досліджень стосовно підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень [Текст] / Т.Ю. Чаркіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – №36. – С.289–296.

18 Чим Україні загрожує реформа залізниці? (січень 2015) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://socportal.info/2015/08/06/chim-ukrayini-zagrozhuje-reforma-zaliznitsi.html>

19 Шерепа, К. Аналіз функціонування пасажирського залізничного комплексу країни [Текст] / К. Шерепа // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19. – С.231-235.

УДК 330.34:656.2

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ІНФРАСТРУКТУРНОЇ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Шраменко О.В., к.е.н., доцент,
Хорошаєва Є.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті показана значущість транспортної інфраструктури в сучасних умовах. Відмічено, що її розвиток є передумовою для формування глобального світового господарства. Обґрунтовано необхідність створення системи інфраструктурної безпеки залізничного транспорту. Наведено ризики інфраструктури, що порушують її безпеку. Надано характеристику основним видам інфраструктурної безпеки. Виділено принципи та підходи забезпечення безпеки на залізничному транспорті.

Ключові слова: безпека, інфраструктура, залізничний транспорт.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Шраменко Е.В., к.э.н., доцент,
Хорошаева Е.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье показана значимость транспортной инфраструктуры в современных условиях. Отмечено, что её развитие является предпосылкой для формирования глобального мирового хозяйства. Обоснована необходимость создания системы инфраструктурной безопасности железнодорожного транспорта. Приведены риски инфраструктуры, которые нарушают её безопасность. Дана характеристика основным видам инфраструктурной безопасности. Выделены принципы и подходы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: безопасность, инфраструктура, железнодорожный транспорт.

CONCEPTUAL ASPECTS OF INFRASTRUCTURE SECURITY FOR RAILWAY TRANSPORT

*Shramenko E. V., candidate of Economic Sciences, associate Professor,
Horoshaeva E. V., master (USURT)*

The article shows the importance of transport infrastructure in modern conditions. Noted, that its development is a prerequisite for the global world economy formation. It is proved the necessity of creation of infrastructure security system for railway transport. Given the infrastructure risks, that violates its security. Given the characteristic for the main types of infrastructure security. Selected principles and approaches for ensuring of security on railway transport. It is concluded that only with guaranteed high-level infrastructure security it is possible to attract international transit traffic. In this regard, it is the most important priority of the reorganization of the infrastructure management systems. An effective system of infrastructure security is intended to ensure both the success functioning of railway transport and the efficiency of the nation's economics as a whole.

Key words: security, infrastructure, railway transport.

Постановка проблеми. Транспортна система є однією зі значущих складових глобального інфраструктурно-економічного середовища. Створюючи умови для переміщення продукції, а також мобільності населення і факторів виробництва, транспортна система виступає ланкою, яка забезпечує цілісність та єдність світової економіки. Саме розвиток транспортної інфраструктури став передумовою для формування глобального світового господарства. Сьогодні транспортна інфраструктура зберігає за собою цю

функцію, дозволяючи використовувати переваги міжнародного поділу праці та посилюючи процеси інтернаціоналізації світових зв'язків.

Крім того, останні роки характеризувалися безпрецедентними структурними змінами в сфері залізничного транспорту в світі та в Україні. В результаті цих змін відбулося відділення управління інфраструктурою та експлуатаційною діяльністю.

Найбільш значущим стало створення єдиного ринку з відповідним відкриттям національних кордонів.

Транспортна політика європейських країн спрямована на створення загальноєвропейського залізничного ринку, в том числі за допомогою розробки єдиного для усіх об'єктів європейської залізничної інфраструктури законодавства, яке визначає права та відповідальність компаній, які займаються її експлуатацією.

Підвищення ступеню інтеграції, яке відбувається останнім часом в рамках світового економічного простору, посилює роль транспортної інфраструктури та її безпеки з метою забезпечення ефективного функціонування інтеграційних об'єднань.

До сучасних тенденцій розвитку міжнародної транспортної інфраструктури належать також тенденції поширення логістики. Країни світу зацікавлені у якісних міжнародних транспортних перевезеннях, які забезпечують збереження вантажів, високу швидкість перевезень тощо. Для цього необхідний розвиток міжнародної транспортної інфраструктури, яка здатна забезпечити відповідний рівень безпеки.

Слід відмітити, що згідно з Директивою 2008/114 ЄС [1] транспорт є одним з двох секторів, що належать до об'єктів загальноєвропейської критичної інфраструктури. Європейська критична інфраструктура – це об'єкт, система або її частина, яка має суттєве значення для підтримки суспільно корисних функцій, здоров'я, безпеки, економічного та соціального благополуччя населення і не буде призводити до порушення та руйнування їх функціонування.

Світові тенденції обумовлюють пріоритетні проекти, які реалізуються Міністерством інфраструктури України. Вони пов'язані з розвитком швидкісного руху, побудовою міжнародних транспортних коридорів та розвитком мультимодальних перевезень, але не можуть бути реалізовані через незадовільний стан залізничної інфраструктури.

В зв'язку з цим питання створення системи інфраструктурної безпеки на сучасному етапі набувають все більшої актуальності.

Аналіз останніх досліджень. Багато праць спрямовані на вирішення проблем економічної безпеки залізничного транспорту. Вагомий внесок в цьому напрямку належить вченим школи Диканя В.Л.: Назаренко І.Л., Сухоруковій Т.Г., Воловельській І.В., Толстовій А.В. та ін. [2-5].

Безпека інфраструктури розглядається в роботах Журавльової Н.О., Касьянкової Н.В., Біленко О.К. [6-8], але питання інфраструктурної безпеки залізничного транспорту потребують подальшої систематизації.

В зв'язку з цим метою статті є розробка концептуальних засад забезпечення інфраструктурної безпеки залізничного транспорту.

Викладення основного матеріалу. Згідно з Технічним регламентом безпеки інфраструктури залізничного транспорту безпека інфраструктури залізничного транспорту являє собою такий стан інфраструктури залізничного транспорту, при якому відсутній неприпустимий ризик, пов'язаний із заповіданням шкоди життю або здоров'ю громадян, майну фізичних або юридичних осіб, державного або муніципального майна, а також навколишньому середовищу, життю або здоров'ю тварин і рослин [9].

Інфраструктура залізничного транспорту включає в себе підсистеми інфраструктури залізничного транспорту, такі, як залізнична колія, залізничне електрозабезпечення, залізнична автоматика та телемеханіка, залізничний електров'язок, а також станційні будови, споруди та пристрої. Крім того, до об'єктів інфраструктури належать складові підсистеми інфраструктури залізничного транспорту та їх елементи.

Як зазначалося в попередніх дослідженнях [10], стан інфраструктури залізничного транспорту України

характеризується як незадовільний. В той же час провідні світові експерти вважають рівень розвитку інфраструктури ключовим фактором конкурентоспроможності економіки.

До ризиків інфраструктури вчені [8] відносять: великий рівень зносу інфраструктури; недостатня доступність інфраструктури (низький рівень розвитку інженерної інфраструктури, відсутність окремих елементів виробничої інфраструктури); недостатність потужностей (підключення до електромережі, комунікації); недостатня пропускна потужність (відсутність розвинутої дорожньої інфраструктури та зв'язку); вплив зовнішніх чинників (природних та техногенних).

Безпека інфраструктури потребує не тільки особливої системи оцінки її порогових значень, оскільки має найбільші глобальні, макроекономічні, технологічні та фінансові ризики, але і особливої форми управління. В кризових умовах інфраструктурні компанії не можуть скоротити витрати і чисельність персоналу пропорційно скороченню обсягу реалізації послуг, оскільки зобов'язані підтримувати стабільність і безпеку системи на колишньому рівні. Це одна з причин, за якою держава як власник більшості інфраструктурних компаній має ініціювати впровадження кризових моделей управління інфраструктурою.

Основними видами безпеки транспортної інфраструктури є функціональна, екологічна і фінансово-економічна.

Функціональна безпека транспортної інфраструктури означає її стійку здатність задовольняти потреби інноваційного і соціально орієнтованого розвитку економіки і суспільства в якісних транспортних послугах на основі:

- формування єдиного транспортного простору на базі збалансованого розвитку ефективної транспортної інфраструктури;

- забезпечення доступності, обсягу та конкурентоспроможності транспортних послуг за критеріями якості для вантажовласників на рівні потреб інноваційного розвитку економіки країни;

- забезпечення доступності та якості транспортних послуг для населення;

- інтеграції у світовий транспортний простір і реалізації транзитного потенціалу країни;

- підвищення рівня безпеки транспортної системи;

- зниження шкідливої дії транспорту на навколишнє середовище.

Екологічна безпека найчастіше визначається як сукупність станів, процесів і дій, які забезпечують екологічний баланс в навколишньому середовищі та не приводять до життєво важливих збитків природному середовищі та людині. Це також процес забезпечення захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства, природи, держави і всього людства від реальних або потенційних загроз, створюваних антропогенним або природним впливом на навколишнє середовище. Екологічна безпека транспортної інфраструктури критична в частині автомобільного та повітряного транспорту. Найбільш екологічним видом транспорту є залізничний транспорт [7].

Фінансово-економічна безпека призвана знизити частку транспортних і житлово-комунальних послуг в ціні продукції і сімейних доходів і в той же час гарантувати рентабельність, достатню для забезпечення безпеки інфраструктури. Досі ця проблема вирішується в «коридорі» зростання тарифів, рівня інфляції та інвестиційної складової в тарифі, що не зменшує вартість інфраструктурної послуги в кінцевому продукті і не стимулює її інноваційне оновлення [6].

Фінансово-економічна безпека інфраструктури передбачає наявність інвестицій, достатніх для її сталого

функціонування та розвитку та їх ефективне використання, а також стале фінансування поточних витрат при конкурентних цінах на інфраструктурний продукт.

Фінансово-економічна безпека інфраструктури являє собою особливу теоретичну і практичну проблему,

оскільки для інфраструктури характерними є висока капіталомісткість, тривалими строками окупності вкладень та високим інвестиційним ризиком.

Принципи забезпечення безпеки інфраструктури на залізничному транспорті представлено в таблиці 1.

Таблиця 1

Принципи забезпечення безпеки інфраструктури на залізничному транспорті

Принципи	Визначення
1	2
1 Наявність балансу між витратами і заданим рівнем безпеки	Йдеться насамперед про адресність та правильності планування коштів. Позитивний результат багато в чому забезпечений адресним вкладенням інвестицій в інфраструктуру і рухомий склад. Удосконалюючи свою роботу над витратами, залізниця обов'язково повинна враховувати необхідні рівні інвестицій та капітального ремонту, що забезпечують подальший оновлення інфраструктури і рухомого складу, а також добиватися максимального збереження передбачених обсягів державного фінансування для розвитку галузі.
2 Впровадження методів інтелектуального управління і контролю.	На залізницях повинні бути створені центри моніторингу пристроїв автоматики і телемеханіки, контроль за роботою машиністів спеціального автомобільного рухомого складу, який ведеться з використанням автоматизованих систем управління. Сьогодні завдання департаментів, дирекцій і залізниць полягає в забезпеченні активного впровадження методів інтелектуального управління та контролю на всій мережі.
3 Розвиток лідерських якостей керівників	Компанія робить ставку на лідерство як основу майбутніх досягнень компанії і відкриває широкі можливості для навчання керівників сучасних стилів та методів управління, в тому числі менеджменту безпеки руху. Наявність сильних лідерів, які реалізують себе через досягнення цілей компанії, зміцнює ринкові позиції залізниці, дозволяє забезпечити перехід до гарантованої безпеки.
4 Комплексний аналіз стану технічних засобів, оснащеності і на цій основі прогнозування рівня безпеки.	На підставі цього принципу проводиться діагностика технічних засобів, оснащеності залізниці. За результатами цього аналізу робляться висновки і приймаються ті або інші рішення. Цей метод дає можливість уникнути порушення і зменшити події на залізницях.
5 Побудова менеджменту безпеки	Необхідно пам'ятати, що безпека замислюється, забезпечується і вимірюється на всіх етапах життєвого циклу того або іншого пристрою. Керівник невідповідностей, а в разі появи якоїсь невідповідності реєструвати її і розробляти коригувальні структурного підрозділу сьогодні зобов'язаний сам проводити аналіз ризиків виникнення заходи з використанням відомих методик. Однак прикладів такого підходу поки дуже мало.

В арсеналі компанії формується широкий спектр систем безпеки, на базі

яких може бути створено комплекс технічних пристроїв, що відповідає необхідним вимогам щодо функціональної безпеки при оптимізації використовуваних інвестиційних ресурсів для конкретних умов застосування. Диференційована оцінка умов повинна враховувати відповідні ризики при різних обсягах та умовах виконуваної роботи, швидкості руху, реальний рівень надійності технічних засобів, а також ряд інших факторів.

У світі існує три пануючих підходи до забезпечення безпеки взагалі, та інфраструктури зокрема.

Згідно з першим акцент робиться на технічних засобах і рішеннях. При цьому передбачається, що ідеальна техніка і різні технічні системи ведуть до підвищення рівня безпеки.

Другий підхід робить акцент на людському факторі. При його реалізації створюється величезна кількість правил, яким працівник має дотримуватися.

При третьому підході акцент зосереджений на системі управління. Цей підхід найбільш популярний.

У багатьох зарубіжних країнах (Франції, Німеччині, Англії, Швеції) для забезпечення безпеки використовують кількісні методи аналізу і ризику. В Італії і Іспанії користуються професійними оцінками. Належний рівень безпеки руху досягається за рахунок мобілізації персоналу, жорсткого контролю за дотриманням правил. Усвідомлюється необхідність переходу від фрагментарних робіт із забезпечення гарантованої безпеки і надійності перевізного процесу на основі кількісних моделей ризиків, технічного аудиту до системних.

Методологія управління ризиками цілком базується на сучасних технологіях. При цьому відбувається поступовий перехід від системи контролю над станом безпеки в технологічних операціях до системи визначення рівня впливу факторів небезпеки на результати економічної діяльності транспорту.

Висновки. Таким чином, у сучасних умовах тільки при гарантовано високому рівні безпеки інфраструктури можливе залучення міжнародного транзитного вантажопотоку. Тому одним з пріоритетів повинні стати не тільки дотримання сучасних стандартів якості надаваних послуг при транспортуванні вантажів у міжнародних транспортних коридорах, але і підвищення безпеки перевезень, що може дати відчутний фінансовий результат вітчизняним транспортним компаніям.

Необхідний рівень безпеки залишається найважливішим пріоритетом структурної реорганізації систем управління інфраструктурою. Рівень безпеки інфраструктури залізничного транспорту впливає на фінансово-економічні показники його роботи, позначається на тривалості доставки вантажів, їх збереженні, собівартості перевезень, потребі в інвестиціях. Інфраструктурна безпека залізничного транспорту важлива як для успішної та довготривалої роботи самого господарюючого суб'єкта, так і для економіки країни в цілому.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 COUNCIL DIRECTIVE 2008/114/EC of 8 December 2008 on the identification and designation of European critical infrastructures and the assessment of the need to improve their protection // Official Journal of the European Union, 03.12.2008.

2 Дикань В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 142 с

3 Дикань В.Л. Специфические особенности системы обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта [Текст] / В.Л. Дикань, И.В. Воловельская //

- Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки.– 2016. – Вип. 16 – С. 63-66.
- 4 Назаренко І.Л. Методика оцінки рівня економічної безпеки дистанції колії [Текст] / І.Л. Назаренко, Т.Г. Сухорукова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 48. – С. 64-69.
- 5 Толстова А. В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни [Текст] / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – №37. – С. 75–78.
- 6 Журавлева Н.А. Финансово-экономическая безопасность инфраструктуры: вопросы теории и методологии [Текст]: автореф. дис. ... д-р экон. наук. 08.00.05/ Н.А.Журавлева. – СПб., 2010. – 41 с.
- 7 Журавлева Н.А. Экологическая безопасность транспортной инфраструктуры [Текст] / Н.А. Журавлева // Известия ПГУПС. – 2013. - № 1. – С.12-15
- 8 Касьянова Н. В. Інфраструктурна безпека промисловості України / Н. В. Касьянова, О. К. Біленко // Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: європейський вектор – нові виклики та можливості: тези доповідей III Міжнародної науково-практичної конференції. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2015. – С. 162–163.
- 9 Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF>
- 10 Шраменко О.В. Забезпечення інфраструктурної безпеки залізничного транспорту [Текст] / О.В.Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. - № 56. – С.113-118.

УДК 330.322:656.2

СУЩНОСТЬ И КЛАССИФИКАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Гараев М., аспирант (УкрГУЖТ)

В статье определено, что существует срочная необходимость в активизации инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. С этой целью проанализировано сущность понятия «инвестиционный проект», что позволило определить его ключевые характеристики, в частности детерминированные во времени инвестиционные цели, координированное выполнение многочисленных взаимосвязанных работ, ограниченная протяженность во времени и ресурсах, осуществления единоразовых затрат в начальной фазе реализации проекта. Систематизированы виды инвестиционных проектов для предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: инвестиции, инвестиционный проект, классификация, виды инвестиционных проектов, предприятия железнодорожного транспорта.

СУТНІСТЬ І КЛАСИФІКАЦІЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Гараєв М., аспірант (УкрДУЗТ)

В статті визначено, що існує термінова необхідність в активізації інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту. З цією метою проаналізовано сутність поняття «інвестиційний проект», що дозволило визначити його ключові характеристики, зокрема детерміновані в часі інвестиційні цілі, координоване виконання численних взаємозалежних робіт, обмежена протяжність у часі і ресурсах, здійснення одноразових витрат у початковій фазі реалізації проекту. Систематизовано види інвестиційних проєктів для підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: інвестиції, інвестиційний проєкт, класифікація, види інвестиційних проєктів, підприємства залізничного транспорту.

THE ESSENCE AND CLASSIFICATION OF INVESTMENT PROJECTS IN RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Garayev M., aspirant (USURT)

The article specifies that there is a need for investment in the program and an urgent need to intensify the investment activity of railway transport enterprises. To this end, the essence of the concept of an "investment project" was analyzed, which made it possible to determine its key characteristics, in particular time-determined investment objectives, coordinated implementation of numerous interrelated works, a limited length of time and

resources, and one-time costs in the initial phase of the project. To improve the efficiency of managing investment projects at railway enterprises, types of investment projects are systematized according to the following features: the objectives of the investment direction, the scale of the project, the complexity, the timeframe for implementation, attitude to risk, the type of relations, place in the reproduction process. Classification of investment projects allows to develop an optimal model for attracting investments, as well as to improve the technology of justification and control over the implementation of investment projects at railway transport enterprises.

Keywords: investment, investment project, classification, types of investment projects, enterprises of railway transport.

Постановка проблеми и ее связь с научными или практическими задачами. За годы независимости предприятия железнодорожного транспорта Украины были лишены должного финансирования, что в сочетании с неэффективным управлением, постоянным субсидированием перевозок и коррупцией на разных уровнях привело к более, чем 80% изношенности основных фондов отрасли. Работа "Укрзалізниця" в том виде, который она имеет сейчас, неэффективна.

Для поддержания устойчивой работы железнодорожного транспорта следует обеспечить значительный объем инвестиций, однако финансы железнодорожного транспорта жестко регламентируются государством, особенно в части инфраструктурных вложений. Поэтому необходимо привлечение инвестиционных ресурсов со стороны, что в свою очередь связано с активизацией инвестиционной деятельности на предприятиях железнодорожного транспорта, в том числе путем совершенствования управления инвестиционными проектами.

Анализ последних исследований и публикаций. Теоретическим и практическим аспектам изучения сущности инвестиционных проектов, их формирования и реализации посвящено ряд работ известных ученых, таких как: И.А. Бланк, Б.М. Щукин, Д.М. Черванев, А.А. Пересада, Т.В. Майорова, Е.А. Ляхова [1-4] и другие.

Проблемы активизации и обеспечения эффективного управления инвестиционной деятельностью на предприятиях железнодорожного транспорта широко исследуют отечественные ученые, среди которых: вопросы инвестирования инноваций изучают Дикань В.Л., Зубенко В.А. [5] и Е. Сыч, В. Ильчук, пути повышения инвестиционного потенциала предприятий железнодорожного транспорта представлены в трудах Калиниченко Л.Л. [6] и Калычевой Н.Е. [8], особенности инвестиционного процесса на основе государственно-частного партнерства раскрывают Пащенко Ю.Е., Коринь М.В. [7], Токмакова И.В. [9] и другие.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Острота и значимость вопросов инвестиционного обеспечения развития железнодорожного транспорта требует изучения и совершенствования теоретического базиса реализации инвестиционных проектов на предприятиях отрасли.

Цель статьи заключается в исследовании сущности экономической категории «инвестиционный проект» и изучении разновидностей инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта как основы формирования оптимального инструментария управления инвестиционной деятельностью.

Изложение основного материала. Для обеспечения устойчивого развития железнодорожного транспорта Украины требуется реализовать различные

інвестиційні проекти. Это обусловлено тем, что в настоящее время железнодорожная отрасль находится в критическом состоянии. Износ основных фондов путевого хозяйства составляет 86%, грузовых вагонов — 88,2%, пассажирских вагонов — 85,9%, электровозов — 91,0%, тепловозов — 99,5%. Ежегодная потребность в инвестициях, необходимых для восстановления только технического оснащения отрасли, составляет 35-40 млрд. грн. Долги «Укрзалізниця» по кредитам — почти 37 млрд. грн., и в 2015 году был объявлен технический дефолт [11]. Сохранение текущей ситуации может привести к катастрофическим последствиям в будущем. Потому возникает необходимость в реализации инвестиционных проектов, что позволит модернизировать производственную базу и обеспечить дальнейшее эффективное развитие предприятий железнодорожного транспорта.

Инвестиционный проект является организационной формой реализации процесса инвестирования. Для ускорения принятия инвестором решения о том вкладывать ли средства в той или иной инвестиционный объект необходимо составлять инвестиционный проект, определяющий цель, которую стремится достичь предприятие, стратегию предпринимательской деятельности в совокупности со сроками достижения цели.

Современная экономическая литература и законодательство представляет различные толкования категории «инвестиционный проект». Так, Закон Украины «Об инвестиционной деятельности» определяет инвестиционный проект как совокупность целенаправленных организационно-правовых, управленческих, аналитических, финансовых и инженерно-технических мероприятий, которые осуществляются субъектами инвестиционной деятельности и

оформленные в виде планово-расчетных документов, необходимых и достаточных для обоснования, организации и управления работами по реализации проекта [12]. Известный экономист И.А. Бланк под инвестиционным проектом понимает совокупность мероприятий, предусматривающих определенные капиталовложения для получения прибыли или социального эффекта в будущем [1]. Щукин Б.М. рассматривает инвестиционный проект как специальным способом подготовленную документацию, которая содержит максимально полное описание и обоснование всех областей будущего инвестирования» [2]. С точки зрения предпринимательской деятельности бизнес-словарь трактует инвестиционный проект как долгосрочные вложения средств для реализации бизнес-идеи вплоть до достижения стабильного дохода от ее воплощения [13]. М.И. Кныш, Б.А. Перекатов, Ю.П. Тютиков трактуют понятие инвестиционного проекта, как основного документа, определяет необходимость осуществления реального инвестирования, в котором в общепризнанной последовательности его разделов даются основные характеристики проекта и финансовые показатели, связанные с его реализацией [14]. Г.А. Бардыш дает определения понятия инвестиционного проекта, как полного комплекта организационно-технических и финансово-экономических документов и мероприятий, необходимых для достижения поставленной цели (развитие технико-экономической базы, начала изготовления продукции, осуществление новых методов или форм деятельности и т.др.) в условиях ограниченности имеющихся ресурсов с обязательным получением положительного экономического или социального эффекта [15]. В.А. Верба, А.А. Загородних определяют, что инвестиционный проект — это пакет инвестиций и связанных с ними видов деятельности, которые характеризуются определенной целью

(целями), решением проблемы достижения результатов, ограниченностью финансовых ресурсов и периода от начала до завершения проекта, наличием определенных внешних условий (институциональных, экономических, правовых), взаимосвязанностью процессов вложения ресурсов (денежных, финансовых, интеллектуальных) и получения результатов [16].

Как видно из представленных определений, подходы к раскрытию сущности категории «инвестиционный проект» можно сгруппировать в три направления:

- как комплект документов, содержащих формулирование цели предстоящей деятельности и определение комплекса действий, направленных на ее достижение;

- как сам этот комплекс действий (работ, услуг, приобретений, управленческих операций и решений), направленных на достижение сформулированной цели (т. е. как документацию и как деятельность);

- как комплекс, который охватывает документы и мероприятия. Также в определениях этой группы раскрываются другие характерные признаки инвестиционных проектов.

Вполне логично, что всякий инвестиционный проект призван обосновать экономическую целесообразность капитальных вложений, их объемы и сроки. А это обоснование должно быть отражено в разработанной в соответствии со специальными стандартами и нормами проектной документации. При этом практические действия, касающиеся непосредственного осуществления инвестиций, описываются в бизнес-плане. Важно и раскрытие специфических черт инвестиционных проектов. Так, изучение экономической литературы [2-4, 14-16] позволяет выделить такие характерные признаки инвестиционных проектов: детерминированные во времени

инвестиционные цели; координированное выполнение многочисленных взаимосвязанных работ с поуровневой детализацией по видам деятельности, ответственности, объемам и ресурсам; ограниченная протяженность во времени, с определенным началом и концом; ограниченность ресурсов; осуществление единовременных затрат в начальной фазе реализации проекта; получение эффектов.

Учитывая положительные стороны существующих определений понятия «инвестиционный проект», их недостатками остаются: 1) не принятие во внимание такой характеристики процессов управления мероприятиями, как координирование; 2) игнорирование главной особенности инвестиций, а именно способности приносить мультипликативный эффект, т.е. кроме эффекта для предприятий приносить доходы обществу.

В связи с вышесказанным предлагаем рассматривать инвестиционный проект как документально оформленный комплекс координированных взаимосвязанных мероприятий, реализуемых при установленных ресурсных ограничениях в течение определенного времени (жизненного цикла проекта), обеспечивающих достижение целей и получение прямых и косвенных эффектов от привлечения и использования инвестиционных ресурсов.

Инвестиционные проекты на предприятиях железнодорожного транспорта имеют разнообразные формы и содержание. Например, в компании ОАО «РЖД» инвестиционные проекты разделены на четыре группы исходя временного горизонта и возможности получения дохода [17]:

1. Проекты, связанные с обновлением и поддержанием железнодорожной инфраструктуры. Их компания финансирует за счет собственного денежного потока и амортизации.

2. Проекты, окупаемость которых достигается на горизонте 10-15 лет и которые ОАО «РЖД» готово профинансировать за счет заемных средств в пределах допустимого уровня долговой нагрузки.

3. Проекты, срок окупаемости которых составляет 15-30 лет. Данные проекты не могут быть в настоящее время профинансированы ОАО «РЖД» за счет заемных источников, так как на рынке отсутствуют рыночные источники заимствований такой срочности. Подобные проекты финансируются за счет выпуска инфраструктурных облигаций.

4. Неокупаемые проекты (без возможности долгового финансирования). К инвестиционным проектам четвертой категории относятся проекты, которые являются неокупаемыми для ОАО «РЖД». Данные проекты можно финансировать только за счет бюджетных источников, так как государственный бюджет сможет вернуть инвестиционные средства за счет мультипликативного бюджетного эффекта.

Для разработки эффективного инструментария управления инвестиционными проектами в экономической литературе предлагается множество классификаций, в которых выделяются виды проектов по различным признакам. Для предприятий железнодорожного транспорта применение этих классификаций возможно при условии учета специфики их работы, что диктует необходимость выделения характерных для железнодорожной отрасли типов инвестиционных проектов. С этой целью проведена систематизация видов инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта, которая представлена на рисунке.

Инвестиционные проекты на предприятиях железнодорожного транспорта могут быть классифицированы по целям, которые ставятся при их реализации. Эти цели могут быть различны и не обязательно связаны с прямым получением прибыли. Могут быть проекты сами по себе убыточные в экономическом смысле, но приносящие косвенный доход за счет обретения стабильности в обеспечении материалами, выхода на новые рынки сырья и продукции, социального эффекта, снижения затрат по другим проектам, улучшения экологии, повышения безопасности продукции и т.д. Такие инвестиционные проекты требуют для своей оценки использования неформализованных критериев.

Для предприятий железнодорожного транспорта по целям инвестирования можно выделить следующие виды проектов:

- инвестиционные проекты, обеспечивающие удовлетворение потребностей в дополнительных объемах перевозок. Этого рода проекты связаны с реализацией таких форм реального инвестирования, как новое строительство, ре-конструкция верхнего строения пути и искусственных сооружений, расширение парка подвижного состава и т.п.;

- инвестиционные проекты, обеспечивающие повышение качества транспортной продукции. Такие проекты связаны обычно с осуществлением модернизации и реконструкции отдельных видов подвижного состава, внедрением прогрессивных видов перевозок;

- инвестиционные проекты, обеспечивающие решение социальных, экологических и других задач. Эти проекты обеспечивают улучшение условий труда и отдыха работников железнодорожного транспорта и т.п.



*Рис. Классификация инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта
[систематизировано автором на основе 1-4, 14-16, 18]*

В зависимости от направленности выделяют следующие группы инвестиционных проектов:

- организационно-управленческие – проекты, направленные на модернизацию и совершенствование организации производства;

- информационные – проекты, направленные на компьютеризацию и автоматизацию производственного процесса, на совершенствование различных информационных потоков;

- социально-технические – проекты, направленные на повышение производительности труда, на улучшение условий труда персонала;

- интегрированные проекты включают организационно-управленческие, информационные и социально-технические проекты. Они могут быть направлены как на весь хозяйствующий субъект, так и на его отдельные элементы – например, цех, участки и рабочие места.

В зависимости от масштаба инвестиционные проекты предприятий железнодорожного транспорта подразделяются на:

- глобальные, реализация которых существенно влияет на экономическую, социальную или экологическую ситуацию на Земле;

- народнохозяйственные, реализация которых существенно влияет на экономическую, социальную или экологическую ситуацию в стране;

- крупномасштабные, реализация которых существенно влияет на экономическую, социальную или экологическую ситуацию в отдельных регионах или отраслях страны;

- локальные, реализация которых не оказывает существенного влияния на экономическую ситуацию в регионе и не изменяет уровень и структуру цен на товарных рынках».

В зависимости от срока реализации инвестиционные проекты подразделяют на:

- краткосрочные инвестиционные проекты. Эти проекты реализуются в период времени до трех лет. Они связаны с такими формами реального инвестирования, как обновление отдельных видов оборудования, замещение подвижного состава, выработавшего свой ресурс, инновационное инвестирование, инвестирование прироста запасов материальных оборотных активов;

- среднесрочные инвестиционные проекты. Период реализации данных проектов составляет от 3 до 7 лет. Такого периода осуществления требуют, как правило, инвестиционные проекты, направленные на модернизацию инфраструктуры, развитие пропускной и провозной способности отдельных участков;

- долгосрочные инвестиционные проекты. Реализация этих инвестиционных проектов требует более 7 лет. Такой период реализации требует крупномасштабного нового строительства..

Для каждого инвестиционного проекта характерна своя степень риска, влияющая на изменение инвестиционных затрат и предполагаемых доходных поступлений. Классификация рисков производится по следующим основным группам: макроэкономические,

социальные, операционные и природно-климатические. При оценке проекта степень риска определяется по разработанным шкалам.

По объему требуемых инвестиций проекты можно разделить на крупные, средние и мелкие. Подразделение проектов по объему требуемых инвестиций носит достаточно субъективный характер и во многом зависит от величины и финансовых возможностей инвестора и объекта инвестиций. Субъективизм данного элемента классификации может быть несколько снижен при переходе к оценке доли инвестиций в выручке или прибыли предприятия, в ВВП страны или ВРП региона.

В зависимости от типа отношений инвестиционные проекты классифицируются следующим образом:

- независимые – те проекты, реализация которых не сказывается на решении о принятии других проектов;

- альтернативные или взаимоисключающие (принятие одного из проектов означает, что остальные должны быть отвергнуты);

- проекты связаны между собой отношениями комплементарности. В данном случае осуществление проекта способствует росту доходов по одному или нескольким другим проектам.

- проекты, связанные между собой отношениями замещения (осуществление проекта приводит к снижению доходов по одному или нескольким действующим проектам).

По функциональной направленности инвестиционные проекты железнодорожного транспорта можно разделить на следующие группы:

- инвестиционные проекты реновации. Такого рода проекты направлены на замену выбывающих основных средств и нематериальных активов и осуществляются, как правило, за счет средств амортизационного фонда предприятия. Например, приобретение

электровозов (взамен выбывающих) для поддержания парка локомотивов на определенном уровне;

- инвестиционные проекты развития. Такие проекты характеризуют расширенное воспроизводство хозяйственной деятельности предприятия, обеспечивая ее рост в каждом новом цикле хозяйственного развития. Они в наибольшей степени обеспечивают прирост рыночной стоимости предприятия. Например, приобретение электровозов с целью освоения дополнительного объема перевозок;

- инвестиционные проекты санации. Проекты такого вида разрабатываются в процессе антикризисного развития предприятия и направлены, как правило, на реструктуризацию его имущества или отдельных видов деятельности. Например, реструктуризация парка электровозов с целью минимизации затрат на удовлетворение потребностей в перевозках в условиях падения объемов перевозок;

Вывод. Исследование сущности экономической категории «инвестиционный проект» позволило сделать вывод, что он представляет собой документально оформленный комплекс координированных взаимосвязанных мероприятий, реализуемых в течение определенного времени (жизненного цикла проекта) при установленных ресурсных ограничениях, обеспечивающих достижение целей и получение прямых и косвенных эффектов от привлечения и использования инвестиционных ресурсов. Характерными признаками инвестиционного проекта являются: детерминированные во времени инвестиционные цели; координированное выполнение многочисленных взаимосвязанных работ; ограниченная протяженность во времени; ограниченность ресурсов; осуществление единовременных затрат в начальной фазе реализации проекта; получение эффекта.

Совершенствование управления инвестиционными проектами на предприятиях железнодорожного транспорта требует классификации инвестиционных проектов, что в свою очередь позволит: сформировать эффективные модели привлечения инвестиционных ресурсов, разработать требования к структуре обосновывающих материалов и презентации инвестиционных проектов; определить набор показателей, рекомендуемых для оценки эффективности и контроля инвестиционных проектов.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1.Бланк И.А. Основы инвестиционного менеджмента/ И.А. Бланк. – К.: Эльга-Н, Ника-Центр, 2001. – 536 с.
- 2.Щукін Б.М. Інвестування: курс лекцій / Б.М. Щукін. - К.:МАУП, 2004. - 216 с.
- 3.Черваньов Д. М. Менеджмент інвестиційної діяльності підприємств: навч. посіб. / Д.М. Черваньов. – К.: Знання-Прес, 2003. – 622 с.
- 4.Пересада А. А. Проектне фінансування : підручник/ А.А. Пересада, Т.В. Майорова, О. О. Ляхова. – К.: КНЕУ, 2005. – 736 с.
- 5.Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. - 194 с.
- 6.Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К. : Логос, 2002. – 256 с.
- 7.Калініченко Л.Л. Вирішення інвестиційної проблеми інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту / Л.Л. Калініченко // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – Випуск 236, Т. 2. – С. 222 – 227.

- 8.Каличева Н. Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н. Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 167-170.
- 9.Пащенко Ю.Є. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць / Ю.Є. Пащенко, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. - № 49. – С. 74-79.
- 10.Токмакова І.В. Сутність та підходи до формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту / І.В. Токмакова, О.О. Дараган // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - №43. – С. 189-193.
11. Реформи на запасном пути. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.golos.com.ua/rus/article/260179>
12. Про інвестиційну діяльність: закон України від 18.09.1991 р. № 1560-ХІІ [Електронний ресурс] // ВВР України. - 1991. - № 47. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1560-12/card6?info=1>
13. Business Dictionary [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.businessdictionary.com/definition/investment-project.html>.
14. Кныш М.И. Стратегическое планирование инвестиционной деятельности : учеб. пособие / М.И. Кныш, Б.А. Перекатов, Ю.П. Тютиков. – СПб.: Изд. дом «Бизнес-Пресса», 1998. – 316 с.
15. Бардиш Г. О. Проектный анализ: підручник. – 2-ге вид. стер. / Г. О. Бардиш. – К.: Знання, 2006. – 415 с.
16. Верба В. А. Проектный анализ: підручник / В. А. Верба, О. А. Загородніх. – К.: КНЕУ, 2000. – 322 с.
17. Подходы к планированию инвестиционных проектов [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ar2013.rzd.ru/ru/>
18. Экономика железнодорожного транспорта: учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. – 801 с.

УДК 336.221:330.322

ІДЕНТИФІКАЦІЯ НАПРЯМІВ АКТИВІЗАЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЯК ОБ'ЄКТА ПОДАТКОВОГО СТИМУЛЮВАННЯ

*Мискін Ю. І., к. е. н., доцент, доцент,
Мискіна О. О., к. е. н., доцент (УДФС України)*

Розглянуто сутність активізації інвестиційної діяльності у контексті взаємозв'язку понять «інвестиції» – «інвестиційна діяльність» – «активізація інвестиційної діяльності». За результатами аналізу семантичної транскрипції визначення сутності інвестицій з гносеологічної позиції обґрунтовано доцільність виділення методологічного та емпіричного підходів. Базуючись на сутнісних аспектах інвестиційної діяльності (ресурсний, соціально-економічний, витратний, гедоністичний та майновий) ідентифіковано напрями активізації інвестиційної діяльності як об'єкта податкового стимулювання.

Ключові слова: інвестиції, інвестиційна діяльність, активізація інвестиційної діяльності, напрями активізації інвестиційної діяльності.

ИДЕНТИФИКАЦИЯ НАПРАВЛЕНИЙ АКТИВИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАК ОБЪЕКТА НАЛОГОВОГО СТИМУЛИРОВАНИЯ

*Мыскин Ю. И., к.э.н., доцент, доцент,
Мыскина О. А., к.э.н., доцент (УГФС Украины)*

Рассмотрена сущность активизации инвестиционной деятельности в контексте взаимосвязи понятий «инвестиции» - «инвестиционная деятельность» - «активизация инвестиционной деятельности». За результатами анализа семантической транскрипции определения сущности инвестиций с гносеологической позиции обосновано целесообразность выделения методологического и эмпирического подходов. Основываясь на сущностных аспектах инвестиционной деятельности (ресурсный, социально-экономический, затратный, гедонистический и имущественный) идентифицировано направления активизации инвестиционной деятельности как объекта налогового стимулирования.

Ключевые слова: инвестиции, инвестиционная деятельность, активизация инвестиционной деятельности, направления активизации инвестиционной деятельности.

IDENTIFICATION OF AREAS STIMULATE INVESTMENT AS THE OBJECT OF TAX INCENTIVES

*Myskin Yu , PhD, Associate professor, assistant professor,
Myskina O., PhD, Assistant professor
(University of the State Fiscal Service of Ukraine)*

The essence stimulate investment relationship in the context of the concepts of "investment" - "investment activity" - "investment activity". The analysis of transcription semantic definition of the nature of the investment feasibility epistemological position justified the selection of the methodological and empirical approaches. According to the author's empirical approach proposed definition of "investment". Suggestions to change the legislation in the context to interpret the term "investment". Based on the methodological approach to defining the essence of investments classified views of scientists on the interpretation of the term "investment" based on the theories of conceptual knowledge of the nature of capital. Highlight the essential aspects of the investment (resources, socio-economic, expensive, hedonistic and property) and, based on identified trends stimulate investment (creating conditions for an entity investment resources, stimulating economic agents to invest, create favorable socio-economic backgrounds, stimulate decision readiness business entities to change the forms of capital, creating prerequisites etc. I yield investments), and which need to exert influence through taxation.

Keywords: investments, investment, stimulate investment, stimulate investment areas.

Постановка проблеми. Високий рівень тіньової економіки, корупція, складність адміністрування податків, постійна зміна податкового законодавства спричиняють негативний вплив на погіршення інвестиційного клімату в Україні. Враховуючи, що без активізації інвестиційної діяльності неможливо забезпечити економічне зростання в країні, принципово важливим постає питання ідентифікації напрямів активізації інвестиційної діяльності як об'єкта податкового стимулювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченням сутності інвестиційної діяльності займалися як вітчизняні, так і зарубіжні вчені-економісти. Серед них: І. О. Бланк [1], В. В. Корнеєв [3], А. С. Музичеко [6], А. А. Пересада [7] та багато інших. Їх результати є науково значимими та практично цінними. Проте динамічні зміни економічних відносин спричиняють необхідність постійного переосмислення сутності інвестиційної діяльності, особливо у контексті її податкового стимулювання.

Метою статті є ідентифікація напрямів активізації інвестиційної діяльності як об'єкта податкового стимулювання.

Виклад основного матеріалу дослідження. З метою детального дослідження впливу оподаткування на інвестиційну діяльність необхідно визначитись із термінологічним апаратом, а саме дослідити сутність понять «інвестиції», «інвестиційна діяльність», «активізація інвестиційної діяльності».

З метою вивчення підходів вчених до визначення категорії «інвестиції», вважаємо за доцільне відобразити їх структуру у вигляді наступної семантичної транскрипції: [те, що за певних умов може бути інвестиціями] + [умови, за яких те, що може бути інвестиціями, ними стає]. Розглянемо окремо кожен з визначених частин дефініції «інвестиції».

Першою і основною частиною трактування сутності поняття «інвестиції» є визначення «того, що за певних умов може бути інвестиціями» (вкладення капіталу ...; вкладення у капітал ...; капітальні вкладення ...; спосіб розміщення капіталу ...; придбання капіталу ...; використання капіталу ...; капітал ...; вкладення коштів ...; вкладення в цінні папери ...; цінні папери ...; те, що вкладається на завтра ...; вкладення фінансових та економічних ресурсів ...; придбання засобів виробництва ...; розміщення коштів у фінансові підприємства ...; грошові, майнові та інтелектуальні цінності ...; поточний приріст цінності капітального майна ...; сукупність витрат ...; витрати грошових коштів ...; сукупність засобів ...; господарська операція ...; покупка активів ...; активи ...; процес ...; відносини ...; частина доходу ...; економічні ресурси ...; відмова від певної цінності ...; економічний інструмент, у котрий можна вкласти кошти ...; обмін сьогоденної вартості на майбутню ...; перетворення ресурсів у витрати ...; здійснення будь-яких економічних проектів ...; частка валового внутрішнього продукту ...).

Наявність досить значного розходження в думках науковців щодо трактування поняття «інвестиції» свідчить не лише про відсутність єдності у поглядах, а й про нагальну необхідність дослідження сутності даної економічної категорії (у цілому ж переважна більшість вчених під тим, що за певних умов може стати інвестиціями розуміють вкладення капіталу).

Другою частиною семантичної транскрипції трактування сутності поняття «інвестиції» є визначення «умов, за яких, те що може бути інвестиціями ними стає» (вкладення у види діяльності, ризикованість, вкладення у галузі економіки, вкладення у сфери економіки, довгостроковість, об'єкти вкладення, мета

вкладень, цілеспрямованість, територіальні межі вкладень).

Стосовно видів діяльності, вкладення капіталу в які забезпечує його ідентифікацію як інвестицій, варто відмітити, що основною їх ознакою є цілеспрямованість на отримання прибутку (доходу) та (або) досягнення позитивного соціального ефекту.

Таку умову ідентифікації інвестицій як ризикованість зазначають Д. Доунс та Дж. Є. Гудман [2, с. 238]. Проте її виділення у терміні «інвестиції» може бути доцільним, якщо не зазначається попередня ознака «вкладення в об'єкти господарської діяльності». Адже у такому трактуванні ризикованість уже враховується. Вона є характерною особливістю підприємницької (комерційної) діяльності.

На наш погляд, такі умови як «вкладення в галузі», «сфери економіки» та «територіальні межі вкладень» є необов'язковими, адже вони не вносять до визначення суттєвого змістовного наповнення.

Що ж стосується умови «об'єкти вкладення», то ми вважаємо за доцільне формулювання даної ознаки як: «вкладення в об'єкти господарської діяльності».

Довгостроковість вкладень як умова ідентифікації сутності інвестицій є дискусійною ознакою. По-перше, термін «довгостроковість» має загальний характер, залишаючи незрозумілий: який саме термін часу мається на увазі.

Наступні дві умови визнання вкладень капіталу інвестиціями – це «цілеспрямованість» та «мета вкладень». Вони тісно пов'язані між собою. Адже, по суті терміни «ціль» і «мета» є синонімами і обидва зорієнтовані на бажаний кінцевий ефект. Тому, їх розгляд вважаємо за необхідне здійснювати паралельно.

Серед можливих варіантів цілеспрямованості процесу вкладення капіталу найбільш загальним є очікування майбутньої вигоди. Усі інші

формулювання є можливим частковим, але не повним, проявом такої вигоди.

Мета вкладень капіталу як сутнісна ознака інвестицій є аналогічною характеристиці «цілеспрямованість». Проте на неї науковці звертають більше уваги. Метою, вкладення капіталу як сутнісної характеристики інвестицій варто вважати отримання вигод (як економічних, так і неекономічних) – або збереження та/або збільшення капіталу (одержання прибутку та /або доходу) та /або досягнення соціального ефекту.

Важливе значення має і розуміння сутності інвестицій у контексті гносеологічного підходу, в основу якого покладено пізнання даної економічної категорії у залежності від поставлених перед дослідником цілей. З таких позицій доречно виділити емпіричний та методологічний підхід.

У рамках емпіричного підходу інвестиції розглядаються у контексті забезпечення ефективності практичної реалізації функцій управління. Даному підходу притаманне пізнання сутності інвестицій у статичній – ідентифікуються останніх у конкретний момент часу без комплексного врахування минулих та майбутніх причинно-наслідкових зв'язків. Емпіричний підхід вимагає від формулювання визначення терміну «інвестиції» чіткості, яка дасть можливість ефективно реалізовувати облікову, аналітичну, контрольну та організаційну функції менеджменту на єдиних методологічних засадах. Для визначення терміну «інвестиції» на основі емпіричного підходу притаманна чіткість, однозначність і разом з цим максимальна наближеність до комплексності розуміння та пізнання сутності даної економічної категорії. Визначення даного підходу повинні знаходити своє відображення в законодавстві та нормативно-правових актах. Трактування дефініції «інвестиції» у контексті емпіричного підходу повинно ґрунтуватися на уніфікованому розкритті сутності категорії «капітал» і разом з тим

враховувати суттєві умови, які є важливими для ідентифікації вкладень капіталу як інвестицій. Вважаємо, що найобґрунтованішим визначенням терміну «інвестиції» за даного підходу є його формулювання як активів, що вкладаються в об'єкти господарської діяльності з метою збільшення (збереження) капіталу та / або досягнення соціального ефекту.

Методологічний підхід підпорядкований трактуванню терміну «інвестиції» у контексті виявлення природи причинно-наслідкових зв'язків у ході пізнання сутності фінансових, економічних та соціальних процесів. Даному підходу притаманне визначення сутності інвестицій у динаміці, тобто характеристика їх як процесу (динамічних змін у часі) обумовленого комплексним пізнанням природи причинно-наслідкових зв'язків, пов'язаних із здійсненням інвестиційної діяльності. Методологічний підхід яскраво демонструє загальне визначення інвестицій як вкладення капіталу з метою його збільшення в майбутньому. Одночасно варто зазначити, що існують і інші трактування, де за основу береться капітал, проте вони дещо по іншому сформульовані – «вкладення у капітал ...», «капітальні вкладення ...», «спосіб розміщення капіталу ...», «придбання капіталу ...», «використання капіталу ...». Разом з цим, і трактування самого терміну «капітал» не є однозначним.

Серед сучасних досліджень сутності капіталу варто відзначити монографію Л. Г. Ловінської «Оцінка в бухгалтерському обліку», де вченим було узагальнено підходи до трактування сутності капіталу: предметно-функціональний (капітал як нагромадження праці), соціально-економічний (капітал як специфічні відносини), грошовий (капітал як фінансовий ресурс), ототожнення капіталу з часом та трактування капіталу як певного вкладення, яке забезпечить

надходження доходу. Особисто Л. Г. Ловінська підтримує точку зору А. А. Чухно, відповідно до якої капітал – це благо, використання якого дає можливість збільшити майбутні блага [4, с. 50].

Різні підходи до трактування сутності капіталу є першоджерелом для характеристики вченими інвестицій як: «вкладення коштів ...», «вкладення фінансових та економічних ресурсів ...», «покупку активів ...», «економічні ресурси ...», «активи ...», «відносини ...», «розміщення коштів ...».

З позиції взаємозв'язку трактування терміну «інвестиції» з існуючими концепціями визначення сутності капіталу здійснював дослідження Мареха І. С. [5, с. 230]. Він виділяє чотири групи концепції трактування поняття «капітал»: предметно-функціональний підхід, соціально-економічний підхід, монетарну концепцію та концепцію часової цінності, і на їх основі обґрунтовує класифікацію наукових поглядів до визначення категорії «інвестиції», відповідно до якої існують витратний, ресурсний, цільовий, майновий, гедоністичний підходи та розуміння інвестицій як соціально-економічної категорії [5, с. 237 - 238].

В цілому погоджуючись із доцільністю класифікації підходів до трактування сутності дефініції «інвестиції» в залежності від концептуальних теорій пізнання природи капіталу, вважаємо за доцільне використовувати теорії капіталу, запропоновані Л. Г. Ловінською, що дозволяє зосередити увагу на всіх особливостях прояву капіталу, і відповідно, забезпечує реалізацію гносеологічного підходу до визначення змістовного наповнення різнобічного поняття «інвестиції».

Узагальнюючи трактування вченими сутності інвестицій та капіталу треба відмітити взаємозалежність класифікації підходів до визначення дефініції «інвестиції» з концептуальними

засадами розуміння такої економічної категорії як «капітал» (табл. 1).

Таблиця 1

Класифікація підходів до трактування сутності дефініції «інвестиції» в залежності від концептуальних теорій пізнання природи капіталу

№ з.п.	Концептуальні теорії капіталу	Трактування сутності інвестицій	
		Підходи	Інвестиції визначаються як ...
1	Предметно-функціональний (капітал як нагромадження праці)	Ресурсний підхід	цінні папери ...
			капітал ...
			вкладення фінансових та економічних ресурсів ...
			розміщення коштів ...
			грошові, майнові та інтелектуальні цінності ...
			активи ...
			частина доходу ...
			економічні ресурси ...
2	Соціально-економічний (капітал як специфічні відносини)	Соціально-економічний підхід	частка валового внутрішнього продукту ...
			господарська операція ...
			процес ...
			відносини ...
			перетворення ресурсів у витрати ...
3	Грошовий (капітал як фінансовий ресурс)	Витратний підхід	здійснення будь-яких економічних проектів ...
			вкладення коштів ...
			придбання засобів виробництва ...
			сукупність витрат ...
4	Ототожнення капіталу з часом	Гедоністичний підхід	витрати грошових коштів ...
			те, що вкладається на завтра ...
			відмова від певної цінності сьогодні...
5	Трактування капіталу як певного вкладення, яке забезпечить надходження доходу	Майновий підхід	обмін сьогоднішньої вартості на майбутню ...
			вкладення капіталу ...
			вкладення у капітал ...
			капітальні вкладення ...
			спосіб розміщення капіталу ...
			придбання капіталу ...
			використання капіталу ...
			поточний приріст цінності капітального майна ...
			вкладення в цінні папери ...
			сукупність засобів ...
покупка активів ...			
економічний інструмент, у котрий можна вкласти кошти ...			

Характеризуючи підходи до трактування категорії «інвестиції» варто зазначити, що ресурсний підхід передбачає пояснення сутності інвестицій на основі абсолютизації ресурсів як базової складової інвестування, ігноруванні руху інвестицій: їх перетворення у витрати і в подальшому у продукт інвестиційної діяльності; витратний – розкриття сутності інвестицій через призму витрат (оплат) без врахування джерел їх утворення (процесу перетворення ресурсів у витрати); соціально-економічний – характеристику інвестиції як цілісного процесу із комплексним врахуванням послідовності змін форм вартості притаманних соціально-економічним аспектам інвестиційної діяльності, які являють собою динамічний взаємозв'язок «ресурси-витрати-дохід»; гедоністичний – розкриття сутності інвестицій з позиції корисливого, матеріально орієнтованого задоволення в майбутньому реально існуючим на поточний час благом; майновий – послідовну трансформацію капіталу в предмети майна.

Комплексне розуміння підходів до визначення інвестицій підпорядковане відображенню усіх можливих форм їх прояву, що, у свою чергу, дозволяє з якісно нової позиції розглянути сутнісні аспекти інвестиційної діяльності.

Перш за все відзначимо, що незважаючи на наявність в економічній літературі різноманітних за формою тлумачення сутності інвестиційної діяльності, переважна більшість науковців проявляє єдність у змістовному наповненні визначення поняття «інвестиційна діяльність». Під ним розуміють сукупність дій громадян, юридичних осіб і держави стосовно реалізації інвестицій. Тотожне визначення інвестиційної діяльності наведено і в основному Законі України «Про інвестиційну діяльність» № 1560-ХІІ від 18 вересня 1991 року. Цим же законом чітко визначені об'єкти та суб'єкти

інвестиційної діяльності. До об'єктів відноситься будь-яке майно, в тому числі основні фонди і оборотні кошти в усіх галузях економіки, цінні папери (за виключенням векселів), цільові грошові вклади, науково-технічна продукція, інтелектуальні цінності, інші об'єкти власності, а також майнові права. Суб'єктами (інвесторами і часниками) інвестиційної діяльності можуть бути громадяни і юридичні особи України та іноземних держав, а також держави [8]. У свою чергу, під терміном «активізація інвестиційної діяльності» ми розуміємо підвищення рівня інтенсивності дій громадян, юридичних осіб і держави стосовно реалізації інвестицій. Враховуючи, що слово «підвищення» передбачає співвідношення до фактично наявного, логічним є твердження щодо короткотерміновості (або більш точно – обмеженості в часі) процесу активізації інвестиційної діяльності.

Що ж стосується безпосередньо сутнісних аспектів інвестиційної діяльності, то враховуючи, що остання є сукупністю дій з реалізації інвестицій, обґрунтованим є висновок щодо притаманності інвестиційній діяльності особливостей усіх можливих форм прояву інвестицій. У відповідності до вищесказаного доцільно розглядати ресурсний (передбачає наявність суб'єктів господарської діяльності, які мають потребу в інвестиційних ресурсах), витратний (ґрунтується на наявності суб'єктів інвестиційної діяльності, які готові понести інвестиційні витрати), соціально-економічний (оснований на розумінні інвестиційної діяльності як процесу, у межах якого перетинаються різні соціально-економічні відносини), гедоністичний (базується на розумінні суб'єктами інвестування наявності часового лагу між вкладенням капіталу та очікуваними результатами і зорієнтований на отримання прибутку) та майновий (передбачає готовність інвесторів приймати рішення щодо зміни форм

капіталу) аспекти інвестиційної діяльності дає можливість чітко окреслити діяльності. напрямки активізації інвестиційної діяльності (табл. 2).
 Розуміння визначених вище сутнісних аспектів інвестиційної діяльності

Таблиця 2

Напрями активізації інвестиційної діяльності

Сутнісні аспекти інвестиційної діяльності	Напрями активізації інвестиційної діяльності
Ресурсний	Створення передумов для наявності у суб'єктів господарювання інвестиційних ресурсів
Витратний	Стимулювання суб'єктів господарської діяльності до інвестування
Соціально-економічний	Створення сприятливих соціально-економічних передумов (поліпшення інвестиційного клімату, забезпечення високих соціальних стандартів життя тощо)
Гедоністичний	Створення передумов для прибутковості інвестування
Майновий	Стимулювання готовності прийняття рішення суб'єктами господарської діяльності щодо зміни форм капіталу

Визначені напрями активізації інвестиційної діяльності є об'єктами управлінського впливу у тому числі і за рахунок використання оподаткування.

При цьому необхідно розуміти, що оподаткування може здійснювати різний вплив на інвестиційну діяльність. По-перше, за рахунок податкового інструментарію формуються загальні правила оподаткування інвестиційної діяльності. По-друге, у разі необхідності інструментарій податкового регулювання може бути використаний і на стримання або взагалі припинення певної інвестиційної діяльності. По-третє, за рахунок податкового інструментарію можна забезпечити активізацію інвестиційної діяльності.

Проте, ефективність використання оподаткування з метою впливу на активізацію інвестиційної діяльності значною мірою залежить від наукової обґрунтованості та чіткого розуміння природи дії податкового інструментарію на інвестиційні процеси.

Висновок. Дослідження сутності активізації інвестиційної діяльності як об'єкта реалізації податкового впливу у контексті взаємозв'язку понять «інвестиції» – «інвестиційна діяльність» – «активізація інвестиційної діяльності» дало підстави констатувати наступні узагальнення:

1. Результати аналізу семантичної транскрипції визначення сутності інвестицій з гносеологічної позиції обґрунтували доцільність виділення методологічного (підпорядкованої цілям абстрактного пізнання об'єктивних економічних закономірностей) та емпіричного (спрямованої на практичну реалізацію управлінської функції) підходів;

2. Відповідно до емпіричного підходу під інвестиціями варто розуміти активи, що вкладаються в об'єкти господарської діяльності з метою збільшення (збереження) капіталу та / або досягнення соціального ефекту. Саме так запропоновано трактувати термін «інвестиції» у вітчизняному законодавстві (у першу чергу варто внести зміни до

Податкового кодексу України та Закону України «Про інвестиційну діяльність»);

3. При дослідженні сутності інвестицій на основі методологічного підходу вдалося класифікувати погляди вчених щодо трактування поняття «інвестиції» в залежності від концептуальних теорій пізнання природи капіталу. Це, у свою чергу, дозволило виділити сутнісні аспекти інвестиційної діяльності (ресурсний, соціально-економічний, витратний, гедоністичний та майновий), що були взяті за основу при визначенні напрямів активізації інвестиційної діяльності (створення передумов для наявності у суб'єктів господарювання інвестиційних ресурсів, стимулювання суб'єктів господарської діяльності до інвестування, створення сприятливих соціально-економічних передумов, стимулювання готовності прийняття рішення суб'єктами господарської діяльності щодо зміни форм капіталу, створення передумов для прибутковості інвестування), на які і потрібно здійснювати вплив через оподаткування.

У подальших дослідженнях вбачається за необхідне проаналізувати вплив різних інструментів податкового стимулювання на активізацію інвестиційної діяльності у розрізі визначених напрямів останньої.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бланк І.О. Інвестиційний менеджмент: підручник / І.О. Бланк, Н. М. Гуляєва ; за ред. А. А. Мазаракі. – Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2003. – 398 с.
2. Доунс Д. Финансово-инвестиционный словарь: Пер. 4-го англ. изд. / Д.Доунс, Дж.С.Гудман. – М.: ИНФРА-М, 1997. – XXII. – 586 с.
3. Корнєєв В. В. Поведінкові фінанси та інвестування в експлоатарній економіці / В. В. Корнєєв // Економічна теорія. – 2009. – № 3. – С. 40-49.
4. Ловінська Л.Г. Оцінка в бухгалтерському обліку : монографія / Л. Г. Ловінська. – К.: КНЕУ, 2006. – 256 с.
5. Мареха І. С. Теоретико-методологічні засади визначення якості інвестицій: сутнісно-змістова основа та класифікаційні ознаки / І. С. Мареха // Механізм регулювання економіки. – 2010. – № 1. – С. 229 – 239.
6. Музиченко А. С. Інвестиційна діяльність в Україні / Музиченко А. С. — К.: Кондор, 2005. — 406 с.
7. Навч.-метод. посібник для самост. вивч. дисц. / [А. А. Пересада, О. О. Смірнова, С. В. Онікієнко, О. О. Ляхова]. — К.: КНЕУ, 2001. — 251 с.
8. Про інвестиційну діяльність : закон України від 18.09.1991 р. №1560 – XII// Комп'ютерно-правова система "Ліга Закон".7. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.zakon.rada.gov.ua.

УДК 658.114.5.014.1

МОДЕЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВІРТУАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ІНФОРМАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ

Соколовський С.А., к.т.н., доцент, начальник (НА НГУ)

Розкрито економічну сутність, виявлено невідповідності у тлумаченнях та подано форми організації віртуального підприємства. Запропоновано структуру предметної області проблеми інтеграції ринкових агентів до віртуального

підприємства. Визначено передумови застосування моделей системної динаміки при створенні системи управління віртуальним підприємством. Досліджено, що якщо інтеграція підприємств спричиняє створення ланцюгів доданої вартості, то підтримка конкурентоспроможності ланцюга можлива лише шляхом провадження інноваційних розробок й пошуку нових активів й компетенцій.

Ключові слова: *інноваційна діяльність, віртуальне підприємство, інформаційна економіка, конкурентоспроможність, управління, система.*

МОДЕЛИРОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВИРТУАЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ ИНФОРМАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

Соколовский С.А., к.т.н., доцент, начальник (НА НГУ)

Раскрыто экономическую сущность, выявлены несоответствия в толкованиях и представлены формы организации виртуального предприятия. Предложено структуру предметной области проблемы интеграции рыночных агентов виртуального предприятия. Определены предпосылки применения моделей системной динамики при создании системы управления виртуальным предприятием. Исследовано, что если интеграция предприятий влечет создания цепочки добавленной стоимости, то поддержка конкурентоспособности цепи возможна, лишь путем производства инновационных разработок и поиска новых активов и компетенций.

Ключевые слова: *инновационная деятельность, виртуальное предприятие, информационная экономика, конкурентоспособность, управление, система.*

MODELING INNOVATION ACTIVITIES VIRTUAL ENTERPRISES IN THE INFORMATION ECONOMY

**Sokolovsky S. A., candidate of technical Sciences, Professor, Head
(National Academy of National guard of Ukraine)**

The processes of functioning and development of market relations in Ukraine are largely subject to its openness to the outside world. Progressive globalizations, the increasing influence of the technological factor, especially information and communications systems, the increasing role of information resources in the modern world economy formed the necessary preconditions for the formation of a new way of production and commercial relations, which received the name "information economy". In light of these global trends, there is a need for a process for rapid adoption of innovative solutions to facilitate the functioning of enterprises in conditions of information economy. Under the virtual enterprise primarily understand the network of independent legal but affiliated in economic relations of enterprises that are based on shared goals supply a specific service.

Virtual networks with inherent nonlinear dynamics. Not linear behaviors is due to the differences in the rules for the functioning of feedback loops. The presence of positive loops lead to rapid growth, which ends at the time of the full transition to a new attractor functioning. If the integration of enterprises leads to the creation of the value chain, supporting the competitiveness of the chain is possible only by producing innovative products and finding new assets and competences. The innovative behavior of the virtual mechanism

preprinted enterprise competition ability, when not a product, and the processes for their production ensure a sustainable competitive position.

The article reveals the possibility of modeling of interaction between enterprises through the creation of virtual networks. While given the opportunity to set different level of perception of participants the PMF of innovation through different learning ability. However, requires further development of research management options and to develop a system of recording behavioral father of the virtual mechanism of the enterprise.

Keywords: *innovation, virtual enterprise, information economy, competitiveness, management, system.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Процеси функціонування й розвитку ринкових відносин в Україні в значній мірі обумовлюються її відкритістю зовнішньому світу. Прогресуюча глобалізація, посилення впливу технологічного фактору, особливо інформаційно-комунікаційних систем, зростання ролі інформаційних ресурсів у сучасній світовій економіці сформували необхідні передумови для формування нового укладу виробничо-комерційних відносин, який отримав назву «інформаційна економіка». У світлі вказаних глобальних тенденцій виникає необхідність забезпечення процесу оперативного прийняття інноваційних рішень для сприяння функціонування підприємства в умовах інформаційної економіки [1,2].

При цьому у разі неможливості задоволення споживчого попиту за допомогою поліпшення існуючих продуктів і технологій потрібне впровадження новітніх підходів, одним з яких може стати орієнтація на віртуальні підприємства. Такі підприємства утворюватимуться з раніше непов'язаних акторів, які спочатку виконуватимуть одиничні замовлення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. В роботах таких дослідників, як Вютрих Х.А., Филипп А.Ф., Дмитров В.І., Зибер П., Іванченко А., Тарасов В.Б. [3-7], піднімаються питання, пов'язані із загальними особливостями інформаційної

економіки та специфікою здійснення виробничо-комерційної діяльності в нових умовах. При цьому на сьогодні в літературі відсутня цілісна методика формування пакету стратегічних інноваційних рішень підприємства в умовах інформаційної економіки, що й визначає актуальність теми даного дослідження.

Отже, метою статті є дослідження питань моделювання інноваційної діяльності віртуального підприємства в умовах інформаційної економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Під віртуальним підприємством переважно розуміють мережу самостійних у правовому, але залежних в економічних відносинах підприємств, які на основі загальних цілей поставляють на ринок певну послугу [5]; добровільну тимчасову форму кооперації декількох незалежних партнерів, яка через оптимізацію системи виробництва благодать надає більшу вигоду клієнтам [3]; мережну організаційну структуру, що складається з неоднорідних компонентів розташованих у різних місцях [7]; створене на контрактній основі з різних акторів підприємство, яке не має єдиної юридичної організаційної структури, але має єдину інформаційну структуру з метою забезпечення логістичної підтримки життєвого циклу конкретного виробу [4].

Подальше розширення ідеї віртуалізації призводить до утворення так званої віртуальної мережі підприємств (ВМП), яку за тлумаченням [9] можна визначити у вигляді системи автономних

фірм, що співробітничать за для досягнення певних узгоджених цілей або як інтегровану гнучку й динамічну структуру, пристосована для якнайшвидшого випуску нової продукції [8] чи тимчасову коопераційну мережа підприємств, які володіють ключовими компетенціями для найкращого виконання ринкового замовлення [6]. ВМП доречно утворювати лише на тих ринках, які вимагають моторність й швидкість реагування. Орієнтація на ВМП спричиняє потребу трансформації традиційних економічних моделей, відходячи від припущення про раціональність й доступність інформації про всі критичні фактори економічного розвитку. Саме недослідженість такої переорієнтації актуалізує проведення досліджень. Актуальність дослідження підтверджується й тим, що всі перелічені джерела надають лише тлумачення ВМП та інституційні засади регламентації взаємодії, залишаючи поза увагою як питання формування контуру управління ВМП, так і аспекти конкурентної динаміки.

Якщо інтеграція підприємств спричиняє створення ланцюгів доданої вартості, то підтримка конкурентоспроможності ланцюга можлива лише шляхом провадження інноваційних розробок й пошуку нових активів й компетенцій. При цьому й поведінка інноваційних ВМП переорієнтовується на конкуренцію через спроможності, коли не вироби, а процеси їх продукування забезпечують сталу конкурентну позицію. Ефективність господарювання залежить від тих процесів, що додають вартість до продукту. Так, інвестування у інфраструктуру, яка об'єднує виконувані функції, призводить до зростання конкурентоспроможності. Відповідно ВМП дозволяють підприємствам концентруватися на головних напрямках господарювання тим самим зменшуючи відволікання ресурсів на непродуктивну діяльність. Удосконалення ж ланцюга створення вартості відбувається

через розвиток поточних спроможностей учасників ВМП. При цьому ВМП слід розглядати як складний адаптивний комплекс само організованих систем, що базується на динамічних паттернах.

Віртуальним мережам притаманна нелінійна динаміка. Нелінійність поведінки пояснюється розбіжностями у правил функціонування петель зворотних зв'язків. Наявність же позитивних петель призводить до стрімкої динаміки зростання, яка завершується в момент повного переходу на новий аттрактор функціонування. В той момент, коли нові правила (поведінкові паттерни) вступають в силу, учасники ринкової взаємодії, які не спроможні адаптуватися до нових вимог вилучаються зі складу ВМП.

Слід звернути увагу, що як розміри ВМП, так і кількість й сила зв'язків між її учасниками не в змозі постійно зростати (кожна система досягає максимуму використання потенціалу) й позитивний зв'язок перетворюється на балансуєчий. Далі відбувається або перехід на нову S-криву розвитку або плавний перехід від росту до рівноваги й деградації. При цьому лише провадження інновацій в змозі забезпечити перехід ВМП між S-кривими розвитку. Відповідно й можливість такого переходу залежить від спроможності учасників ВМП сприймати інновації. Загальна логіка моделювання й оцінки спроможності ВМП сприймати інновації представлена на рис. 1.

Дана модель базується на пропозиціях [9,10] але розширює їх в саме в частині орієнтування на розрахунок інноваційної сприйнятливості й відображення дифузії знань. Головна гіпотеза, закладена у подану на рис. 1 схему, зводиться до дифузії інноваційного знання між двома його формами: від імпліцитного знання (етап ідентифікації нового знання) до знання, сприйнятого учасниками ринкової взаємодії. Модель такої дифузії знання представлена на рис. 2.

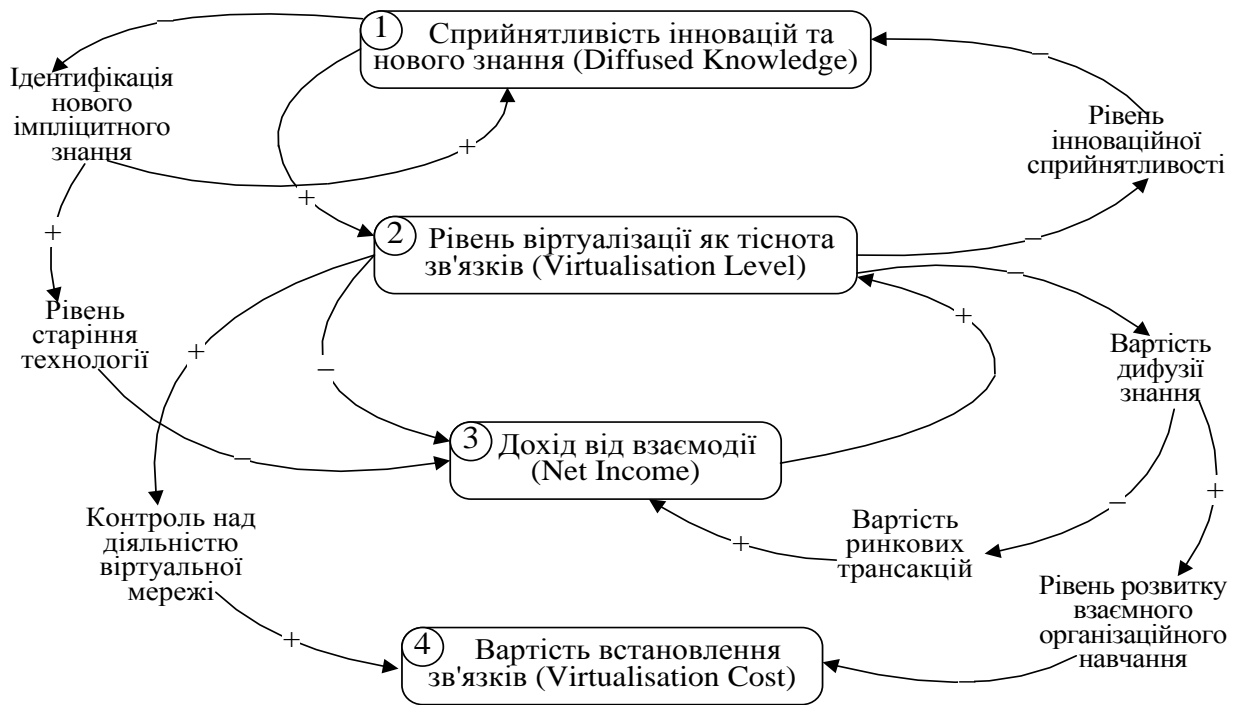
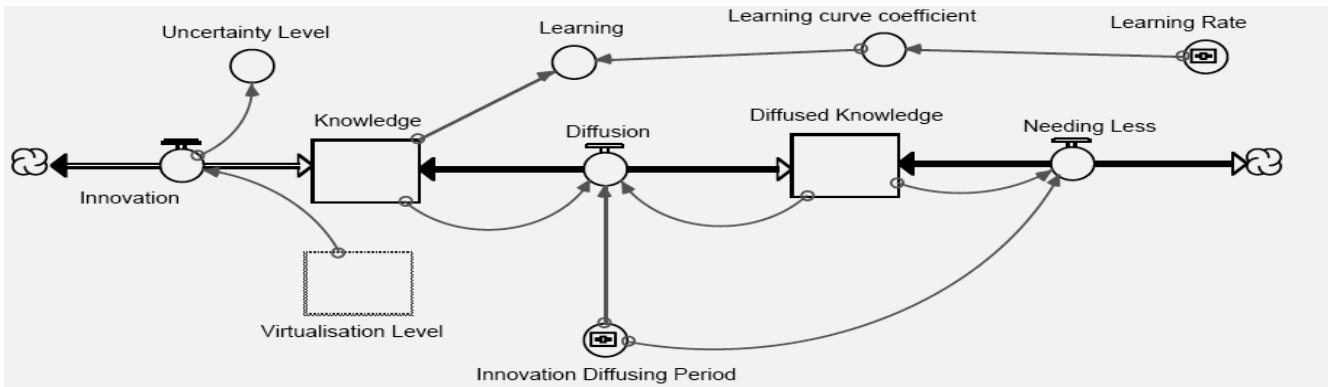


Рис. 1. Логіка моделювання віртуалізації взаємодії й оцінки інноваційної сприйнятливості віртуальної мережі підприємств

Дана модель, як і решта представлених у статті моделей, розширює означену на рис. 1 логіку віртуалізації. У якості методологічної бази виступає так званий закон Мура, який передбачає що кожні 18 місяців (*Innovation_Diffusing_Period* = 18) потужності з переробки знання подвоюються, при незмінній вартості обладнання. Основу поданої на рис. 2 субмоделі складає уявлення про те, учасники ВМП продукують відмінні один від одного знання (через розбіжності у обраних стратегіях). Відповідно й за мірою старіння технології зменшуватиметься й загальний ефект від віртуалізації взаємодії (*Net_Income*), оскільки у такому випадку зростатиме рівень відтоку акумульованих ресурсів (зростатиме рівень *NI_decline*).

Дана залежність відображена на рис. 3. В цій субмоделі також у залежність від

дифузії інноваційного знання та спроможності учасників взаємодії до навчання (до сприйняття інновацій) ставиться й вартість підтримки віртуальних взаємин. За для цього вводиться логістична функція, яка моделює (через параметри навчання (*learning*) та певні фактори впливу) швидкість відмови від взаємодії (зменшення параметру вартості віртуалізації (*Virtualisation_Cost*) до початкового рівня). Передбачається, що чим нижче рівень інновацій й вище сприйнятливість, тим швидше відбувається повернення до початкового стану. *Net_Income* ефект виникає через зменшення вартості трансакцій чи через встановлення й налагодження віртуальних зв'язків. Цей ефект еквівалентний повній вартості трансакції, які вилучені через виникнення ВМП.



Нове знання (Diffused_Knowledge (t) = (Diffused_Knowledge(t - dt) + (Diffusion - Needing_Less) * dt

INIT Diffused_Knowledge = Knowledge

Diffusion = max(0,(Knowledge-Diffused_Knowledge)/Innovation_Diffusing_Period)

Needing_Less = max(0,Diffused_Knowledge/Innovation_Diffusing_Period)

Knowledge(t) = Knowledge(t - dt) + (Innovation - Diffusion) * dt

INIT Knowledge = Innovation

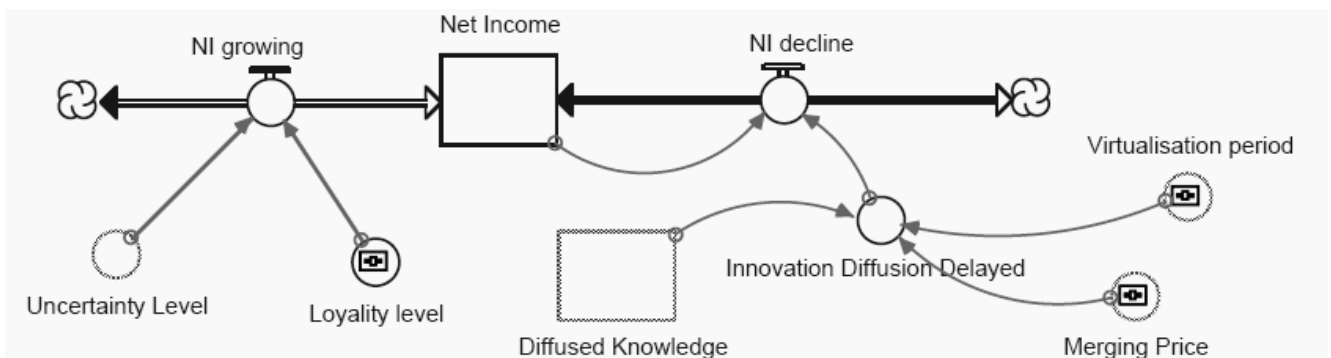
Innovation = 1+Virtualisation_Level

Diffusion = max(0,(Knowledge-Diffused_Knowledge)/Innovation_Diffusing_Period)

Learning = Knowledge^Learning_curve_coefficient

Learning_curve_coefficient = LOGN(Learning_rate)/LOGN(2)

Рис. 2. Субмодель інноваційної сприйнятливості ВМП (елемент 1 на рис.1)



Net_Income(t) = Net_Income(t - dt) + (NI_growing - NI_decline) * dt

INIT Net_Income = 1

NI_growing = 1+Uncertainty_Level*Loyalty_level

NI_decline = if(Net_Income<=1)then (1) else (Innovation_Diffusion_Delayed)

Learning_rate = 0.8; Loyalty_level = 5; Merging_Price = 3

Uncertainty_Level = pulse(Innovation,1,100)

Innovation_Diffusion_Delayed

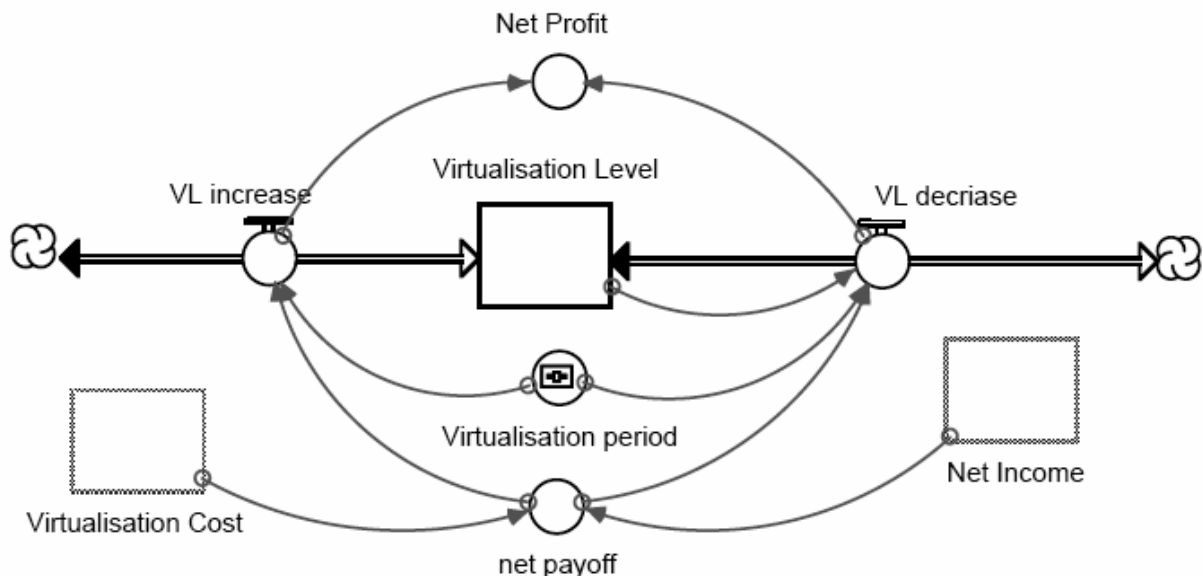
DELAY(Diffused_Knowledge,Virtualisation_period/Merging_Price)

Рис. 3. Субмодель розрахунку ефекту від віртуалізації взаємодії

Безпосередньо віртуалізація взаємодії підприємства стикаються до та після моделюється блоком *Virtualization_Level*, формування ВМП. Динаміка даного значення якого представляється показника, зображена на рис. 4, відображає безрозмірним індексом відмови ринку, з якої зменшення витрат на здійснення

транзакцій. До таких витрат відносять витрати розробки проекту взаємодії, ведення переговорів, контролю й реалізації проектної угоди. Також зменшується вартість поширення знання й рівень опортунізму у поведінці контрагентів. Процеси навчання зменшують вартість й рівень віртуалізації (параметр $VL_decrease$) майже до початкового рівня. Параметр $VL_increase$, в свою чергу, відображає процес становлення управління внутрішнім для ВМП ринком. Це відбувається тільки у

разі наявності чистого прибутку від взаємодії (значення параметру Net_profit більше за одиницю, тобто економія від віртуалізації Net_Income перевищує вартість віртуалізації $Virtualisation_Cost$). Управління ВМП часто реалізується на основі застарілої або відфільтрованої інформації. Відповідно модель передбачає 6-місячну затримку на фільтрацію інформації, що моделюється параметром $Virtualisation_period$.



Рівень віртуалізації ($Virtualisation_Level(t) = Virtualisation_Level(t - dt) + (VL_increase - VL_decrease) * dt$)

INIT $Virtualisation_Level = VL_increase$

$VL_increase = \text{if}(\text{net_payoff} > 1) \text{ then } (\text{max}(0, \text{net_payoff} * (\text{net_payoff} - 1) / \text{Virtualisation_period})) \text{ else } (0)$

$VL_decrease = \text{if}(\text{net_payoff} \leq 1) \text{ and } (Virtualisation_Level > 0) \text{ then } (\text{max}(0, Virtualisation_Level / \text{Virtualisation_period})) \text{ else } (0)$

$\text{net_payoff} = \text{Net_Income} - \text{Virtualisation_Cost}$

$\text{Net_Profit} = VL_increase - VL_decrease$

Термін візуалізації ($Virtualisation_period = 6$)

Рис. 4. Субмодель організації управління ВМП

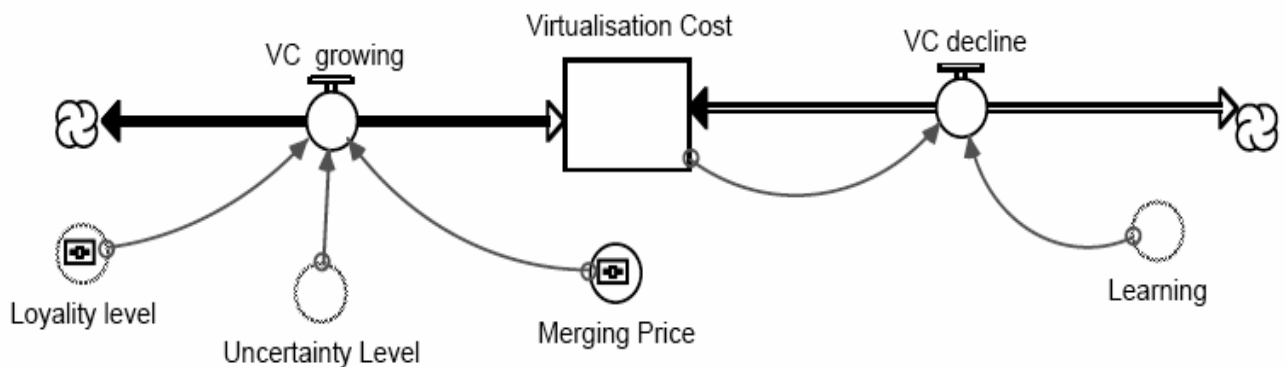
Останнім важливим елементом (елемент 4) представленої на рис. 1 моделі є вартість процесу віртуалізації ($Virtualization_Cost$). Дану вартість, з точки зору процесу організації управління ВМП, пропонується визначати через вартість встановлення контролю над діяльністю

віртуального інтегрованого утворення. Начальне значення на нульовому рівні свідчить про те, що утворення ВМП спричинятиме зростання вартості віртуалізації. Потім, за мірою здійснення процесів взаємного організаційного навчання параметр $Virtualization_Cost$

повертатиметься до початкового нульового рівня.

Представлена на рис. 5 субмодель динаміки вартості віртуалізації відображає її зростання (*VC_growing*) через здійснення необхідних для формування ВМП інвестицій. До їх складу віднесено вартість вивчення ринку нового інтегрованого утворення й формування його корпоративної культури, вартість використання знання на внутрішньому ринку, вартість управління створеним логістичним ланцюгом. На модельному рівні реалізація даного

положення реалізується через введення змінних *Uncertainty_Level* (рівень невизначеності ринкової поведінки. Зростає в момент виникнення інновацій й моделюється функцією *pulse*), *Loyalty_Level* (відбиває ступень зв'язаності учасників МПВ та їх взаємної лояльності) та *Mergin_Price* (відображає вартість угод зливань й поглинань по відношенню до певного учасника віртуальної взаємодії. Передбачено, що вартість такої угоди не залежить від ринкової вартості учасника).



Вартість візуалізації ($Virtualisation_Cost(t) = Virtualisation_Cost(t - dt) + (VC_growing - VC_decline) * dt$)

INIT $Virtualisation_Cost = 0$

$VC_growing = Mergin_Price * Loyalty_level * Uncertainty_Level$

$VC_decline = \max(0, Learning * Virtualisation_Cost)$

Рис. 5. Субмодель динаміки рівня вартості віртуалізації

Для проведення розрахунків на основі запропонованої моделі було обрано період у два роки з встановленим шагом імітації DT в 1/64. В результаті було отримано представлену на рис. 6 динаміку головних показників моделі віртуалізації взаємодії й оцінки інноваційної сприйнятливості віртуальної мережі підприємств (див. рис.1), в якій відображено можливості моделювання діяльності підприємств з урахуванням різних рівнів сприйняття учасниками віртуальної мережі підприємств інновацій

шляхом схильності та можливості до навчання.

Висновки. Таким чином, в статті означено можливість моделювання взаємодії підприємств в рамках утворення віртуальних мереж. При цьому надана можливість встановлювати різний рівень сприйняття учасниками ВМП інновацій через різну спроможність до навчання. Разом з тим потребує подальшого розвитку дослідження параметрів управління й вироблення системи фіксування поведінкових патерів учасників ВМП.

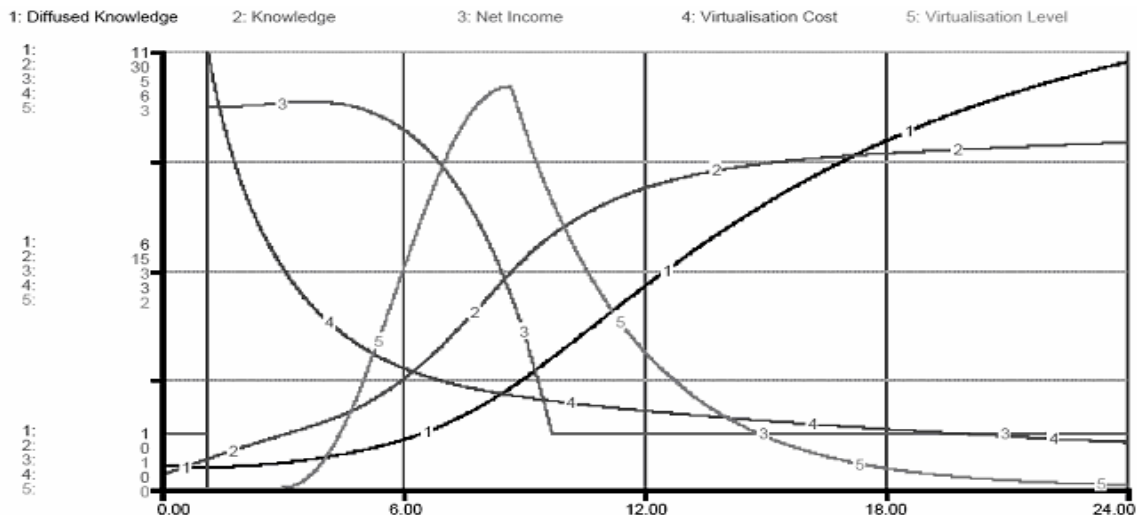


Рис. 6. Результати моделювання віртуальної взаємодії

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. - Х. : УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

2. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи впровадження інформаційних технологій у вітчизняній транспортній сфері: Сучасна економіка: актуальні проблеми та перспективи розвитку: колективна монографія./ Н.Є. Каличева. - За ред. д.е.н., проф. Прохорової В.В. – Х., «НТМТ», 2014. - 296 с. (73 – 78 с.

3. Вютрих Х.А., Филипп А.Ф. Виртуализация как возможный путь развития управления/ Х.А. Вютрих// Проблемы теории и практики управления. – 1999. – №5. – С. 12-16.

4. Дмитров В.И. CALS, как основа проектирования виртуальных предприятий / И.В. Дмитров// Автоматизация проектирования – 1997. – №5. – С. 14-15.

5. Зибер П. Управлению сетью как

ключевая компетенция предприятия / П. Зибер// Проблемы теории и практики управления. – 2000. – №3. – С. 21-25.

6. Иванченко А. Системный подход к организации виртуальной компании [Электронный ресурс]/ А. Иванченко// Режим доступа: <http://www.osp.ru/cio/2007/02/3973963>.

7. Тарасов В.Б. От многоагентных систем к интеллектуальным организациям: Философия, психология, информатика/ В.Б. Тарасов. – М.: Эдиториал УРСС, 2002. – 352 с.

8. Уорнер М. Виртуальные организации. Новые формы ведения бизнеса в XXI веке/ М. Уорнер, М. Витцель.– М.: Добрая книга, 2005. – 284 с.

9. Georgantzas N. Circular autopoiesis dynamics in virtual enterprise networks [Electronic resource] / N. Georgantzas // Access: <http://www.systemdynamics.org>.

10. Gruninger M. Ontologies to support process integration in enterprise engineering/ M. Gruninger // Computational & Mathematical Organization Theory. – 2000. – №6. – P. 381–394.

УДК 601.23.31.2

ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В УМОВАХ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Чухлата Ж.Г., ст. викладач (НА НГУ)

У статті розглянуто сучасний стан інноваційного розвитку вітчизняної промисловості. Визначено, що на економіку України посилюється вплив серйозних макроекономічних проблем. Визначені можливості виводу з кризи вітчизняної промисловості. Проаналізовано, які галузі є найбільш перспективними для конкурентоспроможного функціонування в сучасній ринковій економічній ситуації. Зазначено, що нагальною постає проблема модернізації української економіки з метою підвищення технологічного рівня експорту та якісних характеристик вітчизняної продукції.

Ключові слова: інновації, інноваційна діяльність, криза, промисловість, конкурентоспроможність, ринок

ПРОБЛЕМЫ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

Чухлата Ж.Г., ст. преподаватель (НА НГУ)

В статье рассмотрено современное состояние инновационного развития отечественной промышленности. Определено, что на экономику Украины усилилось влияние серьезных макроэкономических проблем. Определены возможности вывода из кризиса отечественной промышленности. Проанализировано, какие отрасли являются наиболее перспективными для конкурентоспособного функционирования в современной рыночной экономической ситуации. Отмечено, что актуальной встает проблема модернизации украинской экономики с целью повышения технологического уровня экспорта и качественных характеристик отечественной продукции.

Ключевые слова: инновации, инновационная деятельность, кризис, промышленность, конкурентоспособность, рынок

PROBLEMS OF INTRODUCTION OF INNOVATIVE TECHNOLOGIES IN THE CONDITIONS OF ECONOMY OF UKRAINE

Chuhlata.G., senior lecturer (National Academy of National guard of Ukraine)

The successful development and competitiveness as economic entities and the state as a whole are determined by the level of implementation of innovative technologies. Intensive development of the global environment, the dynamic changes of the factors that determine the competitiveness of firms in world markets, make the government in the formation of conditions for economic growth and prosperity of the nation increasingly address the problems of national competitiveness on a global scale.

Innovative type of economic development is increasingly becoming the Foundation that determines the economic strength of the country and its perspectives on the global market.

Deep systemic crisis, which has long worried the economy of Ukraine, the instability of management structures, the frequent change of personnel, inadequate financing of statutory measures had a negative impact on the content, consistency and effectiveness of implementation of innovation policy.

The process of economic transformation of Ukraine began, having in General an extensive field of research and development, significant experience in the development of innovation, especially in the field of energy and electrification, the production of a number of weapons, transport and some other industries.

The state of innovation activity in Ukraine, the majority of expert scientists is defined as a crisis, and such that do not meet the modern level of innovative processes in industrially developed countries and the needs of innovative development. Stable reduction of real volume of financing of scientific-technical complex and the lack of effective state scientific and technical policy do not give grounds for a conclusion about the presence of real ground for the transition to innovation model of development. The reform of the scientific and technical complex is built on the principles of frequent changes of the goals and objectives, without taking into account well-known factors of functioning and development of scientific-technical potential and alleged state support of formation of demand for scientific achievements from the real economy and the like.

Key words: *innovations, innovative activity, crisis, industry, competitiveness, market*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Успішний розвиток та конкурентоспроможність як господарських суб'єктів, так і держави в цілому визначаються рівнем впровадження інноваційних технологій. Інтенсивний розвиток глобального середовища, динамічні зміни факторів, які визначають конкурентоспроможність фірм на світових ринках, змушують владу при формуванні умов економічного зростання і процвітання нації дедалі більш активно звертатися до проблем забезпечення національної конкурентоспроможності у глобальному масштабі.

Сучасні перспективи економічного розвитку України пов'язуються з високотехнологічними й конкурентоспроможними підприємствами, господарська діяльність яких створювала б синергетичний ефект із національною економічною системою. Такий ефект можливий лише за наявності інноваційного розвитку підприємств, які складають основу конкурентоздатності національної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.

Теоретичним й практичним аспектам інноваційного розвитку на макро- і мікрорівнях присвячені праці таких вчених, як О. Бутнік-Сіверський, О. Дерев'янка, В. Геєць, А. Гальчинський, С. Ілляшенко, Д. Черваньов, В. Дикань [1-6] та ін.

Незважаючи на активні наукові пошуки в цьому напрямку досліджень, деякі важливі теоретико-методичні та прикладні засади інноваційного розвитку підприємств ще не дістали належного обґрунтування.

Отже, метою статті є розгляд сучасного стану системи управління інноваційним розвитком вітчизняних підприємств в умовах кризи.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасному світі відбувається переоцінка основних цінностей. Від економічної спрямованості суспільство переходить до інноваційної, від нагромадження матеріального багатства як основи особистого добробуту – до нагромадження інформації як основи

суспільного прогресу. Не так володіння матеріальними благами, як володіння інформацією та інтелектуальним потенціалом визначають місце людини в сучасному суспільстві. Інвестиції в людський капітал і формування на цій основі інтелектуального капіталу суспільства перетворюються на пріоритетний загальнонаціональний інтерес.

Інноваційний тип економічного розвитку дедалі більше стає тим фундаментом, який визначає економічну міць країни та її перспективи на світовому ринку. Основною ознакою сучасного розкладу сил в світі є суттєвий відрив країн-лідерів, що створюють "інноваційний анклав" в світі, від менш потужних країн, які змушені повністю залежати від позиції "активних гравців". В країнах, що належать до інноваційних лідерів, спостерігається висока концентрація найбільш рентабельних видів бізнесу (з найбільшим вмістом доданої вартості в ціні продукту), переважно високотехнологічна структура національного виробництва, винесення за межі власної країни промислово-технологічного циклу виробництва, які є екологієчними, ресурсоечними тощо, зосередження найбільших фінансових потоків.

Глибока системна криза, яку тривалий час переживала економіка України, нестабільність управлінських структур, часта зміна кадрів, недостатнє фінансування передбачених законодавством заходів негативно позначилися на змісті, послідовності та результативності реалізації заходів інноваційної політики [7].

На економіку України посилюється вплив серйозних макроекономічних проблем:

- дефляції, яка відбувається на тлі зростання основних показників внутрішнього ринку та суттєвого збільшення грошової пропозиції;

- збільшення розриву між дисконтною ставкою НБУ та ставками по кредитах комерційних банків, що веде до зростання реальних процентних ставок;

- погіршення становища у фіскальній сфері, зростання недонаходжень до державного бюджету;

- подальшого зростання заборгованості суб'єктів господарювання, скорочення залишків коштів на їхніх банківських рахунках;

- прискорення відпливу іноземних інвестицій з України.

Головною причиною такої ситуації є, насамперед, те, що, за умов відсутності системної інвестиційної політики, у міру досягнення межі завантаження виробничих фондів потенціал економічного зростання підійшов до межі вичерпання.

Процеси економічної трансформації Україна почала, маючи в цілому розгалужену сферу досліджень та розробок, значний досвід освоєння інновацій, особливо у сфері енергетики та електрифікації, виробництві ряду видів озброєнь, транспорті та деяких інших галузях. Разом з тим, технічний рівень базових галузей виробництва - вугільної, чорної металургії, харчової, багатьох галузей машинобудування (наприклад, сільськогосподарського, виробництва устаткування для харчової промисловості, шляхово-транспортного устаткування, приладобудування, медичної техніки) застарів [8]. Виробництво в цілому характеризувалося високою енерго- та матеріалоечністю, значним застосуванням ручної праці.

Зазначена деформація структури промислового виробництва стала неминучою внаслідок відсутності державної промислової політики та переорієнтації товаровиробників на наявний платоспроможний попит, передусім за кордоном [9]. Через це преференції отримали галузі, які виробляють продукцію з низьким ступенем переробки.

Збільшенню експорту високотехнологічної вітчизняної продукції, яка має конкурентні переваги на світовому ринку (ОПК, авіаційна промисловість), перешкоджають відверті протекціоністські заходи розвинених країн та політичний тиск з метою перешкоджання виходу цієї продукції на ринки країн, що розвиваються.

Ці обставини сприяють прискореному розвитку сировинних галузей і консервації у такий спосіб низькотехнологічної структури української промисловості.

Виразні тенденції до монополізації, які спостерігаються у базових галузях української економіки, обумовлюють ціновий диктат підприємств цієї сфери, що призводить до перерозподілу на їхню користь інвестиційних та потенційних інноваційних ресурсів.

Швидкість виходу України на сучасну траєкторію інноваційного розвитку залежить, насамперед, від збереження потенціалу галузевих науково-дослідних, проектно-конструкторських установ, оскільки вони відіграють головну роль в процесі матеріалізації інновацій. З Державного бюджету України фінансується ряд науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, пов'язаних з національною обороною та безпекою, за космічною та Чорнобильською програмами, окремими завданнями та програмами агропромислового комплексу та промисловості. Проте витрати по цих напрямках за останні роки були значно менші, ніж по розділу "Фундаментальні дослідження та сприяння науково-технічному прогресу", що суперечить потребам матеріалізації інновацій. Наслідком цього стало, як побачимо далі, зменшення масштабів інноваційної діяльності.

Стан інноваційної діяльності в Україні більшістю експертів-науковців визначається як кризовий і такий, що не відповідає сучасному рівню інноваційних

процесів у промислово-розвинених країнах та потребам інноваційного розвитку [10,11]. Стабільне скорочення реальних обсягів фінансування науково-технічного комплексу та відсутність дієвої державної науково-технічної політики не дають підстав для висновку про наявність реального підґрунтя для переходу до інноваційної моделі розвитку. Реформування науково-технічного комплексу побудовано за принципами частих змін цілей та завдань, без урахування загальновідомих факторів функціонування та розвитку науково-технічного потенціалу: активної та передбачуваної державної підтримки, формування попиту на наукові досягнення з боку реального сектора економіки тощо.

Висновки. Таким чином, підсумки економічного розвитку дають підстави стверджувати, що економіка України входить до стадії стагнації. В той час як традиційні чинники економічного зростання, які спиралися переважно на мобілізацію ресурсів, нагромаджених за тривалий період економічного спаду, практично вичерпано, належних зрушень в структурі економічної системи, які перевели б національну економіку в режим зростання, яке ґрунтується на інвестиційно-інноваційному творенні нових ресурсів, поки що не відбулося. Враховуючи це, нагальною постає проблема модернізації української економіки з метою підвищення технологічного рівня експорту та якісних характеристик вітчизняної продукції, яка постачається на внутрішній ринок, що необхідно для забезпечення конкуренції з імпортованими товарами не тільки за ціновими, але й за якісними характеристиками. Саме на виконання цього стратегічного завдання має бути спрямована інноваційна політика України.

Тому питання подальшого інноваційного розвитку, прискорення науково-технічного прогресу розглядалося в Україні як надзвичайно актуальне

протягом практично всього періоду економічних реформ.

В Україні на даний час в основному склалися необхідні передумови для переходу на інноваційну модель економічного розвитку, видаються надто оптимістичними. За умов недосконалості ринкового механізму ціноутворення, фондового, товарного, кредитного, грошового та валютного ринків та ринку цінних паперів поки що не можна говорити про наявність автономних ринкових стимулів інноваційного розвитку. Тим часом, перманентний дефіцит фінансових ресурсів перешкоджає цілеспрямованим діям держави в інноваційній сфері.

Найголовнішою умовою розвитку інноваційної сфери та становлення “нової економіки” є забезпечення “еластичності” економічної динаміки – динамічного реагування економічного середовища на коливання попиту і пропозиції, зовнішньоекономічної кон’юнктури, зміни рівня прибутковості галузей і виробництв, акумулювання та перерозподілу фінансових ресурсів коштів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Бутнік-Сіверський О.Б. Корпоративна стратегія: самоорганізація і фінансово-економічний розвиток капіталу / О.Б. Бутнік-Сіверський, О.Г. Дерев’янка // Стратегія економічного розвитку України. - Вип. 7. – КНЕУ. – 2001. - С. 382 – 393.

2 Геєць В. "Зон може бути багато, і кожна має відпрацьовувати свій елемент політики" / В. Геєць // Дзеркало тижня. - 2005. - 19-25 березня. - № 10(538).

3 Гальчинський А. Становлення інвестиційної моделі економічного зростання України / А. Гальчинський, С. Львовичкін // Економіка України. - 2005 - №6. - С.4-11.

4 Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: Навчальний посібник./ С.М. Ілляшенко– 2-ге вид., перероб. і доп. – Суми: ВТД

"Університетська книга"; К.: Видавничий дім "Княгиня Ольга", 2005. – 324 с.

5 Черваньов Д.М. Менеджмент інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств України. / Д.М. Черваньов, Л.І. Рейкова– К.: Т-во „Знання”, КОО, 1999. – 514 с.

6 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. - Х. : УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

7 Ігнатенко О.Я. Система забезпечення інноваційного розвитку підприємства [Електронний ресурс] / О.Я. Ігнатенко// Державний вищий навчальний заклад "Донецький національний технічний університет". – 05.06.08. – // Режим доступу: <http://masters.donntu.edu.ua/2008/fem/ignatenko/library/st2.htm>.

8 Каличева Н.Є. Напрями інноваційного розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті /Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2016. - № 53. -С. 93-96.

9 Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи: навч. посіб. /С.М. Ілляшенко// Суми: ВТД "Університетська книга", - 2003. – 278 с.

10 Кузьмін О. Фактори інноваційного розвитку підприємства [Електронний ресурс] / О. Кузьмін, Т.Кудла // Всеукраїнська експертна мережа. Аналітика. Економіка. 09.02.2007. – Режим доступу: http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT_ID=11391.

11 Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі] / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 4 (40). - С. 117 – 120.

УДК-65.012.341

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ УДОСКОНАЛЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВ

Герасименко В.М., ст. викладач (НА НГУ)

Розглянуто основні ланки, що визначають рівень соціально-економічного розвитку держави, її соціальну та економічну безпеку, якість життя населення. Теоретично обґрунтована альтернатива стратегічного управління підприємств. Визначені параметри змін та напрямки їх застосування в умовах кризи, розроблені методичні рекомендації щодо удосконалення варіанту стратегічного розвитку функціонування підприємств. Доведено, що вибір варіанту стратегічного розвитку підприємств здійснюється на основі комплексного вивчення параметрів та оцінки значущості кожного з них.

Ключові слова: соціально-економічний розвиток, стратегічне управління, криза, конкурентні переваги, стратегія, розвиток

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ

Герасименко В.Н., ст.преподаватель (НА НГУ)

Рассмотрены основные звенья, определяющие уровень социально-экономического развития государства, его социальную и экономическую безопасность, качество жизни населения. Теоретически обоснованна альтернатива стратегического управления предприятий. Определены параметры изменений и направления их применения в условиях кризиса, разработаны методические рекомендации по совершенствованию варианта стратегического развития функционирования предприятий. Доказано, что выбор варианта стратегического развития предприятий осуществляется на основе комплексного изучения параметров и оценки значимости каждого из них.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие, стратегическое управление, кризис, конкурентные преимущества, стратегия, развитие

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL SUBSTANTIATION OF THE FEATURES OF IMPROVING THE STRATEGIC MANAGEMENT OF ENTERPRISES

*Gerasimenko V. M., senior lecturer
(National Academy of National guard of Ukraine)*

The global factor the global financial crisis necessitates a paradigm shift in General and tactics in particular activities of the enterprise. The defining element of business strategy is the solution to his management about the allocation of resources, that is actually selection of products

and markets that have the biggest and best opportunities for investing in the process of doing business. The choice is made when you use matrix, key components of which are, on the one hand, the product (service), and on the other market. To evaluate the developed strategic alternatives necessary to analyze the consistency between strategy and external environment, to determine how strategy is developed in line with the forecast changes in the economy, consumer market conditions. But in response to the crisis, which is observed in Ukraine's economy over the last ten years is very hard to predict the market position. In the choice of strategies used by a number of factors with which to evaluate the usefulness of a particular strategy: risk, value of funds, the formation of personnel to a reasonable possible change, the expected results of the activity after implementation of the strategy. The expediency of choice of the author of the version of the strategic development of enterprises is based on a comprehensive study of the parameters and assesses the importance of each of them. Thus, it can be argued that the crisis has two sides: the first is dangerous and destructive and the second is aimed at improvements and changes, when you become obvious mistakes and gets the inevitable need to correct them. Attempts to wait out the crisis, postponing the plans for the development of the enterprise and justifying inaction by adverse conditions - is a direct path to bankruptcy.

Keywords: *socio-economic development, strategic management, crisis, competitive advantage, strategy, development*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Глобальний фактор світової фінансової кризи диктує необхідність зміни парадигми стратегічного управління, в цілому, й тактики, зокрема, в діяльності підприємства. У цих умовах підприємства вимушені шукати механізми швидкого реагування на змінливі аспекти зовнішнього середовища та розробляти конкретні стратегії антикризової діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Методики стратегічного планування детально розглянуті в роботах Боумена К.С., Віханського О.С., Клеймора Г., Кузнецова В. С., Диканя В.Л. [1-5] та інших.

Публікації останніх років з питань розвитку й удосконалення роботи підприємств відбивають системний підхід до розробки стратегії економічного розвитку, ресурсної бази, стан і розвиток зовнішнього й внутрішнього середовища підприємства, орієнтованого на власні можливості, а також антикризові методики. Але необхідно відзначити, що досить широкий спектр теоретичних і практичних розробок в області стратегічного й антикризового управління не дає відповідей

на багато питань. У першу чергу, існуюча методологія не відбиває можливості швидкого аналізу ситуації й реагування в режимі невизначеності й постійно змінюваних зовнішніх умов під час кризи.

Отже, **метою** статті є теоретико-методичне обґрунтування особливостей удосконалення стратегічного управління підприємств у процесі реалізації альтернативних стратегій в умовах кризи.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розкриття поставленої мети пропонується шляхом удосконалення варіанту стратегічного розвитку функціонування підприємств.

Розглядаємо модель М.Портера [6]. Підхід М.Портера до генералізації альтернативних стратегій ґрунтується на твердженні, що стійкість позицій підприємства на ринку визначають: витрати, з якими виробляється та збувається продукція; незамінність продукту; сфера конкуренції. Досягти конкурентних переваг та зміцнити свої позиції підприємство може завдяки:

1) забезпечення більш низьких витрат на виробництво та якість обслуговування у сфері послуг. Низькі витрати визначають здатність підприємства розробляти, виробляти та продавати товар

із порівняльними характеристиками, але з меншими витратами, ніж конкуренти. Продаючи свій товар на ринку за ціною, що склалася на ньому підприємство отримує додатковий прибуток;

2) забезпечення незамінності продукту за допомогою диференціації. Диференціація – це здатність підприємства забезпечити покупця товаром, що має більшу цінність, тобто більшу споживчу вартість. Диференціація дозволяє встановлювати більш високі ціни, що дає більш високий прибуток.

Наступними розглянемо моделі розміщення ресурсів. Визначальним елементом стратегії підприємства є рішення його керівництва про розміщення ресурсів, тобто фактично вибір товарів і ринків, що мають найбільші та найкращі можливості для інвестування в процесі ведення бізнесу. Такий вибір здійснюється при використанні матриць, ключовими складовими яких виступають, з одного боку товар (послуга), а з іншого – ринок.

Заслугове на увагу визначення конкурентних переваг підприємства та вибір стратегій, запропонованих Ж.Ж. Ламбенем [7]. Він поділяє конкурентні переваги на «зовнішні» та «внутрішні».

Стратегія, що базується на зовнішній конкурентній перевазі, – це стратегія диференціації, яка спирається на маркетингові «ноу-хау».

Стратегія, що базується на внутрішній конкурентній перевазі, – це стратегія домінування по витратах завдяки організаційному і виробничому «ноу-хау».

Як бачимо з вищезазначеного, всі моделі розробки стратегій базуються на різних підходах і спираються на різні переваги, які має підприємство.

Для оцінки розроблених стратегічних альтернатив необхідно проаналізувати узгодженість стратегії і зовнішнього середовища, визначити, наскільки розроблена стратегія відповідає прогнозованим змінам економіки країни, кон'юнктури споживчого ринку. Але у зв'язку з кризою, яка спостерігається в

економіці України на протязі останніх десяти років дуже важко вчасно спрогнозувати становище на ринку [8].

Варто зазначити, що досягнення поставлених цілей розвитку підприємства може бути реалізовано різними способами, які визначаються в ході розробки альтернативних стратегічних планів. Вибір найбільш доцільного варіанта стратегії може здійснюватися: на основі впливу сукупності факторів; на основі критеріїв; на основі матриці Томпсона і Стрікланда.

При виборі стратегій використовується ряд факторів, за допомогою яких можна оцінити доцільність використання однієї або іншої стратегії: ризик, величина фінансових коштів, становлення персоналу підприємства до можливих змін, передбачувані результати діяльності після здійснення стратегії та ін.

Оцінка розроблених стратегічних альтернатив і вибір найбільш доцільної здійснюється за такими параметрами:

➤ узгодженість стратегії і зовнішнього середовища: визначається наскільки розроблена стратегія менеджменту відповідає прогнозованим змінам економіки країни, правовим умовам діяльності підприємства, кон'юнктурі споживчого ринку;

➤ внутрішня збалансованість стратегії: визначається узгодженість між окремими стратегічними цілями і політикою менеджменту, а також заходами щодо забезпечення реалізації стратегії;

➤ рівень можливої реалізації стратегії з урахуванням наявного ресурсного потенціалу підприємства: фінансових ресурсів, рівня кваліфікації персоналу, його технічної озброєності;

➤ допустимий рівень ризиків: фінансових, інвестиційних, технологічних тощо;

➤ результативність стратегії: економічна ефективність її реалізації, неекономічна ефективність (підвищення іміджу підприємства, якості продукції і послуг, поліпшення психологічного клімату і умов праці персоналу тощо).

Обґрунтування автором вибору варіанту стратегічного розвитку підприємств, здійснюється на основі комплексного вивчення параметрів та оцінки значущості кожного з них.

Висновки. Таким чином, у даному дослідженні пропонується варіант стратегічного розвитку функціонування підприємств України показує, що існуюча система управління стратегічним розвитком підприємства визначається факторами зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства. А, враховуючи основні особливості стратегічного управління підприємством в сучасних умовах, можна досягти його стійкого розвитку за рахунок синергетичного підходу, який передбачає розгляд підприємства, як відкритої і неврівноваженої виробничо-економічної системи. При цьому сам процес стратегічного розвитку підприємства здійснюється тільки через нестійкість його станів і йому властиві такі основні принципи: необоротність, випадковість, невизначеність, не лінійність.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Боумэн К. Основы стратегического менеджмента / К.Боумэн, пер. с англ. – М. : ЮНИТИ. - 2007. – 344с.
2. Виханский О. С. Стратегическое управление / О. С.Виханский. – М. : ГАРДАРИКИ. - 2008. – 267с.

3. Клеймор Г. Механизмы принятия стратегических решений и стратегическое планирование на предприятиях / Г. Клеймор // Вопросы экономики. – 1998. – № 9. – С. 46-66.

4. Кузнецов В. С. О стратегической альтернативности / В. С. Кузнецов // Менеджмент в России и за рубежом. – 2002.– № 2. – С. 34–40.

5. Дикань В.Л. Стратегічне управління: підручник для студентів економічних спеціальностей ВНЗ / В.Л. Дикань, О.В. Шраменко, І.В. Токмакова, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – 331 с.

6. Портер М. Стратегія конкуренції/ М. Портер, Е. Майкл, пер. з англ. А. Олійник, Р. Скільський – К.: Основи. - 1998. – 390с.

7. Ламбен Ж.Ж. Стратегический маркетинг. Европейская перспектива \ Ж.Ж. Ламбен - СПб.: Наука. – 1996. – 457с.

8. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. – № 4 (40). - С. 117 – 120.

УДК 658.589:656.2

АДАПТИВНА СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Токмакова І.В., д.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

В статті визначено, що для забезпечення інноваційного розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах швидких змін зовнішнього середовища необхідний особливий гнучкий підхід до організації системи управління інноваційною діяльністю,

який дозволяє своєчасно реагувати на зміни і адаптуватися до них. Розроблено модель адаптивного управління інноваційною діяльністю, у якій функціональними підсистемами є моніторинг інноваційного середовища, комунікації, координаційна діяльність, організаційне забезпечення і підтримка та самоорганізація, що включає зворотній зв'язок на основі оцінки параметрів інноваційного середовища.

Ключові слова: інновації, розвиток, адаптивні технології, управління, залізничний транспорт.

АДАПТИВНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Токмакова И.В., д.э.н, доцент (УкрГУЖТ)

В статье определено, что для обеспечения инновационного развития отечественного железнодорожного транспорта в условиях быстрых изменений внешней среды необходим особый гибкий подход к организации системы управления инновационной деятельностью, который позволит своевременно реагировать на изменения и адаптироваться к ним. Разработана модель адаптивного управления инновационной деятельностью, в которой функциональными подсистемами является мониторинг инновационной среды, коммуникации, координация, организационное обеспечение и поддержка и самоорганизация, включающая обратную связь на основе оценки параметров инновационной среды.

Ключевые слова: инновации, развитие, адаптивные технологии, управление, железнодорожный транспорт.

ADAPTIVE SYSTEM OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

Tokmakova I.V., Doctor of Economics, Associate Professor (USURT)

The article identifies that in order to ensure innovative development of domestic railway transport in the conditions of rapid changes in the external environment require a special flexible approach to the organization of the system of management of innovative activity which allows to quickly react to changes and adapt to them. Given the need for widespread innovation and a high degree of uncertainty of innovation processes the necessity of adaptive management to strengthen and enhance the innovative performance of railway transport. The developed model of adaptive management of innovative activity, in which functional subsystems is the monitoring of innovative environment, communication, coordination, organizational support and self-organization, including feedback on the basis of estimates of the parameters of the innovation environment.

Keywords: innovation, development, adaptive technology, management, railway transport.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями У наш час і в майбутньому ефективний розвиток залізничного транспорту можливий лише при широкомасштабному впровадженні інновацій, що потребує удосконалення управління його інноваційним розвитком. Структурна і організаційна специфіка інноваційного процесу при його

здійсненні значною мірою характеризується невизначеністю на всіх рівнях його реалізації, що призводить до обмеження використання оптимізаційних методів управління і обумовлює необхідність застосування адаптивних підходів. У зв'язку з вищесказаним актуалізується питання широкомасштабного впровадження адаптивних технологій в систему управління інноваційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Дослідженню проблематики інноваційного розвитку залізничного транспорту України та удосконаленню процесів управління діяльністю підприємств залізничного транспорту присвячено широке коло праць таких вітчизняних вчених. Зокрема Дикань В.Л., Зубенко В.О. [1] і Корінь М.В. [6] вивчають теоретичні та практичні аспекти реалізації інновацій на підприємствах залізничного транспорту, Калініченко Л.Л. [2] досліджує питання інноваційного управління трудовим персоналом в умовах трансформаційних змін, Каличева Н.Є. [3] присвятила свої наукові дослідження питанням організації управління на підприємствах залізничного транспорту, Компанієць В.В. [4] вирішує питання духовно-культурного розвитку персоналу на підприємствах залізничної галузі, Кондратюк М.В. [5] розглядає інноваційні рішення щодо удосконалення організаційної структури вітчизняного залізничного комплексу, Толстова А.В. [7] досліджує інноваційні інструменти управління економічною безпекою залізничного транспорту, Полякова О.М. і Шраменко О.В. [8] вивчають інноваційні технології розвитку залізничного транспорту в умовах глобалізації світової економіки.

Виділення невирішених частин загальної проблеми Враховуючи значний науковий вклад вищезазначених вчених в питання забезпечення розвитку залізничного транспорту на інноваційній

основі потребує подальшого дослідження проблематики удосконалення системи управління інноваційною діяльністю з урахування сучасних змін, що відбуваються в ринковому середовищі та інноваційній сфері.

Мета статті полягає в розкритті елементів адаптивної системи управління інноваційного розвитку залізничного транспорту, у тому числі обґрунтуванні її функціональних складових.

Виклад основного матеріалу. Сутність адаптивного управління інноваційним розвитком полягає в ідентифікації можливих і вже існуючих проблем щодо розроблення нової і модернізації перспективної конкурентоспроможної транспортної послуги, у пошуку найефективніших способів усунення проблем і модернізації управляючої системи для виконання завдань інноваційної діяльності. При такому підході адаптивне управління орієнтовано на створення умов для безперервного вдосконалення організації виробництва і цілеспрямованого використання внутрішніх резервів, створюючи можливість ефективного розвитку і зростання конкурентних переваг та ефективного реагування на дії зовнішнього середовища.

Як зазначають вчені [9-11] в адаптивному управлінні інноваційною діяльністю можна виділити два основні завдання: планування траєкторії розвитку керованих показників, який включає забезпечення можливостей для нейтралізації вірогідних негативних збурюючих дій (пасивну адаптацію); забезпечення максимально можливої відповідності керованого показника запланованої траєкторії (активну адаптацію). Також до основних завдань системи адаптивного управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту слід включити стратегічне і оперативне планування його поведінки, що дозволить максимально ефективно реагувати на зміни.

При всій важливості забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту керівництво цими процесами як на галузевому, так і на підприємницькому рівні представлено фрагментарно. У зв'язку з зазначеним вважаємо за необхідне впровадження механізму адаптивного управління

інноваційною діяльністю на залізничному транспорті, у якому будуть реалізовані типові елементи адаптивного управління: моніторинг інноваційного середовища, комунікації, координаційна діяльність, самоорганізація, зворотний зв'язок на основі оцінки (рис.).

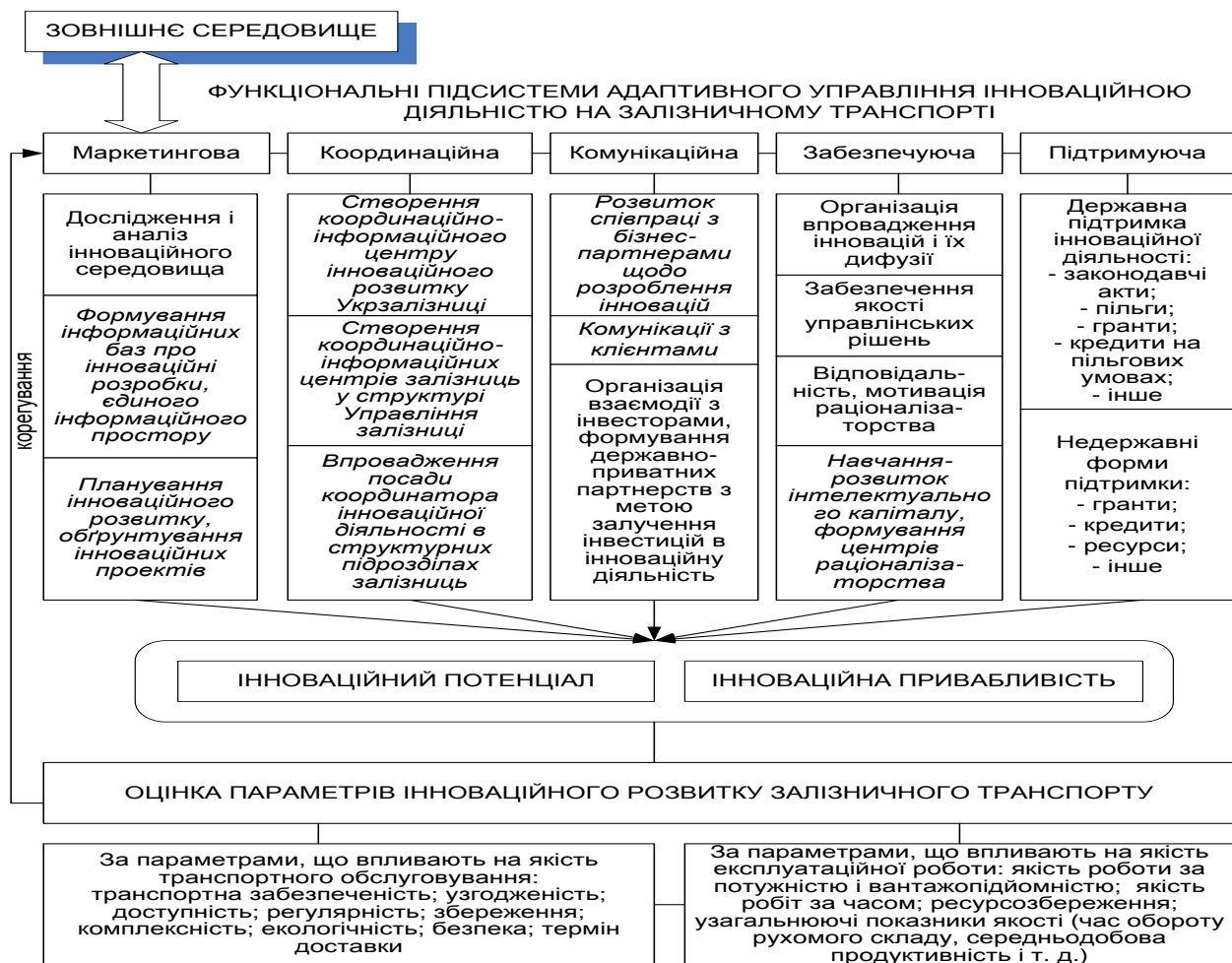


Рис. Функціональні підсистеми механізму адаптивного управління інноваційним розвитком на залізничному транспорті

З погляду управління інноваційним розвитком підприємств залізничного транспорту, важливо виділити основні параметри діяльності, що впливають на трансформацію якісних характеристик. Зокрема структуризацію параметрів доцільно здійснювати на основі таких елементів інноваційного розвитку: ресурсна база, інфраструктура, менеджмент, процес, людський капітал.

Саме за визначеними елементами необхідно формувати оцінку параметрів середовища інновацій, визначати відповідність існуючих параметрів інноваційного розвитку залізничного транспорту параметрам середовища, враховувати їх при плануванні інноваційної стратегії та коригувати інноваційну діяльність.

У системі адаптивного управління інноваційною діяльністю залізничного транспорту виникає необхідність впровадження найбільш прогресивних технологій вивчення інноваційного середовища та генерації інновацій. Ці функції реалізуються в маркетинговій підсистемі механізму адаптивного управління інноваційною діяльністю залізничного транспорту. Для визначення потреби в інноваціях з урахуванням їх різновидів слід проводити моніторинг зовнішнього середовища, у першу чергу його інноваційної складової.

Координаційна підсистема механізму адаптивного управління інноваційною діяльністю залізничного транспорту пов'язана з розосередженням служб і відділів, що займаються реалізацією технічної політики і управлінням нововведеннями, за різними рівнями організаційно-управлінської структури і впровадження налагодженої системи їх взаємодії і контролю. З цією метою пропонуємо створення на рівні Укрзалізниці спеціального координаційного відділу, завданнями якого будуть: аналіз ринку інновацій; оцінці потреби у інноваціях; формування єдиного інформаційного простору, бази даних, моделювання інноваційного розвитку; робота з залучення інновацій та інвестицій; контроль за реалізацією інноваційної діяльності; участь у розробленні стратегії, програм, планів інноваційного розвитку; участь у розробленні нормативних актів щодо забезпечення інноваційного розвитку. На рівні залізниць доцільно сформувати такий відділ у структурі служб Управління залізниці, а на рівні структурних підрозділів відповідальність за ефективність управління інноваційною діяльністю покласти нарівні з керівником на виконуючого обов'язки координатора інноваційної діяльності.

Важливою підсистемою механізму адаптивного управління інноваційною діяльністю є комунікаційна система, яка

направлена на забезпечення інформаційно-комунікаційних зв'язків підприємств залізничного транспорту з бізнес-партнерами, клієнтами, інвесторами, розвиток їх співпраці. Розвиток співпраці з бізнес-партнерами щодо розроблення інновацій, організації взаємодії з інвесторами, формування державно-приватного партнерства пропонуємо здійснювати на основі формування контакт-центрів, в основу яких покладено інтелектуальну мережу і технології спільної роботи.

Використовуючи технології спільної роботи, слід застосовувати і стратегічний підхід до поліпшення взаємодії партнерів, клієнтів, інвесторів. Це дозволяє контролювати витрати, удосконалювати взаємини з партнерами та забезпечувати більш інтерактивну взаємодію з клієнтами. До складових організації співпраці бізнес-партнерів, інвесторів віднесено таке:

- можливість розширення за рамки настільних систем шляхом об'єднання мобільних функцій з кращими відеотехнологіями спільної роботи всередині і поза організації. Рішення щодо спільної роботи повинно забезпечувати стійкі високі результати для різноманітних пристроїв і додатків;

- спільна робота за межами корпоративних кордонів - підтримка взаємодії з зовнішніми партнерами, консультантами та клієнтами;

- зниження ризиків, пов'язаних з порушенням безпеки і недотриманням нормативних вимог, завдяки можливостям, що відповідають найвищим стандартам. Крім того, перевірена на практиці функціональна сумісність повинна відігравати ключову роль у захисті наявних інвестицій і підтримці переходу на нові технології;

- забезпечення сумісності з існуючими активами за рахунок використання заснованих на стандартах

рішень і конвергентної мережі передачі даних, голосу і відео;

– економічні варіанти розгортання, включаючи високотехнологічні моделі, що відповідають потребам бізнесу та можливостям бюджету і підтримують стабільну якість роботи користувачів;

– керованість і низька вартість як початкового установаження і розгортання, так і поточного адміністрування.

Забезпечити якість управлінських рішень адаптивного управління підприємствами можливо на базі системного супроводу управлінських рішень. За допомогою системного супроводу управлінських рішень вирішуються завдання [12]: стандартизації процедур обміну інформацією; організації єдиного інформаційного простору на основі розроблення сховища даних; створення нормативної локальної бази регламенту представлення інформації для вирішення завдання моніторингу, аналізу і варіантного прогнозування розвитку і стану підприємства.

Підвищення інтелектуального потенціалу та інноваційної активності персоналу набуває особливої значущості незалежно від способів придбання інновацій. Наявність ефективної системи стимулювання інноваційної діяльності персоналу обумовлює необхідність створення комплексної програми корпоративного стимулювання співробітників. Дана програма повинна включати не тільки традиційні економічні і соціальні інструменти стимулювання у вигляді премій, бонусів, грантів і подячних листів за інноваційну активність, але і розроблення спеціальних інноваційних рент, направлених на захист інтелектуальної власності співробітників, які стали творцями комерціалізованої інновації або інновації, що оптимізує внутрішньокорпоративні процеси, забезпечені реальним економічним ефектом. Розглядаючи в основі

інноваційної активності співробітника не тільки матеріальні вигоди, але і прагнення до задоволення потреби в самореалізації особи, можна відзначити такі непрямі мотивуючі фактори, як наявність сприятливого інноваційного клімату і підвищення кваліфікації персоналу.

Характерною особливістю адаптивного управління інноваційною діяльністю на залізничному транспорті є організація активної підтримки інноваційної діяльності. Застосовуються такі методи регулювання інноваційної діяльності: державні цільові програми; – венчурне і бізнес-агентське інвестування; участь підприємництва в розподілі державних замовлень; система грантів і цільових субсидій; спонсорування інноваційної діяльності через спеціальні фонди; інформаційна підтримка; створення і розвиток інноваційної інфраструктури; податкове стимулювання інноваційної діяльності; пільгове кредитування проектів; дієва система захисту прав інтелектуальної власності; залучення підприємств залізничного транспорту в територіальні інноваційні кластери; участь у наднаціональних системах інноваційного розвитку та інші заходи.

Висновок Таким чином, в умовах підвищення динамізму бізнес-середовища значно зросла потреба вітчизняних підприємств залізничного транспорту в широкомасштабному впровадженню інновацій та засобах здійснення неперервного управління їх інноваційним розвитком. Визначено, що такі можливості надає адаптивне управління, яке полягає в ідентифікації можливих і вже існуючих проблем щодо розроблення нової і модернізації перспективної конкурентоспроможної транспортної послуги та у пошуку найефективніших способів усунення проблем і модернізації управляючої системи для виконання завдань інноваційної діяльності. Обґрунтовано функціональними підсистемами адаптивної системи

управління є: моніторинг інноваційного середовища, комунікації, координаційна діяльність, організаційне забезпечення і підтримка та самоорганізація, що включає зворотній зв'язок на основі оцінки параметрів інноваційного середовища.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. - 194 с.

2. Калініченко Л.Л. Вирішення інвестиційної проблеми інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту / Л.Л. Калініченко // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – Випуск 236, Т. 2. – С. 222 – 227.

3. Каличева Н. Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н. Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 167-170.

4. Компанієць В. В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно – моральному та соціокультурному вимірі (на прикладі залізничного транспорту) : дис. ... д. е. н. (додатки) : спец. 08.00.03. – економіка та управління національним господарством / В. В. Компанієць. — Х. : УкрДАЗТ, 2012. — 199 с..

5. Кондратюк М.В. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / М. В. Кондратюк ; Укр. держ. акад. заліз. трансп. — Х., 2009. — 19 с.

6. Корінь М. В. Інноваційний шлях розвитку підприємств залізничного транспорту та промисловості України /

М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012. - №37. - С.201-206.

7. Толстова А.В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012. - №37 - С.75-78.

8. Полякова О.М. Перспективи розвитку залізничного транспорту України в умовах глобалізації світової економіки / О.М. Полякова, О.В. Шраменко // Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів : колективна монографія / За заг. ред. д-ра екон. наук, проф. О. С. Іванілова. – Х. : ФОРМ Панов А.М., Видав. дім «В справі», 2016. -140-143.

9. Дем'яненко Т. І. Адаптивне управління інноваційно-інвестиційним розвитком підприємств залізничного транспорту : дисертація канд. екон. наук: 08.00.04 / Т. І. Дем'яненко; Укр. держ. акад. заліз. трансп. — Х., 2013. — 230 с.

10. Денисенко В. І. Модель и принципы применения механизмов самоорганизации в социально-экономических системах [Электронный ресурс] / И. В. Денисенко, И. В. Решетов — Режим доступа: <http://selfi.ucoz.com/>. — Загл. с экрана.

11. Денисов В. Т. Адаптивное управление — основа успеха деятельности промышленного предприятия / В. Т. Денисов, Н. А. Назарьева, О. В. Грищенко // Весник ОГУ. — 2066. — №8. — С. 89 — 95.

12. Бушмелева Г.В. Адаптивное управление промышленным предприятием в конкурентной среде: автореф. ... д-ра екон. наук : 08.00.05 / Г.В. Бушмелева. – Ижевск: Ижевский гос. техн. ун-т, 2009.- 41 с.

УДК 658 (0.83.131) (100)

АНАЛІЗ ІНСТРУМЕНТІВ МАРКЕТИНГОВОЇ КОМУНІКАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВА В СИСТЕМІ МЕНЕДЖМЕНТУ ОРГАНІЗАЦІЇ

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

Стаття присвячена аналізу основних сучасних інструментів маркетингової комунікаційної політики підприємства, формуванню конкретного комплексу засобів маркетингових комунікацій і визначенню оптимальної системи контролю якості маркетингової комунікаційної політики компанії шляхом аналізу існуючих інструментів і методів комунікаційної політики. Авторами досліджено роботи відомих науковців стосовно контролю якості процесів, запропоновано морфологічний аналіз поняття «маркетингова комунікаційна політика».

Ключові слова: інструменти маркетингової комунікаційної політики, контроль якості, інформаційно-аналітична діяльність.

АНАЛИЗ ИНСТРУМЕНТОВ МАРКЕТИНГОВОЙ КОММУНИКАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ В СИСТЕМЕ МЕНЕДЖМЕНТА ОРГАНИЗАЦИИ

*Чупырь Е.Н., д.э.н., доцент, профессор,
Сычѳва Е.Е., к.э.н., доцент, доцент (ХНУСА)*

Статья посвящена анализу основных современных инструментов маркетинговой коммуникационной политики предприятия, формированию конкретного комплекса средств маркетинговых коммуникаций и определению оптимальной системы контроля качества маркетинговой коммуникационной политики компании путем анализа существующих инструментов и методов коммуникационной политики. Авторами исследованы работы известных ученых в отношении контроля качества процессов, предложен морфологический анализ понятия «маркетинговая коммуникационная политика».

Ключевые слова: инструменты маркетинговой коммуникационной политики, контроль качества, информационно-аналитическая деятельность.

ANALYSIS OF MARKETING TOOLS OF COMMUNICATION POLYCSY OF THE ENTERPRISE IN THE MANAGEMENT SYSTEM OF THE ORGANIZATION

*Chupyr O.N., doctor of economic sciences, associate professor, professor,
Sychova O.E., candidate of economic sciences, associate professor (KNUBA)*

The article is sanctified to the analysis of basic modern instruments of marketing of communication politics of enterprise, forming of concrete complex of facilities of marketing communications and determination of the optimal checking of quality of marketing of

communication politics of company system by the analysis of existent instruments and methods of communication politics. Works of the known scientists are investigational authors in relation to control of quality of processes, the morphological analysis of concept "marketing of communication politics" is offered. For successful activity on the market, the company must have an effective strategy for the operation, including the marketing elements in the management of the organization. Marketing communication policy is an important part of enterprise management system, so the authors proposed a morphological analysis of this concept.

Keywords: *instruments of marketing of communication politics, control of quality, research and information activity.*

Постановка проблеми. Успішна діяльність будь-якого підприємства повинна забезпечуватися необхідними потоками інформації, які формують так звану систему комунікацій. Якщо внутрішні комунікації здійснюються всередині підприємств, то зовнішні комунікації здійснюються між підприємствами і окремими людьми, групами, сегментами суспільства, з якими воно взаємодіє. Багато науковців зазначають, що як стратегія маркетингу, так і стратегії менеджменту (мова йде про усі різновиди менеджменту, наприклад, стратегічний, інноваційний, інвестиційний, антикризовий, фінансовий та інші) не може бути реалізована без наявності на підприємстві власної комунікаційної системи [8]. Тому необхідно провести аналіз поняття політики маркетингових комунікацій, розглянути основні інструменти та систему контролю якості реалізації комунікаційної політики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тема методології маркетингової комунікаційної політики та контролю якості комунікацій у наш час набуває особливої актуальності. Питанням комунікаційної політики присвятили свої праці як вітчизняні, так і зарубіжні вчені: А. Войчак, О. Братко [4], Д. Аакер [9], Ф. Котлер [2], П. Сміт, К. Беррі, А. Пулфорд [5], Дж. Бернет, С. Моріарті [6] та інші. В їх роботах висвітлено підходи до втілення окремих засобів маркетингових комунікацій але питання аналізу інструментів комунікаційної політики залишається відкритим і потребує

подальшого дослідження в системі менеджменту організації.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Кожна компанія у своїй діяльності повинна взаємодіяти з маркетинговим середовищем, невід'ємною частиною якого є споживачі продуктів чи послуг. З метою ефективної взаємодії з клієнтами компанія повинна застосовувати різні інструменти комунікаційної політики. Своєчасним й актуальним є питання щодо використання засобів маркетингових комунікацій і механізмів контролю якості комплексів маркетингових комунікацій (далі КМК), часто підприємства й організації ведуть обмін інформацією з зовнішнім середовищем без чітких механізмів і плану, що може негативно вплинути на майбутнє компанії. Враховуючи наведені доводи, основними завданнями статті є: дослідження основних теоретико-методологічних аспектів маркетингової комунікаційної політики; виділення основних сучасних інструментів КМК.

Метою статті є формування механізму для контролю якості реалізації маркетингових комунікацій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для успішної діяльності на ринку підприємству необхідно мати ефективну стратегію функціонування з урахуванням елементів маркетингу при здійсненні управління організацією. Маркетингова комунікаційна політика є важливою частиною системи управління підприємством, тому авторами запропоновано морфологічний аналіз цього поняття (рис. 1).

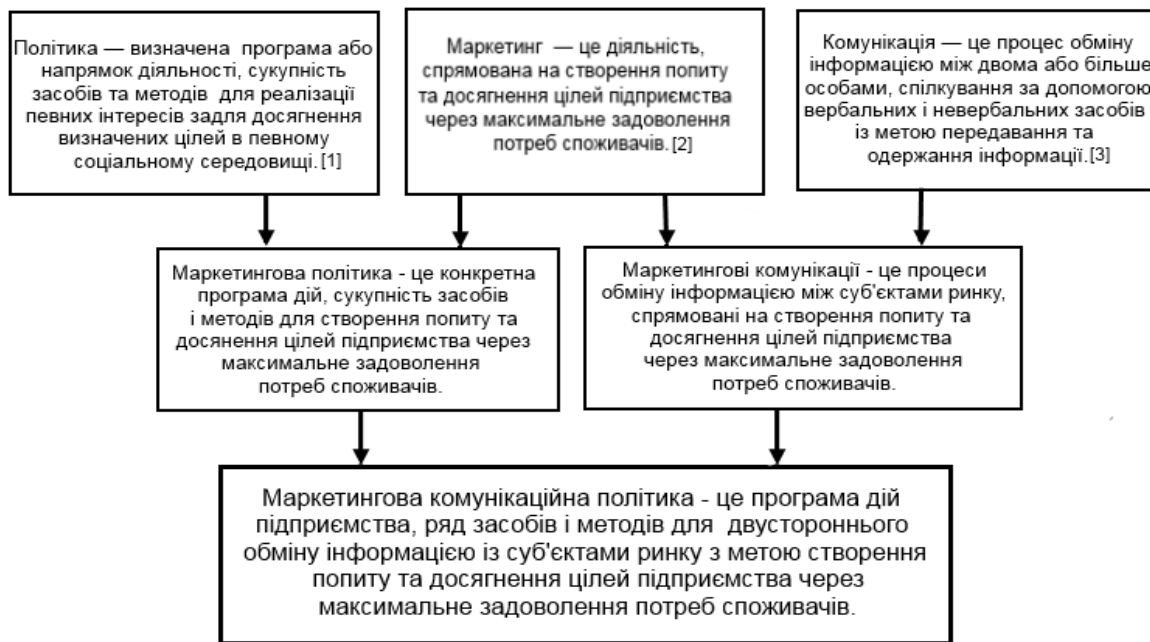


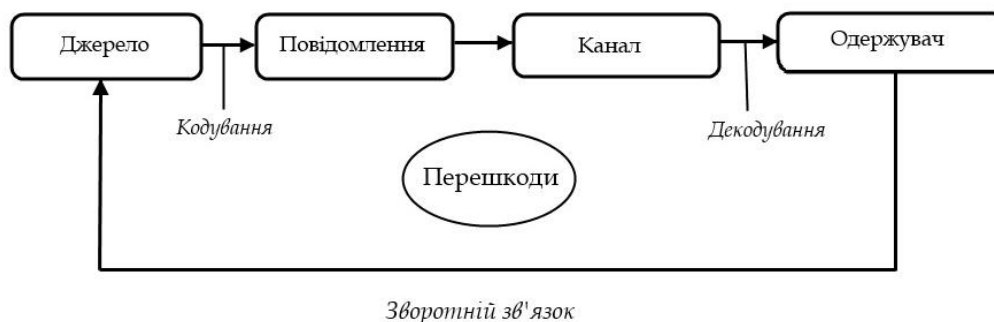
Рис. 1. Морфологічний аналіз поняття «маркетингова комунікаційна політика» [Авторська розробка]

Аналізуючи роботи П. Сміта, К. Беррі, А. Пулфорда [5], Дж. Бернета та С. Моріарті [6] авторами було визначено основні завдання сучасної маркетингової комунікаційної політики :

- планування, організація, впровадження й оцінювання комунікацій;
- сегментація та цільова взаємодія з пріоритетними аудиторіям;
- використання найбільш ефективних каналів для комунікацій компанії;
- інформування, збір інформації та формування стабільної репутації компанії й управління репутаційними ризиками;

- розробка стратегій і тактичних рішень для кризових комунікацій;
- взаємодія зі ЗМІ на національному та регіональному рівні;
- позиціонування керівництва та публічних персон компанії в інформаційному полі.

Процес комунікації можна розглядати за допомогою різних комунікаційних моделей. Найбільш простою є модель ДПКО (Джерело — Повідомлення — Канал — Одержувач). На рис. 2 зображена комунікаційна модель й основні її елементи.



Зворотній зв'язок

Рис. 2. Комунікаційна модель

У моделі процесу комунікацій виділяють такі елементи: відправник (окрема особа або організація) — джерело повідомлення; кодування — процес перетворення ідей на символи, зображення, малюнки, форми, звуки, мову й т. п.; звернення — сукупність символів, що передаються відправником. Більшість звертань передається у вербальній, тобто словесній формі. Однак звертання може бути і невербальним (жести, міміка або графічне зображення); засоби поширення інформації — канали передачі, по яких сигнал передається від відправника до одержувача. До засобів масової інформації належать технічні засоби поширення інформації (друк, радіо, телебачення); розшифровка — процес, за допомогою якого одержувач приписує значення символам, що надійшли від відправника; одержувач — цільова аудиторія; реакція у відповідь — сукупність відгуків одержувача для ознайомлення зі звертанням, яка призводить до зміни в поведінці одержувача. Поняття ефективної комунікації з точки зору відправника передбачає отримання інформації одержувачем і реакцію у відповідь згідно з прогнозом відправника.

Модель дозволяє також виявити ключові умови ефективної комунікації. Відзначимо серед них такі: 1) цілі комунікації; 2) підготовка звернення; 3) планування каналів; 4) ефективність звернення. Основні етапи роботи над створенням діючої системи комунікацій: виявлення цільової аудиторії; визначення ступеня купівельної готовності аудиторії; визначення бажаної відповідної реакції цільової аудиторії; складання звертання до цільової аудиторії; формування комплексу маркетингових комунікацій фірми; розробка бюджету комплексу маркетингових комунікацій; перетворення в життя комплексу маркетингових комунікацій; збирання інформації, що надходить по каналах зворотнього зв'язку; коректування комплексу маркетингових комунікацій [4].

На думку авторів П. Сміта, К. Беррі й А. Пулфорда в комунікаційний набір, крім традиційних інструментів, входять наступні: упакування, продавці, компанії просування на місцях продажів і стимулювання торгівлі, неформальне судження, корпоративний імідж [5]. Схожої точки зору дотримуються Дж. Бернет і С. Моріарті, що доповнюють “класичний” склад із п'яти елементів наступними комунікаційними інструментами: спеціальні засоби для стимулювання торгівлі чи рекламно-інформаційні засоби; упакування; спеціальні сувеніри; спонсорство; надання ліцензії та сервісне обслуговування [6]. Таким чином, з урахування сучасного рівня розвитку техніки та технології авторами було виділено наступні комунікаційні інструменти, як:

- упакування, компанії просування на місцях продажів і стимулювання торгівлі (спеціальні засоби для стимулювання торгівлі чи рекламно-інформаційні засоби), як правило, мають значення, що вирішує, для просування на ринок товарів широкого споживання;
- спеціальні сувеніри чи акції є одним із засобів стимулювання збуту;
- спонсорство, неформальне судження, корпоративний імідж входять в основний інструмент КМК – паблік рілейшнз;
- інтернет і нові середовища відносяться до елементів прямого маркетингу;
- продавці (фахівці по роботі зі споживачами) та сервісне обслуговування стосовно до телекомунікаційної сфери варто відносити до персональних продажів.

Важливим питанням є аспект контролю якості реалізації маркетингової комунікаційної політики. Авторами було досліджено роботи відомих науковців стосовно контролю якості процесів. Американський вчений, статист Едвард Демінг творчо розвинув і обґрунтував ідеї методів контролю й управління якістю, і

вперше розробив програму, спрямовану на підвищення якості праці. Демінг стверджував, що будь-яка діяльність може розглядатися як технологічний процес і тому може бути поліпшена.

Демінг розробив досить лаконічний цикл у вигляді системи контролю та поліпшення якості продукту, послуги,

процесу та будь-якої діяльності (рис. 3). Таким чином, ми бачимо, що на початковому етапі планується процес маркетингової комунікаційної політики, встановлюються цілі, засоби, нормативи, визначають строки, відповідальних й обирають інструменти КМК.

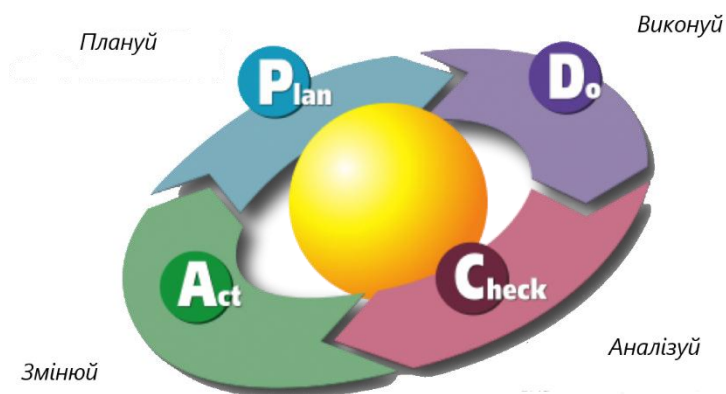


Рис. 3. Цикл контролю якості Демінга [7]

Після чого плани реалізують. Потім йде збір і аналіз результатів діяльності, визначають відхилення та причини невідповідностей. На наступному етапі усувають недоліки і знову планують. Цикл Демінга досить чітко відображає процес контролю якості комунікаційної політики.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Під комунікаційною системою слід розуміти систему заходів творчої й операційної діяльності, що об'єднує учасників, канали, носії, форми, методи та технології комунікацій, і яка створена для реалізації збутових й інших задач підприємств, громадських організацій, індивідуальних осіб і держави в цілому шляхом інформаційного впливу на споживачів. У наш час компанії діють у досить динамічному просторі й необхідним фактором є обмін інформацією із зовнішнім середовищем. Вирішенням цього питання є розумна маркетингова комунікаційна політика. У ході написання статі було

проаналізовано основні теоретичні аспекти маркетингової комунікаційної політики, розглянуто сучасні інструменти комунікацій, запропоновано механізм для контролю якості реалізації комплексу маркетингових комунікацій. Зовнішнє середовище постійно змінюється й тому вивчення тематики підлягає подальшому дослідженню, наприклад, в області оцінки ефективності інструментів маркетингових комунікацій.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Росситер Дж., Реклама и продвижение товаров / Дж.Росситер, Л.Перси. СПб.: Питер, 2001. — 656 с., С 89.
2. Котлер Ф. Маркетинг. Туризм./ Ф.Котлер, Дж.Боуэн, Дж.Мейкенз. К: КДЕУ, 2000. — 75-79 с.
3. Гаркавенко С. С. Маркетинг. / Гаркавенко С. С. - Київ: Лібра, 2002. - 712 с., С.-14.

- 4.Павленко А. Ф. П 12 Маркетинг. / А. Ф.Павленко, А. В. Войчак— К.: КНЕУ, 2003. — 246 с.,
- 5.Сміт П. Коммуникації стратегічного маркетингу / П.Сміт, К.Беррі, А. Пулфорд— М.: Юніті-Дана, 2001. – 212 с., С 76.
- 6.Бернет Дж. Маркетингові комунікації / Дж Бернет., С. Моріарті. - СПб: Пітер, 2001. - 124 с., С 34.
- 7.Деминг Є. Виход из кризиса. Новая парадигма управления людьми, системами и процессами / Є. Деминг— М.: «Альпина Паблишер», 2011. —101 с.
- 8.Бибик В.М. Інформаційно — комунікаційний менеджмент у глобальному суспільстві: психологія, технологія, техніка паблік рилейшнз: Монографія. / В.М. Бибик. - К.:МАУП, 2005. - 483 с.
- 9.Дэвид А. Аакер .Стратегическое рыночное управление. Бизнес-стратегии для успешного менеджмента. / А.Дэвид - Издательство: Питер, 2003- 234с
- 10.Уильям Уэллс Реклама. Принципы и практика / Уильям Уэллс, Сандра Мориарти. -М.: Букинист, 2008. – 738с.

УДК 65.012.32:656.2

МЕТОДИКА СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У ТЕРИТОРІАЛЬНО-ГОСПОДАРСЬКИХ ПІДСИСТЕМАХ

Янченко Н.В., к.е.н., доцент (ХНУБА)

В статті відображена актуальність удосконалення стратегічного управління у територіально-господарських підсистемах в умовах трансформаційної економіки, виділені проблемні питання та економічні переваги від досягнення оптимального співвідношення між керуємою і керуючою підсистемами. Розроблено методику реалізації комплексної оцінки соціально-економічної ефективності управлінських рішень у територіально-господарських підсистемах.

Ключеві слова: територіально-господарська підсистема, соціально-економічна ефективність, регіональне управління, управлінські рішення, оцінка, стратегія управління.

МЕТОДИКА СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ В ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОДСИСТЕМАХ

Янченко Н.В., к.э.н., доцент (ХНУСА)

В статье отобразена актуальность усовершенствования стратегического управления территориально-хозяйственными подсистемами в условиях трансформационной экономике, выделены проблемные вопросы и экономические преимущества от достижения оптимального соотношения между управляемой и управляющей подсистемами. Разработана методика реализации комплексной оценки социально-экономической эффективности управленческих решений в территориально-хозяйственных подсистемах.

© Янченко Н.В.

Ключевые слова: территориально-хозяйственная подсистема, социально-экономическая эффективность, региональное управление, управленческие решения, оценка, стратегия управления.

METHODS STRATEGIC MANAGEMENT IN TERRITORIAL AND ECONOMIC SUBSYSTEM

Yanchenko N.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KhNUCA)

Article displayed the relevance improvements in the management of territorial-economic subsystems in conditions of the market economy, highlighted issues and economic benefits from the achievement of optimum balance between controlled and control subsystems. A methodology for an integrated assessment of socio-economic efficiency of managerial decisions in territorially-economic subsystems.

Perspective direction in a management economic territorial subsystems the use of modern technologies of management is, that well showed oneself in the market conditions of menage.

Methodology of complex estimation of socio-economic efficiency of administrative decisions at the level of territorial-economic subsystems will help in the decision of next tasks : ground of aims, strategies, variants, scenarios and parameters of socio-economic development of territorial-economic subsystems; account of objectively operating tendencies and conformities to law of development; exposure of perspective markets; ground of directions of social development; forming of directions of structural and investment politics.

The method of comprehensive assessment of socio-economic efficiency of managerial decisions on the level of territorial-economic subsystems will help to solve the following tasks: substantiation of goals, strategies, options, scenarios and options for socio-economic development of territorially-economic subsystems; accounting of objectively existing trends and patterns of development; identify prospective markets; study trends of social development; the formation of trends of structural and investment policy.

Keywords: *territorially-economic subsystem, socio-economic effectiveness, regional administration, managerial decisions, evaluation, management strategy.*

Актуальність теми дослідження. Важливим завданням регіонального управління є управління територіально-господарськими підсистемами. Існуючі підходи вимагають істотних змін, як у методологічному, так і в практичному плані. У цей час відсутня така система управління територіями, що забезпечувала б їхній стійкий розвиток в умовах нестабільності зовнішнього середовища. Насамперед, це стосується вибору стратегічних напрямків розвитку територій з позиції використання системного підходу. Складність управління

господарськими підсистемами складається також у тім, що об'єктом управління виступають, з одного боку, функціональні територіальні підсистеми (кадрова, фінансова, інформаційна та ін.), а з іншого боку - об'єкти інфраструктури на території (охорона здоров'я, соціальний захист та ін.). У всіх цих вертикальних і горизонтальних зв'язках губиться людина - існуюча механістична модель управління, побудована в основному на використанні бюрократичного підходу, не дозволяє розглядати конкретного жителя території

як основну рушійну силу регіонального розвитку.

Тому застосування саме стратегічного управління дає величезні переваги, які полягають в раціональному використанні обмежених ресурсів і головним чином часу. Крім того, стратегічне управління сприяє послідовній розробці і реалізації управлінських рішень та орієнтує на стійкий розвиток в умовах ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Наукові розробки, коштовні поради, рекомендації із всіх основних напрямків управлінської діяльності організацій мають місце в працях таких вчених, як Л.И. Абалкин, А.О. Баранів, А.В. Бузгалин, О.С. Виханский, В.В. Глущенко, И.И. Глущенко, П.В. Забелін, О.В. Козлова, В.А. Козловский, М.И. Круглов, Д.М. Крук.

Окремі роботи вчених присвячені вивченню механізму управління в різних системах - економічних, соціальних, виробничих і т.д., наприклад, Л.С. Зеленцової [1], Е.О. Козаков [2], Дж. К. Лафта [3], А.М. Омарова [4], Ю.А. Тихомирова [5], але ними недостатньо пророблені питання системного характеру у формуванні та розвитку територіально-господарських підсистем.

Таким чином, можна умовно розділити дослідників на групу тих, хто приділяє основну увагу у своїх працях рішенню проблем регіональної економіки, і тих, хто займається дослідженням проблем розвитку локальних соціально-економічних підсистем. Залишилися недостатньо проробленими питання методологічного та методичного характеру

Саме тому, **метою даної статті** є відображення засобів удосконалення системи управління у територіально-господарських підсистемах в умовах трансформаційної економіки, виділення проблемних питань та економічних переваг від досягнення оптимального співвідношення між керуємою і

керуючою підсистемами, розробка методики реалізації комплексної оцінки соціально-економічної ефективності управлінських рішень у територіально-господарських підсистемах за допомогою стратегічного управління, яке дозволяє більш раціонально використовувати обмежені ресурси та час.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зміна парадигми управління визначає необхідність розробки нової концепції управління територіями в регіоні, що базується на поданні регіону як сукупності (спільності) територіально-господарських підсистем. У її основі лежить головна цільова настанова - задоволення потреб кожного жителя регіону та підвищення якості його життя, що визначає новий зміст принципів, функцій, методів і технологій регіонального управління. Зростаюча необхідність у радикальному відновленні управління регіоном обумовлюється також швидкими змінами як зовнішньої, так і внутрішнього середовища регіону [6].

Перспективним напрямком у керуванні господарськими територіальними підсистемами є використання сучасних технологій менеджменту, що добре зарекомендували себе в ринкових умовах господарювання. До таких технологій ставляться: маркетинг, технології стійкого розвитку регіону (територій); інноваційне управління та інше. Використання зазначених технологій як регіональними, так і територіальними органами управління дозволить вивести управління територіями на якісно новий рівень і забезпечить стійкий розвиток регіону як сукупності господарських утворень, розташованих на його території. Методика комплексної оцінки соціально-економічної ефективності управлінських рішень на рівні територіально-господарських підсистем допоможе в

рішенні наступних завдань: обґрунтування цілей, стратегій, варіантів, сценаріїв і параметрів соціально-економічного розвитку територіально-господарських підсистем; облік об'єктивно діючих тенденцій і закономірностей розвитку; виявлення перспективних ринків; обґрунтування напрямків соціального розвитку; формування напрямків структурної та інвестиційної політики.

Процедура комплексної оцінки може бути представлена у вигляді наступних етапів: визначення мети та завдань комплексної оцінки; вибір вихідної системи показників; організація

збору вихідної інформації; розрахунок обраних показників; порівняння фактичних показників з базовими.

Комплексна оцінка соціально-економічної ефективності управлінських рішень (як кульмінація управлінської діяльності) повинна мати цілком певну аналітичну спрямованість, указувати головний напрямок розвитку територіально-господарських підсистемах. При побудові адаптивної моделі оцінки ефективності управлінських рішень представляється можливим застосування наступних принципів, наведених у таблиці 1.

Таблиця 1

Принципи комплексної оцінки соціально-економічної ефективності управлінських рішень на рівні територіально-господарських підсистем

Принцип	Зміст
1	2
комплексності	виражається в повноті охоплення основних елементів територіально-господарських підсистем у процесі оцінки, а також у передбаченні наслідків рекомендується стратегії, що, соціально-економічного розвитку територіально-господарських підсистем
системності	визначає, з одного боку, необхідність розгляду територіально-господарських підсистем як частини регіональної економіки та економіки країни, а з іншого боку - як системи, що складає зі складної сукупності взаємозалежних об'єктів, виробничої та соціальної інфраструктури
альтернативності	підвищує надійність рекомендацій з вибору стратегій розвитку територіально-господарських підсистем, а також напрямків міжрегіональної та внутрішньорегіональної взаємодії
багатоваріантності	виражається як у постановці цілей і завдань, так і у виборі шляхів і строків досягнення поставлених цілей, а також ранжируванні параметрів перспективного розвитку територіально-господарських підсистем, залежно від темпів переходу до ринку, розвитку підприємництва та інфраструктури ринку
ієрархічності потреб і можливостей їхнього досягнення	виражається в задоволенні базових і соціальних потреб, з огляду на їхню структурну ієрархію (є основним імперативом розвитку територіально-господарських підсистем і регіону в цілому) і можливостей їхнього досягнення на основі вибору стратегічних пріоритетів розвитку
програмності	виражається у взаємозв'язку цілей і необхідних ресурсів, насамперед за рахунок ефективної економічної діяльності територіально-господарських підсистем, а також за рахунок залучення різного роду фінансових ресурсів(у тому числі інвестиційних)

Продовження табл. 1.

1	2
єдності якісних (проблемних) і кількісних параметрів перспективного розвитку територіально-господарських підсистем	визначається тим, що в процесі вибору варіантів рішення проблем задоволення потреб жителів території необхідна кількісна оцінка наступних параметрів: зменшення безробіття, підвищення якості життя населення, забезпечення населення продуктами харчування, обґрунтування масштабів природоохоронної діяльності, удосконалювання структури економіки територіально-господарських підсистем
наступності	здійснюється в процесі аналізу, прогнозу, вибору методів регулювання територіального розвитку та фінансового забезпечення, відібраних варіантів розвитку
порівнянності показників	здійснюється в процесі аналізу та оцінки соціально-економічної ефективності при прийнятті управлінських рішень, особливо в порівнянні різних територіально-господарських підсистем

Для реалізації комплексної оцінки соціально-економічної ефективності управлінських рішень правомірно використовувати традиційну операційну модель рішення:

$$E = f(x_i, y_i), \quad (1)$$

де E - міра загальної ефективності;
 $f(x_i, y_i)$ - функція, що задає співвідношення між E , x_i і y_i ;
 x_i - кероване змінне, визначальне поведіння системи;
 y_i - некероване змінне, визначальне поведіння системи.

У розрізі комплексної оцінки соціально-економічної ефективності управлінських рішень виділяються показники, на які виявляється значний безпосередній вплив від прийняття тих чи інших управлінських рішень і тому саме ці показники ми будемо розглядати.

Показник, що характеризує зміна чисельності населення територіально-господарських підсистем, визначає умови виживання населення, що зложилися в результаті управлінських рішень, прийнятих у рамках концепції розвитку територій.

Цей показник виражається відношенням:

$$KЦ_{yg} = \frac{H_1}{P_1} / \frac{H_2}{P_2}, \quad (2)$$

де $KЦ_{yg}$ - коефіцієнт, що характеризує зміна чисельності населення в територіально-господарських підсистем;

H_1 - число народжених громадян у територіально-господарських підсистем за період оцінки [чол.];

P_1 - число померлих громадян у територіально-господарських підсистем за період оцінки [чол.];

H_2 - число народжених громадян у територіально-господарських підсистем за попередній період оцінки, або народжених громадян у регіоні за період оцінки [чол.];

P_2 - число померлих громадян у територіально-господарських підсистем за попередній період оцінки, або померлих громадян у регіоні за період оцінки [чол.].

Показник рівня життя населення, що проживає в територіально-господарських підсистем, виражається відношенням:

$$KЦ_{yжс} = \frac{ПМ_2}{ПМ_1}, \quad (3)$$

де $ПМ_1$ – величина грошової суми прожиткового мінімуму за період оцінки [грн];

$ПМ_2$ – величина грошової суми прожиткового мінімуму за попередній період оцінки [грн].

Показник, що характеризує рівень використання фінансових засобів виражається відношенням:

$$КЦ_{\phi c} = \frac{\Phi_1 - \Phi_3}{\Phi_2}, \quad (4)$$

де Φ_1 - сума фінансових засобів, передбачених на реалізацію управлінських рішень соціально-економічного розвитку територіально-господарських підсистем [грн];

Φ_2 - сума фінансових засобів, фактично витрачених на виконання управлінських рішень соціально-економічного розвитку територіально-господарських підсистем [грн];

Φ_3 - сума фінансових засобів, що не була витрачена внаслідок невиконання певних програм по об'єктивних причинах [грн].

Потім розглядаються зони, які відповідають значенням цих показників при комплексній оцінці соціально-економічної ефективності управлінських рішень на рівні територіально-господарських підсистем (зона А - зона негативних результатів; зона Б - зона нейтральності; зона В - зона позитивних результатів).

Процес контролю реалізації управлінського рішення довгострокового характеру передбачає розбивку на контрольні крапки (звітні періоди), вони можуть бути виділені відповідно до нормативних актів, що діють у територіально-господарських підсистем, або регламентовані в процесі ухвалення рішення та до початку його реалізації. Тоді t_i – це деякий контрольний період оцінки соціально-економічних показників,

$i = \bar{1}, I$, I – регламентована кількість звітних періодів.

Таким чином, міру загальної ефективності E можна виразити наступною функцією:

$$E = f(KЦ_{y\phi}, KЦ_{y\phi c}, KЦ_{\phi c}, \gamma), \quad (5)$$

де γ - величина, що характеризує рівень сукупного впливу показників другої групи на загальну міру соціально-економічної ефективності.

Реалізація розглянутої концепції територіального управління припускає розробку відповідних стратегій розвитку. У ринкових умовах функціонування територій, виникають різні фактори, що обурюють, з боку зовнішнього та внутрішнього середовища, а відповідно виникають певні ризики в процесі прийняття управлінських рішень. При визначенні ризиків як найбільше перспективний метод, на нашу думку, виступає ситуаційний аналіз.

Застосування методу ситуаційного аналізу стосовно неконтрольованих факторів впливу зовнішнього середовища вирішує завдання вибору стратегії управління територіально-господарських підсистем, до контрольованих – оцінку територіально-господарських підсистем власної конкурентоспроможності та потенційних можливостей діяльності. Аналіз теорії та практики діяльності регіональних і територіальних органів управління дозволив виявити ряд недоліків, характерних для існуючої системи управління територіями: слабкий стан стратегічного управління (наявність формальних планів без обліку реальних механізмів їхньої реалізації); громіздкість і складність побудови організаційних структур; орієнтація всієї системи управління на досягнення кількісних, а не якісних показників (підвищення ступеня задоволеності жителів регіону); застосування традиційних методів і

засобів управління не орієнтованих на ринок (перевага галузевого підходу в керуванні); наявність цілого ряду проблем взаємодії регіональних і територіальних органів влади [7].

Необхідна нова концепція управління територіями в рамках регіонального простору, що поєднує різні методики, механізми та інструменти соціальних, економічних і галузевих наук;

у тому числі, методи та технології менеджменту, що успішно зарекомендували себе в ринкових умовах.

У таблиці 2 представлений фрагмент факторів ризику та стабільності розвитку територіально-господарських підсистем - стратегічних зон промисловості, які необхідно враховувати при виборі стратегії.

Таблиця 2

Фактори ризику та стабільності розвитку територіально-господарських підсистем

Фактори	
ризик:	стабільності:
- втрата керованості великим бізнесом на території; - відсутність нормальних умов життєдіяльності для фахівців; - зміна кон'юнктури ринку; - скорочення дохідної бази в результаті рішень регіональної адміністрації; - ріст корупції; - відсутність довгострокової концепції розвитку території; - відставання від світових тенденцій розвитку; - низький темп модернізації виробництва.	- високий рейтинг стійкого розвитку; - наявність системи вищого професійного утворення; - житлове будівництво та іпотечні програми; - використання фінансових і маркетингових інструментів для розвитку малого бізнесу; - підтримка інновацій - податкові пільги і інші преференції; - стабільна політична обстановка в регіоні; - грамотна та професійна команда суб'єкта управління.

При виборі стратегії (як кульмінаційного акту процесу управління територіально-господарських підсистем)

доцільно дати оцінку факторів, що впливають на цей вибір (таблиця 3).

Таблиця 3

Типові фактори вибору стратегії управління розвитком територіально-господарських підсистем (стратегічних зон промисловості)

№ п/п	Фактор	Вплив фактора
1	2	3
1	Цільові настанови	1.1. У сфері доходів: податкові та неподаткові надходження 1.2. У сфері якості життя населення: здоров'я, тривалість життя населення, доступність фізичної культури, можливість для рекреації та повноцінного дозвілля, якість житла 1.3. У сфері рівня життя населення: реальні, розташовувані грошові доходи, ріст цін, рівень відносної бідності, рівень соціально-економічної диференціації (індекс Джини) 1.4. У сфері соціальної відповідальності: надання допомоги суспільству, оцінюване такими показниками, як обсяг добродійності, строки проведення благодійних акцій

1	2	3
2	Критерії	2.1. Економічний потенціал територіально-господарських підсистем: спеціалізація, показники внеску та «корисності» підприємств територіально-господарських підсистем для соціально-економічного розвитку території: рентабельність; платоспроможність; фінансова стійкість; обсяг випуску та реалізації продукції; ринки збуту 2.2 Інвестиційний клімат: стан банківської інфраструктури, наявність великих кредитних ліній, структура інвестицій
3	Сформовані проблеми	Низька конкурентоспроможність підприємств, що входять у територіально-господарських підсистем Критичне зношування основних фондів Слабке використання природно-ресурсного потенціалу Нерозвиненість інфраструктури територіально-господарських підсистем Недолік джерел інвестування
4	Ідеї	Рациональне використання загальних ресурсів території - місцеві та немісцеві (імпортовані) природні, людські, економічні та культурні фактори, якими розташовує територія; Виявлення та використання ресурсів розвитку - частина ресурсного потенціалу території, якому можна використовувати для поліпшення життя співтовариства (рішення проблеми безробіття, перепідготовки робочої сили, поліпшення медичного обслуговування населення) Оцінка ресурсів і ступеня готовності до соціально-економічних перетворень, (соціально-психологічної, нормативно-правової, науково-методична та кадрова готовності)
5	Прогнозні показники	Ріст валового національного прибутку Приріст прибутку в порівнянних цінах Зростання доходів населення територіально-господарських підсистемах Досягнення рівня використання виробничих потужностей
6	Ефективність	Забезпечення стабільного економічного росту Насичення ринку товарами з урахуванням попиту населення Максимальне задоволення базових і соціальних потреб

Висновки. Аналіз факторів дозволить скоротити кількість можливих стратегій до мінімуму та оцінити можливість реалізації обраних стратегій необхідним обсягом трудових, фінансових, інтелектуальних та інших ресурсів. Вибір стратегії може здійснюватися також на основі встановлення критеріїв (імперативів), виконання яких є обов'язковим. Забезпечити стійкість розвитку територіально-господарських підсистем спроможні ділові стратегії, або, як ще їх називають, конкурентні. Це обумовлено їх направленістю на розроблення конкурентоспроможних заходів і дій, які створюють міцні переваги перед конкурентами, а також на розроблення

характеристик продукції (робіт, послуг), здатних залучити покупців і виділити підприємство із середовища інших конкурентів і для нейтралізації конкурентних заходів супротивників. При цьому глибоко вивчають конкурентне середовище.

В статті відображена актуальність удосконалення системи управління у територіально-господарських підсистемах в умовах трансформаційної економіки, виділені проблемні питання та економічні переваги від досягнення оптимального співвідношення між керуємою і керуючою підсистемами. Розроблено методику реалізації комплексної оцінки соціально-економічної ефективності управлінських

рішень у територіально-господарських підсистемах.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Зеленцова, Л.С. Механизм развития управления производством Текст. /Л.С. Зеленцова. М., 1993. - 132 с.
2. Козаков, Е.О. О социально-экономическом подходе Текст. / Е.О. Козаков // Экономист, 2004. - № 5 - с. 60-61.
3. Лафта, Д.К. Менеджмент Текст. /Д.К. Лафта. М., 2002. - 264 с.
4. Омаров, А.М. Социальное управление: Некоторые вопросы теории и

практики Текст. / А.М. Омаров. М.: Мысль, 1980. - 269 с.

5. Г.Н.Гаджиев. Развитие регионов в западных странах Текст. /Г.Н. Гаджиев // Региональная экономика: теория и практика. 2004.- № 1 . - С. 69-71.
6. Аралбаева, Ф.З. Реализация стратегического управления территориально-хозяйственными системами в условиях изменяющейся рыночной среды / Ф.З. Аралбаева // Экономические науки. – 2008. - № 5 (42) .
7. Ягодка А. Г. Соціальна інфраструктура і політика. — К.: КНЕУ, 2002.

УДК 343.326(477)

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ БОРОТЬБИ З ТЕРОРИЗМОМ В УКРАЇНІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент, докторант (УкрДУЗТ),
Чередниченко А.О., к.е.н., ст. викладач (ХНУМГ ім. О.М. Бекетова)*

В статті обґрунтовано необхідність забезпечення життєво важливих інтересів людини, громадянина, суспільства і держави в ході організації роботи з виявлення, запобігання і здійснення терористичних актів. Встановлено, що ключову роль в цьому процесі відіграє не тільки СБ України, силові відомства, органи влади і управління держави, а і громадянське суспільство. Констатовано про необхідність удосконалення правової бази щодо боротьби з тероризмом.

Ключові слова: тероризм, терористичний акт, національна безпека, Антитерористичний центр при СБ України, СБ України, екстремістські організації, загрози, антитерористична операція, терористична акція, правова база.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ БОРЬБЫ С ТЕРРОРИЗМОМ В УКРАИНЕ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Чередниченко А. Ю., к.э.н., доцент, докторант (УкрГУЖТ),
Чередниченко А. А., к.э.н., ст. преподаватель (ХНУГХ им. А.Н. Бекетова)*

В статье обоснована необходимость обеспечения жизненно важных интересов человека, гражданина, общества и государства в ходе организации работы по выявлению, предупреждению и осуществления террористических актов. Установлено, что ключевую роль в этом процессе играет не только СБ Украины, силовые ведомства, органы власти и управления государства, а и гражданское общество. Констатируется о необходимости совершенствования правовой базы по борьбе с терроризмом.

Ключевые слова: терроризм, террористический акт, национальная безопасность, Антитеррористический центр при СБ Украины, Службы безопасности Украины, экстремистские организации, угрозы, антитеррористическая операция, террористическая акция, правовая база.

ACTUAL ISSUES OF COUNTER-TERRORISM IN MODERN CONDITIONS IN UKRAINE

*Cherednichenko O. U., Candidate of Economic Sciences, associate professor
(USURT),*

*Cherednychenko A. O., Candidate of Economic Sciences, p. teacher
(O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv)*

The article substantiates the need to ensure the vital interests of man and citizen, society and the state in the organization of work to identify, prevent and terrorist acts. Found

© Чередниченко О.Ю.,
Чередниченко А.О.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 57, 2017

that a key role in this process is not only the Security Service of Ukraine, law enforcement agencies, authorities and government, but also civil society. Ascertained the need to improve the legal framework to combat terrorism.

Keywords: *terrorism, act of terrorism, national security, Antiterrorist Center at the Security Service of Ukraine, the Security Service of Ukraine, the extremist organization, the threat against terrorism, terrorist action framework.*

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

Тероризм, який нажалі, стає невід'ємною частиною політичних і економічних процесів в світі та представляє собою все більшу загрозу громадській і національній безпеці, із поодиноких проявів перетворюється в масове явище. В сучасних умовах спостерігається ескалація терористичної діяльності не тільки екстремістських організацій, окремих осіб, а і цілих держав. При цьому ускладнюється характер їхніх дій, зростає нестандартність і жорстокість терористичних актів.

Причини терору криються в зростанні кризових явищ в економіці, нездатності суспільства регулювати складні соціально-політичні процеси, швидкій зміні систем людських і політичних ідеалів, цінностей, у втягування до активного політичного життя широких мас населення з низькою духовністю, культурою та освітою, при цьому позбавленого політичного досвіду. Все це активізує прагнення використати слабкості суспільної та державної системи, прокласти «найкоротший» шлях до поставленої мети.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у дослідження теоретично-методологічних засад та вивчення окремих аспектів протидії тероризму здійснили такі українські та зарубіжні вчені, як В. Крутов, В. Антипенко, А. Дорошенко, В. Ліпкан, Л. Мошкова, І. Шкурат, Я. Дашкевич, В. Н. Кудрявцев, В. Тимошенко, С. Дрьомов, Бенджамін Дженкінс, Ернст Аречага, Раймон Арон, Юджин Дінстейн та інші. В

той же час, аналіз динаміки здійснення терористичних актів як в Україні так і у світі свідчить про застосування терористами нових форм, засобів, висування нових вимог, обґрунтувань та виконавців, що свідчить про доцільність подальшого вивчення науковцями і практиками цих ганебних явищ з метою їх уникнення.

Метою статті є дослідження впливу такого явища сучасного суспільного і політичного життя як тероризм на стан забезпечення національної безпеки держави, вдосконалення алгоритму організації боротьби з тероризмом. Обґрунтування необхідності розширення правової бази боротьби з тероризмом в сучасних умовах розвитку держави, суспільства. Надання відповідних пропозицій щодо виправлення ситуації, що склалася в нашій державі.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Тероризм - суспільно небезпечна діяльність, яка полягає у свідомому, цілеспрямованому застосуванні насильства шляхом захоплення заручників, підпалів, убивств, тортур, залякування населення та органів влади або вчинення інших посягань на життя чи здоров'я ні в чому не винних людей або погрози вчинення злочинних дій з метою досягнення злочинних цілей [3].

Обов'язковими елементами, які характеризують тероризм є: наявність насильства, як правило, збройного або його загрози; заподіяння чи загроза заподіяння шкоди здоров'ю людини, або матеріальних, моральних збитків; позбавлення або загроза позбавлення життя людей. Такі дії здатні викликати широкий резонанс, залишити глибокий

слід у психології населення або значної його частини, підірвати атмосферу безпеки, спокою, стабільності в суспільстві.

Усі терористичні акції поєднані застосуванням насильства або погрозою насильства. Часто це супроводжується висуненням конкретних вимог з боку терористів, а насильство з їх боку спрямоване в основному проти цивільних об'єктів. Мотиви мають здебільш політичний характер. Акції відбуваються так, щоб привернути максимум суспільної уваги. Виконавці, як правило, члени організованих груп, на відміну від інших злочинців, беруть на себе відповідальність за вчинені акції. І, нарешті, сама акція покликана впливати, виходячи за межі заповідання безпосередніх фізичних втрат.

Правову основу боротьби з тероризмом становлять Конституція України, Кримінальний кодекс України, закон України «Про боротьбу з тероризмом», інші закони України, Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом 1977р., Міжнародна конвенція про боротьбу з бомбовим тероризмом 1997р., Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму 1999р., інші міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, укази Президента України, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, а також інші нормативно-правові акти, що приймаються на виконання законів України.

Види і форми тероризму розрізняються за цілями, формами, методами, суб'єктами та об'єктами.

Сучасний тероризм розрізняють за такими різновидами:

- державний (організовується чи підтримується однією державою проти іншої);

- міжнародний (здійснюється міжнародними терористичними організаціями);

- внутрішньодержавний (здійснюється замах на основи державності), релігійний (насаджується своє віросповідання);

- точковий (терористичний акт на окремому взятому об'єкті).

Беручи до уваги об'єкти замаху, тероризм можна умовно поділити на:

- елітарний (при спробі замаху на посадових осіб органів державної влади, політиків, власників та керівників банків, компаній);

- функціональний (при спробі замаху на працівників правоохоронних органів, податкової служби, засобів масової інформації та ін.);

- промисловий (при нападі на великі підприємства, оборонні об'єкти, що виробляють зброю, отруйні чи інші хімічні речовини);

- транспортний (при використанні вибухових пристроїв в літаках, поїздах, автобусах, автомобілях, диверсії на нафто- та газопроводах).

Терористичний акт - злочинне діяння у формі застосування зброї, вчинення вибуху, підпалу чи інших дій, відповідальність за які передбачена статтею 258 Кримінального кодексу України[2].

Частина перша зазначеної статті розкриває зміст терористичного акта. Сюди входить застосування зброї, вчинення вибуху, підпалу чи інших дій, які створювали небезпеку для життя чи здоров'я людини або заповідання значної майнової шкоди чи настання інших тяжких наслідків, якщо такі дії були вчинені з метою порушення громадської безпеки, залякування населення, провокації воєнного конфлікту, міжнародного ускладнення, або з метою впливу на прийняття рішень чи вчинення або невчинення дій органами державної влади чи органами місцевого самоврядування, службовими особами цих органів, об'єднаннями громадян, юридичними особами, або привернення уваги громадськості до певних

політичних, релігійних чи інших поглядів винного (терориста), а також погроза вчинення зазначених дій з тією самою метою[2].

Кримінальна відповідальність також передбачена за втягнення у вчинення терористичного акту, публічні заклики до вчинення терористичного акту, створення терористичної групи чи терористичної організації, сприяння вчиненню терористичного акту та фінансування тероризму[2].

Боротьба з тероризмом - діяльність щодо запобігання, виявлення, припинення, мінімізації наслідків терористичної діяльності.

Боротьба з тероризмом ґрунтується на таких принципах:

- законності та неухильного додержання прав і свобод людини і громадянина;

- комплексного використання з цією метою правових, політичних, соціально-економічних, інформаційно-пропагандистських та інших можливостей; пріоритетності попереджувальних заходів;

- невідворотності покарання за участь у терористичній діяльності;

- пріоритетності захисту життя і прав осіб, які наражаються на небезпеку внаслідок терористичної діяльності;

- поєднання гласних і негласних методів боротьби з тероризмом;

- нерозголошення відомостей про технічні прийоми і тактику проведення антитерористичних операцій, а також про склад їх учасників;

- єдиначальності в керівництві силами і засобами, що залучаються для проведення антитерористичних операцій;

- співробітництва у сфері боротьби з тероризмом з іноземними державами, їх правоохоронними органами і спеціальними службами, а також з міжнародними організаціями, які здійснюють боротьбу з тероризмом[3].

Організація боротьби з тероризмом в Україні та забезпечення її необхідними

силами, засобами і ресурсами здійснюються Кабінетом Міністрів України у межах його компетенції. Центральні органи виконавчої влади беруть участь у боротьбі з тероризмом у межах своєї компетенції, визначеної законами та виданими на їх основі іншими нормативно-правовими актами.

Суб'єктами, які безпосередньо здійснюють боротьбу з тероризмом у межах своєї компетенції є:

- 1) Служба безпеки України, яка є головним органом у загальнодержавній системі боротьби з терористичною діяльністю;

- 2) Міністерство внутрішніх справ України;

- 3) Міністерство оборони України;

- 4) центральні органи виконавчої влади (міністерства та відомства), що забезпечують формування та реалізують державну політику у сфері життєзабезпечення, транспорту та зв'язку;

- 5) центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону;

- 6) центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань;

- 7) Управління державної охорони України[3].

Як правило для локалізації терористичної загрози проводиться антитерористична операція.

Антитерористична операція (АТО) - комплекс скоординованих спеціальних заходів, спрямованих на попередження, запобігання та припинення терористичної діяльності, звільнення заручників, забезпечення безпеки населення, знешкодження терористів, мінімізацію наслідків терористичної діяльності.

Рішення щодо проведення антитерористичної операції приймається залежно від ступеня суспільної небезпеки терористичного акту керівником Антитерористичного центру при Службі безпеки України за письмовим дозволом Голови Служби безпеки України

або керівником координаційної групи відповідного регіонального органу Служби безпеки України за письмовим дозволом керівника Антитерористичного центру при Службі безпеки України, погодженим з Головою Служби безпеки України. Про рішення щодо проведення антитерористичної операції негайно інформується Президент України.

До участі в антитерористичних операціях за рішенням керівництва антитерористичної операції можуть бути залучені й інші центральні та місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації незалежно від підпорядкованості і форми власності, їх посадові особи, а також громадяни за їх згодою.

Координацію діяльності суб'єктів, які залучаються до боротьби з тероризмом, здійснює Антитерористичний центр при Службі безпеки України.

Антитерористична операція вважається завершеною, якщо терористичний акт припинено та ліквідовано загрозу життю і здоров'ю заручників та інших людей, які знаходилися в районі її проведення.

Рішення про припинення антитерористичної операції приймається керівником оперативного штабу з управління цією операцією. Сучасні події на Сході України де триває антитерористична операція дають привід переглянути підхід до визначення не тільки термінів проведення АТО, а й конкретніше визначити саме визначення антитерористичної операції, її сутності.

Державні органи, органи місцевого самоврядування, об'єднання громадян, організації, їх посадові особи зобов'язані сприяти органам, які здійснюють боротьбу з тероризмом, повідомляти дані, що стали їм відомі, щодо терористичної діяльності або будь-яких інших обставин, інформація про які може сприяти запобіганню, виявленню і припиненню терористичної

діяльності, а також мінімізації її наслідків[3].

Практика проведення АТО на Сході нашої держави викрила певні проблемні питання, основні з яких виражаються у частковій втраті керованості та координації діяльності вищенаведених суб'єктів боротьби з тероризмом, а інколи і неможливості своєчасно та в повному обсязі виконувати поставлені завдання, що віднесені до їх компетенції. Ігноруванні традицій та особливостей розвитку окремих регіонів держави, норм національного та світового законодавства.

Висновки.

Тероризм у світі переслідується майже всіма державами. Підґрунтям для цього є міжнародне законодавство, яке надає можливість переслідувати терористів на території будь-якої країни, а також національне законодавство, яке будується на нормах міжнародного права та враховує специфіку та традиції конкретних держав.

Антитерористична операція проводиться лише за наявності реальної загрози життю і безпеці громадян, інтересам суспільства або держави у разі, якщо усунення цієї загрози іншими способами є неможливим.

Аналіз останніх подій на сході нашої держави та безліч терактів в інших країнах світу, як в «гарячих точках» так і в стабільних, благополучних країнах, способи та засоби їх здійснення дають підстави для перегляду не тільки механізму проведення АТО, а й пошуку нових форм її підготовки та проведення.

Нажаль після революції гідності разом з відміною ганебних, так званих пакетних «законів 16 січня», було скасовано дуже важливі законодавчі акти які вносили поняття екстремізму, терористичної організації, механізм їх правового блокування та інше.

Тому, дуже гостро стає питання прийняття нових, більш сучасних та доопрацьованих аналогічних законів, що дозволить перевести дії щодо боротьби з

цими явищами в «правову площину». Розв'язання цих проблемних питань потребує комплексного системного підходу, участі в цьому процесі законодавчої та виконавчої гілок влади.

**ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ
ИСТОЧНИКОВ**

1. Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом (ETS N 90) від 27 січня 1977 року № ETSN90

2. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III № 1000-05 // Відомості Верховної Ради України. – 2001. - № 25-26. – Ст. 131.

3. Закон України “Про боротьбу з тероризмом” від 20.03.2003 року №638-IV// Відомості Верховної Ради України. – 2003. - № 25. – Ст. 180.

4. Про основи національної безпеки України : Закон України від 19.06.2003 № 964-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 39. – ст. 351.

5. «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 2 вересня 2015 року «Про нову редакцію Военної доктрини України», Указ Президента України від 24.09.2015 року №555/2015// Офіційний вісник України.-2015р. –№78. – стаття 2592.-С.38.

6. Про Стратегію національної безпеки України: Указ Президента України від 26.05.2015 року № 287/2015 // Офіційний вісник України. –09.06.2015. – №43. –стаття 1353. –С.38

7. Методичні рекомендації щодо підготовки населення до дій в умовах загрози або вчинення терористичного акту затверджені Наказом ДСНС України від 23.03.2015 року № 167.

УДК 657

ПСИХОЛОГІЯ ПРАЦІ В УПРАВЛІННІ ПЕРСОНАЛОМ

Яковенко В.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Розглянуто основні фізіологічні та психологічні компоненти, що впливають на розвиток людського потенціалу. Доведено, що застосування фізіо-психологічних законів в організації трудової діяльності працівників має позитивний вплив в удосконаленні управління персоналу на підприємствах. У статті людський капітал представляється не менш важливим ніж матеріальні засоби виробництва та є основою для досягнення конкурентоспроможності, економічного зростання й ефективності. Представлено фактори активізації інтелектуального потенціалу. Встановлено і доведено тісний зв'язок трудового та інтелектуального потенціалу, та їх вплив на ефективність виробничих процесів, а також особистісний розвиток кожного окремого працівника.

Ключові слова: *людський капітал, фізіологія праці, психологія праці, активізації інтелектуального потенціалу, управління персоналом.*

ПСИХОЛОГИЯ ТРУДА В УПРАВЛЕНИИ ПЕРСОНАЛОМ

Яковенко В.Г., к. э. н., доцент (УкрГУЖТ)

Рассмотрены основные физиологические и психологические компоненты влияющие на развитие человеческого потенциала. Доказано, что применение физиопсихологических законов в организации трудовой деятельности работников имеет положительное влияние на совершенствовании управления персонала на предприятиях. В статье человеческий капитал представлен не менее важным чем материальные средства производства, и является залогом для достижения конкурентоспособности, экономического роста и эффективности. Представлены факторы активизации интеллектуального потенциала. Установлена и доказана тесная связь трудового и интеллектуального потенциала, а также их влияние на эффективность производственных процессов и личностное развитие каждого отдельного работника.

Ключевые слова: *человеческий капитал, физиология труда, активизация интеллектуального потенциала, управление персоналом.*

A MANAGEMENT HUMAN IS FROM POSITION OF PSYCHOLOGY OF LABOUR

*Ykovenko V. G., candidate economic of sciences, associate professor
(University of railway transport)*

Basic physiological and psychological components that influence on development of human potential and their positive influence is well-proven in a management by a personnel are considered. The factors of activation of intellectual potential are presented. Human resource or more expedient human capital as a potential resource of economic development of countries. Rational use and piling up of human capital, as a strategic resource of community development, key factor of creation of competitive edges and increase of welfare of society. The basic

physiological and psychological components that affect human development. It is proved that the use of physio-psychological laws of employment of workers has a positive impact in improving personnel management in enterprises. Article human capital seems no less important than the material means of production, and is a guarantee for achieving competitiveness, economic growth and efficiency. Presented factors enhance intellectual capacity. Established and proven close link labor and intellectual potential, and their impact on the efficiency of production processes and personal development of each individual employee.

Keywords: *human capital, physiology of labour, activation of інтелектуального потенціалу, management by a personnel.*

Постановка проблеми. В даний час дуже багато говориться про необхідність модернізації економіки та інноваційного прориву з метою виходу вітчизняних підприємств на конкурентоспроможний порівняно із західними компаніями рівень. Проте все це неможливо без координальної зміни підходів до управління людськими ресурсами. Людський ресурс, або доцільніше говорити людський капітал, як потенційний ресурс економічного розвитку країн, впливає на якість і рівень життя населення та соціально-трудова відносина. У структурі різних видів капіталу нагромадження людського капіталу, його раціональне використання стає стратегічним ресурсом суспільного розвитку, ключовим чинником створення конкурентних переваг і зростання добробуту суспільства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Велика кількість зарубіжної та вітчизняної спеціальної літератури, яка присвячена теорії управління персоналом, практичним аспектам розвитку інтелектуального капіталу, свідчить про безсумнівний інтерес вчених до даної проблеми.

Розвиток фізіології і психології праці пов'язаний з іменами таких видатних вчених, як І. П. Павлов[15], К.В.Анохін[14], В. М. Бехтерев[1]. Розробкою методологічних і науково-практичних проблем психології праці та управління персоналом й нарощування інтелектуального потенціалу активно займаються вітчизняні вчені-економісти О. В. Моліна [7], Е. М. Лібанова [6], Я. В. Крушельницька[12], І.А. Киршин, О. В.

Варушина [2], Максименко І.І.[8] та ін. Цікавими і корисними для подальшого застосування у вітчизняних дослідженнях людського розвитку та управління персоналом є праці західних економістів, які розширюють існуючі уявлення про кінцеві цілі соціально-економічного розвитку, роль і місце людини у ньому.

Тому **метою даної статті** є проведення аналізу факторів активізації інтелектуального потенціалу. Формування основних фізіологічних та психологічних компонентів, що впливають на розвиток людського потенціалу та управління персоналом на підприємствах.

Основний матеріал статті. Кожна людина відрізняється від інших своїми особистими якостями. Серед цих якостей є такі, які називають професійно важливими.

Професії — явища виключно суспільні, які виникають і змінюються досить швидко, особливо в умовах активного науково-технічного розвитку, на відміну від людини, чії властивості обумовлені її природою і вельми інертні [12]. Тому вибираючи ту або іншу професію, людина прагне врахувати свої особливості, особові межі, темперамент, фізичний, інтелектуальний і творчий потенціал.

Безмежність потенціалу, не прогнозованість меж розвитку, унікальність, виняткова складність і неможливість модулювати поведінку як окремої особистості (навіть самого себе) так і групи, вимагає переходу до якісно нової системи підходів до персоналу, з яких найбільш адекватним ролі людини на виробництві, і його самовідчуттю

представляється підхід «Персонал - головне надбання організації».

Однією з складових людського потенціалу є здоров'я. Це важливий фактор ефективності праці. У теорії менеджменту термін має різне значення: включає в себе не тільки фізичні, але і психосоціальні критерії. Згідно із загальноприйнятими визначеннями Всесвітньої організації охорони здоров'я, здоров'я – це стан повного фізичного, психічного та соціального добробуту, а не лише відсутність фізичних вад і захворювань [6].

Біологічно здоровий організм людини функціонує в оптимальному режимі і адекватно реагує на зміни в навколишньому середовищі. Для будь-якого працівника транспортного або промислового підприємства це основна умова повсякденної ефективної діяльності, так як їх робочий день часто перевищує фізіологічні норми, закріплені в законодавстві. Крім того, робота працівників транспорту пов'язана з високими емоційними навантаженнями. За даними медиків, не менше 50% здоров'я людини залежить від способу життя, 20% - припадає на спадковість, 20% - на екологію, 10% - на медицину. Отже спосіб життя це стійкий, що склався в певних суспільно-економічних умовах спосіб життєдіяльності людей, задоволення ними фізіологічних і духовних потреб, норми спілкування і поведінки - є визначальним чинником людського здоров'я.

Саме здоров'я населення – постійна основа його економічної продуктивності, те підґрунтя, на якому формується почуття персонального благополуччя кожного члена суспільства. Збільшення можливостей людини у царині збереження і поліпшення здоров'я, нехай і не миттєво, однак неодмінно обертається суспільними надбаннями, у тому числі й суто економічного характеру, оскільки забезпечує більш повне використання багатогранних творчих можливостей людини, подовження періоду активної працездатності у житті індивідів, сприяє

підвищенню інтенсивності трудової діяльності, власне „волі до життя і праці”, стимулює розквіт економічно значущих якісних характеристик населення.

В сучасних умовах одним з найбільш важливих завдань, і в той же час проблем активізації інтелектуального потенціалу, є навчання, своєчасна і високо якісна підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації персоналу, адже це є важливим чинником ефективної роботи підприємства, що сприяє зростанню діапазону теоретичних знань, практичних умінь і навичок працівників. Окрім того в науковій літературі широко використовуються терміни «підготовленість» і «готовність» фахівця до діяльності.

«Підготовленість» розглядається як наявність у фахівця особових якостей, теоретичних знань, практичних навичок і умінь, що дозволяють у будь-який час успішно вирішувати завдання, що стоять перед ним, і виконувати функціональні обов'язки. Як сказав Козьма Прутков: «Всякий необхідно причиняет пользу, употребленный на своем месте» [13].

В психофізіологічному підході під готовністю розуміється оптимальний стан психічних і фізіологічних функцій організму, що дозволяє виконувати будь-яку професійну діяльність. «Готовність» як своєрідний стан особи, не може виникнути поза загальним підвищенням активності роботи мозку, різними системами і органами, для неї необхідні біохімічне і фізіологічне зрушення в організмі. Це забезпечує готовність організму на майбутню діяльність [12]. У процесі праці і спілкуванні з іншими людьми у працівника не тільки активізуються пізнавальні процеси, а й виникає особисте ставлення до цілей організації, інших людей, результатів власної праці, винагороди порівняно із затратами енергії.

Психофізичний компонент готовності включає функціонування психіки в цілому і фізіологічних систем (перш за все, нервово-м'язовою та ін.), що

забезпечує ефективність життєдіяльності фахівця. Будь-яка діяльність пред'являє свої вимоги до сприйняття, пам'яті, мислення, уяви, властивостей вищої нервової діяльності, психодинамічних властивостей (темпераменту) людини, а нерідко і його фізичним якостям. Окрім цього, психофізичний компонент забезпечує функціонування інтелектуальних та етичних якостей фахівця [11]. Почуття – це суб'єктивні показники задоволення людських потреб. Тож при сприятливому процесі задоволення потреб, у працівника виникають позитивні емоції і навпаки. Емоції виникають у випадках незадоволення потреб або з виникненням перешкод на шляху досягнення мети [12].

Працю не можна звести до біомеханіки і фізіології. Зокрема, важкість і тягар роботи залежить не від її фізичних параметрів, а від суб'єктивного психологічного відношення до процесу праці. Сірник дуже легкий. Але якщо запропонувати людині цілий день перекладати сірники зліва направо і навпаки, то така праця здаватиметься виснажливою і важкою. Якщо ж запропонувати тій же людині перекладати пачки грошей, при умові, що кожна тисячна пачка буде його, то він робитиме це з ентузіазмом, не помічаючи втоми. Робота здається важкою, коли вона безглузда, виконується під примусом, коли в ній відсутній творчий початок. Зі слів Рейхані [12] головне достоїнство праці полягає в тому, щоб вона сама по собі була і метою, і засобом, щоб насолода була в ній, а не в її результатах. Тому одним із завдань менеджерів є створення умов для підвищення привабливості трудової діяльності для людини, збагачення її творчим початком і позитивними емоціями.

Емоції не тільки супроводжують трудову діяльність, відображають її хід і результати, а й регулюють її.

Тож мотивація має досить важливе значення в організації праці та управлінні персоналом.

Як показують теоретичні і експериментальні дослідження останніх років, мотивація людини до продуктивної праці може з успіхом здійснюватися не лише матеріальним заохоченням, а й іншими «вищими» чинниками такими, як прагненням до творчої самореалізації, дослідницькою мотивацією, бажанням дістати схвалення товаришів по роботі, відчуттям причетності до масштабних планів суспільства.

В психологічних дослідженнях зауважувалось, що висока мотивація праці, професійні або статусні досягнення значно знижує конфліктність персоналу на підприємствах. Висока мотивація в деяких випадках згладжує навіть психологічну несумісність.

Якість і продуктивність трудової діяльності багато в чому залежать не тільки від досконалості її організації, оснащеності, умов, але і від згуртованості колективу, від характеру взаємин у ньому, емоційної атмосфери. Часто саме дружелюбність, товариська взаємодопомога, взаємовиручка, переважання позитивних емоцій, простота відносин є основою для формування таких важливих соціально-психологічних феноменів, як трудовий ентузіазм. Крім того слід звернути увагу на наявність в колективі високої організаційної культури, як системи цінностей, правил, традицій, заборон, котрі поділяють всі члени організації. Отже, сприятливий психологічний клімат у колективі є чинником, що істотно впливає на ефективність роботи підприємства в цілому.

Висновок і перспективи подальших досліджень. В даний час психологія професійного розвитку і психологія праці знаходяться на стадії осмислення нових феноменів трудового життя наших співвітчизників.

На основі аналізу факторів активізації інтелектуального потенціалу можна вважати, що застосування основних критеріїв психології праці сприятиме:

- підвищенню працездатності та продуктивності праці;
- раціоналізації режимів праці та відпочинку;
- оптимізувати виробниче середовище.

І завдяки цьому відношення до праці набуде активності та свідомості.

Подальшим напрямком дослідження є дослідження взаємозв'язків трудового потенціалу та зайнятості населення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бехтерев В.М. Избранные работы по социальной психологии [Текст] / В.М. Бехтерев - М.: 1994. – 120с.
2. Киршин И.А. Роль федеральных университетов в развитии и реализации интеллектуального потенциала страны и региона. [Электронный ресурс] / И.А.Киршин, Е.В. Вашурина. - Режим доступа: http://ifets.ieee.org/russian/depository/v13_i3/pdf/12r.pdf
3. Вовканич С. Українська національна ідея та її інтелектуальне забезпечення Український культурологічний центр [Електронний ресурс] / С. Вовканич - Режим доступу: http://intellect.org.ua/index.php?lang=u&material_id=14987
4. Петренко В.П. Управління процесами інтелектокористування в соціально-економічних системах [Текст]: наукова монографія / В.П. Петренко. – Івано-Франківськ: Нова Зоря, 2006. – 352 с.
5. Максименко И. И. Управление интеллектуальным потенциалом региона [Текст]: Автореф. дис...к-та экон. наук: 08.00.05./ И. И. Максименко. – Пермь., 2010. – 18 с.
6. Лібанова Е.М. Людський розвиток регіонів України: методика оцінки і сучасний стан [Текст]: Щорічна доповідь / Е.М.Лібанова, Н. С. Власенко, О. С. Власюк та ін. - К.: 2002. — 110 с.
7. Моліна О.В. Соціально-економічний розвиток регіонів Українського Причорномор'я: теорія, методологія, практика [Текст]: Монографія / За редакцією академіка НАН України Б.В. Буркинського.- Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2010. – 376 с.
8. Методологія сталого розвитку: цивілізаційний контекст [Текст]: монографія / В.Х. Арутюнов, С.І. Присухін, В.М. Свінцицький, Т.В. Глебова, Т.С. Пітякова, Т.М. Дерев'янка, В.І. Пустовойт; Київ. нац. екон. ун-т ім. В.Гетьмана. –К.: 2010. – 296 с.
9. Заикин В. Г. Психологическая профилактика конфликтов в коллективе, [Электронный ресурс] / В. Г. Заикин. - Режим доступа: <http://www.elitarium.ru>
10. Яковенко В.Г. Підходи до формування мотиваційного впливу в сучасних умовах [Текст] / В.Г. Яковенко, Н.В. Гриценко, Т.О. Тимофесва // - ScienceRise. - № 5/3(10).- 2015. - С.
11. Яковенко В.Г. Управління людським потенціалом з позиції психології праці [Текст] / В.Г. Яковенко, Н.В. Гриценко // Людина, суспільство, комунікативні технології: матеріали II між нар. наук.-практ. конф. – Харків-Красний Лиман.- 2015.- С.356-359.
12. Крушельницька Я. В. Фізіологія і психологія праці [Текст]: Підручник / Я. В. Крушельницька — К.: КНЕУ, 2003.— 367 с.
13. Смирнов А. Козьма Прутков. [Текст] / А.Смирнов — М.: Молодая гвардия, 2011. — 406 с.
14. Анохин К.В. Долговременная память в нейронных сетях: Клеточные и системные механизмы [Текст] /К.В. Анохин — М.: МИФИ, 2009
15. Павлов И.П. Мозг и психика [Текст] : избр. психол. тр. / И.П. Павлов под ред. М.Г. Ярошевского ; Рос. акад. образования, Моск. психол.-соц. ин-т. - М. : МПСИ ; Воронеж : МОДЭК, 2004. – 358 с.

"Вісник економіки транспорту і промисловості" є збірником статей про теоретичні і практичні дослідження у справі економіки транспортної і промислової галузей України. Призначений для викладачів, наукових співробітників, аспірантів, студентів та фахівців, що спеціалізуються у відповідних або суміжних галузях науки, освіти і виробництва.

*Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до переліку фахових видань. Постанова ВАК України №1 – 05/6 від 11.06.03 р. (Бюлетень №7 за 2003 р. Перелік 12).
Постанова ВАК України №1 – 05/4 від 14.10.09 р. (Бюлетень №11 за 2009 р. Перелік 7)
Наказ Міністерства освіти і науки України 21.12.2015 № 1328*

Видання індексується та реферується в національних та зарубіжних наукометричних базах даних: Наукова періодика України, РИНЦ (Росія), Index Copernicus (ICV 2015: 40.96) (Польща), GoogleScholar (США)

З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:

*<http://vetp.kart.edu.ua>
http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe
<https://scholar.google.com.ua/citations?user>
<http://journals.uran.ua/index.php/2075-4892>*

«Вісник економіки транспорту і промисловості» № 57

Збірник науково-практичних статей

Відповідальність за набір та викладення фактів у статтях несуть автори. Висловлені ними думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова

Підписано до друку 10.03.17 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 9,5. Обл. – вид. арк. 9,7.
Замовлення ____ Тираж 105. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.