

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

# **ВІСНИК**

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

**№58 (СПЕЦВИПУСК)**

**The bulletin of transport and**  
**industry economics**  
**№ 58 (SPECIAL ISSUE)**

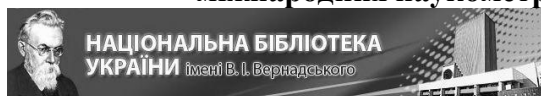


**Харків – 2017**

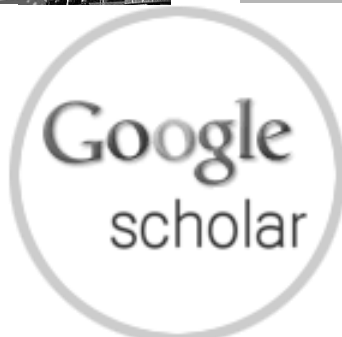
# УДК 338.47:338.45

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 № 3 від 25 квітня 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](mailto: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

### Державне регулювання економіки

---

<b>Дикань В. Л., Кузуб А.В.</b> Глобализационные процессы в экономике Украины	9
<b>Дикань В.В., Александрова О.Ю.</b> Механізм забезпечення економічної безпеки регіону: сутність, складові, напрями дії	18
<b>Казакова Н. А., Булаєнко М. В, Широкоград Є. Е.</b> Тенденції, перспективи та проблеми реалізації Україною її експортного потенціалу	25
<b>Кібік О.М., Котлубай В.О., Хаймінова Ю.В.</b> Стратегічні інструменти державної підтримки розвитку експортного потенціалу України	31
<b>Колупаєва І. В.</b> Моделювання процесу формування механізму регуляторної політики держави	38
<b>Пащенко Ю.Є.</b> Ефективність державного управління пострадянської України	48
<b>Щербіна В.В.</b> Макроекономічне прогнозування і планування доходів бюджету: системний підхід	59

### Проблеми транспортного комплексу України

---

<b>Береза І. В.</b> Транспортне будівництво в ефективному функціонуванні залізничного транспорту	69
<b>Галушко О.І.</b> Актуальні питання тарифного регулювання тяги та вартості життєвого циклу локомотиву	75
<b>Гришина Л.О., Карась П.М., Приходько Н.В.</b> Розвиток суднобудівної індустрії в контексті реформування транспортної системи України	86
<b>Слагін Ю.В., Проценко Н.О.</b> Реформування і суспільні ефекти пасажирських перевезень залізничної галузі	96

<b>Каличева Н.С.</b> Роль транспортно-логістичних систем у забезпеченні стійкого розвитку економіки	103
<b>Компаниец В.В.</b> Стратегия развития железнодорожного транспорта: анализ системных ошибок и их последствий (история и современность внедрения рыночной парадигмы)	109
<b>Петрушов В. М.</b> Системно – феноменологічний підхід до фундації проблеми інтенційного керування рухом залізничного транспорту в умовах значного зростання швидкості поїздів	117
<b>Полякова О.М., Шраменко О.В.</b> Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі	126
<b>Соломніков І.В.</b> Формування концепції техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту	134

---

### Економіка підприємства

---

<b>Герасименко В.М.</b> Підвищення конкурентоспроможності продукції підприємства за рахунок маркетингової стратегії	143
<b>Дикань Е.В.</b> Стратегия инновационного развития промышленных предприятий: проблемы и перспективы формирования	152
<b>Каретникова И.С.</b> Особенности решения многоэтапной транспортной задачи при наличии дополнительных условий	158
<b>Морозова Л.В.</b> Моделювання організації управління інтегрованими корпоративними структурами	165
<b>Черкашина М.В., Науменко М.О.</b> Напрями покращення мотивації персоналу підприємства в сучасних умовах	170
<b>Польова В.В.</b> Теоретичні основи дослідження інтелектуального бізнесу	179
<b>Синиця Л.В.</b> Проблеми вибору пріоритетного напрямку стратегічного розвитку підприємства	189

<b>Шульдінер Ю.В., Івашенко І.М.</b> Удосконалення роботи підприємств гірничо-металургійного комплексу при взаємодії із залізницею	197
---	-----

---

### Інвестиційна та інноваційна діяльність

---

<b>Уткіна Ю.М., Руських А.М.</b> Теоретичні засади активізації інноваційної діяльності підприємництва в Україні	206
--	-----

---

### Менеджмент і маркетинг

---

<b>Чухлата Ж.Г.</b> Управління розвитком інтегрованих корпоративних структур на основі збалансованої системи показників	212
--	-----

<b>Швець Ю.О., Андрієнко А.О.</b> Логістичні методи управління матеріальними запасами підприємства: сутність, роль та особливості впровадження	217
---	-----

---

### Загальноекономічні питання

---

<b>Чердніченко А.О.</b> Розвиток релігійного туризму як шлях до відновлення туристичної галузі в умовах соціально-економічної кризи	226
--	-----

---

### Соціально-економічні питання

---

<b>Яковенко В.Г.</b> Залежність стійкого економічного росту держави від розвитку соціально-трудова відносин	233
--	-----

---

### Економіко-правові питання

---

<b>Чердніченко О.Ю.</b> Організаційно-економічний аспект використання досвіду створення та діяльності антикорупційних структур країн ЄС в роботі щодо запобігання та протидії корупції в Україні	239
---	-----

## Context

### Government regulation

---

<b>Dykan V. L., Kuzub A.V.</b> Globalization in the economy Ukraine	9
<b>Dykan V.V., Alexandrova A. Y.</b> Mechanism for ensuring economic security of the region: essence of the direction of action	18
<b>Kazakova N. A., Bulayenko M. V., Shyrokorad Y. E.</b> Trends, prospects and problems of the Ukrainian export potential realization	25
<b>Kibik O., Kotlubay V., Khaiminova I.,</b> Strategic instruments of state support of development of export capacity of Ukraine	31
<b>Kolupaeva I.V.</b> Modeling of formation mechanism regulatory policy	38
<b>Paschenko Y.E.</b> Effectiveness of government post-soviet Ukraine	48
<b>Shcherbina V.V.</b> Macroeconomic forecasting and planning budget revenues: systematic approach	59

### Problems of the transport complex of Ukraine

---

<b>Bereza I.V.</b> Transport building in effective functioning of the railway transportation	69
<b>Galushko O.I.</b> Actual questions the tariff regulation of locomotives traction and the cost of locomotives life cycle	75
<b>Gryshyna L., Karas P., Prikhodko N.</b> Shipbuilding industry development in the construction transport system of Ukraine	86
<b>Yelagin Yu.V., Protsenko N.A.</b> Reform and public effects of passenger transportation of the railway industry	96
<b>Kalicheva N.E.</b> The role of transport and logistics systems in ensuring sustainable development of the economy	103

<b>Kompaniets V. V.</b>		
Strategy for railway transport development: analysis of system errors and their consequences (history and the present time of implementation of the market paradigm)		109
<b>Petrushov V. N.</b>		
System phenomenological approach to the rationale of the problem of intentional governance the movement of railway transport in conditions of significant increase of train speed		117
<b>Polyakova, E.N., Shramenko E.V.</b>		
Modern trends of development of transport and logistic infrastructure in Ukraine and the world		126
<b>Solomnikov I.V.</b>		
Forming the concept of techno-technological development of railway transport enterprises		134

### **Enterprise economics**

---

<b>Gerasimenko V. M.</b>		
Increasing competitiveness products of the enterprise for the account of marketing strategy		143
<b>Dykan O.V.</b>		
Strategy of innovative development of industrial enterprises: problems and prospects for formation		152
<b>Karetnikova I.</b>		
Features of the solution of a multi-stage transport problem in the presence of additional conditions		158
<b>Morozova L.V.</b>		
The simulation of management integrated corporate structures		165
<b>Cherkashina M.V. Naumenko M.A.</b>		
Directions of improvement of staff motivation of the enterprise in modern conditions		17
<b>Polova V.V.</b>		
Theoretical foundations of the research of smart business		179
<b>Synytsya L.V.</b>		
Selection problems priority strategic direction of enterprise		189
<b>Shuldiner Y.V., Ivashchenko I.M.</b>		
Work improvement of metallurgical complex enterprises by cooperation with railway		197

## **Innovation and investment practice**

---

- Utkina Yu.M., Russkykh A. M.**  
Theoretical foundations of stimulating innovative activities of enterprises in Ukraine 206

## **Management and marketing**

---

- Chuhlata.G.**  
Management development of integrated the corporate structures based on balanced scorecard 212
- Shvets Y.A., Andrienko A.A.**  
Logistics methods of managing the enterprise's inventories: essence, role and features of implementation 217

## **General economic question**

---

- Cherednychenko A.O.**  
Development of religious tourism as a way to restore the tourism industry in terms of socio-economics crisis 226

## **Economics-social tasks**

---

- Ykovenko V. G.**  
Dependence on sustainable economic growth of industrial relations 233

## **Economic and legal question**

---

- Cherednychenko O.U.**  
Organizational-economic aspects of the use of experience of creation and activity of anti-corruption agencies of the EU in the work of prevention and counteraction of corruption in Ukraine 239



УДК 330.34:332.021

## ГЛОБАЛИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В ЭКОНОМИКЕ УКРАИНЫ

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

*В статье доказано, что нецелесообразное использование инструментов промышленной политики в условиях тотальной глобализации, может привести к потере конкурентоспособности не только отдельной отрасли, но и всего государства. Проведенный анализ позволил установить, что финансово-экономическое состояние отечественных промышленных предприятий является критическим.*

*Многие промышленные предприятия приватизированы, как следствие государство теряет достаточно большое количество предприятий – идет процесс деиндустриализации национальной экономики. Соответственно государство недополучает поступлений в бюджет.*

*В результате проведенных исследований установлено – идет процесс поглощения страны транснациональным капиталом, государство теряет основную часть своего суверенитета – экономическую, превращаясь из субъекта в объект международных отношений.*

*Ключевые слова: промышленность, глобализационные процессы, политика, экономика, деиндустриализация, модернизация.*

## ГЛОБАЛІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

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

*У статті доведено, що недоцільне використання інструментів промислової політики в умовах тотальної глобалізації, може привести до втрати конкурентоспроможності не тільки окремої галузі, а й всієї держави. Проведений аналіз дозволив встановити, що фінансово-економічний стан вітчизняних промислових підприємств є критичним.*

*Багато промислових підприємств приватизовані, як наслідок держава втрачає чималу кількість підприємств - йде процес деіндустріалізації національної економіки. Відповідно держава не отримує надходжень до бюджету.*

*В результаті проведених досліджень встановлено - йде процес поглинання країни транснаціональним капіталом, держава втрачає основну частину свого суверенітету - економічну, перетворюючись із суб'єкта в об'єкт міжнародних відносин.*

*Ключові слова: промисловість, глобалізаційні процеси, політика, економіка, деіндустріалізація, модернізація.*

## GLOBALIZATION IN THE ECONOMY UKRAINE

*Dykan V. L., Doctor of Economics, Professor,  
Kuzub A.V., postgraduate (USURT)*

*The article specifies that inappropriate use of industrial policy instruments can lead to loss of competitiveness of the industry. For today's time, the economic situation of our state continues to worsen. The de-industrialization of the national economy is a negative factor for Ukraine. The development (extinction) of certain industries is analyzed. Many industrial enterprises are privatized; the state loses a sufficiently large number of enterprises, and accordingly receives no revenues to the budget.*

*For the development of globalization processes with the help of industrial policy, the development and creation of large companies with the participation of the state is required. The development of a national industrial policy should be based on the experience of highly developed countries and proceed from their own past and the current socioeconomic and political development of the country.*

**Keywords:** *industry, globalization processes, politics, economy, deindustrialization, modernization.*

**Постановка проблеми.** Глобализационные процессы являются важнейшим фактором, оказывающие большое воздействие на развитие национальной экономики. Актуальность институциональной обусловленности глобализационных процессов в промышленном развитии для каждого государства многократно усиливается в условиях мирового финансово-экономического кризиса и обстоятельств, которые сложились в Украине.

**Анализ основных исследований и публикаций.** Проблемы глобализации промышленной политики привлекает внимание многих как зарубежных, так и отечественных ученых и освещены в работах этих ученых: В.М. Геец, В.П. Вишневский, Ю.В. Киндзерский, М.И. Зверяков, В.Л. Мазур и другие [5-9]. Вместе с тем дискуссионными остаются проблемы, касающиеся сущности и роли глобализационных процессов промышленной политики в современных условиях.

**Цель статьи** заключается в анализе развития глобализационных процессов экономики Украины посредством промышленной политики.

**Изложение основного материала.** С помощью промышленной политики возможно изменить отраслевую структуру в целях стимулирования экономического роста. Сама промышленная политика становится способом государственного регулирования прогрессивных структурных изменений в сфере производства, обеспечивающих выход на траекторию устойчивого экономического роста. Не целесообразное использование инструментов промышленной политики может привести к утрате конкурентоспособности отрасли. В большинстве случаев неэффективность промышленной политики была связана с применением ошибочных механизмов регулирования или с лоббированием интересов, определенных бизнес-групп.

Продолжающееся усугубление экономического положения нашего государства обусловлено неустойчивой политической ситуацией, разрывом экономических связей с восточным соседом. Негативным фактором для Украины является деиндустриализация национальной экономики.

Украина стала первой в истории страной, добровольно отказавшейся от промышленности, притом

высокотехнологической, обеспечивавшей еще 25 лет назад пребывание СССР в первой десятке экономик мира. Тем не менее, даже превращение страны в аграрный придаток требует развития определенных отраслей промышленности – как минимум, сельскохозяйственного машиностроения и химпрома, ориентированного на выпуск минеральных удобрений.

Однако первая отрасль загублена еще в 90-х, а химическая отрасль, фактически приватизированная, и за это время не проводилась модернизация предприятий, отрасль доживает последние годы. В частности, в 2015 году импорт минеральных удобрений превысил экспорт на \$174 млн, а ведь еще не так давно Украина являлась одним из крупнейших мировых производителей и экспортеров данного товара.

Если обратиться к статистике, то промышленное производство с 2014 года демонстрирует стремительное падение: 2014 год – 10,7%, 2015 год – 13,4%. Рост в 2016 году, о котором говорят украинские статистические ведомства, не должен вводить в заблуждение – дело в том, что в статистику включили неподконтрольную государству часть Донбасса, где постепенно восстанавливаются промышленные предприятия. Неутешительно выглядит ситуация с поставками украинской продукции на внешние рынки. По сравнению с 2014 г., далеко не самым благополучным годом, в 2015 г. экспорт продукции ТЭК упал в 6 раз, металлургии – в 1,9, химпрома – в 2, машиностроения – в 2,2. В первую десятку экспортных товаров не вошел ни один высокотехнологичный продукт, а процент сырья в объеме экспорта превысил 80% [2].

Больше всего пострадало - машиностроение, чей удельный вес в структуре промышленного производства по состоянию на середину 2016 года составил всего 5,8%, тогда как в 2013 году данный показатель был более 10%. Причины подобного падения производства в отрасли

машиностроения связаны с потерей российского рынка.

Для рынка Европы в отрасли машиностроения востребованным является производство подшипников, кабелей, и различных комплектующих по давальческим схемам из европейских стран. Впрочем, для подобных производств не требуются большие заводы, обеспечивающие работой тысячи людей, со многими заказами в данном случае может справиться даже мелкий бизнес на уровне кустарного производства.

Отрасль автомобилестроения так же снизила свое производство. В 2014-2015 годы объем производства в автомобилестроительной отрасли сократился на 85%, занятость — на 45%, реальная заработная плата — почти в 2 раза, продажи автотранспортных средств — на 77,5%, доля автомобилей национального производства на внутреннем рынке — на 20%, а экспорт снизился почти в 10 раз [2].

В 2015 году стало окончательно понятно, что Украина осталась без прежнего лидера автобусного (а впоследствии – и отечественного троллейбусного) рынка – ЛАЗа, который за годы своего существования (с 1945 по 2014 г.) выпустил более 365 тыс. автобусов, а ежегодные объемы производства еще 15 лет назад достигали 14 тысяч единиц.

В 2016 году в автомобилестроении Украины наступил полный обвал: за январь собрано всего 224 легковых автомобиля (сокращения на 17,3% от результатов декабря-2015), 64 грузовых автомобилей (сокращение на 18,8%) и целых 5 автобусов (снизилось производство на 2,3%) [1].

Запорожский автомобилестроительный завод (ЗАЗ), за первое полугодие 2016 произвел всего 4 автомобиля, хотя до кризисной ситуации в Украине объемы производства составляли несколько тысяч автомобилей в месяц. Судя по всему, ЗАЗ вслед за еще одним известным запорожским предприятием, Запорожским электровозоремонтным заводом, может быть ликвидирован. [2]

По темпам деиндустриализации Запорожская область занимает первое место на Украине. Помимо вышеуказанных предприятий, признаны банкротами и прекратили деятельность Запорожский арматурный завод и Запорожский сталепрокатный завод. После поднятия тарифов на электроэнергию на грани закрытия находится Запорожский ферросплавный завод. Непростые времена переживает запорожская «Мотор Сич» (производство авиационных двигателей и газотурбинных установок), чьим основным рынком сбыта была Россия.

С Запорожской областью может посоревноваться разве что Днепропетровская. С промышленной карты Украины исчезли Днепропетровский трубный завод, Днепропетровский комбайновый завод, завод «Днепрошина», аккумуляторный завод «Веста-Днепр», а также «Южмаш».

Не обходят стороной процессы деиндустриализации и Западную Украину. В марте 2015 года ликвидирован Львовский автобусный завод (ЛАЗ) – оборудование вывезено, а помещения выставлены на аукцион. А через год банкротом был признан завод сельскохозяйственной техники «Львовсельмаш» [2].

Не менее пострадала и отрасль вагоностроения, ее производство снизилось в 50 раз. В 2015 произведено 1054 вагона против 53 тысяч в 2011 году, 39 тысяч из которых было экспортировано в Российскую Федерацию [3].

Среди вагоностроительных предприятий больше всего пострадал Азовмаш - до недавнего времени безоговорочный лидер отрасли. Завод сократил производство в 15 раз. ПАО «Азовзагальмаш» занимал первое место среди отечественных производителей грузовых вагонов. Нестабильная ситуация в стране и проведение антитеррористической операции в регионе повлияло на снижение привлекательности предприятия. Новые производственные мощности не были приобретены. [4]. Лучше других чувствует

себя «Крюковский вагоностроительный завод», который является долгосрочным партнером ПАО «Украинска залізниця». Выпуск вагонов в 2014 году по сравнению с 2012 годом упал лишь на 56%. В 2015 году ПАО «Украинска залізниця» приобрела у предприятия два скоростных поезда, а Киевский метрополитен модернизировал 95 вагонов метро на его мощностях.

В 2016 году «Крюковский вагоностроительный завод» увеличил по сравнению с 2015 годом производство грузовых вагонов в 3,8 раза, или на 1166 вагонов - до 1576 единиц. Так в 2015 году завод уменьшил выпуск грузовых вагонов на 83% по сравнению с 2014 годом - до 410 единиц. В 2017 году завод планирует произвести 1500 грузовых вагонов, что будет соответствовать уровню 2016 года [3].

На сегодняшний день «Крюковский вагоностроительный завод» поддерживает производство за счет ремонта и модернизации ранее изготовленных вагонов, что является успешной промышленной политикой.

Увеличить производство в 2014 году удалось только Попаснянскому вагоностроительному заводу, который выполнял заказ «Лемтранса». До недавнего времени связанные между собой предприятия договорились о поставке 1500 вагонов.

С 2014 года экспорт в Россию упал в 4,5 раза - до 2982 вагонов. Найти замену российскому рынку отечественные вагоностроительные предприятия не смогли. Россия по-прежнему занимает 64% экспорта вагонов [4].

Авиационная, аэрокосмическая и ракетная отрасли – банкроты, что признает даже экс-президент Кучма, в советское время занимавший должность директора легендарного «Южмаша». Сам же «Южмаш» уже не функционирует, поскольку имеет многомиллионные коммунальные долги, а потому отключен от электроснабжения.

Авиастроение сжалось до минимума: в 2014 году «Антонов» выпустил три самолета, в 2015 году – два. Продажи идут по ранее заключенным контрактам с участием российских поставщиков и по схеме лизинговых поставок. Харьковский авиационный завод и вовсе простаивает второй год, а долги по зарплате поставили украинский антирекорд, достигнув 87 млн грн.

Не лучше ситуация выглядит и в химпроме. Предприятия входящие в «Ostchem Holding» (в Черкассах, Ровно, Северодонецке, Горловке), работают на 10-20% своих мощностей.

В традиционном упадке находится нефтепереработка. Из шести нефтеперерабатывающих заводов в законсервированном состоянии находятся пять. Надвоярский, Дрогобычский и Херсонский заводы остановлены в период 2005-2007 годов. Одесский и Лисичанский НПЗ остановлены в 2014 году, притом последний, принадлежащий «Роснефти», законсервирован после артиллерийских обстрелов.

Это далеко не полный список ликвидированных предприятий. Очевидно, что процессы деиндустриализации будут продолжаться ровно столько, сколько у власти будут находиться не квалифицированные руководители, которые выполняют свою работу ради собственной выгоды, а не на благо государства и его развития [6].

Многие промышленные предприятия приватизированы, государство теряет достаточно большое количество предприятий, соответственно не получает поступлений в бюджет от приватизации и не может установить контроль. При приватизации предприятия, чаще всего, уменьшают объёмы производства. Такую промышленную политику невозможно признать успешной с позиции национальных интересов.

Рассмотренные примеры ликвидации предприятий разных отраслей промышленности Украины свидетельствует

о недопустимости создания в Украине вертикально-интегрированных холдингов, корпораций, становящихся неподконтрольными государству, промышленная политика которых нацелена, прежде всего, на получение максимальной прибыли, а не на удовлетворение потребностей населения, и также не учитывает интересы страны.

Антимонопольный комитет Украины не демонстрирует успехов в решении вопроса демонополизации в государстве, где бизнес структуры разрослись до больших размеров и узурпировали отдельные отрасли промышленности.

Глобализация экономики — это сложный и противоречивый процесс. С одной стороны, он облегчает хозяйственные взаимоотношения между государствами, создает условия для доступа стран к передовым технологиям, обеспечивает экономию ресурсов. С другой стороны, он несет негативные последствия: в странах со слабой экономикой закрепляется модель периферийной экономики; идет процесс потери собственных ресурсов (что наблюдается в нашем государстве); потребление в стране идет в основном импортных товаров, которые поступают на внутренний рынок от ТНК, производящих эти товары, за счет их же торговых кредитов.

Идет процесс поглощения страны транснациональным капиталом, государство теряет основную часть своего суверенитета — экономическую, превращаясь из субъекта в объект международных отношений.

Масштабы потерь для экономики, обусловленные подобным финансовым положением промышленности, слишком большие: если в 2014-2015 годах финансовый результат прибыльных предприятий в среднем составил 4,6-4,8% ВВП, а убыточных – 13,7-15,3% ВВП, то в итоге совокупный отрицательный результат достигает 9,2-10,5% ВВП. Анализ финансовых результатов предприятий по

видам промислової діяльності за 2012-2016 гг. представлені в таблиці 1.

*Таблиця 1*

*Анализ финансовых результатов по видам промышленной деятельности [2]*

Вид деятельности	Финансовый результат до налогообложения (сальдо), млрд. грн					Предприятия, получившие убытки (в% к общему количеству)	
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г.	2016 г.
Промышленность в т.ч:	21,4	13,7	-166,4	-181,4	4,7	27,1	34,3
Добывающая промышленность	15,7	15,8	-4,8	-22,0	23,8	38,9	46,9
Перерабатывающая промышленность	-1,8	-1,9	-135,3	-121,8	-15,6	24,9	27,7
Металлургическое производство	-16,0	-12,1	-38,6	-44,7	-8,9	26,2	33,2
Производство химических веществ и химической продукции	-7,6	-8,1	-35,5	-34,3	-8,7	25,1	28,8
Производство пищевых продуктов, напитков и табачных изделий	10,4	9,4	-14,7	-14,6	-2,7	27,7	30,8
Производство кокса и продуктов нефтепереработки	-4,4	0	-5,5	-4,2	-1,5	32,4	36
Производство автотранспортных средств	9,1	3	-10,6	-6,5	-0,5	30,3	30,2
Производство электрического оборудования	1,6	0,8	-4,4	-4,1	-0,4	26,4	31,4
Производство резиновых и пластмассовых изделий	-0,6	-0,4	-15,2	-13	-0,1	25,1	25,1
Машиностроение	13,3	5,5	-20,5	-12,7	-0,1	25,9	29,3
Поставки электроэнергии, газа, пара и кондиционированного воздуха	7,6	1,3	-24,2	-35,4	-2,3	46,4	59,8

Отрицательные финансовые результаты свидетельствуют о сложном положении производителей, их неспособности покрывать свои затраты собственными доходами, что служит фактором их капитализации. Кроме того, это является отражением ограниченной способности предприятий промышленности создавать добавленную стоимость и прибыль, что признается едва ли не основной причиной кризисных явлений в национальной экономике. Так же они свидетельствуют, что там, где до сих пор действует деиндустриальная модель экономики, ведущая к деградации и упадку, создание высокотехнологической индустриальной модели отечественной промышленности, наращивание производства товаров с высокой добавленной стоимостью остаются задачами на перспективное развитие.

Развитие глобализационных процессов экономики Украины возможно через:

- восстановление единства промышленно-экономического комплекса страны. Даже после разрушения экономического потенциала Донецкой и Луганской областей их объём реализации промышленной продукции превысил 245 млрд грн в 2016 году, что составляет 13,9 % от совокупного, а экспорт товаров – 3,9 млрд грн, или 10,6% соответственно;

- реформирование фискальной системы, нацеленное на деофшоризацию и детенизацию бизнеса и содействие притоку инвестиций;

- завершение слишком длительного процесса «очищения» банковской деятельности и стабилизация всей финансовой системы. Это поможет вернуть доверие субъектов экономики, даст стимулы для оживления сберегательного процесса и сформулирует достаточные ресурсы для кредитования предприятий реального сектора.

Экономические показатели развития Украины в последние годы свидетельствуют о состоянии глубокой

рецессии. Выход из этой ситуации возможен при создании новой экономической модели развития страны. Реанимировать экономику, ориентированную на сырьевые рынки и старые традиционные технологии, неэффективно и бессмысленно. В последние годы в мире активно развивается процесс становление постэкономической «транс-рыночной» цивилизации, которая характеризуется отрицанием рынка в традиционных его параметрах и формах и переходом к новой философии общества пострыночного развития, экономика которого базируется на знаниях. Необходимо осуществить структурную перестройку государственной экономики на пути создания инновационной модели ее развития.

**Вывод.** Мы живем в стране, где государственная власть имеет тесную взаимосвязь с бизнесом, и сама стала бизнесом, где доминируют частные корыстные интересы, где национальные интересы преданы и проданы, где нет собственной идеологии и реальной программы строительства и развития государства, способного занять достойное место в мире.

Проанализировав нынешнее состояние промышленности Украины, можно сделать вывод, что для развития глобализационных процессов с помощью промышленной политики требуется развитие и создание крупных компаний при участии государства. Разработка национальной промышленной политики должна опираться на опыт высокоразвитых стран и исходить из собственного прошлого и современного социально-экономического и политического развития страны.

При разработке и внедрении промышленной политики необходимо в первую очередь понимать безальтернативность неоиндустриализации как политическим классом, так и бизнесом; во-вторую очередь нужно здраво мыслить о том, что предприятия Украины находятся

как в физическом, так и в моральном износе. Для устойчивости экономики координирующую роль может сыграть модернизация, следует лишь четко понимать цели и этапы самого движения, о чем свидетельствует опыт реализации активной промышленной политики во многих странах; в-третью очередь, из-за нехватки инвестиционных ресурсов для модернизации промышленности имеет смысл создать институты и механизмы технологического заимствования.

Придерживаясь последовательности действий и желания развивать экономику Украины, станет возможным переход к поддержке активной инновационной промышленной политики предприятий, которые имеют конкурентные силы для выхода и закрепления на глобальных рынках.

Для получения позитивных результатов экономики Украины требуется помнить, что в механизме намеченных преобразований, адаптации страны к происходящим мировым процессам основной движущей силой является энергия общества, конкретного человека, их пассионарность. Именно для этого необходимо обобщить все предложения большой когорты госуправленцев, невостребованных сегодня властью, по вопросам экономического развития для использования в формировании новой парадигмы социально-экономического развития нашего государства.

Исходя из опыта всех стран с развитой экономикой, наша первоначальная задача состоит в разработке программы модернизации страны, где инноватизация – ее составляющая. Этому есть простое объяснение. Если инновации – это технологический прорыв, который способен технически ускорить динамику развития государства, то модернизация – это создание фундаментальных институциональных, научно-технических, социально-культурных, политических, инфраструктурных основ для

качественного роста и стабильного развития.

Важно подчеркнуть, что модернизация – это не развитие технологий и не заимствование у высокоразвитых стран, а процесс реформирования базовых институтов, образующих каркас общества. Модернизация охватывает все подсистемы современного общества, например: экономическую, научную, социально-демографическую, культурологическую, административную, политическую.

Для модернизации экономики государства мы можем выделить такие задачи:

- изменение структуры экономики на основе определения рациональных пропорций между добывающими и обрабатывающими отраслями и сферой услуг;

- составление карты направления производственных сил и загрузки производственных сил и мощностей ведущих отраслей;

- обеспечение выпуска товаров с высокой долей добавленной стоимости и увеличение присутствия на международных рынках за счет не ценовой, а технологической конкурентоспособности;

- создание новых рабочих мест, ориентированных на цели модернизации;

- формирование плана замены устаревшей техники и только после этого формирование плана внедрения инноваций и современных технологий;

- разработка общенациональной программы развития и защиты конкуренции, создание целостной системы противодействия монопольным проявлениям и их предупреждения;

- расширение внутреннего рынка за счет региональной экономической интеграции и развития платежеспособного спроса со стороны государства, бизнеса, населения;

- повышение качества всех институтов и системы государственного управления.



Стоит отметить, что изменение структуры экономики проводилось в таких странах как: Япония, Южная Корея, Тайвань, Франция, Греция, Испания, Сингапур, которые в современном мире являются лидерами промышленной политики. Можно сказать, одно, что для развития нашего государства имеются все предпосылки и потенциал. Однако в стране не функционирует система государственного управления. У властей нет понимания, что государственное управление – это системное общественное явление, целенаправленное, организующее воздействия государства на общественные процессы, обеспечение динамического развития страны.

Нужно помнить, что наше государство обладает мощным интеллектуальным и человеческим, промышленным потенциалом, имеет уникальную минерально-сырьевую базу, очень выгодное географическое положение. Все эти компоненты могут быть задействованы и использованы в создании современной промышленности с высоким технологическим укладом и способствовать вхождению в мировую систему технологий.

На этой базисной основе можно сделать государство не объектом международных отношений, а самым активным участником, движущей силой намеченных преобразований в Украине.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Автомобилестроение в Украине близко к коматозному состоянию [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.newsep.com.ua/new/763>.

2. Украина станет первой страной, добровольно отказавшейся от промышленности. Деиндустриализация в цифрах и фактах [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://nk.org.ua/ekonomika/ukraina-stanet-pervoy-stranoy-dobrovolno-otkazavsheysya->

[ot-promyishlennosti-deindustrializatsiya-v-tsifrah-i-faktah-62904](http://www.newsep.com.ua/new/763).

3. ПАТ «Азовмаш» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.azovmash.com/ua/investors/1382087673>].

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

5. Зверяков М.И. Промышленная политика и механизм ее реализации /М.И. Зверяков // Экономика Украины: – Киев, 2016. -№6. - С.3-18.

6. Мазур В.Л. Проблемы промышленной политики в Украине /В.Л. Мазур// Экономика Украины: – Киев, 2016. - №11. - С.3-18.

7. Геец В.М. Особенности взаимосвязи экономических и политических предпосылок реконструктивного развития экономики Украины /В.М. Геец // Экономика Украины: – Киев, 2016. - №12. - С.3-21.

8. Вишневский В.П. Глобальная неоиндустриализация и ее уроки для Украины /В.П. Вишневский // Экономика Украины: – Киев, 2016. - №8. - С.26-43.

9. Киндзерский Ю.В. Институциональная ловушка олигархизма и проблемы ее преодоления /Ю.В. Киндзерський // Экономика Украины: – Киев, 2016. - №12. - С.22-46.

10. Дикань В.Л. Роль государства в создании условий возрождения промышленного потенциала Украины / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. - №40. – С. 13- 17.

11. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики // В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - №42. – С. 144-149.

12. Дикань В.Л. Государственное управление развитием экономики Украины в условиях «третьей волны» глобализации / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - №43. - С.11-20.

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

УДК 330.322:658.114.5

## МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНУ: СУТНІСТЬ, СКЛАДОВІ, НАПРЯМИ ДІЇ

*Дикань В.В., д.е.н., професор (Karazin Business School)  
Александрова О.Ю., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

*У статті розкрито сутність поняття «безпека регіону». Обґрунтована роль та значення економічної безпеці в процесах регіонального розвитку. Зроблена оцінка безпеці регіонів країни. Виділено основні підсистеми економічної безпеки в ієрархічній структурі системи безпека. На основі системи регіональних критеріїв і показників економічної безпеки визначено її кількісні параметри. Проведено декомпозицію рівнів і видів категорії «економічна безпека». Запропоновано механізм забезпечення економічної безпеки регіонів.*

*Ключові слова: регіон, конкурентоспроможність, економічна безпека, порогові значення, регіональний вимір, ризик, соціально-економічний розвиток, ефективність, організаційно-економічний механізм, стратегія.*

## МЕХАНИЗМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА: СУЩНОСТЬ, СОСТАВЛЯЮЩИЕ, НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЯ

*Дикань В.В., д.э.н., профессор (Karazin Business School)  
Александрова Е.Ю., ст. преподаватель (УкрГУЖТ)*

*В статье раскрыта сущность понятия «безопасность региона». Обоснована роль и значение экономической безопасности в процессах регионального развития. Проведена оценка безопасности регионов страны. Выделены основные подсистемы экономической безопасности в иерархической структуре системы безопасности. На основе системы региональных критериев и показателей экономической безопасности определены ее количественные параметры. Проведена декомпозиция уровней и видов категории «экономическая безопасность». Предложен механизм обеспечения экономической безопасности регионов.*

*Ключевые слова: регион, конкурентоспособность, экономическая безопасность, пороговые значения, региональное измерение, риск, социально-экономическое развитие, эффективность, организационно-экономический механизм, стратегия*

## MECHANISM FOR ENSURING ECONOMIC SECURITY OF THE REGION: ESSENCE OF THE DIRECTION OF ACTION

*Dykan V.V., Doctor of Economic Sciences, professor (Karazin Business School)  
Alexandrova A. Y., senior lecturer (USURT)*

*The essence of the concept of «security of the region» is discussed. It substantiates the role and importance of economic security in the processes of regional development. Basic subsystems of economic security within the hierarchical structure of the security system are outlined. Decomposition of levels and kinds within the category of «economic security» is carried out. Indicators for determination of number of hierarchical levels and types of economic security at each level under conditions of globalization are defined. The evaluation of the security of the country was conducted. It revealed the regions that are in a state of safety and danger. Regional features of social and economical development are determined. Various between social and economical development of regions in their safety are shown. The mechanisms to ensure security of the country regions were suggested.*

**Keywords:** *economic safety, region, competitiveness, security, regional aspect, risk, indicator, social and economical development, efficiency, organizing-economic mechanism, strategy.*

**Постановка проблеми.** У сучасному світі проблему національної безпеки, значення якої постійно зростає, виділено в окрему галузь політико-економічної науки та соціально-економічної діяльності. Від рівня національної безпеки залежить саме існування та розвиток людини, окремої території, суспільства та держави у цілому.

Центральною ланкою системи національної безпеки виступає економічна безпека, яка характеризує стабільний і стійкий стан, її здатність неухильно підвищувати ефективність функціонування, зростання ресурсного потенціалу, збереження цілісності та незалежності держави.

Спираючись на трактування економічної безпеки в якості глобального проекту нового століття, можна використати наступну схему проекту: стратегічні об'єкти стійкості життєдіяльності суспільства, економіки, держави - деструктивно-негативні тенденції розвитку ключових сфер життєдіяльності - позитивна діяльність по налаштуванню механізмів і інструментів регулювання цивілізованого розвитку

суспільства і держави. Крім того, структурна неоднорідність простору країни в природно-географічному, ресурсному, соціальному аспектах призводять до економічної неоднорідності, що передбачає розгляд питання управління економічною безпекою на регіональному рівні та доцільність створення механізму забезпечення економічної безпеки регіону (МЗЕБР) та підтримки його на оптимальному рівні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сьогодні більшість учених і практиків [1,3,4] сходяться в тому, що економічна безпека регіону виражається в:

- можливості здійснювати власну економічну регіональну політику у рамках країни;

- здібності стійко реагувати на різкі політичні і економічні зміни в країні;

- здібності проводити великі економічні заходи по невідкладних соціально-економічних вибухових ситуаціях на окремої території;

- можливості надавати допомогу (на договірній основі) певним областям і регіонам;

- можливості стабільно

підтримувати відповідність економічних нормативів, що діють на території, загальноприйнятим у світовій практиці, що дало б можливість забезпечити необхідний рівень і якість життя населення.

Процеси гарантування економічної безпеки суб'єкта господарювання (держави, регіону, галузі, підприємства, домогосподарства, особистості) та створення механізму економічної безпеки постійно перебувають у центрі уваги науковців [3,5,8]. Але в більшості випадків вони досліджують лише окремі питання проблеми, пов'язані, насамперед, із формуванням базових засад забезпечення економічної безпеки, визначенням системи економічних інтересів і пріоритетів розвитку, формуванням окремих заходів стосовно управління безпекою. Серед українських та російських науковців, праці яких присвячені зазначеним питанням, слід назвати таких дослідників, як Л.П. Гончаренко [1], Л.І. Абалкін [4], С.Ю. Глазьев [3], А.І. Сухоруков [6], О.А. Полушкин [7], В.М. Геєць, М.О.Кизим, Т.С. Клебанова, О.І.Черняк [2] та інші.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Не дивлячись на значне число публікацій із зазначеної проблеми, низка питань у сфері формування механізму забезпечення економічної безпеки, залишається недостатньо опрацьованою та дискусійною, що і викликало необхідність подальшого дослідження зазначеної проблеми, особливо актуальною для нового етапу розвитку ринкових відносин в Україні. Мова йде, в першу чергу, про регіональний аспект економічної безпеки. Якщо сьогодні деякі вчені вивчають визначення поняття «економічна безпека регіону», фактори, які впливають на її рівень, систему індикаторів оцінки рівня економічної безпеки регіону, то питання створення механізму забезпечення економічної безпеки регіону залишається мало досліджуваним.

**Метою статті** є вивчення сутності механізму забезпечення економічної безпеки регіону, виявлення його складових,

та визначення основних напрямів щодо функціонування вказаного механізму.

**Виклад основного матеріалу.**

Економічна безпека регіону - це можливість і здатність економіки регіону поетапно покращувати якість життя населення на рівні загальноприйнятих стандартів, протистояти впливу внутрішніх і зовнішніх загроз при оптимальних витратах усіх видів ресурсів і раціональному використанні природних чинників, забезпечувати соціально-економічну і загальнополітичну стабільність [7,10].

Економічна безпека регіонів має прояв в наступних явищах [5,7]: можливості здійснювати власну економічну політику в рамках держави; не обвалювати на різкі геополітичні зміни в країні; здатності без допомоги центру реалізовувати значні економічні заходи по соціально вибуховим ситуаціям в регіоні, пов'язаними з локальними економічними лихами або прорахунками на республіканському рівні; можливості на договірній основі надавати допомогу суміжним областям і регіонам, незбалансована економічна ситуація яких може несприятливим чином вплинути на економічні інтереси території.

Нажаль останні роки визначається зниження рівня економічної безпеки практично усіх регіонів України за всіма складовими ЕБР. Небажані тенденції, а часто – кризові явища, підтверджують необхідність створення механізму забезпечення економічної безпеки регіонів (МЗЕБР).

Цей МЗЕБР включає комплекс умов, передумов і чинників, інститутів і важелів, спрямованих на захист економічних інтересів регіону, поліпшення сфери життєдіяльності населення. Зазвичай під механізмом розуміють влаштований певним чином порядок послідовності станів і процесів, що забезпечують економічну безпеку суб'єкта [2].

По суті, механізм забезпечення економічної безпеки слід розглядати як

сукупність управлінських, економічних, організаційних, правових і мотивованих заходів і способів, що забезпечують досягнення найбільш високих значень економічної безпеки [6].

Іншими словами МЗЕБР України має бути комплексом економічних, екологічних, правових, геополітичних і інших умов, які покликані забезпечувати:

- захист життєво важливих інтересів країни і її територій відносно ресурсного потенціалу;

- передумови для збереження і виживання регіональних структур України в умовах можливої кризи і майбутнього розвитку;

- конкурентоспроможність регіонів на внутрішніх і світових ринках і стійкість фінансового положення країни;

- створення внутрішньої і зовнішньої захищеності від дестабілізуючих дій;

- умови для стійкого і нормального відтворення громадських процесів.

Метою діяльності формувань по забезпеченню економічної безпеки регіону є підтримка сприятливого функціонування держави і регіональних економічних систем, виявлення загроз і вжиття адекватних заходів щодо їх відвернення та нейтралізації, захист економічних інтересів різних рівнів, забезпечення соціально-економічної спрямованості економіки.

Механізм забезпечення економічної безпеки регіону повинен відповідати наступним вимогам:

- функціонувати в межах існуючого нормативно-правового поля;

- забезпечувати надійний захист національних і регіональних економічних інтересів;

- надавати можливість до прогнозування і своєчасного відвернення загроз та несприятливих процесів в економічній безпеці регіону;

- ефективно функціонувати як у звичайних, так і в надзвичайних ситуаціях;

- мати чітку структуру і функціональне розмежування органів

законодавчої, виконавчої та судової гілок влади.

Організаційний аспект дотримання економічної безпеки регіонів України має здійснюватися у відповідності з наступними вимогами:

- чітке розмежування функцій апарату Президента України, Кабінету Міністрів України та інших центральних органів виконавчої влади;

- визначення завдань державного і місцевого рівнів та відповідне розмежування функцій центральних та регіональних органів при забезпеченні єдності системи виконавчої влади;

- адекватне інформаційне забезпечення функцій управління державою.

Організаційно-управлінський механізм забезпечення економічної безпеки регіону представлений на рисунку 1.

Об'єктами економічної безпеки регіонів є: реальний сектор економіки; фінансовий сектор, включаючи бюджетно-податкову і кредитно-фінансові сфери, страхування, фінансові ринки; зовнішньоторговельний сектор; сектор домашніх господарств, споживчих ринків і торгівлі; інститути державного управління та ін.

Суб'єктами МЗЕБР являються, в першу чергу, органи виконавчої і законодавчої влади.

Виходячи з аналізу складових економічної безпеки регіонів України можна виділити наступні напрями її забезпечення:

- вдосконалення правової бази;

- розробка і реалізація довгострокових програм розвитку регіональної економіки;

- збереження ресурсного потенціалу, відновлення і розвиток виробничого потенціалу регіону;

- розвиток самостійної бюджетно-фінансової політики регіонів;

- підготовка кваліфікованих кадрів адміністративного менеджменту.

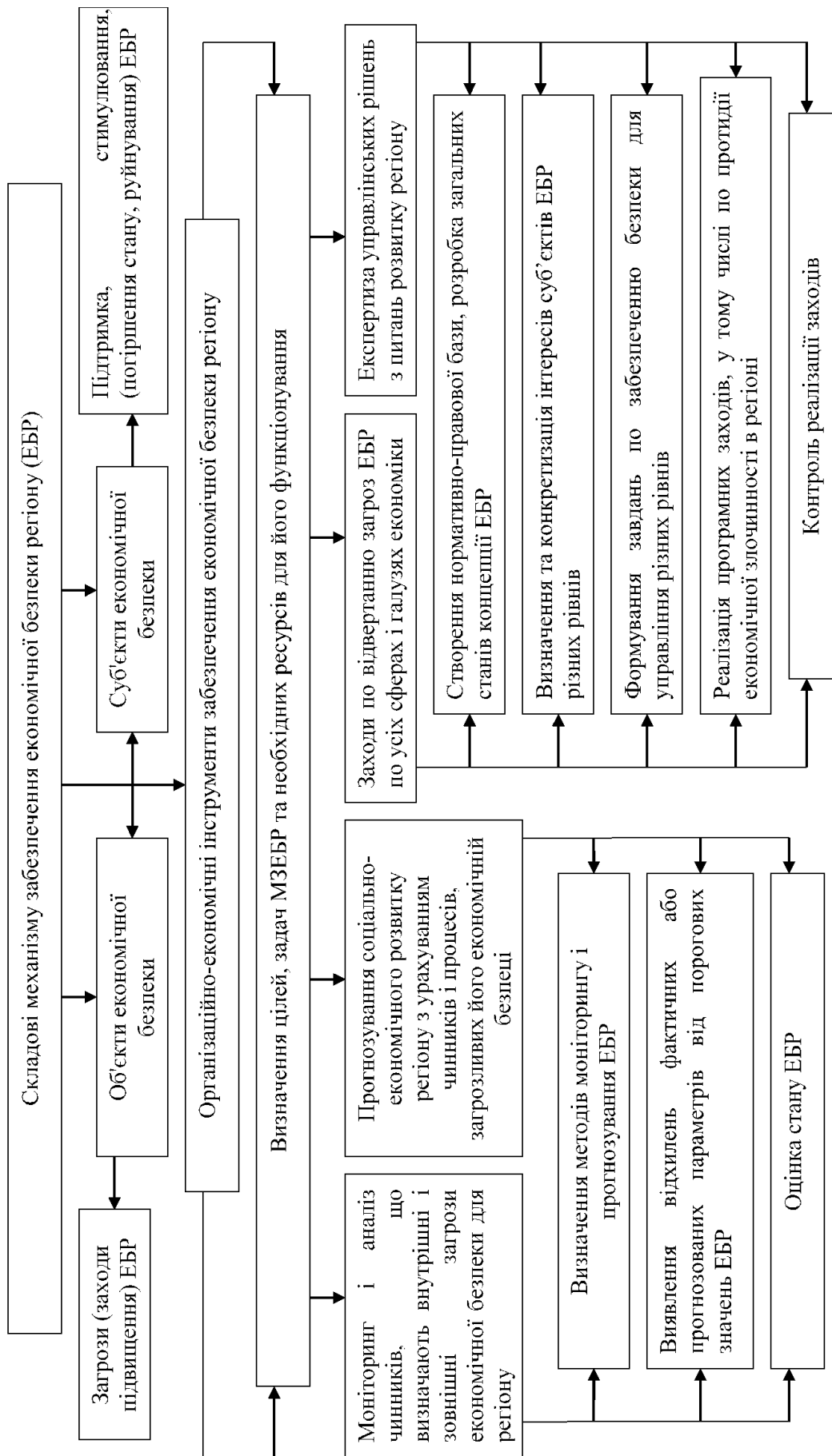


Рис. 1. Організаційно-управлінський механізм забезпечення ЕБР

Механізм забезпечення ЕБР повинен мати високу адаптивну мобільність. На основі здійснення планомірної діагностики стану ЕБР, своєчасного виявлення чинників дестабілізації, прогнозування можливих проблем, виявлення перспективних

резервів соціально-економічного розвитку повинні здійснюватися пошук і вибір альтернативних заходів забезпечення ЕБР.

Функціональні компоненти механізму забезпечення ЕБР представлені на рисунку 2.

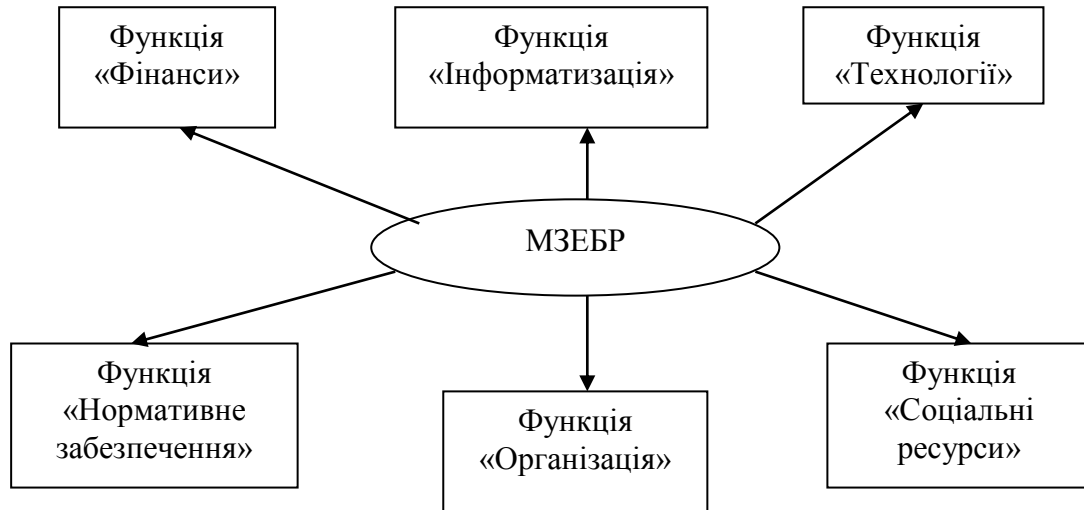


Рис. 2. Функціональні компоненти МЗЕБР

Функція "Фінанси" включає: формування бюджету регіону; фінансування заходів по стабілізації критичних ситуацій; пільгові суди, податки, субсидії і кредити; штрафні санкції; систему страхування; ліцензування; сертифікацію; оцінку усіх ресурсів; ціноутворення; регіональні програми; інвестиційні програми; оподаткування; митне регулювання; спеціальні фонди.

Функція "Інформатизація" включає: моніторинг; аудит; контроль; оцінку; узагальнення і аналіз.

Функція "Технології" включає: розробку нових технологій; вдосконалення існуючих технологій; пропаганду передових технологій.

Функція "Нормативне забезпечення" включає: розвиток законодавства; перегляд норм і нормативів.

Функція "Організація" включає: структуру, підпорядкування, систематизацію органів ЕБР; формування інфраструктури ЕБР; впровадження

передових методів управління.

Функція "Соціальні ресурси" включає: розвиток освіти і виховання; розвиток культури; пропаганду і рекламу високих стандартів ЕБР.

Економічна безпека окремого економічного регіону в управлінському відношенні може характеризуватися поєднанням безпеки різних ієрархічних рівнів, стан гарантування яких і визначає рівень економічної безпеки території. При цьому важливо відмітити, що як економічна безпека регіону, так і безпека підприємства можуть забезпечуватися окремо або навіть за рахунок один одного або держави. В той же час в стратегічному відношенні це не тільки взаємопов'язані, але й неділимі поняття. Саме протиріччя між безпеками різних рівнів і є однією з головних проблем економічної безпеки України і регіонів на сучасному етапі економічного розвитку.

Відповідно, основи підвищення ефективності управління економічною безпекою в цілому лежать саме у завданні

узгодження безпеки різних рівнів ієрархії. Іншими словами, необхідно мінімізувати ризики діяльності об'єктів всіх рівнів зі сторони як кримінальних і "тіньових" структур, так і офіційної економіки. Територіальні суб'єкти повинні мати змогу розробляти власну перспективну стратегію своєї діяльності. Саме тому в питанні управління найбільш актуальною є проблема співвідношення і зміцнення економічної безпеки різних ієрархічних рівнів.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** На підставі проведеного дослідження можна зробити наступні висновки:

- основи підвищення ефективності управління і стратегічна мета забезпечення економічної безпеки регіону в цілому полягають у створенні прийнятних умов для життя та розвитку особистості, соціально-економічної стабільності суспільства і збереження цілісності держави, успішного протистояння до впливу внутрішніх і зовнішніх загроз на основі достатньої забезпеченості необхідними ресурсами. Державна стратегія в даній області повинна створити умови для економічного зростання виробництва, високої конкурентоспроможності продукції, підтримати науково-технічний потенціал, не допустити зниження рівня життя населення до порогових значень, зберегти соціально-економічну стабільність в суспільстві;

- в цілях забезпечення ЕБР необхідно досягти переважання інтересів регіонального розвитку над інтересами окремих підприємств і організацій; враховувати інтереси усіх учасників процесу регіонального розвитку - підприємств, галузей, міст, районів і т. д.;

- необхідно розробити спеціальний інструментарій, використання якого дозволило б визначити і вибрати найбільш прийнятні варіанти забезпечення ЕБР з урахуванням особливостей кожного

регіону.

Ефективне функціонування МЗЕБР вимагає своєчасного надання регіональним органам управління об'єктивної і достовірної інформації. Ця мета пояснює необхідність створення інформаційно-аналітичного центру при адміністрації області. Основною метою створення цього центру є підвищення ефективності збору, обробки і розподілу даних про стан різних об'єктів на території регіону в інтересах інформаційної підтримки органів регіональної влади і місцевого самоврядування при рішенні завдань управління соціально-економічними процесами, у тому числі завдань забезпечення ЕБР.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гончаренко Л.П., Куценко Е.С. Управление безопасностью: Учеб.пособие.-М.:КНОРУС, 2005.-272с.
2. Моделирование экономической безопасности: держава, регион, предприятие: Монография / В.М. Геєць, М.О. Кизим, Т.С. Клебанова, О.І. Черняк. Х., 2006.-240с.
3. Глазьев С.Ю. О концепции макроэкономической политики в свете обеспечения экономической безопасности страны (14.11.2007)//old/glazev.ru.
4. Абалкин Л.И. Экономическая безопасность: угрозы и их отражение // Вопросы экономики.-2004.-№12.-С.5-9.
5. Кириленко В.І. Інвестиційна складова економічної безпеки: Монографія.-К.:КНЕУ,2005.-232с.
6. Сухоруков А.І., Ладюк О.Д. Фінансова безпека держави: Навч.посібник.-К.:Центр навчальної літератури, 2007.-192с.
7. Полушкин О.А. Управление безопасностью предприятий в условиях рыночной экономики// Закон и право.-2005.-№10.-С.46-50.
8. Предборський В.А. Економічна безпека держави: Монографія. – К.: Кондор, 2005. – 391 с.



9. Н.А. Баранов. Основы международной безопасности. Лекция 3. Политика национальной безопасности ведущих стран. – Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://nicbar.ru/politology/study/kurs-osnovy-mezhdunarodnoj-bezopasnosti/217-lektsiya-3-politika-natsionalnoj-bezopasnosti-vedushchikh-stran>

10. Быков В.П., Дембовская О.А., Лебедев Е.М. Экономическая безопасность регионов и преодоление угроз в современных условиях / Электронный ресурс. – Режим доступа: [http://science-bsea.narod.ru/2006/ekonom\\_2006/bykov\\_ekonom.htm](http://science-bsea.narod.ru/2006/ekonom_2006/bykov_ekonom.htm)

УДК 339.564

## ТЕНДЕНЦІЇ, ПЕРСПЕКТИВИ ТА ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ УКРАЇНОЮ ЇЇ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ

*Казакова Н. А., к.г.н., доцент (ХНУ ім. В.Н. Каразіна),  
Булаєнко М. В., к.т.н., доцент (ХНУМГ імені О.М. Бекетова),  
Широкоград Є. Е., аспірант (ХНУ ім. В.Н. Каразіна)*

*Досліджено динаміку експорту України, проведено аналіз сучасного експортного потенціалу в державі. Визначено комплекс внутрішніх і зовнішніх чинників, що впливають на український експорт, а також висвітлено основні його проблеми на сучасному етапі розвитку. Також з'ясовано домінуючі завдання у галузі фінансового сприяння експорту. Враховуючи сучасний стан української економіки та актуальність проблем розвитку зовнішньоторговельного потенціалу країни, розглянуто необхідність створення сприятливих умов для динамічного розвитку експорту на основі прогресивної зміни спеціалізації та підвищення конкурентоспроможності національної економіки.*

*Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, експорт, експортний потенціал, конкурентоспроможність, митне регулювання.*

## ТЕНДЕНЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ УКРАИНОЙ ЕЕ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

*Казакова Н. А., к.г.н., доцент (ХНУ им. В.Н. Каразина),  
Булаенко М. В., к.т.н., доцент (ХНУГХ имени А.Н. Бекетова),  
Широкоград Е. Э., аспирант (ХНУ им. В.Н. Каразина)*

*Исследована динамика экспорта Украины, проведен анализ современного экспортного потенциала в государстве. Определен комплекс внутренних и внешних факторов, влияющих на украинский экспорт, а также освещены основные его проблемы на современном этапе развития. Также выяснены доминирующие задачи в области финансового содействия экспорту. Учитывая современное состояние украинской экономики и актуальность проблем развития внешнеторгового потенциала страны, рассмотрена необходимость создания благоприятных условий*

для динамічного розвитку експорту на основі прогресивного змінення спеціалізації і підвищення конкурентоспособності національної економіки.

**Ключевые слова:** внешнеэкономическая деятельность, экспорт, экспортный потенциал, конкурентоспособность, таможенное регулирование.

## TRENDS, PROSPECTS AND PROBLEMS OF THE UKRAINIAN EXPORT POTENTIAL REALIZATION

*Kazakova N. A., Candidate of Geographical Sciences, associate professor (V. N. Karazin Kharkiv national university),*

*Bulayenko M. V. (O.M. Beketov Kharkiv national university of Urban Economy),  
Shyrokorad Y. E., postgraduate (V. N. Karazin Kharkiv national university)*

*The dynamics of Ukrainian exports has been studied, the analysis of the current export potential in the state has been carried out. The complex of internal and external factors influencing the Ukrainian export is defined, and also its main problems are highlighted at the present stage of development. Also, the dominant tasks in the field of financial assistance to exports have been clarified. Take into account the current state of the Ukrainian economy and the urgency of the problems of developing the country's foreign trade potential, it was addressed the necessity for creating favorable conditions for the dynamic development of exports based on a progressive change in specialization and increasing the competitiveness of the national economy. Because the practice of business development shows that without effective management can not ensure the success of the country and its enterprises in competing for positions on the international markets*

**Keywords:** foreign economic activity, export, export potential, competitiveness, customs regulation.

**Постановка проблеми.** Під впливом трансформаційних змін зовнішнього середовища вітчизняна економіка переживає період кризи. Стабілізація національної економіки та зростання її конкурентоспроможності прямопропорційно залежать від розвитку зовнішньоекономічної діяльності, зокрема стимулювання експорту товарів та налагодження співпраці зі стратегічними країнами-партнерами. Сприяння підвищенню ефективності експортного потенціалу забезпечує зростання валютних надходжень, а його параметри мають вагомe значення для економічної безпеки країни. Тому розвиток експортоорієнтованих галузей економіки України є одним з пріоритетних завдань держави.

Ефективна взаємодія вітчизняного сектору зі світовою економікою можлива

лише за умови створення в країні експортного потенціалу різних сфер господарювання, характеристики яких мають визначатися в контексті основних тенденцій розвитку бізнес-середовища, його стратегічних переваг та національних інтересів. Саме експорт може виступити каталізатором для глобального майбутнього оздоровлення економіки України та переходу до фази активних структурних перетворень в напрямі побудови соціальноорієнтованої держави. За цих умов стимулювання розвитку експортного виробництва стає завданням державної політики. Практика розвитку бізнесу свідчить, що без ефективної системи управління неможливо забезпечити успіх країни та її підприємств у конкурентній боротьбі за позиції на міжнародних ринках.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.**

Проблематиці зовнішньоекономічної діяльності та нарощування експортного потенціалу приділяли увагу багато вчених, серед яких О.О. Алімова, В. Б.Артеменко, В.Л. Дикань, Я.А.Жаліло, Д.С. Покришка, Я.В. Белінська, Л.С. Кутідзе, А.А. Мазаракі, С. М. Губенко, О. П. Мозгова, О. І. Кіреєв. [1-5, 7-10] та інші. Вони розглядають зовнішньоекономічну діяльність регіону через його міжнародні господарські та торговельні відносини. Водночас проблема оцінки зовнішньоекономічної діяльності регіонів дотепер перебуває у сфері наукового дослідження. Подальшого розвитку потребують обґрунтування механізму реалізації зовнішньоекономічної політики на регіональному рівні в умовах зростаючої глобалізації економічних процесів.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Важливість дослідження експортних можливостей зросла з переходом українських підприємств до ринкових відносин, коли обґрунтованість і продуманість зовнішньоекономічної політики є одним із визначальних факторів їх успішного розвитку. Для того, щоб Україна стала рівноправним членом міжнародних економічних відносин потрібно розробляти та реалізовувати заходи, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності національних підприємств на світовому ринку.

**Мета статті** полягає у проведенні аналізу сучасного стану експортного потенціалу України, виявленні його тенденцій, перспектив та проблем реалізації, а також надання рекомендацій щодо формування механізму розвитку експортного потенціалу відповідно до умов розвитку глобалізації економіки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Реалії сьогодення вказують на підстави для сподівання, що на базі ефективного використання експортного потенціалу в державі сформується міцний

виробничий сектор економіки, який досить пасивно проявляє себе на даному етапі розвитку економіки України. Конкурентоспроможність країни дедалі впевненіше входить у життя українських товаровиробників. Саме факт, що спостерігається деякий розвиток конкурентоспроможності країни, є заслугою показника чистого експорту.

За своєю суттю експортний потенціал країни – обсяг товарів і послуг, що можуть бути вироблені у країні, і можуть бути реалізовані з максимальною вигодою для цієї країни. Експортний потенціал є тісно пов'язаним з конкурентоспроможністю продукції, що призначена для реалізації на світовому ринку. Основою експортного потенціалу є ресурсно-сировинна база і стан економіки, які забезпечують науково-технологічний, промисловий, соціальний і культурний розвиток, що дозволяє досягти стійких темпів зростання експортного виробництва і високого рівня життя населення з врахуванням ринкових умов. З огляду на сучасний стан та наявні ресурси, ефективне формування соціально орієнтованої країни та її бізнесу можливе лише за умов визначення пріоритетних сфер діяльності, які слугуватимуть точками майбутнього економічного зростання [5].

Частка експорту у структурі ВВП України сьогодні становить понад 50%, тому від того, як саме складається картина зовнішньоекономічної діяльності її регіонів, залежить доля економіки держави загалом. Водночас відбуваються яскраві зміни в просторовій структурі експорту України, а саме переорієнтація експортного вектора її регіонів і зміна ринків збуту зі звичних на нові. Статистичні дані сьогодні відображають нову реальність зовнішньої торгівлі, яка формується в регіонах України.

Упродовж останніх двох років експортний потенціал України втрачає свої позиції. Багато іноземних компаній-контрагентів українського бізнесу з

Європи не стали укладати нові контракти, побоюючись поглиблення економічних проблем в Україні. Крім цього, розпочалося масштабне витіснення української продукції з російського ринку. Усе це призвело до падіння українського експорту до ЄС на 30%, до Росії – на 70% [6].

Основна проблема полягає в суттєвій зміні структури експорту регіонів, в якій відбувся зсув від товарів важкої промисловості в бік продовольчих продуктів починаючи з 2014 р. Відтак, продовольчі товари стали найважливішою статтею українського експорту, а зниження частки важкої промисловості у його структурі відбулося з 52,3% до приблизно 50%. Втрата регіонами свого експортного потенціалу, як і гальмування темпів українського експорту до країн ЄС, нині є особливо актуальною проблемою на тлі закриття російського ринку. Водночас регіони України потребуватимуть також імпорту для підвищення їх конкурентоспроможності та збільшення обсягів експорту у майбутньому [3,5].

Значний вплив на український експорт справляє саме комплекс внутрішніх чинників. Серед цих чинників, які мають гострий проблемний характер, можна виділити такі:

- недосконалість норм українського законодавства у сфері управління здійсненням і розвитком експортної діяльності, порівняно з нормами, що прийняті у міжнародній практиці;

- низька конкурентоспроможність вітчизняної промислової продукції;

- важкий фінансовий стан більшості підприємств обробної промисловості та конверсійних виробництв, що практично унеможлиблює інвестування у перспективні, орієнтовані на експорт проекти за рахунок внутрішніх ресурсів;

- штучне стримування курсу гривні в рамках «валютного коридору» звужує можливості використання курсового фактора з метою просування експорту;

- недостатній розвиток вітчизняних систем сертифікації і контролю якості експортної продукції на фоні значного посилення вимог до споживчих і екологічних характеристик;

- випереджаюче зростання цін на продукцію та послуги природних монополій, порівняно зі збільшенням цін на вироби обробної промисловості та продукцію агропромислового комплексу;

- недостатність спеціальних знань і досвіду роботи у сфері експорту у більшості українських підприємств, а також недостатня координованість їх діяльності на зовнішніх ринках [1, 2, 5].

Також одним із важливих напрямів підтримки експорту, особливо товарів з високим ступенем оброблення, є використання важелів податкового регулювання. У процесі вдосконалення чинної податкової системи України в напрямку посилення її стимулятивного впливу на вітчизняних виробників доцільно вивчити та апробувати можливі форми податкового заохочення експортерів для внесення відповідних коректив у чинні законодавчі акти.

Крім перманентної «податкової проблеми» економіки існує ряд інших основних проблем сучасного розвитку українського експорту, серед яких можна виділити такі:

- сировинний характер і вузька спеціалізація значної частини експорту. Простежується тенденція щодо імпорту готової продукції, яка містить сировину вітчизняного походження. Наприклад, Україна має позитивне сальдо торгівлі шкірсировиною та від'ємне сальдо за статтею готових виробів зі шкіри;

- недостатній рівень інвестування в модернізацію експортоорієнтованих виробництв та гостра нестача новітніх технологій. Основним джерелом фінансування витрат на інновації залишаються власні кошти підприємств за вираженої тенденції скорочення обсягів іноземного інвестування в цій сфері;

- наявність диспропорцій у двосторонній торгівлі з основними партнерами;

- неконкурентоспроможність продукції через високий рівень ресурсо- та енерговитратності вітчизняних виробництв [1,9].

Враховуючи сучасний стан української економіки і актуальність проблем розвитку зовнішньоторговельного потенціалу країни, а також те, що недосконалість існуючої фінансової підтримки експортерів, зокрема низька дієздатність систем державного експортного кредитування і страхування, є одними з основних причин формування негативного сальдо зовнішньоторговельного балансу, доміантними завданнями в галузі фінансового сприяння експорту мають стати такі:

- удосконалення нормативно-правової бази, яка має чітко затвердити головні напрями підтримки національних виробників;

- фінансування програм та пріоритетних проєктів розвитку стратегічних експортоорієнтованих підприємств;

- надання кредитно-страхової підтримки та податкових пільг підприємствам-виробникам високотехнологічної та інноваційної продукції, яка експортується;

- надання державою гарантійних зобов'язань щодо кредитних ресурсів, які залучаються уповноваженими банками для забезпечення обіговими коштами виробництв і організацій, орієнтованих на експорт своєї продукції;

- страхування експортних кредитів від комерційних та політичних ризиків для забезпечення захисту експортерів;

- надання зв'язаних кредитів країнам-імпортерам вітчизняної продукції;

- впровадження системи добровільного страхування експортних кредитів у разі неплатоспроможності покупця через форс-мажорні обставини,

зростання втрат від коливань валютного курсу, відмови іноземного покупця від продукції тощо.

Одним з ефективних механізмів пришвидшення переходу до високотехнологічних виробництв може стати запровадження кластеризації економіки в Україні, тобто виділення певних територій розвитку високотехнологічного виробництва. Вважаємо, що кластеризація надає поштовх виробничо-територіальному і соціально-економічному аспектам розвитку регіонів на основі використання всіх внутрішніх можливостей. Адже кластери є більш ефективними порівняно з окремими підприємствами, навіть такими, які мають значний виробничо-технічний потенціал [1,8].

Слід зазначити, що динамічні кластерні програми діють як у сфері новітніх технологій, так і у сфері традиційних галузей виробництва у Німеччині, Італії, Іспанії, Великобританії, Данії. Тому вважаємо, що кластеризація економіки повинна запроваджуватись і в Україні, адже вона сприяє ефективнішому використанню природно-ресурсного потенціалу регіонів, що забезпечує сталий соціально-економічний розвиток країни. При цьому основним методом формування регіональних кластерних структур повинно бути не спонтанне їх виникнення, а чітка та взаємоузгоджена керованість цим процесом з боку центральних і регіональних органів державного управління [4,10].

**Висновок.** Розвиток експортного потенціалу України визначається сукупністю економічних, політичних, соціальних, правових та міжнародних чинників, а також наявними природно-кліматичні умовами, географічним становищем та іншими факторами. Крім того, для розширення експортного потенціалу країни необхідно, на думку авторів, є розробка стратегічних планів у цьому напрямі. Реалізація цих планів можлива за рахунок упровадження

запропонованого авторами механізму формування експортного потенціалу, який передбачає систему заходів у таких напрямках: нормативно-правовому, інноваційному та науково-технологічному, фінансово-економічному та організаційному. Від того, наскільки оперативно й ефективно буде реалізовано запропоновану систему заходів та практичних дій, передбачених розробленим механізмом, залежить швидкість адаптації економіки до нових умов господарювання, формування та розширення їх експортного потенціалу, а також зростання економіки України в цілому. Україні варто взяти до уваги досвід багатьох країн, які визнані як експортоорієнтовані і які створили успішні структури багато років тому. Саме їхній досвід можна перейняти. Серед таких країн, наприклад, Німеччина, Австрія і Данія в Європі, Південна Корея в Азії, Мексика в Америці та ін. Звичайно, не все, що працює у них, працюватиме у нас, але успішні підходи, наприклад, Литви або Канади, цілком можна брати за основу.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алімова О. О. Експортний потенціал України: проблеми та перспективи реалізації / О. О. Алімова // Наукові праці Чорноморського державного університету ім. П. Могили. – 2009. – Т. 64, № 51. – С. 53-59.
2. Артеменко В. Індикатори стійкого соціально-економічного розвитку регіонів / В. Артеменко // Регіональна економіка. – 2016. – № 2. – С. 90–97.
3. Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера [Текст] / В.Л. Дикань// Міжнародний техніко-економічний журнал «Українські залізниці», липень 2014. -№9(15). - С.23-26.
4. Дикань В.Л. Реанимирование економіки України [Текст] / В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. - № 45. – С. 11-17.
5. Економіка України після кризи: орієнтири стратегічних реформ / Жаліло Я. А., Покришка Д. С., Белінська Я. В. [та ін.]; відп. ред. Я. А. Жаліло. – К.: НІСД, 2010.
6. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Кутідзе Л. С. Експортний потенціал регіону: сутність, діагностика, механізми реалізації / Л. С. Кутідзе : монографія, 2011. – Запоріжжя : Вид-во ЗНУ. – 318 с.
8. Мазаракі А. А. Управління експортним потенціалом України: монографія / А.А. Мазаракі та ін., 2007. – К. : Вид-во КНТЕУ. – 210 с.
9. Позиція України в рейтингу країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності 2016-2017. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://edclub.com.ua/analityka/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayinsvitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-1>
10. Посібник для внутрішніх аудиторів банківських установ України [Текст] / С. М. Губенко, О. П. Мозгова ; ред. О. І. Кіреєв. - Х. : Штрих, 2000. - 360 с.

УДК 332.025.12

## СТРАТЕГІЧНІ ІНСТРУМЕНТИ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Кібік О.М., д.е.н., професор,  
Котлубай В.О., к.е.н., доцент,  
Хаймінова Ю.В., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

*У статті виконано аналіз тенденцій розвитку експортної сфери України. Основні положення теорії «ресурсного прокляття» адаптовані до умов розвитку експортного потенціалу України. Визначено роль та напрямки розвитку державної підтримки експортної діяльності. Проаналізовано елементи проекту Експортної стратегії України, розробленого Міністерством економічного розвитку і торгівлі. Обґрунтовано основні напрями розвитку стратегічних інструментів державної підтримки розвитку експортного потенціалу країни.*

*Ключові слова: експорт, експортна діяльність, експортний потенціал, експортна стратегія.*

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ИНСТРУМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ

*Кибик О.Н., д.э.н., профессор,  
Котлубай В.А., к.э.н., доцент,  
Хайминова Ю.В., к.э.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

*В статье выполнен анализ тенденций развития экспортной сферы Украины. Основные положения теории «ресурсного проклятия» адаптированы к условиям развития экспортного потенциала Украины. Определены роль и направления развития государственной поддержки экспортной деятельности. Проанализированы элементы проекта Экспортной стратегии Украины, разработанного Министерством экономического развития и торговли. Обоснованы основные направления развития стратегических инструментов государственной поддержки развития экспортного потенциала страны.*

*Ключевые слова: экспорт, экспортная деятельность, экспортный потенциал, экспортная стратегия.*

## STRATEGIC INSTRUMENTS OF STATE SUPPORT OF DEVELOPMENT OF EXPORT CAPACITY OF UKRAINE

*Kibik O., Doctor of Economics, Professor,  
Kotlubay V., Ph.D., associate Professor,  
Khaiminova I., Ph.D., associate Professor  
(National University «Odessa Academy of Law»)*

*The most effective and rapid withdrawal from the crisis in Ukraine export sector is an important current challenges. Justification directions of improving strategic tools for state support of export potential of Ukraine is the purpose of the article. The structure of Ukrainian exports is unsatisfactory.*

*Significant raw oriented economy, prolongation trade and transit embargo by Russia, socio-economic and political instability are major factors of Ukraine's exports problems in 2016. Development of Export strategy is a necessary step for development of export potential of Ukraine. The state position in supporting and ensuring the economic system in general and the export potential of economic agents Ukraine is weak. Project Export Strategy of Ukraine for 2017-2021 years were presented by experts of the Ministry of Economic Development and Trade in March 2017. The project contains a number of debatable issues. The purpose of export strategy has been corrected in the article. Comments to the formulation of strategic goals have made in the article.*

*The main provisions of the theory of "resource curse" have been adapted to the development conditions of the export potential of Ukraine. The role and direction of state support of export activities were identified. Formation of financial support of Ukrainian export enterprises is the most important element of the action plan. Export - credit agency should be created in a short term. Public-private partnership was defined as optimization tool of development projects financing export sector. Mechanisms of interaction between Export-credit agency and businesses doesn't exist in Export strategy.*

*Increasing export potential of innovation is a priority of the rising export sector. After approval of Export strategy carefully planned tactical measures and control the process of their implementation in practice is necessary. The active cooperation with Government of Ukraine real sector economy enterprises, venture capital and researchers is a prerequisite for the development of national export potential. The principles of enhancing responsibility of all participants in export activity for the results of the strategy implementation is the subject of further research.*

**Keywords:** *export, export activity, export potential, export strategy.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** В умовах прискорення глобалізаційних та інтеграційних тенденцій у світовій економічній системі країни повинні докладати зусиль для формування власних вигідних позицій у міжнародному поділі праці. Це можливо реалізувати за рахунок оптимізації сфери зовнішньоекономічної діяльності держави. У цей час важливим завданням є

максимально швидке та ефективно виведення з кризового стану експортної сфери України. Вартість експорту українських товарів в 2016 р. досягла \$ 36362,8 млн, що на \$2885,8 млн менше імпорту (в порівнянні з позитивним сальдо платіжного балансу в \$610,7 млн – у 2015 р.). Обсяг експорту України за підсумками 2016 р. скоротився проти 2015 р. на 4,1 %. Найбільшими темпами обсяги експорту зменшувалися в



індустріальних областях країни – Дніпропетровській, Харківській, Одеській і м. Київ. Загальна вартість експорту товарів у минулому році становила 49,3 % від ВВП країни [1]. Незадовільною є і структура українського експорту. Серед основних чинників, що обумовили результати експортної діяльності у 2016 р., слід відзначити значну сировинну орієнтованість економіки, збереження товарного і транзитного ембарго з боку Росії, соціально-економічну і політичну нестабільність тощо [2]. Складною є ситуація більшості експортоорієнтованих суб'єктів господарювання, що обумовлюється низкою системних проблем в економіці, основними з яких є складнощі з поверненням ПДВ, банківські обмеження, корупція в контролюючих органах, включаючи митницю, тощо [3].

Такі системні проблеми значною мірою пояснюються слабкою позицією держави у сфері підтримки та забезпечення розвитку економічної системи в цілому та, зокрема, експортного потенціалу економічних агентів України. Сучасні економічно розвинуті держави регулюють експортну діяльність з метою запобігання неузгодженості у цій сфері, використовуючи прямі та непрямі методи впливу. Позитивними наслідками коректного державного впливу є зростання вартості експорту, що обумовлює збільшення надходжень іноземної валюти до державного бюджету та зростання рівня зайнятості. Наприкінці березня 2017 р. фахівцями Міністерства економічного розвитку та торгівлі було представлено проект Експортної стратегії України на 2017-2021 рр., що можна розглядати першим кроком до посилення експортного потенціалу нашої держави.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання розвитку експортного потенціалу України є актуальними, їх досліджували вчені різних країн. Зокрема, загально теоретичні питання та проблеми розвитку своїх країн досліджували іноземні вчені Auty R.M.,

Баттогтох Г., G'orecki I., Норт Д., Ерік С. Райнерт [4-8] та ін. В Україні цей напрямок розробляють Верланов Ю.Ю., Дерев'янка О.В., Кутідзе Л.С., Мазараки А.А., Мовчан В., Навроцька Н.А. [9-14] та ін.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Однак, проблема розвитку експортного потенціалу України залишається вкрай актуальною. Запропонований проект Експортної стратегії України на 2017-2021 рр. містить низку дискусійних питань. Комплексного вивчення потребують сучасні економіко-правові та організаційні умови розвитку українського експорту задля забезпечення передумов ефективного входження України у світову систему господарських зв'язків.

**Метою статті** є обґрунтування напрямів удосконалення стратегічних інструментів державної підтримки розвитку експортного потенціалу України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Розробка Експортної стратегії України - є необхідним кроком з розвитку експортного потенціалу України.

Безумовно, у представленому проекті Експортної стратегії є багато позитивних моментів. Так, у проекті визначено метою дорожньої карти «розвиток експорту наукомісткої інноваційної продукції для сталого розвитку та успіху на світових ринках» [3]. Однак, не можна погодитися з розробниками, що це є одночасно метою та основним завданням. На нашу думку, доцільно було викласти мету таким чином: розвиток експортного потенціалу України, зокрема за рахунок зростання обсягів експорту наукоємних інноваційних товарів, для забезпечення сталого та збалансованого розвитку національної економічної системи та підвищення рівня її конкурентоспроможності на світових ринках.

Відповідно до поставленої мети в проекті сформовані стратегічні цілі та

запропонований план дій щодо їх досягнення. На наш погляд, стратегічна мета має бути одна, для реалізації якої мають бути виконані відповідні завдання. Є зауваження до формулювання стратегічних цілей, які мають бути більш конкретними, коректними та відображати особливості експортної діяльності. Крім того, третя ціль на наступні п'ять років («підвищення рівня знань та навичок, необхідних підприємствам для здійснення міжнародної торгівлі» [3]), на думку розробників, стосується тільки керівників підприємств, що не відповідає сучасним тенденціям активізації командної роботи різних учасників експортної діяльності, включаючи державних службовців.

Значна увага у проекті приділяється проблемі переорієнтації експортної сфери, що є безумовно позитивним и вкрай актуальним.

Норвезький економіст Е. Райнерт свого часу обґрунтував [8], що багаті країни стали багатими не завдяки вільній торгівлі, а завдяки поєднанню державного втручання, протекціонізму і стратегічних інвестицій. У процесі доопрацювання та реалізації державної програми підтримки національного експорту слід враховувати висновок вченого про те, що вільна торгівля вигідна країні тільки за умови порівнянного рівня розвитку країн, які торгують, у разі великої різниці у розвитку вільна торгівля збагачує розвинену країну, вганяючи бідну все глибше в бідність.

У процесі державного регулювання особливу увагу слід приділяти покращенню структури українського експорту, в якій переважає продукція металургії та сільського господарства. У структурі експорту товарів за підсумками 2 місяців 2017 р. найбільшу частку складала продукція АПК та харчової промисловості (42,8%), продукція металургії (24,6%), машинобудування (10,5%) та мінеральні продукти (9,3%). Зростання експорту за січень-лютий 2017 р. товарів відбулося завдяки збільшенню обсягу поставок руд і

залізних концентратів (на \$186,9 млн), соняшникової олії (на \$127,5 млн), соєвих бобів (на \$120,3 млн), напівфабрикатів зі сталі (на \$109,8 млн), пшениці (на \$104,7 млн), цукру (на \$74,8 млн), ячменю (на \$45,7 млн) та чавуну (на \$36,0 млн) [1].

В науці існує пояснення взаємозв'язку між загальним економічним розвитком країни та наявністю (експортом) власної сировини. Такий феномен носить назву «ресурсне прокляття».

Проблема «прокляття ресурсів» обумовлюється нездатністю держави, що живе переважно за рахунок природних багатств, отримувати оптимальний прибуток від їх продажу і забезпечувати необхідні умови для ефективного економічного зростання [4]. Основним результатом є обмежений потенціал ефективного розвитку сучасних конкурентоспроможних виробництв експортної продукції зі значною доданою вартістю.

Іншими наслідками існування феномену «ресурсне прокляття» є [15]:

- розвиток корупції, існування якої обумовлюється бажанням отримання доступу до сировини;

- низький рівень конкурентоспроможності інших секторів економіки, що обумовлюється обмеженістю фінансування їх розвитку;

- нестабільність бюджетних надходжень від експорту сировини, що пов'язано з коливаннями світових цін і змінами геополітичної ситуації тощо.

Ресурсне прокляття не є неминучою долею всіх країн, багатих на природні ресурси, а загрожує лише тим з них, де слабкі інститути і не проводиться правильна макроекономічна політика, що дозволяє ефективно розпорядитися доходами від виробництва ресурсів [5]. Це є безумовно актуальним для сучасного етапу розвитку України. Збереження тенденції збільшення обсягів експорту сировини у довгостроковій перспективі буде знижувати рівень

конкурентоспроможності економіки нашої країни.

Сировинна структура експорту, неефективні інститути, слабка демократія, наявність корупції – все це відповідає проявам «ресурсного прокляття» в Україні.

Для запобігання подальшого посилення кризового стану економіки України, однією з причин якої є сировинна спрямованість експорту, необхідно передбачити комплекс заходів для вирішення цієї проблеми.

Держава повинна використовувати сучасні інструменти підтримки створення нових сучасних потужностей виробництва високотехнологічних товарів для реалізації на світових ринках, зокрема ринках розвинених країн.

Необхідна активна політика стимулювання зростання, що передбачає перерозподіл надлишкових експортних доходів. Для цього треба володіти розвиненою системою економічних, політичних і громадських інститутів, що забезпечитимуть прийняття рішень у процесі взаємодії держави, бізнесу та суспільства.

Важливо вже зараз переглянути пріоритети розвитку економіки від ресурсопродаючої до ресурсозберігаючої. Тобто першочерговим є розробка і впровадження реальних програм розвитку високотехнологічних виробничих комплексів, на розвиток яких повинні йти кошти від реалізації ресурсів.

Для ефективної нейтралізації «ресурсного прокляття» в експортній сфері України необхідна реалізація комплексу таких заходів з боку держави:

– підтримка створення нових та розвитку існуючих високотехнологічних галузей та/або виробництв;

– підтримка розвитку інфраструктури і сфери освіти задля забезпечення потреб розвитку сфери високотехнологічного виробництва;

– нормативно-правове та організаційне забезпечення розвитку

фінансової системи з метою оптимізації процесу формування, розподілу, перерозподілу та використання фінансових ресурсів у економічній системі в цілому, та її експортній сфері;

– створення державних фондів національного добробуту для акумулювання частини доходів від продажу сировинних ресурсів з метою забезпечення прискореного розвитку високотехнологічних галузей, що може забезпечити реструктуризацію економіки країни та гарантувати стаке зростання.

Для розвитку експортоорієнтованих виробництв необхідні фінансові ресурси. Фінанси самих експортерів досить часто є вкрай обмеженими. Тому держава, принаймні на першому етапі, повинна підтримувати національних експортоорієнтованих виробників. В плані дій передбачається формування системи фінансової підтримки українських підприємств, включаючи створення Експортно-кредитного агентства.

Закон України «Про забезпечення масштабної експортної експансії українських виробників шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту» від 20.12.2016 р. передбачає створення Експортно-кредитного агентства (ЕКА), визначає його основну мету та завдання, органи управління та контролю, види та порядок, регулювання, фінансування, реорганізації діяльності агентства, визначає сфери підтримки та порядок надання державної фінансової підтримки експортної діяльності тощо [16]. Законом передбачено створення агентства у формі публічного акціонерного товариства, в якому не менше 50 % статутного капіталу плюс одна акція належить державі в особі Кабінету Міністрів України. Основними завданнями діяльності ЕКА є захист українських експортерів від ризику неплатежів та фінансових втрат, пов'язаних з виконанням зовнішньоекономічних договорів (контрактів); впровадження сучасних

фінансових технологій у зовнішній торгівлі та механізмів підтримки експорту шляхом страхування, перестраховування та гарантування тощо.

Проте, експерти визначають низку недоліків прийнятого Закону, з більшістю з яких безумовно можна погодитися. Певне занепокоєння викликав проект Меморандуму МВФ, де передбачалось утримання українською стороною від створення агентства в 2017 р. Законом передбачено створення ЕКА протягом шести місяців з дати прийняття Закону. На даний час головним завданням є завершення розробки плану імплементації Закону, до 15 червня 2017 р. слід утворити ЕКА, забезпечити формування його статутного капіталу, вжити заходів щодо функціонування агентства. Передбачається, що на першому етапі ЕКА буде займатись виключно страхуванням та перестраховуванням ризиків експортерів. В Експортній стратегії слід розробити механізми взаємодії Експортно-кредитного агентства України та бізнесу та визначити, які ще інститути слід включити в систему фінансової підтримки українського експорту.

В стратегії слід деталізувати та обґрунтувати джерела фінансування заходів, передбачених у проекті, оскільки фінансовим інструментам забезпечення розвитку експортного потенціалу України приділено замало уваги. Зокрема, в стратегії відсутні інструменти використання переваг державно-приватного партнерства, механізм якого активно використовується у економічно розвинутих державах.

Підвищення інноваційного рівня експортного потенціалу повинно стати пріоритетним напрямком розвитку експортної сфери. Це дозволить отримати мультиплікативний ефект, забезпечивши можливість експортувати продукцію з високою доданою вартістю, створювати додаткові робочі місця тощо.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Розроблений проект Експортної стратегії України є кроком з реформування сфери зовнішньоекономічної діяльності України. Однак, експортна стратегія - це сукупність правил прийняття актуальних, адекватних та ефективних рішень всіма економічними агентами-учасниками експортної діяльності задля підвищення рівня конкурентоспроможності експортного потенціалу України на міжнародному рівні. Якість та ефективність розробленої стратегії можна визначити тільки в процесі її реалізації на практиці. Тобто після затвердження Експортної стратегії слід ретельно спланувати тактичні заходи та контролювати процес їх втілення на практиці. Активна співпраця уряду України, підприємств реального сектору економіки, венчурного капіталу та науковців забезпечить розробку і впровадження нових напрямків розвитку вітчизняного експортного потенціалу. Задля отримання бажаних результатів необхідно чітко визначити права та обов'язки кожного учасника експортної діяльності, включаючи опосередкованих. Слід посилити відповідальність усіх економічних агентів за результати реалізації експортної стратегії, що є предметом подальших досліджень.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Експорт та інтернаціоналізація бізнесу. Професійний блог Олега Мирошніченка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://export-ua.blogspot.com/>.
2. Кібік О.М. Організаційно-правові передумови інтенсифікації експортної діяльності в Україні / О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, В.О. Котлубай, Ю.В. Хаймінова та ін. // Наукові праці НУ «Одеська юридична академія»: зб. наук. праць. – Одеса, 2015. – № 17. – С. 62–96.

3. Проект Експортної стратегії України (Дорожньої карти стратегічного розвитку торгівлі 2017-2021) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=e6ab10fa-0ad9-4fe4-b8be-32f570693b64&title=EksportnaStrategiiaUkraini-DorozhniaKartaStrategichnogoPozvitkuTorgivli2017-2021>.
4. Auty R.M. Sustaining Development in Mineral Economies: The Resource Curse Thesis. London; New York: Routledge, 1993. - 272 p.
5. Баттогтох Г. Некоторые проблемы обеспеченности природными ресурсами / Г. Баттогтох [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-problemy-obespechennosti-prirodnymi-resursami>.
6. G'orecki I. Analysis of agricultural and food production in the context of global trade and enlargement of European Union. // Problemy rolnictwa S' wiatowego. – Warszawa: S G G W, P. 17-29.
7. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Дуглас Норт; [пер. с англ. А.Н. Нестеренко; предисл. и науч. ред. Б.З. Мильнера]. — М. : Фонд экон. кн. «Начала», 1997. — 634 с.
8. Ерік С. Райнерт. Як багаті країни забагатіли... і чому бідні залишаються бідними. – К.: Темпора, 2014. – 444 с.
9. Верланов Ю.Ю. Передумови формування зовнішньоторговельної політики країни в контексті економічної безпеки / Ю.Ю. Верланов, А.А. Васильєв // Наукові праці Чорноморського державного університету ім. П. Могили. — 2009. — Т. 64. — Вип. 51. — С. 53–59.
10. Дерев'янка О.В. Експортна стратегія України за умов глобалізації світового ринку: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.02.03 [Електронний ресурс] / О. В. Дерев'янка; Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. — К., 2001. — 20 с.
11. Кутідзе Л. С. Експортний потенціал регіону: сутність, діагностика, механізми реалізації: монографія / Л. С. Кутідзе. — Запоріжжя : ЗНУ, 2011. — 318 с.
12. Управління експортним потенціалом України: монографія / А.А. Мазаракі [та ін.]; за заг. ред. А.А. Мазаракі. — К. : КНТЕУ, 2007. — 210 с.
13. Мовчан В. Політика сприяння експорту в Україні після адміністративної реформи / В. Мовчан. — К. : ПРООН, 2012. — 43 с.
14. Навроцька Н. А. Конкурентоспроможність української економіки в умовах глобалізації / Н. А. Навроцька // Вісник Донецького національного університету. Серія «Економіка і право». Вип. 2, т. 1. — 2010. — С. 278–285.
15. Котлубай В.О. Розвиток стратегічних напрямів зовнішньоторговельної політики України / В.О. Котлубай // Сучасні напрями розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України: зб. матер. II всеукр. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих учених, присвяченої 50-річчю створення факультету управління та бізнесу ХНАДУ (26 жовтня 2016 року). – Харків, ХНАДУ, 2016. - С. 549-551.
16. Про забезпечення масштабної експансії експорту товарів (робіт, послуг) українського походження шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту: Закон України від 20.12.2016 № 1792-VIII // Відомості Верховної Ради. – 2017. - № 4. - Ст.43.

УДК 338.22:33.02

## МОДЕЛЮВАННЯ ПРОЦЕСУ ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ РЕГУЛЯТОРНОЇ ПОЛІТИКИ ДЕРЖАВИ

*Колупаєва І. В., к.е.н., доцент (ХТЕІ КНТЕУ)*

*У статті вперше запропоновано використання процесного підходу до формування механізму регуляторної політики держави шляхом моделювання. Визначено, що під формуванням механізму регуляторної політики держави мається на увазі складний процес розроблення концептуально-прикладних основ здійснення регуляторної політики. Тому вирішено процес формування механізму державної регуляторної політики представити за допомогою моделюванням. В якості інструмента структурно-функціонального моделювання використано AllFusion Process Modeler, який дозволив точно та деталізовано прописати всі процеси, інструменти та необхідні ресурси. Зроблено висновок, що впровадження запропонованої моделі формування механізму регуляторної політики держави дозволить сприймати регуляторну політику як важливу складову системи національної економіки країни та нівелювати цілий ряд негативних факторів у процесі її здійснення.*

*Ключові слова: регуляторна політика, механізм регуляторної політики, моделювання, процесний підхід, модель, стратегія регуляторної політики держави.*

## МОДЕЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕССА ФОРМИРОВАНИЯ МЕХАНИЗМА РЕГУЛЯТОРНОЙ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВА

*Колупаева И. В., к.э.н., доцент (ХТЭИ КНТЭУ)*

*В статье впервые предложено использование процессного подхода к формированию механизма регуляторной политики государства путем моделирования. Определено, что под формированием механизма регуляторной политики государства подразумевается сложный процесс разработки концептуально-прикладных основ осуществления регуляторной политики. Поэтому решено процесс формирования механизма государственной регуляторной политики представить с помощью моделирования. В качестве инструмента структурно-функционального моделирования использован AllFusion Process Modeler, который позволил точно и детализировано прописать все процессы, инструменты и необходимые ресурсы. Сделан вывод, что внедрение предложенной модели формирования механизма регуляторной политики государства позволит воспринимать регуляторную политику как важную составляющую системы национальной экономики страны и нивелировать целый ряд негативных факторов в процессе ее осуществления.*

*Ключевые слова: регуляторная политика, механизм регуляторной политики, моделирование, процессный подход, модель, стратегия регуляторной политики государства.*

## MODELING OF FORMATION MECHANISM REGULATORY POLICY

*Kolupaeva I.V., PhD in Economics, associate professor  
(Kharkov Trade and Economic Institute of KNUTE)*

*This article first proposed the use of a process approach to the formation mechanism of regulatory policy through modeling. It was determined that during the formation mechanism of regulatory policy refers to a complex process of developing conceptual and applied through the implementation of regulatory policy. So decided the formation mechanism of regulatory policy to present through simulation. As an instrument of structural and functional simulation used AllFusion Process Modeler, which allowed the accurate and detailed register all the processes, tools and resources required. Concluded that implementation of the proposed model of the formation mechanism of regulatory policy will take regulatory policy as an important component of the national economy and reverse a number of negative factors in the process of its implementation.*

**Keywords:** *regulatory policy, mechanism of regulatory policy, modeling, process approach, a model strategy for regulatory policy.*

**Постановка проблеми.** Становлення і розвиток національної економіки в Україні обумовлюється багатофакторним впливом формування конкурентного середовища в умовах поглиблення ринкових відносин. Просування і реалізація ідей сталого розвитку в умовах системної кризи і військового конфлікту вимагають від держави послідовності, наполегливості і професіоналізму. Посилення позитивних тенденцій і реалізація заходів щодо стабілізації соціально-економічних процесів знаходяться в прямій залежності від формування цілеспрямованої, послідовної та передбачуваної державної регуляторної політики та відповідних дій управлінських органів та влади. Враховуючи це, важливим є формування механізму регуляторної політики, який дозволить державним органам здійснювати регулюючу діяльність в питаннях усунення корпоративних конфліктів, зменшення соціальної напруженості, сприяння ефективності діяльності вітчизняних підприємств, забезпечення економічних інтересів всіх учасників ринкових відносин, розвитку добросовісної конкуренції на товарних ринках важливим.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Серед вітчизняних та закордонних науковців, що зробили серйозний внесок у вирішення питань розробки та

реалізації регуляторної політики держави, варто виділити І. Горобінську [1], О. Кілієвича [2], В. Малигу [6], Т. Мельник [7], О. Мордвінова [8], Р. Нолла [14], М. Погрібняк [9], Р. Радейко [13], Л. Сьюроу [15] та ін. Разом з тим, спостерігається відсутність адаптивних регулюючих заходів держави щодо розвитку економіки, тому питання застосування методів моделювання з метою розробки рекомендацій щодо формування механізму регуляторної політики держави в сучасних умовах вимагають подальшого розроблення.

**Формулювання мети статті.** Метою статті є моделювання процесу формування механізму регуляторної політики держави.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Розуміючи під механізмом регуляторної політики держави достатньо складне поняття, що включає такі елементи: цілі регулювання, форми регулювання, методи регулювання, інструменти регулювання, засоби впливу, важелі впливу, функції регулювання, принципи регулювання, суб'єкт та об'єкт регулювання, потреби та інтереси суспільства [4, с. 171], формування даного механізму представимо як складний процес розроблення концептуально-прикладних основ здійснення регуляторної політики, що пояснюється не лише недосконалістю теоретичного опрацювання, але й внаслідок багатогранності цього процесу та наявності значної кількості факторів впливу.

Враховуючи те, що державне регулювання має складну багаторівневу структуру, а процес формування механізму регуляторної політики держави необхідно представити системно та комплексно, необхідним є використання структурно-функціонального моделювання.

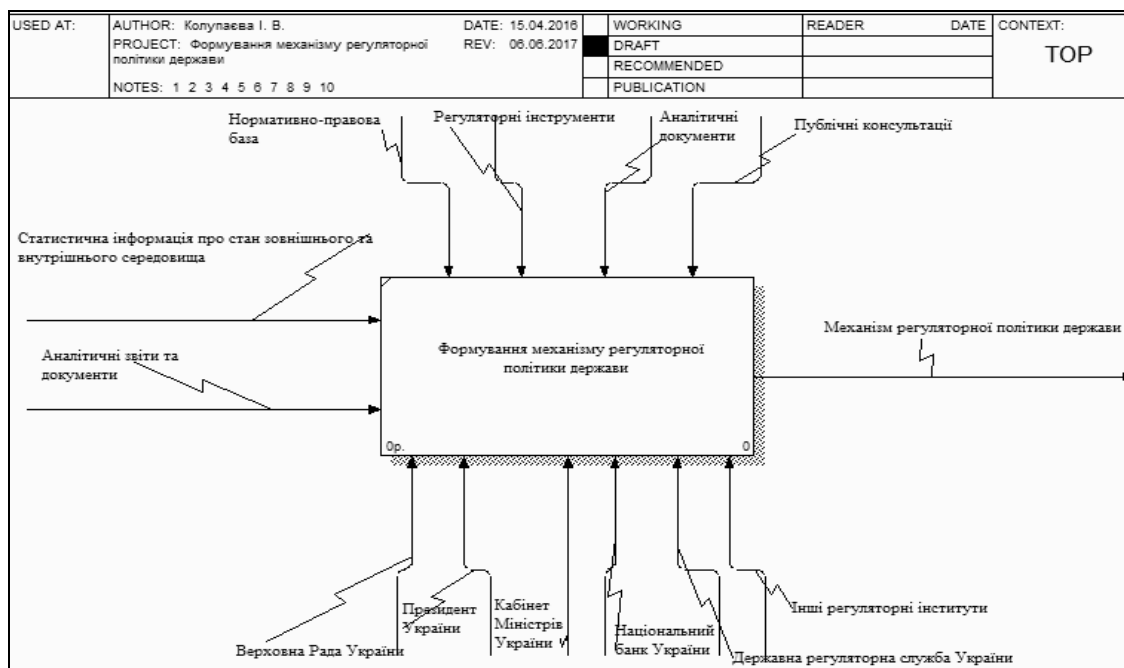
Визначення та побудова структури процесу формування механізму регуляторної політики дозволить виявити та усвідомити цілі, склад і зміст процесу формування, організації планування та контролю за здійсненням регуляторної політики.

Зазначимо, що структура процесу формування механізму регуляторної політики, яка представляє собою ієрархічну декомпозицію процесу формування на складові частини, відповідає наступним правилам [5]: 1) кожен рівень ієрархії декомпозиції має закінчений вигляд та охоплює всю сукупність елементів процесу, що представлений на даному рівні деталізації; 2) характеристики елементів процесу на кожному рівні ієрархії структури є порівнянними; 3) нижній рівень декомпозиції містить елементи, на основі яких можуть бути чітко та зрозуміло визначені всі дані, необхідні і достатні для здійснення регуляторної політики.

Використання структурно-функціонального підходу утворює основу інформаційної мови процесу формування механізму регуляторної політики, на якому спілкуються всі взаємодіючі учасники. Це пояснює необхідність використання даного підходу до побудови моделі.

Отже, процес моделювання було реалізовано з використанням одного з найбільш дієвих інструментів – AllFusion Process Modeler (BPwin). За допомогою методології IDEF0, особливістю якої є перетворення вхідної інформації в вихідну, де інструменти управління обмежують або приписують певні умови виконання перетворень, а механізми відображають ресурси, що виконують ці перетворення, представлено модель формування механізму регуляторної політики держави на рис. 1.

Зазначимо, що застосування саме методології IDEF0 для побудови моделі передбачає наявність чітко сформульованої мети, єдиного суб'єкта моделювання і однієї точки зору. Запропонована модель представлена у вигляді діаграми, яка знаходиться всередині бланка, що має декілька інформаційних полів (табл. 1).



*Рис. 1. Модель формування механізму регуляторної політики держави, яка розроблена у середовищі BPWin*



*Таблиця 1*

*Інформаційні поля процесної моделі формування механізму регуляторної політики держави*

Інформаційні поля моделі	Назва інформаційного поля
Model Name	Формування механізму регуляторної політики держави
Definition	Процесна модель, що описує етапи формування механізму регуляторної політики держави
Time Frame	(AS-IS)
Status	Draft
Source	Опитування експертів предметної області та аналіз документації
Purpose	Моделювати поточні (AS-IS) бізнес процеси розробки та реалізації державної регуляторної політики
Author Name	Колупаєва І. В.
Creation Date	15.04.2016
System last Revision Date	06.06.2017

З інформаційної точки зору формування механізму регуляторної політики представлено у вигляді дослідження відомих заданих вхідних сигналів на змінні вихідні сигнали. В якості інструментів управління виступають, в першу чергу, регуляторні інструменти, що представляють собою сукупність практик, які використовуються в процесі розробки нового регулювання і поліпшення існуючого, процедури, стандарти, стратегії, що діють в країні. Для інформування громадськості про обраний курс дій важливими є програмні документи (Аналітичний документ міністерства, Зелена книга, Біла книга, Аналіз регуляторного впливу тощо). Також важливим є використання такого інструменту, як публічні консультації, які, в свою чергу, використовуються в рамках інституту оцінки регулюючого впливу і дозволяють врахувати позиції всіх зацікавлених сторін.

Важливо зазначити, що процес формування механізму регуляторної політики існує у певному нормативно-правовому полі діяльності. Тому правова та законодавча підтримка здійснення регуляторної політики регламентована законами, законодавчими, нормативно-правовими та підзаконними актами, а також внутрішніми положеннями та певними регламентами, серед яких найбільш актуальними є Закон України «Про засади

державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (№ 1160-15 від 26.11.2016) [10]; Постанова КМУ «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» (№ 308 від 11.03.2004 р.) [11]; Постанова КМУ і Нацбанку України «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта Національного банку України» (від № 471 від 14.04.2004 р.) [12].

В якості механізму, а саме виконавців, виступає Президент країни та органи державної влади, яка відповідно до положень Конституції України поділяється на законодавчу (Верховна Рада України), виконавчу (Кабінет Міністрів України, Національний банк України, Національна рада України з питань телебачення і радіомовлення, інші державні органи, центральний орган виконавчої влади, місцевий орган виконавчої влади, орган місцевого самоврядування) та судову (Верховний суд України).

Важливо відзначити також регуляторні інститути, які є основою для здійснення цілей регуляторної політики, а саме: Державна регуляторна служба України, Державна інспекція України з питань захисту прав споживачів, Державна служба статистики України, Державна фіскальна

служба України, Національна комісія з цінних паперів та фондового ринку, Фонд державного майна України, Державна служба експортного контролю України, Антимонопольний комітет України тощо.

Отже, вхідна інформація представляє собою наявні можливості держави та її середовища, що відзеркалюються у вигляді відповідних інформаційних потоків: статистична інформація про стан зовнішнього та внутрішнього середовища, аналітичні звіти.

Декомпозиція моделі формування механізму регуляторної політики дозволила виділити функціональні складові, відповідно до яких процес формування складається з наступних етапів: 1) визначення мети, завдань, загального бачення й строків формування механізму регуляторної політики держави; 2) проектування механізму регуляторної політики держави; 3) впровадження механізму регуляторної політики держави; 4) моніторинг механізму регуляторної політики держави та оцінка його якості; 5) розробка та реалізація профілактичних заходів щодо коригування механізму регуляторної політики держави.

Визначення мети, завдань, загального бачення й строків формування механізму регуляторної політики держави є базовим початковим етапом в зазначеній моделі. При цьому акцентуємо увагу, що під метою розуміється, по-перше, бажаний результат діяльності, досягнутий в межах деякого інтервалу часу; по-друге, доказовий результат і задані умови реалізації спільного завдання.

Важливим процесом другого рівня на даному етапі є обґрунтування необхідності регулювання, що можливо визначити завдяки аналізу неспроможності ринків держави. Розуміючи під неспроможністю ринку ситуацію, коли нерегульований ринок не може спрацювати ефективно (тобто коли розміщення ресурсів, обсяги виробництва благ і/або ціни не відповідають умовам ефективності ринку) [3, с. 31], визначимо, що неспроможність ринку функціонувати ефективно з огляду на економічні, соціальні,

політичні та моральні чинники є вагомою підставою для державного втручання.

Результуюча інформація першого етапу використовується для прогнозування динаміки розвитку національної економіки, зумовлює принципіальні особливості стратегії регуляторної політики держави, яку необхідно розробити. Даний етап дозволяє усвідомити наявні проблеми та першочергову необхідність та важливість формування механізму регуляторної політики держави.

Необхідно зазначити, що підготовчому етапу важливо приділяти підвищену увагу, а саме коректному та якісному плануванню аналізу функціонування впровадженого механізму. Це дозволить своєчасно отримати інформацію, необхідну для прийняття рішень з метою уникнення дублювання, а також для оцінки ефективності інвестицій. Окрім цього, в рамках підготовчого етапу слід робити акцент на аналізі проблеми, на яку направлено регулювання, оскільки саме від визначення ступеня її важливості залежить той інструментарій, який буде згодом використаний для оцінки.

Етап безпосереднього проектування механізму регуляторної політики держави складається з: виявлення факторів впливу на формування механізму регуляторної політики держави; розробки та взаємоузгодженості стратегічних цілей використання механізму регуляторної політики держави; визначення та обґрунтування сукупності інструментів (принципів, методів, функцій, важелів) державної регуляторної політики; формування ресурсного, організаційного, інформаційного та аналітичного забезпечення механізму; розробки стратегії регуляторної політики, її обґрунтування за універсальними критеріями (результативність, ефективність, справедливість, політична здійсненність, адміністративна здійсненність); вибору оптимальної стратегії регуляторної політики держави.

Перед тим як перейти безпосередньо до процесу проектування механізму

регуляторної політики держави, необхідно визначити фактори впливу на формування механізму регуляторної політики держави та ретельно їх проаналізувати. Так, у монографії [4] запропоновано модель визначення впливу чинників на регуляторну політику з використанням апарату когнітивного моделювання, важливим етапом якої є побудова матриці розміщення груп чинників за рівнем міжгрупового та внутрішньогрупового впливу. В основу реалізації даної моделі покладено частково використання методу оцінки зовнішнього середовища Вільсона (матричний аналіз складання профілю середовища) та експертне оцінювання відносної значущості окремих факторів середовища.

Зазначимо, що важливим завданням в контексті проектування механізму регуляторної політики держави є визначення та обґрунтування сукупності інструментів (принципів, методів, функцій, важелів) державної регуляторної політики та формування ресурсного, організаційного, інформаційного та аналітичного забезпечення механізму. Так, в якості інструментарію у монографії [4] було зроблено наголос на принципах, методах, функціях, важелях. Принципи виокремлено як загальні та специфічні; функції – цільова, стимулююча, регламентуюча, коригуюча, соціальна, безпосереднє управління ринковим сектором економіки, контролююча, забезпечуюча; методи – за формою та засобом впливу; важелі – за характером та типом впливу.

Акцентуємо увагу, що при проектуванні та побудові механізму зосереджено увагу на формуванні ресурсного (синтезований капітал), організаційного (інституційно-кадрове забезпечення, інституційно-організаційне забезпечення регіонального, державного, транскордонного, євроінтеграційного та світового рівнів), інформаційного (статистичні показники, рейтингові оцінки бізнес-середовища, звітність тощо) та аналітичного (методи аналізу) забезпечення здійснення регуляторної політики.

Необхідно зазначити, що ефективне впровадження механізму регуляторної політики держави припускає використання інструментарію стратегічного планування, тобто розробку та обґрунтування стратегії регуляторної політики, що є важливим базисом в контексті формування та реалізації державної регуляторної політики.

З точки зору автора, використання моделювання для оптимізації процесу розроблення та впровадження стратегії регуляторної політики дозволить усунути зайві зв'язки, інформаційні і матеріальні потоки, та відповідно мінімізувати витрати часу та засобів і забезпечити максимальну відповідність стратегії розвитку національної економіки. Тому насправді важливим питанням в контексті формування механізму регуляторної політики та відповідно реалізації стратегії є доведення інформації про його впровадження до відома громадян країни та організацій, підприємств і установ. Зазначимо, що оприлюднення інформації про впровадження стратегії регуляторної політики держави має здійснюватися, в першу чергу, на офіційному сайті Державної регуляторної служби України.

Моніторинг механізму регуляторної політики держави та оцінка його якості включає в себе: аналіз ефективності регуляторної політики (аналіз ефективності діяльності органів системи регуляторної політики, аналіз результативності регуляторних актів, аналіз впливу регуляторної політики на національну економіку в цілому, аналіз дієвості важелів регуляторної політики); контроль досягнення запланованих цілей; створення системи контролю результативності впровадження механізму регуляторної політики держави; визначення результативності впровадження механізму регуляторної політики держави.

Встановлення прямого причинно-наслідкового зв'язку між змінами в регуляторній політиці і економічними результатами, який виражався б в кількісних показниках, є складним, а іноді нездійсненним завданням. Тому надважливим підпроцесом є комплексний

аналіз ефективності регуляторної політики, який включає не тільки аналіз ефективності діяльності органів системи регуляторної політики та визначення результативності регуляторних актів, але й оцінку впливу регуляторної політики на національну економіку в цілому та аналіз дієвості важелів регуляторної політики. Це дозволить охарактеризувати ефективність політичного втручання з метою розуміння, в першу чергу, регуляторного циклу. Окрім цього, важливо забезпечити відкритість проведення аналізу для громадян і зацікавлених сторін, а також необхідність проведення періодичних перевірок ефективності.

Для проведення якісного моніторингу результативності дії регуляторних актів та ефективності їх впливу на ділову активність і розвиток підприємництва, важливим кроком є визначення параметрів оцінки (мета, тип оцінки, подальше використання результатів тощо) та врахування обмежень кожного з інструментів аналізу. Контроль досягнення цілей передбачає відстеження результатів впливу механізму.

Розробка та реалізація профілактичних заходів щодо коригування механізму регуляторної політики держави передбачає: проведення тренінгів, навчальних семінарів, професійних консультацій для працівників органів державної влади та органів місцевого самоврядування всіх рівнів, підприємців і їх структур стосовно реалізації державної регуляторної політики в сфері господарської діяльності; надання методичної допомоги районним державним адміністраціям, міським радам міст обласного значення щодо забезпечення впровадження механізму регуляторної політики; забезпечення вільного доступу громадським організаціям, підприємцям до інформації органів державної влади і місцевого самоврядування з питань впровадження регуляторної політики і поліпшення бізнес-середовища в країні.

Вихідною інформацією представленої процесної моделі є механізм регуляторної політики, використання якого дозволить досягти максимально можливого

збалансованого і стабільного економічного росту шляхом всебічного розвитку соціально-економічної системи; сформувані гідні умови життя і праці громадян країни в контексті реалізації соціальних цілей суспільства; забезпечити необхідний рівень інтеграційних зв'язків вітчизняної економіки зі світовою для збереження соціально-економічної безпеки держави.

Таким чином, запропонована процесна модель представлена у вигляді елементарних етапів формування механізму регуляторної політики держави та його впровадження. Це дозволяє відстежувати і контролювати процес його розробки та реалізації на кожному конкретному етапі з метою оптимізації відповідних процесів та підпроцесів. Отже, організаційно-управлінське забезпечення процесу формування механізму регуляторної політики держави, яке включає інформацію про вхід та вихід моделі в рамках кожного процесу першого та другого рівня та відображає інструменти управління та механізми (виконавців), представлено в табл. 2.

Зазначимо, що вдосконалення і організаційної, і управлінської діяльності стосовно формування механізму регуляторної політики держави не потребує значних фінансових витрат. Важливішим стає правильне бачення і розуміння ситуації, бажання конструктивно та з мінімальними витратами вирішувати проблеми та демонструвати відповідальність та згуртованість.

**Висновки.** Запропонована процесна модель формування механізму регуляторної політики держави декомпонується на такі елементи: визначення мети, завдань, загального бачення й строків формування механізму регуляторної політики держави; проектування механізму регуляторної політики держави; впровадження механізму регуляторної політики держави; моніторинг механізму регуляторної політики держави та оцінка його якості; розробка та реалізація профілактичних заходів щодо коригування механізму регуляторної політики держави.

Таблиця 2  
Організаційно-управлінське забезпечення моделі формування механізму регуляторної політики держави

Вхід	Процеси першого рівня	Процеси другого рівня	Механізми (виконавці)	Інструменти управління	Вихід
1	2	3	4	5	6
Статистична інформація про стан зовнішнього і внутрішнього середовища, аналітичні звіти та документи	Визначення мети, завдань, загального бачення й строків формування механізму регуляторної політики	Визначення проблем здійснення регуляторної політики Обґрунтування необхідності регулювання (аналіз неспроможності ринків держави) Усвідомлення важливості формування механізму регуляторної політики Обґрунтування пріоритетних завдань щодо формування механізму регуляторної політики держави	Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, Національний банк України, Національна рада України з питань телебачення і радіомовлення, інший державний орган, центральний орган, місцевий орган виконавчої влади, орган місцевого самоврядування, Державна регуляторна служба України та інші регуляторні інститути	Нормативно-правова база (Конституція України, Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Постанова КМУ «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження регуляторності регуляторного акта», Указ Президента України «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» тощо), регуляторні інструменти, аналітичні документи, публічні консультації	Прийняття рішення щодо необхідності формування механізму регуляторної політики держави
Прийняття рішення щодо необхідності формування механізму регуляторної політики держави	Проектування механізму регуляторної політики держави	Виявлення факторів впливу на формування механізму регуляторної політики держави Розробка та взаємоузгодженість стратегічних цілей використання механізму регуляторної політики Визначення та обґрунтування сукупності принципів, методів, функцій, важелів та інструментів державної регуляторної політики Формування ресурсного, організаційного, інформаційного та аналітичного забезпечення механізму Розробка стратегії регуляторної політики держави, її обґрунтування та вибір	Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, Національний банк України, Національна рада України з питань телебачення і радіомовлення, інший державний орган, центральний орган, місцевий орган виконавчої влади, орган місцевого самоврядування, Державна регуляторна служба України та інші регуляторні інститути	Нормативно-правова база (Конституція України, Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Постанова КМУ «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження регуляторності регуляторного акта», Указ Президента України «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» тощо), регуляторні інструменти, аналітичні документи, публічні консультації	Стратегія регуляторної політики держави
Стратегія регуляторної політики держави	Впровадження механізму регуляторної політики держави	Розроблення системи заходів щодо забезпечення реалізації стратегії регуляторної політики держави Створення відповідних умов впровадження механізму регуляторної політики держави Оприлюднення інформації про впровадження стратегії регуляторної політики держави та доведення її до	Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, Національний банк України, Національна рада України з питань телебачення і радіомовлення, інший державний орган, центральний орган, місцевий орган виконавчої влади, орган місцевого самоврядування, Державна регуляторна служба України та інші регуляторні інститути	Нормативно-правова база (Конституція України, Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Постанова КМУ «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження регуляторності регуляторного акта», Указ Президента України «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» тощо)	Проміжні результати впровадження механізму регуляторної політики

Продовження табл. 2

1	2	3	4	5	6
Проміжні результати впровадження регуляторної політики	Моніторинг механізму регуляторної політики держави та оцінка його якості	<p>відома громадян країни та організацій, підприємств і установ</p> <p>Проведення навчальних семінарів для працівників районних державних адміністрацій, органів місцевого самоврядування з питань впровадження механізму регуляторної політики</p> <p>Аналіз ефективності регуляторної політики</p> <p>Контроль досягнення запланованих цілей</p> <p>Створення системи контролю результативності впровадження механізму регуляторної політики держави</p> <p>Визначення результативності впровадження механізму регуляторної політики держави</p>	Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, Національний банк України, Національна рада України з питань телебачення і радіомовлення, інший державний орган, центральний орган, місцевий орган виконавчої влади, орган місцевого самоврядування, Державна регуляторна служба України, Департамент державної регуляторної політики та інші регуляторні інститути	регуляторні інструменти, аналітичні документи, публічні консультації	Результативність механізму регуляторної політики держави
Результативність механізму регуляторної політики держави	Розробка та реалізація профілактичних заходів щодо коригування механізму регуляторної політики держави	Проведення навчальних семінарів, тренінгів та консультацій для працівників органів державної влади та органів місцевого самоврядування всіх рівнів, підприємств стосовно реалізації державної регуляторної політики	Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, Національний банк України, Національна рада України з питань телебачення і радіомовлення, інший державний орган, центральний орган, місцевий орган виконавчої влади, орган місцевого самоврядування, Державна регуляторна служба України, Департамент державної регуляторної політики та інші регуляторні інститути	Нормативно-правова база (Конституція України, Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Постанова КМУ «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта», Указ Президента України «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»), регуляторні інструменти, аналітичні документи, публічні консультації, норми, що регулюють господарські відносини між регуляторними органами чи іншими органами державної влади та суб'єктами	Механізм регуляторної політики держави

Відповідно до процесної моделі, представлення механізму регуляторної політики у наочному вигляді базується на логіці, що будь-який механізм має відображувати взаємодію суб'єктів та об'єктів управління, враховувати вплив зовнішнього та внутрішнього середовища, а його дія визначається інструментарієм, тобто принципами, функціями, важелями, методами і наявністю забезпечення – ресурсного, аналітичного, організаційного, інформаційного.

Таким чином, формування механізму регуляторної політики держави на основі концепції регуляторної політики та з використанням структурно-функціонального моделювання дозволить, з одного боку, забезпечувати загальну результативність державного регулювання, що має вплинути на покращення показників господарської діяльності, а з іншого – поширювати сучасну регуляторну політику, яка за змістом відповідає актуальним вимогам регуляторної політики високорозвинених країн. Слід підкреслити, що функціонування зазначеного механізму сприяє наявності синергетичного ефекту – необхідної умови створення середовища, притаманного конкурентоспроможній державі.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Горобінська І. В. Механізм реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності / І. В. Горобінська // Вісник Національного транспортного університету. – 2011. – № 24 (1). – С. 232–236.
2. Енциклопедія державного управління : у 8 т. / Нац. акад. держ. упр. При Президентіві України ; наук. – ред. колегія : Ю. В. Ковбасюк та ін. – К. : НАДУ, 2011. Т. 4 : Галузеве управління / наук. – ред. колегія : М. М. Іжа, В. Г. Бодров та ін. – 2011. – 648 с.
3. Кілієвич О. І. Економічний аналіз державної політики: навч. Посібник / О. І. Кілієвич. – К.: НАДУ, 2011. – 78 с.
4. Колупаєва І. В. Регуляторна політика держави: теорія та методологія: монографія / І. В. Колупаєва. – Харків: Видавництво ТОВ «Смуґаста типографія», 2016. – 335 с.
5. Маклаков С. В. ERwin и BPwin. CASE-средства разработки информационных систем / С. В. Маклаков. – М. : ДИАЛОГ-МИФИ, 2000 – 256 с.
6. Малига В. А. Вплив перегляду регуляторних актів на реалізацію державної регуляторної політики / В. А. Малига // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія ПРАВО. – 2014. – Випуск 29. Том 1. – С. 190–193.
7. Мельник Т. М. Розвиток національної регуляторної політики в процесі становлення глобальної торговельної системи : автореф. дис ... д-ра екон. наук : 08.00.02 / Т. М. Мельник; Держ. вищ. навч. закл. «Київ. нац. екон. ун-т ім. В.Гетьмана». – К., 2009. – 35 с.
8. Мордвінов О. Г. Досвід формування механізму регуляторної політики в США та можливості застосування його в Україні / О. Г. Мордвінов, М. А. Погрібняк [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/PORTAL/Soc\\_Gum/Ptd\\_u/2011\\_2/files/PD211\\_28.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/PORTAL/Soc_Gum/Ptd_u/2011_2/files/PD211_28.pdf)
9. Погрібняк М. А. Механізм державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності: автореф. дис... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / Погрібняк М. А.; Класич. приват. ун-т. – Запоріжжя, 2008. – 20 с.
10. Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності: Закон України від 26.11.2016 № 1160-15. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1160-15>.
11. Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження

результативності регуляторного акта : формування і тенденції розвитку / Р. І. Постанова КМУ від 11.03.2004 р. № 308. – Радейко // Вісник Національного [Електронний ресурс]. – Режим доступу: університету «Львівська політехніка». <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/308-2004-%D0%BF> Юридичні науки. – 2016. – № 837. – С. 100–104.

12. Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта Національного банку України : Постанова КМУ і Нацбанку України від 14.04.2004 р. № 471. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/471-2004-%D0%BF>

13. Радейко Р. І. Регуляторна політика в Україні: особливості

14. Noll R. G. Economic Perspectives on the Politics of Regulation / R. G. Noll // Handbook of Industrial Organization, edited by Richard Schmalensee and Robert Willig. – Amsterdam: North Holland. – 1989. – Vol. 2. –pp. 1254-1287.

15. Thurow L. C. The Zero-Sum Society: Distribution And The Possibilities For Change / L. C. Thurow. – New York: Basic books, 2008. – 240 p.

УДК 352(082)

## ЕФЕКТИВНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ПОСТРАДЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ

*Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор (НАУ)*

*У статті розглянуті проблеми розвитку основних галузей економіки, з якими зіткнулася Україна при переході на незалежний шлях розвитку. Підбито підсумки реформування економіки за 25-річний період, виявлені найбільш вагові причини економічних невдач, запропоновано заходи щодо їх усунення. Узагальнені численні розрізнені аналітичні дослідження на рівні макро і галузевої економіки. Вироботані концептуальні пропозиції щодо стабілізації та подальшого соціально-економічного зростання країни.*

**Ключові слова:** динаміка макроекономічних показників, рівень життя населення, ВВП, індекси виробництва продукції промисловості і сільського господарства, транспорт, зовнішня торгівля, державний борг, банкова система.

## ЭФФЕКТИВНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОСТСОВЕТСКОЙ УКРАИНОЙ

*Пащенко Ю.Е., д.э.н., профессор (НАУ)*

*В статье рассмотрены проблемы развития основных отраслей экономики, с которыми столкнулась Украина при переходе на независимый путь развития. Подведены итоги реформирования экономики за 25-летний период, выявлены наиболее весомые причины экономических неудач, предложены мероприятия по их устранению. Обобщены многочисленные разрозненные аналитические исследования на уровне макро и отраслевой*



економіки. *Выработаны концептуальные предложения по стабилизации и дальнейшему социально-экономическому росту страны.*

*Ключевые слова: динамика макроэкономических показателей, уровень жизни населения, ВВП, индексы производства продукции промышленности и сельского хозяйства, транспорт, внешняя торговля, государственный долг, банковая система.*

## EFFECTIVENESS OF GOVERNMENT POST-SOVIET UKRAINE

*Paschenko Y.E., Ph.D., professor (NAU)*

*In the article the problem of key industries faced Ukraine in the transition to an independent path of development. The results of reforming the economy by a 25-year period by the most acute causes of economic failures Directions to eliminate them. The article tasked to summarize the many disparate analytical study on the level of macro economy and industry, to identify common causes that hinder the positive development of the economy and develop conceptual proposals for the further stabilization and socio-economic growth.*

*Keywords: dynamics of macroeconomic indicators, standard of living, GDP, indices of production in industry and agriculture, transport, foreign trade, public debt, banking system.*

**Постановка проблеми.** Після отримання незалежності Україна мала всі шанси вийти на провідне місце в Європі по соціально-економічним показникам. Для цього Україна володіє багатими природними ресурсами, потужним науково-виробничим потенціалом, кваліфікованим робітникам персоналом, розвиненою мережею комунікацій. Впровадженню передових технологій сприяли розвинена система Національної академії наук, численні науково-дослідні відомчі і освітні інститути, технікуми, школи робітничої молоді. В Україні торгово-економічні, науково-виробничі, транспортні зв'язки були налагоджені більш ніж з 150 країнами. Після отримання незалежності намітилася чітка тенденція погіршення соціально-економічних показників по всім галузям економіки, істотно знизилися показники рівня життя населення. Негативну тенденцію можливо пояснити недоліками перебудови, перехідного до ринку періода, якщо б він не затягнувся більше ніж на чверть століття. Тільки за три останні роки ВВП України зменшився в 2 рази. В Україні найбільш гостро проявилися протиріччя, які викликані невідповідністю розвитку рівня розвитку виробничих сил до виробничих

відносин. Управлінський апарат України, особливо вищого рівня, не був своєчасно підготовлений до роботи в ринкових умовах. Недоліки в управлінні стримували розвиток виробничих сил, сприяли появі корупції, тіньової економіки, нераціональному використанню різного виду ресурсів та проявів інших негативних явищ. Державне управління звелось до розподілення та перерозподілення грошових потоків між олігархічними кланами, що перетворило його з найпотужнішого важеля підвищення ефективності в гальмо економічного розвитку. Наробивши боргів та не маючи коштів на їх погашення Україна опинилася на порозі дефолта, повної втрати своєї незалежності. Перед економістами України назріла гостра необхідність вироблення концепції стабілізації економіки з подальшим її виходом на гідне місце серед європейських країн.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню проблем розвитку України за роки незалежності присвячено праці таких вітчизняних вчених, як І. Бураковський [1], Білорус О.Г. [2], Геєць В.М. [3,4,10], Дикань В.Л. [5], Сиденко В. Р. [9] та інші. В працях

цих авторів підводились підсумки розвитку України за окремі періоди її незалежності, обговорювались різні напрямки подолання кризи в економіці, покращення інвестиційного клімату та фінансової політики.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Недоліки в управлінні привели до зруйнування економіки. В останні роки кризова ситуація в Україні ще більш загострилася. Намітився масовий сток працездатного населення в пошуках гідної роботи за кордон, населення, що залишилося, старіє, пенсійний фонд наповнюється лише на 50%. Мультиплікативний ефект спрацьовує в зворотньому для економіки напрямку. Виникла необхідність прийняття термінових заходів по стабілізації економіки, розробка та реалізація нових програм реформування, які забезпечать уникнення дефолту.

**Мета статті.** У статті поставлено завдання узагальнити численні розрізнені аналітичні дослідження на рівні макро і галузевої економіки, виявити загальні причини, які стримують позитивний розвиток економіки і виробити концептуальні пропозиції щодо стабілізації та подальшого соціально-економічного зростання країни.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Україна є однією з найбільш великих європейських країн, що володіє потужними територіальним, природно-географічним, людським, промисловим, транспортним і сільськогосподарським потенціалом. До набуття незалежності вона займала 5 місце в Європі за обсягом ВВП. Для успішного самодостатнього розвитку України вистачало всього: найрізноманітніші природно-сировинні ресурси, практично всі елементи таблиці Д. Менделєєва є в надрах України, найродючіші чорноземи, досить великий масив лісових угідь, надзвичайно вигідне географічне розташування з позицій міжнародного транспортного сполучення. Промисловість України була представлена повним спектром галузей - починаючи від

гірничодобувної і закінчуючи такими високотехнологічними галузями до як суднобудування, авіакосмічна промисловість, приладобудування. Великий обсяг продукції виконується підприємствами ВПК. Торгово-економічні, наукові зв'язки України вела практично з усіма країнами світу. В Україні сформувався висококваліфікований виробничий і науково-технічний потенціал. Тому в Україні з набуттям незалежності були всі шанси для швидкого досягнення економічних і соціальних стандартів, при яких країни не просяться в ЄС, а їх запрошують в європейське співробітництво на правах рівноправного члена. Є багато прикладів, коли повністю зруйновані в період 2 світової війни країни за 5-7 років повністю відновили свою економіку і досягли більш високих ніж в передвоєнний період показників. В Україні на початок перебудови ніяких руйнувань не спостерігалось. В якості стимулюючого фактора для досягнення європейських стандартів України різними світовими фінансовими інститутами надавалися кредити. На жаль Україні, яка порівняно легко отримала незалежність і успадкувала від СРСР хоча і застарілий і потребує модернізації, але все ж потужний виробничо-економічний потенціал, в силу ряду об'єктивних, але більшою мірою суб'єктивних причин, не тільки не використовувала з'явилися широкі можливості самостійного розвитку, але і різко знизила все економічні і соціальні показники. Стагнація економічного розвитку привела до втрати як політичної, так і економічної незалежності країни, відсунула на невизначений термін перспективу входження України в ЄС як рівноправного учасника. Підіємо підсумки економічного розвитку за 25-річний період незалежності.

Територія України через анексії Криму скоротилася на 27 тис. кв. км, окуповану частину Донецької і Луганської областей - 26 тис. кв. км.

Важливим ресурсом національного багатства будь-якої країни по праву вважається населення. Воно скоротилося з 51,8 млн. чол. до 42,8 млн.

чол. за 25 років Україна втратила майже на 10 млн., що становить п'яту частину населення. Викликає занепокоєння той факт, що з окращеніє населення прийняло в Україні постійний характер. Нижче представлені коефіцієнти зміни чисельності населення України, розраховані Інститутом демографії та й соціальних досліджень для 2016 року:

- народжуваність: загалом 1 260 дітей в день;
- смертність: в середньому 1 785 чоловік в день;
- міграційний приріст населення: в середньому 100 чоловік в день;
- швидкість спаду населення України в 2016 році буде 425 чоловік в день.

Насторожує також той факт, що Україна за рівнем смертності перевищує рівень народжуваності. Для того щоб покоління дітей кількісно замінило покоління батьків, з урахуванням дитячої, дитячої та підліткової смертності, 100 жінок повинні народжувати 213-215 дітей, а у нас на 100 жінок припадає 150 дітей.

Настільки сумні демографічні тенденції пов'язані з незадовільною економічною і політичною ситуацією, постійним зниженням витрат на охорону здоров'я. На скорочення населення вплинув високий рівень безробіття, який на 1.01.16 склав 9,1%. Навантаження зареєстрованих безробітних на 10 вільних робочих місць в цілому по Україні зросло з 92 осіб у 2015 році до 95 осіб у 2016 році.

Коефіцієнт пенсійного навантаження, який визначається як відношення людей старше 64 років до чисельності працездатного населення у віці від 15 до 65 років становить 21,8%.

На показник умов і якості життя населення в першу чергу впливає його економічне благополуччя. Розглянемо деякі показники, що характеризують доходи населення.

За 6 років номінальна зарплата в національній валюті збільшилася в 2,2 рази, а доларах США знизилася в 1,5 рази. Це пов'язано з обвалом гривні по відношенню до долара США за 2014-2015 рр. в 3 рази. Обвал

гривні спровокував зниження мінімальної зарплати за 2 роки з 152,4 до 77,2 дол. або в 2 рази. Бажання населення виїхати з України на постійне місце проживання або в пошуках роботи викликано і більш високим рівнем заробітної плати, який в розвинених європейських країнах в 20 і більше разів перевищує України. Навіть в країнах Східної Європи, які нещодавно вступили або бажають вступити в ЄС рівень мінімальної зарплати в рази вище, ніж в Україні.

У 2015 році найвищий рівень мінімальної заробітної плати був зафіксований в таких країнах Європейського Союзу як: Люксембург - 1923 євро, Нідерланди - 1502 євро, Бельгія - 1502 євро, Німеччина - 1 473 євро, Франція - 1 458 євро, Ірландія - 1462 євро, Великобританія - 1 379 євро, Словенія - 791 євро, Іспанія - 757, Мальта - 720 євро, Греція - 684 євро, Португалія - 589 євро. На мінімальную зарплату в Україні не проживеш. Тому включається тіньовий сектор економіки, при якому, для зняття податкового преса, які працюють виплачується основна зарплата в розмірі мінімальної, а реальну видають у конвертах. держава не отримуючи в повній мірі податків, не може створити нормальний Пенсійний фонд. В результаті люди, гідно відпрацювали все життя, отримують жебрацьку пенсію, на яку прожити неможливо. Виникла економіка з перекрученою системою оплати праці і пенсій.

У рейтингу за рівнем життя Україна займає 70-е місце з 142 країн світу. За 2015 рік Україна опустилася на 7 пунктів і зайняла місце між Колумбією, Індонезією і Азербайджаном, Екватором. Приблизно на такому ж рівні знаходиться Україна по рейтингу якості життя населення.

Валовий внутрішній продукт (ВВП) є основним, найбільш повним офіційним показником суспільного добробуту. Він дає уявлення про загалом матеріальний добробут нації, так як чим вище рівень виробництва, тим вищий добробут країни. В результаті цілого ряду негативних економічних і фінансових дій ВВП України за 2014-2016

роки знизився з 177,8 до 93,8 млрд. дол., майже в 2 рази.

Промисловість - найважливіший сектор господарського комплексу України. Провідна роль промисловості в економіці України визначається, перш за все тим, що, забезпечуючи всі галузі народного господарства знаряддями праці та новими матеріалами, вона є найбільш активним фактором науково-технічного прогресу і підвищення конкурентоспроможності продукції. Україна завжди вважалася промислово розвиненою країною, всі необхідні ресурси для підтримки високого рівня промислового потенціалу у ній були, не вистачало грамотного управління цими ресурсами. Починаючи з 2012 р. більшість базових галузей добувної і переробної промисловості, аж до початку 2016 року знижуються обсяги промислового виробництва на 10-15% щорічно.

Особливо постраждали металургія і машинобудування. Багато такі високотехнологічних галузей як суднобудування, авіабудування практично припинили випуск профільної продукції. Викликає економічну і екологічну тривогу масова вирубка лісу і експортування його без переробки в Європу. Хоча більшість дерево-переробних підприємств України залишилися незавантаженими.

Починаючи з 2016 року темпи падіння обсягів промислового виробництва сповільнилися, намітилася невелика стабілізація і навіть зростання. Однак з темпами зростання в 1-2% неможливо очікувати якісних зрушень в промисловому виробництві України, підвищення конкурентоспроможності його продукції. Інноваційний характер розвитку, вірніше відновлення промисловості, що забезпечує випуск конкурентоспроможної продукції в Україні, вже не можливий, це пояснюється в більшій своїй частині руйнуванням економічних, науково-виробничих, транспортних і інших зв'язків України з пострадянськими республіками. Інноваційний шлях розвитку, як показав міжнародний досвід, неможливий без

кооперації. Розрізнені острівці високих технологій, які залишилися в Україні і колись були складовою частиною комплексних технологій виробництва складної продукції, перетворилися в підприємства, що випускають непрофільну, малорентабельну продукцію. Тому західні консультанти усунувши Україну, як потенційного конкурента для країн ЄС в області високих технологій, рекомендують їй аграрний шлях розвитку.

Більш стійко, ніж промисловість, в Україні працювало сільське господарство. На жаль стійкіше щодо загального падіння виробництва показників сільське господарство не змогло компенсувати обвал промисловості. Втративши ринки Євразійського економічного союзу, українські аграрії в перші роки дії зони вільної торгівлі з Євросоюзом вже понесли серйозні втрати. Це підтверджує офіційна статистика по падінню обсягів експорту, а також падінню індексу сільгоспвиробництва в Україні.

Транспортна галузь - одна з найстаріших у світі. У всі часи була необхідність доставити продукцію від місця виробництва до місця переробки і далі - до кінцевого споживача. Зараз транспортна галузь є однією з найбільш найважливіших - без неї не може обійтися жодна ланка в економічних процесах. Однак і транспорт зараз переживає не найкращі часи.

Кризові явища в економіці, обвальне зниження обсягів промислового виробництва, сільського господарства, скорочення роздрібного товарообігу, зовнішньої торгівлі, доходів населення негативно позначилися на роботі транспортної галузі, відбулося зменшення обсягів як вантажних так і пасажирських перевезень. За роки перебудови 1990-2015 обсяг вантажних перевезень усіма видами транспорту скоротився в 4,2 рази, в тому числі залізничних - у 2,8, автомобільних - в 4,6, трубопровідних - в 3,0, морських - у 17,7, річкових - в 22,0 і авіаційних - в 2,0 рази.

Економічна криза відбилася на платоспроможності населення, знизилася його транспортна рухливість, але в більш

дрібних масштабах, ніж темпи падіння вантажних перевезень. В цілому обсяги пасажирських перевезень транспортом загального користування за 25-річний період скоротилися в 1,8 рази, в тому числі на залізничному – в 1,7, автомобільному (автобуси) - в 3,7, авіаційному - в 2,5 рази. Морський і річковий транспорт, як засіб перевезень пасажирів, практично перестав існувати. У жодній країні світу не скорочувалася транспортна мережа. В Україні ж крім метрополітенів довжина шляхів сполучення скоротилася за всіма видами транспорту.

Українська система трубопровідного транспорту представлена нафто і нафт-продуктопроводним, газопровідним і аміакопроводним транспорт. Загальна довжина трубопроводів становить 43 тис. км, 36 тис. км з яких займає газотранспортна система (ГТС). Потужність ГТС на вході 280 і на виході 170 м<sup>3</sup> на рік. Проектною потужністю для транзиту системи фактично використовується єдиний користувач - російський ВАТ «Газпром». У зв'язку з тим, що дана компанія зайнята в будівництві декількох сторонніх газотранспортних проектів (діючий «Північний потік» і планований «Південний»), транзит палива через територію України дещо знижується. Українська газотранспортна система є цікавим об'єктом як для Росії, так і для Європи. І з боку Європи, і з боку Росії неодноразово висловлювалися пропозиції про створення консорціуму з модернізації та використання потужностей як в двосторонньому, так і тристоронньому форматі. В даний час переговори про сораспорядження ГТС не ведуться. В цілому ж міжнародні експерти оцінюють вартість цього активу в \$ 27-29 млрд. У разі продовження загострення політичної і економічної обстановки з Росією в умовах хронічної нестачі фінансових ресурсів українська ГТС може перетворитися на металобрухт. Це в повній мірі відноситься і до аміакопроводу.

Розглядаючи транспорт як один із пріоритетних напрямків розвитку економіки, не можна обійти такий важливий напрям, як

транзит. Глобалізація економіки, подальший поділ праці зумовили необхідність розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). Всього на земній кулі близько 80 МТК, за якими здійснюється основна частина перевізної діяльності в світі. Існує две основні умови залучення транзиту. З одного боку, сприятливе географічне розташування держави, що робить їх привабливою для міжнародних перевезень; з іншого - наявність транспортної інфраструктури. Обидві ці умови прийнятні для України, яка на думку міжнародних експертів володіє найвищим коефіцієнтом транзитності в Європі.

Про цінність транзитних перевезень для економіки можна судити за вартістю перевезення 1 т вантажів через Україну, яка становить від 1 до 1,5 тисячі доларів. Тільки на початку 90-х років річні надходження від транзитних перевезень в ВВП України становив 6 млрд. дол. Це для України досить вагома частина доходів, але мізерна в порівнянні з розвиненими європейськими країнами, які намагаються максимально використовувати транзитні переваги країни. Щорічні доходи від транзиту в Німеччині, Франції коливаються в межах 35-40 млрд. дол. Навіть така маленька країна, як Голландія заробляє більше 20 млрд. дол. Доходи Латвії від транспорту формують 25% ВВП. Україна ж, маючи вищий в Європі рейтинг по транспорту використовує його неефективно.

Питання подальшого вдосконалення зовнішньоекономічної діяльності мають особливе значення для забезпечення інтеграції української економіки в структурі світового економічного простору, міжнародного поділу праці, прискореної адаптації економічних, правових та інституційних структур України до міжнародних стандартів. Динаміка зовнішньої торгівлі багато в чому відображає зміни ВВП, загальноекономічний стан країни.

Експорт та імпорт країни починаючи з 1991 р по 2000 рр. знижувався відносно невисокими темпами, експорт в 1,45 раз і імпорт в 1,7 рази. З 2000 р до 2012 р був відзначений істотний ріст товарообігу. За 13

років експорт зріс в 4 рази, імпорт - в 5,9 рази. Починаючи з 2013 року і до початку 2016 року розпочався новий етап спаду зовнішньої торгівлі. Експорт за 3 роки знизився в 1,8 рази і імпорт - в 2,4 рази.

Одним з найважливіших макроекономічних показників, що характеризують економічну ситуацію країни, є державний борг, його структура, а також його співвідношення з ВВП.

У країнах з твердою національною валютою відсутні відмінності в поняттях зовнішнього або внутрішнього державного боргу. Для таких країн, як США або Великобританія існує поняття національний борг.

В сукупність боргових зобов'язань держави включається також гарантований державний борг, що виникає в результаті прийнятих на себе державою гарантій за зобов'язаннями третіх осіб, або прийняті на себе державою зобов'язання третіх осіб.

Державний борг не враховує зобов'язання інших країн перед державою-боржником, тобто сума державного боргу не включає взаєморозрахунки. Тому в держави-боржники входять такі високорозвинені країни - як США (17,6 трлн. дол.), Японія (9,9

трлн. дол.), Китай (3,9 трлн. дол.), Німеччина (2,6 трлн. дол.) і т.д. На жаль, таку країну як Україна, яка перебуває в постійній політичній та економічній кризі, що має нестабільну економіку, не можна рівняти за рівнем державного боргу на перераховані країни. Україна за своїм економічним станом є країною, якій отримання нових позик у міжнародних фінансових інститутів стає вже складною проблемою. Нові зовнішні борги України, як правило, йдуть на погашення старих боргів і відсотків за ними, на формування Пенсійного фонду, на погашення боргів по заробітній платі та інші внутрішні потреби України, але ні в якому разі не на розвиток економіки. Цей шлях веде країну в боргову яму, до розвалу економіки, втрати політичного суверенітету країни. Можна також відзначити деяку закономірність, при якій дотримується пропорційність між зростанням державного боргу, зростанням капіталів в олігархічних сім'ях України та зубожінням основного населення. Сума державного і гарантованого державного боргу стає дедалі більше і до 2016 року майже досягла річного обсягу ВВП України. Динаміка державного боргу України представлена в таблиці 1.

*Таблиця 1*

*Державний і гарантований державою борг України з 2010 по 2016 роки*

	Загальний борг			Зовнішній борг		
	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.	млн. дол. США	млн. дол. США	млн. дол. США
на 01.01.2010	316884,6	211751,7	105132,9	39685,0	26518,7	13166,3
на 01.01.2011	432235,4	276745,6	155489,8	54289,3	34759,6	19529,7
на 01.01.2012	473121,6	299413,9	173707,7	59215,7	37474,5	21741,2
на 01.01.2013	515510,6	308999,8	206510,7	64495,3	38658,8	25836,4
на 01.01.2014	584114,1	300025,4	284088,7	73078,2	37536,0	35542,2
на 01.01.2015	1100564,0	611697,1	488866,9	69794,8	38792,2	31002,6
на 01.01.2016	1571765,6	1042305,1	529460,6	65488,4	43428,2	22060,2
на 01.05.2016	1689781,9	1121903,8	567878,2	67090,7	44543,8	22546,9

Зростанню боргів сприяють низькі темпи розвитку, безробіття, збільшення військових витрат, навіть негативні темпи економічного витрат.

За рекомендаціями МВФ співвідношення держборгу до ВВП не повинно перевищувати 60%. Більший відсоток підвищує ризик країни увійти в стан дефолту. При стані держборгу до ВВП 79,4% Україна знаходиться в зоні підвищеного ризику дефолту.

Становлення банківської системи незалежної України як і всієї економіки триває більше 25 років, і за цей час зіткнулося з низкою проблем, які потребують невідкладного вирішення. Особливо гостро проблеми банківської системи проявилися в процесі реформування економіки протягом 2014-2016 років. В цьому періоді загострилися проблеми загальноекономічного характеру, пов'язані з посиленням корупційної складової, переділом власності і сфер впливу між олігархічними кланами, підпорядкуванням державних структур управління інтересами приватного капіталу.

Більшість експертів, аналізуючи причини падіння національної економіки, перш за все, вказують на невдалу діяльність уряду. Однак роль банківської системи і її головного регулятора НБУ була не менше деструктивна. НБУ не виконав її головних функцій - стабілізації курсу національної валюти, збереження цінової стабільності, антимонопольного регулювання банківської системи. По суті, більшість економічних проблем як в дзеркалі відбилися і на банківській системі, яка при недоліках управління може перетворитися з могутнього стимулу економічного розвитку в його гальмо. До найбільш важливих проблем банківської системи 2014-2016 років можна віднести:

- необґрунтоване скорочення великої кількості банків;
- девальвація гривні. За 2014-2016 роки співвідношення гривні до долара США збільшилося більш ніж в 3 рази;
- подорожчання кредитних ресурсів в Україні;
- зростання недовіри до банків.

Огляд підсумків економічного і політичного існування України в розрізі основних макроекономічних показників і

визначених секторів економічної діяльності за період отримання незалежності дозволив зробити загальний висновок про те, що Україна не змогла скористатися перевагами отримання суверенітету, надії основної маси населення на краще життя не виправдалися. Особливо постраждала економіка і соціальні умови життя за останні три післямайдановські роки 2014-2016. Постараємося виділити найбільш вагомі причини негативного розвитку економіки. Їх можна розділити на внутрішні і зовнішні, об'єктивні і суб'єктивні.

1 Скорочення і розрив господарських зв'язків з технологічно об'єднаними і економічно рівними партнерами.

2 Непідготовленість державного менеджменту до управління в умовах сучасного цивілізованого ринку.

3 Посилення протиріч між державними і приватними інтересами.

4 Непродумана, методологічно не підготовлена заміна державного управління економікою ринковим регулюванням.

5 Особливості та невдачі приватизації в Україні.

6 Відсутність мети, стратегії і тактики у розвитку України.

7 Дестабілізація роботи банкової системи.

8 Неприятливий інвестиційний клімат.

9 Нестабільність економіки, високий рівень податків, непередбачуваність внутрішньої і зовнішньої політики в поєднанні з жахливою корупцією, низьким рівнем антимонопольного регулювання, узурпацією економічної і політичної влади зробили Україну малопривабливою для іноземних інвесторів.

10 Військовий конфлікт на Донбасі.

Безумовно, перерахований перелік причин, які сприяли падінню української економіки, можна продовжити. До них можна віднести багато політичних, організаційно-господарських, правових, ускладнення криміногенної обстановки та інших причин. Багато з них тісно пов'язані між собою, мають як одновекторну, так і різновекторну спрямованість впливу на

ефективність економіки. Тим не менш, не претендуючи на повне, всеосяжне розкриття теми, можна з високим ступенем вірогідності стверджувати, що зазначені причини вельми суттєво вплинули на поглиблення економічної кризи України.

Становлення України як незалежної держави можливе лише в умовах мирної обстановки. Подальша ескалація воєнних конфліктів призведе до розколу України як єдиної суверенної держави. Перші ознаки розколу вже чітко проявилися в Криму і на сході України. Встановлення мирних відносин і виконання Мінських угод є необхідною умовою в самий найближчий час. Немає нічого дорожчого за життя людей. Всі інші проблеми економічного і політичного порядку можливо вирішувати лише в умовах мирного існування держав, територій і груп населення.

За чверть століття правлячій еліті, керуючись інтересами і побажаннями населення, пора визначитися з політико-економічною спрямованістю розвитку України, сформулювати головну мету соціально-економічного розвитку і всю подальшу політику підпорядкувати реалізації цієї мети.

Визначившись з головною метою, розробити генеральну стратегію підвищення національної конкурентоспроможності, поліпшення якості життя українців через реалізацію економічних, правових, валютно-фінансових, фіскальних та інших реформ, спрямованих на досягнення високих темпів економічного зростання, системну модернізацію економіки, макроекономічну стабільність, раціоналізацію механізму самоорганізації ринкової економіки з принципами державного управління.

Створення базових передумов збереження та розвитку людського і соціального капіталу, забезпечення стабільності і якості життя можливо лише при якісно новому підході до економічного зростання держави. При розробці генеральної стратегії необхідно виділити пріоритетні, взаємопов'язані в просторовому і часовому аспекті програми реалізації поставлених цілей

з обов'язковим призначенням відповідальних за їх виконання.

Експертами підраховано, що для того, щоб Україна протягом 10-15 років могла зрівнятися за якісним показником рівня життя - ВВП на душу населення - з країнами Східної Європи, їй необхідне щорічне зростання ВВП мінімум в 7%. Кращий же показник зростання ВВП України за останні 3 роки - 1,5%. Якщо не змінити систему державного менеджменту в Україні, не залишається жодних шансів наздогнати не тільки провідні країни Європи, а й країни колишнього соціалістичного табору, а також багато пострадянських республік. Тільки система державного менеджменту, перемігши корупцію, зможе створити умови для ефективного зростання економіки.

Від сировинної моделі економіки необхідний перехід до високотехнологічного розвитку, до виробництва конкурентоспроможної продукції з високою доданою вартістю. Стратегія економічного розвитку повинна бути спрямована на стимулювання підприємництва, залучення інвестицій, імпортозаміщення, розвиток зовнішньої торгівлі, випереджаюче зростання високотехнологічних, експортоорієнтованих галузей.

У України, як суверенної держави, не дивлячись на всі свої ресурсні переваги, при нинішній системі державного управління економікою з'явилася перспектива в кращому випадку стати постійно наздоганяючою країною, або в гіршому випадку - перетворитися на сировинний придаток розвинених країн ЄС. Розвивати економіку на базі старої технології неможливо і безперспективно, та й не вистачить ресурсів. Потрібно відмовитися від фінансування більшості збиткових, безперспективних підприємств, зосередивши увагу на точкових, високотехнологічних виробництвах, яких більш ніж достатньо дісталось Україні в спадок у вигляді численних підприємств і об'єднань обслуговуючих ВПК, в суднобудуванні, авіа-і ракетобудуванні, радіоелектроніці, машинобудуванні з його численними



підгалузями, особливо такими, як тракторобудування і танкобудування, транспортне машинобудування та інших галузях, на підприємствах яких в Україні виготовлялося конкурентоспроможна продукція. Має сенс продовжити розвиток галузей металургійного комплексу і хімічної промисловості, так як необхідна база для їх розвитку на новій, модернізованій основі в Україні є. Необхідно скласти обмежений перелік пріоритетних галузей, підприємств, розвиток яких в найкоротший час може забезпечити економічне зростання держави.

Щоб уникнути долі постійно наздоганяючої країни, що не пасти задніх науково-технічного прогресу, необхідно провести якісні перетворення в управлінні інноваційною економікою, при якій стійке економічне зростання має супроводжуватися підвищенням якості життя населення. Позитивний досвід провідних країн вказує на необхідність і доцільність переходу від галузевої до кооперативної системи управління, посилення приватно-державних підходів, при яких можливо об'єднати інтереси і ресурси установчо роз'єднаних організацій на найбільш перспективних конкурентоспроможних напрямках. Експортно-орієнтовані корпоративні структури, побудовані на інноваційних технологічних і організаційних схемах управління дозволяють збільшити масштабність виробництва, розширити асортимент, підвищити якість і конкурентоспроможність продукції.

Європейські союзники не компенсують Україні збитків від розриву кооперованих зв'язків з республіками пострадянського простору. Вони відверто не зацікавлені отримати Україну в якості додаткового конкурента, пропонують як альтернативу високих технологій розвиток сировинної бази. Зрозуміло, що з такою стратегією помітного економічного зростання не доб'єшся, не кажучи вже про економічний прорив, досягнення Україною лідерства в європейській співдружності.

Результатом всіх реформ, що проводяться в Україні під контролем

консультантів і спостерігачів ЄС і США, стала масова деіндустріалізація, втрата високопродуктивних робочих місць, руйнування науково-виробничого та освітнього комплексу, експортно-сировинна орієнтація економіки, зубожіння населення і, як наслідок, соціальна і духовна деградація суспільства. Без налагодження зруйнованих кооперованих технологічних зв'язків, що забезпечують відродження зруйнованої економіки, Україні не обійтись. Якщо західним партнерам послуги України не потрібні, то слід шукати нових економічних партнерів, або відновлювати стосунки зі старими. Суспільство не пробачить розвалу України, національні інтереси повинні дотримуватися насамперед.

Відновлена на новій інноваційній основі промисловість стане базою для розвитку всіх галузей економіки і, в першу чергу, сільського господарства і транспорту. У сільському господарстві необхідно докорінно змінити структуру аграрного сектора, на користь збільшення частки виробництва, що займаються переробкою сільськогосподарської сировини до рівня кінцевого споживання. Переорієнтування аграрного сектора економіки не може бути досягнуто без ряду організаційних заходів. Ні в якому разі не можна допустити прийняття закону про вільний продаж сільськогосподарських земель, який лобюють західні консультанти і яких підтримується багатьма вітчизняними олігархами. При скасуванні мораторію на продаж сільськогосподарських земель Україна може втратити один з основних, життєво необхідних національних ресурсів. Вітчизняні власники, підприємці не зможуть на вільному земельному ринку перемагати багатих іноземних конкурентів. Земля - це остання опора під ногами українського населення. До речі, слід зазначити, що в такій розвиненій сільськогосподарській країні як Канада 90% земель належить державі, а в США - 50%. В основу організації сільськогосподарського виробництва цих та багатьох інших

країн лежать фермерські господарства, які і виробляють більшу частину продукції.

Державі потрібно лише створити законодавчу базу з оренди землі, збереження її родючості, впорядкувати систему державних закупівель та оподаткування. У більшості розвинених країн світу держави проводять в аграрному секторі протекціоністську політику, підтримуючи аграріїв дешевими кредитами, дотаціями, низькими податками та іншими преференціями.

У міру інтенсифікації світових процесів інтеграції та глобалізації у України відкриваються широкі можливості отримання додаткових валютних доходів за рахунок використання надзвичайно вдалого географічного положення.

В Україні, з її сприятливим географічним положенням, вже є, хоча і зношена, але досить розвинена транспортна мережа, що об'єднує різні види транспорту в напрямку головних транзитних напрямків. Перевага використання транспортної мережі України для міжнародних перевезень бачиться в можливості збільшення обсягів і швидкості продуктообміну за рахунок оптимізації відстаней перевезень, зниження транспортних витрат. При сприятливих політичних рішеннях в Україні відкривається перспектива тільки за рахунок залучення додаткових транзитних вантажів збільшити річний валютну виручку на 25-30 млрд дол.

Перебудова, реформування всієї економіки неможливі без реформування банківського сектора. Основні напрямки реформування банківської та фінансової системи зводяться до наступного:

- комплексні заходи з відновлення довіри до банківської системи, що в обов'язковому порядку має включати реструктуризацію заборгованості перед клієнтами, що втратили кошти в збанкрутілих банках, відновлення кредитних портфелів банків, недопущення подальшого виведення з ринку банків за старою схемою, коли на права клієнтів ніхто не звертає уваги ;

- комплексні заходи щодо поліпшення інвестиційного клімату, фактичний захист інвесторів як закордонних, так і внутрішніх;

- спрощення податкової системи, недопущення сплати податків наперед, що суперечить економічній суті оподаткування. Податкові пільги малому та середньому бізнесу, зниження податкових ставок або повне скасування податків малозабезпеченим і стратегічним галузям, таким як IT-індустрія .

**Висновки.** За роки існування України як незалежної держави не вдалося не тільки досягти позитивних соціально-економічних результатів, а й майже вдвічі знизити основні макроекономічні показники за обсягом виробництва і якості життя населення. Основна причина - невідповідність державного і підприємницького менеджменту до нових умов господарювання.

#### **ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Аналіз соціально-економічних наслідків членства України в сот після трьох років членства: очікування і реалії [Текст] / І. Бураковський, В. Мовчан; ін-т екон. дослідж. та політ. консулт. – К.: ІЕДПК, 2011. – 58 с.

2. Білорус О. Г. Економічна система глобалізму О. Г. Білорус. - К КНЕУ. 2003 - 357 с.

3. Геєць В. М. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів.- К .: нац. торг.-екон. ун-т, 2008. 389 с.

4. Геєць В. М. Про єдність і протиріччя в розвитку суспільства, держави та економіки. / В. М. Геєць // Економіка України. - 2012. - №10 (603). - С. 4-23.

5. Дикань В. Л. І. Стратегічні Пріоритети розвитку економіки України в умовах Зміни світових центрів економічної і Політичної влади / В. Л. Дикань //Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - №41. - С. 11-16.

6. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [ Електронний ресурс ]. - режим доступу: [http // www. minfin . gov . ua /](http://www.minfin.gov.ua/).

7. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку и торгівлі України [ Електронний ресурс ]. - режим доступу:[http // www . me . gov . ua /](http://www.me.gov.ua/).

8. Офіційний сайт державної служби статистики України [ Електронний ресурс ]. - режим доступу: [http // www . ukrstat . gov . ua /](http://www.ukrstat.gov.ua/).

9. Сиденко В.Р. Глобализация и экономическое развитие. Т. 1 [Текст] / В.Р. Сиденко. - К.: Фенікс, 2008. – 276 с.

10. Соціально-економічний стан України : наслідки для народу та держави : національна доповідь [Текст] / заг. ред. В. М. Гей ця. - К.: НВЦ НБУВ, 2009. – 687 с.

11. Статистичний збірник Україна у цифрах 2015 – К., 2016. – 237 с.

УДК 338.27

## МАКРОЕКОНОМІЧНЕ ПРОГНОЗУВАННЯ І ПЛАНУВАННЯ ДОХОДІВ БЮДЖЕТУ: СИСТЕМНИЙ ПІДХІД

*Щербіна В.В., аспірант (УДФСУ)*

*У статті розкрито особливості системного підходу до макроекономічного прогнозування і планування як складової формування доходів бюджету. Досліджено змістовне наповнення терміну «планування» та «прогнозування» як частини управлінського процесу. Проаналізовано погляди вчених на інтеграцію прогнозування і планування, систематизовано спільні та відмінні властивості прогнозування і планування. Складено модель управління формуванням доходів бюджету України.*

*Ключові слова: прогнозування, планування, макроекономічне планування і прогнозування, концепція управління, формування доходів бюджету.*

## МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ПЛАНИРОВАНИЕ ДОХОДОВ БЮДЖЕТА: СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

*Щербина В.В., аспирант (УДФСУ)*

*В статье раскрыты особенности системного подхода к макроэкономическому прогнозированию и планированию как составляющей формирования доходов бюджета. Исследовано содержательное наполнение термина «планирование» и «прогнозирование» как части управленческого процесса. Проанализированы взгляды ученых на интеграцию прогнозирования и планирования, систематизированы общие и отличительные свойства прогнозирования и планирования. Составлена модель управления формированием доходов бюджета Украины.*

*Ключевые слова: прогнозирование, планирование, макроэкономическое планирование и прогнозирование, концепция управления, формирования доходов бюджета.*

## MACROECONOMIC FORECASTING AND PLANNING BUDGET REVENUES: SYSTEMATIC APPROACH

*Shcherbina V.V., a graduate student  
( University of the State Fiscal Service University)*

*The article describes the features of system approach to macroeconomic forecasting and planning as a component of income budget. Investigated the substance of the term «planning» and «prediction» as part of the management process. Scientists analyzed the views on the integration of forecasting and planning, systematized common and distinctive features of forecasting and planning. Compiled management model the formation of budget revenues Ukraine. In this article, four scientific approaches to the interpretation of the content of the concept of "prediction". The term "macro-economic forecasting revenues" considered in its narrow and wide format. Exploring the nature of the concepts of "macroeconomic forecasting revenues" and "macroeconomic planning budget revenues", defined their management focus and therefore belong to the management process. "Macroeconomic forecasting revenues" and "macroeconomic planning budget revenues" are analyzed from the perspective of systemic and targeted approaches to control the formation of budget revenues. Defined logic integration of forecasting and planning in the works of scientists. Author researchers identified three approaches: a study predicting the planning phase; understanding of planning as an element of forecasting; unity forecasting and planning as a single process.*

**Keywords:** *forecasting, planning, macroeconomic planning and forecasting, management concept, the formation of budget revenues.*

**Постановка проблеми.** Однією з основних проблем неефективності командно-адміністративного впливу на економіку України до проголошення її незалежності був недостатній розвиток та практичне застосування прогностичної функції управління. У свою чергу, розвиток ринкових відносин, який відбувся на основі застосування зарубіжного досвіду, на рівні макроекономічного державного менеджменту акцентував увагу на ймовірнісних аспектах природи економіки, що обґрунтувало необхідність ефективного застосування прогнозування в управлінській діяльності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню сутності та природи прогнозування та планування приділяло увагу велика кількість вітчизняних та зарубіжних науковців. Серед них: Соловйова Н.І., Сирібрянська Ю.В., Проказа Т. В., Семенюк З. І., Уічерн

Д. У., Ханк Д. Е., Райте А. Дж, Юрій С. І., Акофф Р., Андрущенко В. Л., Борисевич В.І., Микитюк І. С., Савчук С. В., Снайдер Н. та інші.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Однак, інтерес науковців та практиків до прогностичної функції менеджменту реалізовувався у контексті пізнання самого прогнозування як процесу і, разом з тим, недостатня увага приділялась дослідженню його зв'язку з плануванням.

**Метою статті** є дослідження прогнозування та планування з позиції системного підходу. Для цього необхідно розкрити змістовне наповнення понять «прогнозування» та «планування» у контексті розкриття сутності макроекономічного прогнозування і планування як складової формування доходів бюджету.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Динамічні зміни в

теоретичному обґрунтуванні практики державного регулювання економіки спричинили перехід від командно-адміністративного макроекономічного управління (в основу якого було покладено планування) до менеджменту на основі ринкових відносин (провідну роль в якому відіграє прогнозування). При цьому у процесі трансформації національної економіки був допущений суттєвий прорахунок: адаптація зарубіжного досвіду провідних країн світу у практику державного регулювання економікою України відбулася без належного врахування позитивного вітчизняного досвіду.

Критичний аналіз поглядів вчених на визначення сутності прогнозування дозволив їх структурувати, виділивши при цьому чотири підходи науковців до трактування змістовного наповнення поняття «прогнозування».

Науковці, які підтримують перший підхід, акцентують увагу, трактуючи поняття «прогнозування», на обґрунтованості (науковості) процесу прогнозування. Логіка цього підходу полягає у чіткому розумінні, що прогнозування потребує усвідомлення причинно-наслідкових зв'язків та закономірностей, які здійснюють вплив на об'єкт управління, поведінку якого планується передбачити.

Другий підхід базується на ідентифікації прогнозування як управлінської системи. Виходячи з цього, треба розуміти, що прогнозування, як і будь-яка система управління, має структуру, до якої входять суб'єкт і об'єкт управління, концепція управління (яка реалізується у вигляді впливу на об'єкт) та зворотній зв'язок.

Третій підхід ґрунтується на розумінні прогнозування як процесу. Його особливість полягає у поєднанні двох складових: динамічності (руху в часі) та управлінського аспекту (у контексті наявності суб'єкта, об'єкта та мети).

Згідно четвертого підходу особливу увагу науковці звертають на те, що прогнозування спрямоване на передбачення поведінки об'єкта управління у майбутньому. Саме орієнтація в часі на майбутнє обумовлює ймовірнісний характер результатів прогнозування.

Узагальнивши викладене вище, вважаємо за необхідне виділити два трактування терміну «прогнозування» (у вузькому та широкому розумінні). У вузькому значенні під прогнозуванням пропонуємо розуміти процес передбачення майбутніх можливих сценаріїв поведінки об'єкта управління на основі відомих причинно-наслідкових зв'язків та закономірностей. У широкому розумінні прогнозування – це система, яка формує передумови та забезпечує практичну реалізацію передбачення майбутніх можливих сценаріїв поведінки об'єкта управління на основі відомих причинно-наслідкових зв'язків та закономірностей.

Основними характеристиками прогнозування у формуванні доходів бюджету є: макроекономічний рівень, зв'язок з бюджетом, об'єктом прогнозування є доходи бюджету, суб'єктом прогнозування – держава.

Дослідження наукової літератури та нормативно-правової бази з метою ідентифікації семантики прогнозування у формуванні доходів бюджету в контексті окреслених вище характеристик дозволило виявити такі поняття як: «бюджетне прогнозування», «державне прогнозування», «національне прогнозування», «економічне прогнозування», «макроекономічне прогнозування» [1; 2; 3;4;5].

Аналіз та теоретичне узагальнення поглядів вітчизняних науковців визначають, що найточнішими термінами, які описують процес прогнозування доходів бюджету країни є «бюджетне прогнозування доходів бюджету», «макроекономічне прогнозування доходів

бюджету» та «державне прогнозування доходів бюджету країни». Будучи в цілому синонімами, ці терміни все-таки дещо по різному зосереджують увагу на процесі прогнозування у формуванні доходів бюджету країни. Перший – зосереджує увагу на бюджетуванні (не акцентуючи при цьому уваги на макроекономічному рівні). Другий – робить акцент на макроекономічному рівні прогнозування. А третій – на тому, що суб'єктом прогнозування є держава. Варто зазначити, що у наукових колах існують пропозиції щодо створення ситуаційного центру [6], який би здійснював прогнозування, а відповідно до цього суб'єктом макроекономічного прогнозування може виступати не лише держава.

Враховуючи, що для нашого дослідження важливішим є макроекономічний аспект прогнозування, вбачаємо за логічне використовувати термін «макроекономічне прогнозування доходів бюджету», розуміючи його у вузькому та широкому форматі.

У вузькому значенні під «макроекономічним прогнозуванням доходів бюджету» пропонуємо розуміти процес передбачення майбутніх можливих сценаріїв поведінки доходів бюджету держави на основі відомих причинно-наслідкових зв'язків та закономірностей. У широкому ж розумінні «макроекономічне прогнозування доходів бюджету» – це система, яка формує передумови та забезпечує практичну реалізацію передбачення майбутніх можливих сценаріїв поведінки доходів бюджету держави на основі відомих причинно-наслідкових зв'язків та закономірностей.

Поряд з осмисленням сутності прогнозування науковці постійно досліджували змістовне наповнення терміну «планування». Кожен з них звертав свою увагу на трактування сутності терміну «планування». Проте їх погляди мають відмінності і

підпорядковані реалізації мети, яку вони ставили у власних дослідженнях. Що ж стосується єдності підходу до розуміння дефініції «планування», то можна з впевненістю стверджувати, що на сьогоднішній день вона не прослідковується.

Аналіз поглядів вчених на трактування сутності поняття «планування» дозволив виділити три підходи. Згідно першого підходу, увага вчених акцентується на ідентифікації кількісних параметрів планових показників. Другий підхід передбачає крім визначення цілей у розрізі контрольних показників, ще й розробку заходів щодо їх досягнення. Відповідно до третього підходу, поряд з визначенням кількісних показників планових цілей та формалізації дій, спрямованих на їх досягнення, планування розглядається як базис для формування інституційного та комунікаційного забезпечення державного регулювання економіки [7; 8; 9; 10; 11; 12].

Кожен із зазначених підходів є важливим. Більш того, їх доцільно розглянути у розрізі двох підходів: процесного та системного. Згідно процесного підходу під плануванням варто розуміти процес визначення цілей та концепції управління (при цьому під «концепцією управління» ми розуміємо ієрархічно упорядковану послідовність дій, спрямованих на досягнення поставлених цілей, у єдиній системі з управлінськими інституційними та комунікаційними структурами, на які покладено реалізацію цільових функцій управління). З позицій же системного підходу планування – це система, яка формує передумови та забезпечує практичну реалізацію визначення цілей та концепції управління.

З нашої точки зору, найбільш вдалим терміном є «макроекономічне планування доходів бюджету», який ми пропонуємо розглядати у вузькому та широкому розумінні. У вузькому значенні «макроекономічне планування доходів

бюджету» – це процес визначення цілей та концепції управління доходами бюджету держави. У широкому розумінні «макроекономічне планування доходів бюджету» – це система, яка формує передумови та забезпечує практичну реалізацію визначення цілей та концепції управління доходами бюджету держави.

В наведених авторських визначеннях узагальнюється рівень держави (областей та галузей), те, що суб'єктом планування є держава, а також зосереджується увага на тому, що плануванню підлягає макроекономічний процес, а саме формування доходів бюджету країни.

Досліджуючи сутність понять «макроекономічне прогнозування доходів бюджету» та «макроекономічне планування доходів бюджету», ми звернули увагу, що кожне з них має управлінську спрямованість і, відповідно, є частиною управлінського процесу. Виходячи з цього, актуальним постає завдання проаналізувати визначені вище терміни з позиції системного та цільового підходів до управління формуванням доходів бюджету.

Перш за все, зазначимо, що під доходами бюджету ми розуміємо «податкові, неподаткові та інші надходження на безповоротній основі, справляння яких передбачено законодавством України (включаючи трансферти, плату за надання адміністративних послуг, власні надходження бюджетних установ)» [13].

Відповідно, система управління формуванням доходів бюджету буде мати наступний вигляд (рис. 1).

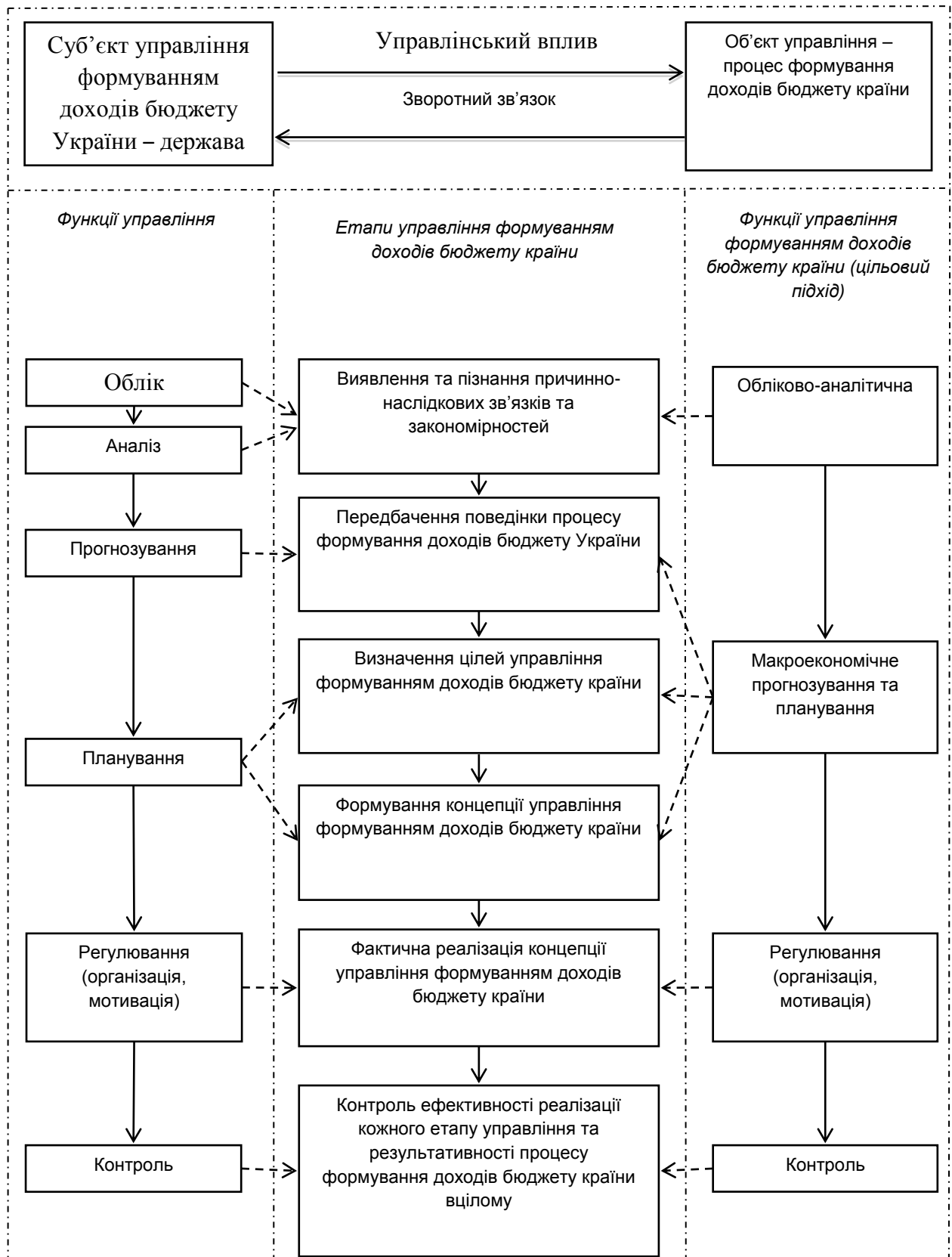
З рис. 1 видно, що функції управління в цілому та управління формуванням доходів бюджету у контексті цільового підходу дещо різняться, а саме:

– функції обліку та аналізу інтегровані в єдину обліково-аналітичну функцію;

– функції прогнозування і планування інтегровані в єдину функцію макроекономічного прогнозування та планування.

Такі відмінності обумовлені цільовою орієнтацією функціонального наповнення управління. По-перше, функція обліку як така, що спрямована на достовірну фіксацію явищ та процесів, сама по собі не має цінності в процесі виявлення та пізнання причинно-наслідкових зв'язків і закономірностей, які впливають на формування доходів бюджету країни (це спричинено перш за все тим, що об'єкт управління відноситься до макроекономіки). Її корисність проявляється у інтегрованому поєднанні з аналітичною функцією, де облік розглядається як інформаційне забезпечення. По-друге, функції прогнозування і планування у контексті цільового підходу до формування доходів бюджету країни настільки інтегруються між собою (без прогнозування неможливо визначити мету та концепцію управління, і навпаки, саме по собі прогнозування, без наступного планування, немає цінності), що їх доцільно розглядати як єдину функцію макроекономічного прогнозування та планування.

Логіка інтеграції прогнозування і планування прослідковується і у працях вчених. При цьому серед думок науковців можна виділити три підходи: обґрунтування прогнозування як етапу планування; розуміння планування як елементу прогнозування; єдність прогнозування та планування як єдиного процесу [14; 15; 16; 17; 18].



Примітки: курсивом визначено назви блок-схем рисунку; пунктирними стрілками відображено процеси, в яких реалізуються відповідні функції управління.

*Рис. 1. Модель управління формуванням доходів бюджету України  
(джерело: складено автором).*



Прогнозування як частину планування розглядають Авксентьев М.Ю. (вважає прогнозування функцією планування) [19, с. 215]; Воронкова В.Г. (зазначає, що «планування до певної міри і ступеня є прогнозуванням, але не навпаки» [3, с. 24]); Лукошкіна Л.Н. (звертає увагу на те, що «економічне прогнозування, в тому числі і фінансове, має більш спільне з природою плану, ніж з прогнозом взагалі. Економічний прогноз не просто інтерпретує закономірності і зовнішні умови розвитку, а використовується для пошуку потрібних рішень. Він може розглядатися як початкова стадія планування, яка визначає вибір шляхів досягнення цілей цього плану» [1, с. 6]). Більш детально ідею щодо розуміння прогнозування як частини планування обґрунтовує Т.В. Проказа. Вона зазначає, що «прогнозування є необхідним етапом планування, проте має більш загальний інформаційний характер порівняно із планом. Якщо головна функція плану полягає в організації цілісного функціонування елементів економічної системи, то функція прогнозування – у зниженні невизначеності майбутнього. З одного боку, прогнозування ідентифікує конкретну соціально-економічну ситуацію, у якій можуть досягатися намічені планом цілі, з іншого боку, показує, які наслідки може мати та або інша керуюча дія (або її відсутність) ... Прогнозування має стати невід'ємною частиною процесу бюджетного планування, що дасть змогу проаналізувати тенденції формування ресурсів бюджету та їх використання, виявити чинники, які необхідно враховувати при обчисленні бюджетних показників, визначити їх взаємозв'язки, а також можливі способи впливу на ці показники» [4].

Другий підхід обґрунтовує Соловйова Н.І., яка зазначає, що «державне планування – елемент надскладної прогнозуючої системи

обґрунтування стратегічних задач розвитку економіки» [5, с. 24].

Логіка третього підходу походить від двох попередніх. Так, Проказа Т.В. (яка обґрунтовувала, що прогнозування є елементом планування) у своїх пізніших за часом дослідженнях приходить до висновку, що «спільність цілей і завдань об'єднують прогнозування і планування, а рівень невизначеності та фактор часу розділяють їх, оскільки прогноз завжди повинен мати випереджаючий характер відносно плану, а прогнозування – це дослідницька база планування. Відмінності між ними обумовлені, по-перше, тим, що прогнозування, по суті, має варіантний зміст, тоді як план є однозначним рішенням, навіть якщо він розроблений на варіантній основі. По-друге, прогнозування існує незалежно від планування, хоча може бути складовою процесу планування. Незважаючи на відмінності, завдання прогнозування і планування не можуть розглядатися ізольовано. Прогнозування створює базу для прийняття планових рішень, генерує варіанти вірогідного розвитку системи на основі можливих напрямів управління» [4]. Аналогічну думку висловлює у своїх дослідженнях Ястребова О.В., зазначаючи, що «між фінансовим плануванням та фінансовим прогнозуванням існує істотна різниця, але ці процеси мають між собою тісний зв'язок, доповнюють один одного ...» [2, с. 86]. Далі у своїх поглядах пішли Дуплінська Е.Б. (зауважує, що «процес прогнозування теоретично передує процесу планування, але в реальній ситуації цих два процеси тісно пов'язані і здійснюються одночасно. Тому прогнозування і планування бюджетних надходжень можна розглядати як єдиний процес» [14]); Бащуцька О.С. (обґрунтувала, що «прогнозування і планування ... слід розглядати як єдиний процес, за допомогою якого відбувається корегування фінансових показників, прийняття управлінських рішень» [8, с. 7]) та Большаков О.С. (довів, що «найтісніше

прогнозування пов'язане із плануванням. погляди на інтеграцію прогнозування і План і прогноз взаємно доповнюють один планування, систематизуємо спільні та одного» [20, с. 24]). Проаналізувавши відмінні властивості останніх (Табл. 1).

*Таблиця 1*

*Властивості планування та прогнозування доходів бюджету*

Відмінні риси	
Планування	Прогнозування
1	2
<ul style="list-style-type: none"> <li>- план має визначений і директивний характер;</li> <li>- реалізація державної бюджетної політики;</li> <li>- процес підготовки сукупності рішень для дій в майбутньому;</li> <li>- утворюється відповідна фінансова база держави;</li> <li>- дає змогу визначити найефективніші варіанти фінансового забезпечення прогнозних показників;</li> <li>- встановлення раціональних форм мобілізації бюджетних ресурсів і на їхній основі визначення їх оптимальної структури;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- прогноз має імовірнісний характер;</li> <li>- перспективне, науково обгрунтоване оцінювання майбутнього стану об'єкту дослідження (доходів бюджету);</li> <li>- визначена тривалість періоду, на який складається прогноз;</li> <li>- основа для побудови планів та передую процесу планування;</li> <li>- полягає в оцінці різних, найбільш достовірних варіантів джерел формування й напрямків використання ресурсів бюджету;</li> <li>- передбачає цільовий характер</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- здійснення необхідного рівня перерозподілу бюджетних ресурсів для досягнення темпів і пропорцій соціально-економічного розвитку.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- змін, які орієнтовані на визначений результат;</li> <li>- не розв'язує проблеми цілеспрямованого вибору найкращого з можливих варіантів, не визначає стратегії на майбутнє.</li> </ul>
Спільні риси	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- метою є визначення реального обсягу ресурсів;</li> <li>- об'єктом виступають бюджетні кошти;</li> <li>- суб'єктами є органи державної влади й управління та місцевого самоврядування;</li> <li>- сферою застосування є бюджетні відносини;</li> <li>- визначаються параметри та точні механізми виконання;</li> <li>- ґрунтуються на грошовій оцінці бюджету;</li> <li>- є дієвим інструментом бюджетної політики держави;</li> <li>- ґрунтується на узагальнюючих високо агрегованих макропоказниках економічного і соціального розвитку.</li> </ul>	

**Висновок.** Узагальнюючи, системний аспекти цих процесів, зазначимо, що прогнозування і доцільно, логічно та обгрунтовано планування можна досліджувати у досліджувати макроекономічне контексті кожного з наведених вище прогнозування і планування доходів підходів. Проте, у конкретній ситуації (за бюджету як єдине ціле. При цьому у умови управління формуванням доходів вужькому розумінні (згідно процесного бюджету країни), враховуючи цільовий та підходу) «макроекономічне прогнозування

і планування доходів бюджету» – це процес передбачення майбутніх можливих сценаріїв поведінки доходів бюджету, виходячи з відомих причинно-наслідкових зв'язків і закономірностей, та на його основі визначення цілей та концепції управління формуванням доходів бюджету держави. У той же час, з позиції системного підходу «макроекономічне прогнозування і планування доходів бюджету» можна розглядати у широкому розумінні як систему, яка формує передумови та забезпечує практичну реалізацію передбачення майбутніх можливих сценаріїв поведінки доходів бюджету, виходячи з відомих причинно-наслідкових зв'язків і закономірностей, та на його основі визначення цілей та концепції управління формуванням доходів бюджету держави.

Саме у контексті ефективного застосування прогнозування в управлінській діяльності вважаємо за доцільне здійснювати подальше дослідження у напрямку функціонального та організаційного механізмів державного регулювання макроекономічного прогнозування і планування доходів бюджету, а саме: структурувати генезис та закордонний досвід, оцінити ефективність вітчизняної практики та розробити концепцію удосконалення макроекономічного прогнозування і планування доходів бюджету.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Лукошкина Л.Н. Финансовое планирование и прогнозирование на предприятии: [монографія] / Л.Н. Лукошкина. – СПб.: Издво МБИ, 2006. –129 с.
2. Ястребова О.В. Відмінні ознаки систем фінансового прогнозування та планування / О.В. Ястребова // Економіка та держава. – 2012. – №1. – С. 85-86.
3. Воронкова В.Г. Планування та прогнозування в умовах ринку: [навч. посіб.] / В.Г. Воронкова. — К.: «Професіонал», 2006. – 608 с.
4. Проказа Т.В. Теоретичні засади фінансового планування та прогнозування / Т.В. Проказа // Економіка промисловості. – 2011. – № 2-3. – С. 250-256. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/econpr\\_2011\\_2-3\\_39](http://nbuv.gov.ua/UJRN/econpr_2011_2-3_39).
5. Соловійова Н.І. Система інтегрованого прогнозування і планування в аграрній галузі / Н.І. Соловійова // Економіка та держава. – 2010. – № 6. – С. 24-26. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde\\_2010\\_6\\_9+46](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2010_6_9+46).
6. Авксентьев М.Ю. Сутність та загальна характеристика планування в економічній теорії / М.Ю. Авксентьев // Економіка: реалії часу. – 2013. – № 3. – С. 214-218. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/econrch\\_2013\\_3\\_35](http://nbuv.gov.ua/UJRN/econrch_2013_3_35)
7. Прогнозування податкових надходжень в перехідній економіці: проблеми методології і організації : монографія / [Бочарніков В.П., Захаров К.В., Лаба М.С. та інші]; під редакцією д.е.н. Ніколаєва В.П. – К.: «МП Леся», 2006. – 320 с.
8. Башуцька О.С. Податкове планування та прогнозування в системі податково – бюджетного регулювання / О.С. Башуцька // Наука й економіка. – 2010. – №1 (17). – С. 7 – 10.
9. Микитюк І. С. Бюджетне планування як елемент управління бюджетом [Електронний ресурс] / Микитюк І.С. // Економічний вісник університету. – 2014. – Вип. 22(1). – С. 230-234. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecvu\\_2014\\_22%281%29\\_43](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecvu_2014_22%281%29_43).
10. Петрушевський Ю. Класифікація видів макроекономічного планування / Ю. Петрушевський, О. Попадюк // Економічний аналіз. – 2011. – Вип. 9. – Ч. 3. – С. 228 – 232.
11. Савчук С.В. До питання про

- сутність бюджетного планування / С.В. Савчук // Світ фінансів.– 2006.–№ 3.– С. 181-185.
12. Микитюк І.С. Бюджетне планування як елемент управління бюджетом / І.С. Микитюк // Економічний вісник університету. – 2014. – Вип. 22(1). – С. 230-234. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/esvu\\_2014\\_22%281%29\\_\\_43](http://nbuv.gov.ua/UJRN/esvu_2014_22%281%29__43)
13. Бюджетний кодекс України: Закон України від 08.07.2010 р. № 2456-VI // База даних «Законодавство України»/ВР України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>
14. Дуплинская Е.Б. Совершенствование системы прогнозирования бюджетно-налоговых доходов / Е.Б. Дуплинская // Финансы и кредит. – 2007. – № 31. – С. 33 – 40.
15. Коляда Т. А. Формування бюджетної стратегії України: теорія, методологія, практика : [монографія] / Т. А. Коляда. – Ірпінь: Університет ДФС України, 2016. – 396 с.
16. Сибірянська Ю.В. Управління доходами бюджету та напрямки його вдосконалення в Україні : дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук : спеціальність 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит / Ю.В Сибірянська. – К., 2008. – 303 с.
17. Панкевич Л.В. Бюджетний менеджмент : [навч. посіб.] / Л.В. Панкевич [та ін.]. – К. : Знання, 2006. – 293 с.
18. Семенюк З.І. Підходи до стратегічного планування доходної частини бюджету / З.І. Семенюк // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки. – 2013. – Вип. 3. – С. 274-283. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchtei\\_2013\\_3\\_50](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchtei_2013_3_50)
19. Авксентьев М. Ю. Сутність та загальна характеристика планування в економічній теорії / М. Ю. Авксентьев // Економіка: реалії часу. – 2013. – № 3. – С. 214-218. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/econrch\\_2013\\_3\\_35](http://nbuv.gov.ua/UJRN/econrch_2013_3_35)
20. Большаков А.С. Менеджмент: [учебное пособие]. / А.С. Большаков. – СПб.: “Издательство “Питер”, 2000. – 160 с.
21. Зварич О.В. Податкові надходження: методологія прогнозування : [монографія] / О.В. Зварич. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2013. – 444 с.
22. Ackoff R. Concept of Corporate Planning / R. Ackoff. – New York: Wiley, 1970. – P. 1.
23. Snyder N. How Managers plan – The Analysis of Managerial Activities / N. Snyder and W. Glueck // Long Rang Planning. – 1980. – February. – P. 70–76.
24. Волосенко Т.А. Довгострокове прогнозування доходів бюджету – інноваційна складова управління державними фінансами / Т.А. Волосенко // Наукові праці НДФІ. – 2011. – Вип. 3. - С. 78-86. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npndfi\\_2011\\_3\\_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npndfi_2011_3_9)
25. Бабаєв В.Ю. Обґрунтування прийняття державно-управлінських рішень на основі прогнозування / В.Ю. Бабаєв // Актуальні проблеми державного управління. – 2011. – № 1. – С. 29-37. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdu\\_2011\\_1\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdu_2011_1_5)
26. Жадан Т.А. Економічна сутність прогнозування: дослідження основних підходів / Т.А. Жадан // Вісник ЖДТУ. Сер. : Економічні науки. – 2011. – № 3 (57). – С. 242-246.
27. Ханк Д.Э. Бизнес-прогнозирование. / Д.Э. Ханк, Д.У. Уичерн, А.Дж. Райте. – [7-е издание.: Пер. с англ.]. – М.: Издательский дом “Вильямс”, 2003. – 656 с.
28. Кириченко О. Державний бюджет як дзеркало соціально-економічних та політичних проблем України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://soskin.info/ea/2008/9-10/200802.html>

УДК 338.47:656.2

## ТРАНСПОРТНЕ БУДІВНИЦТВО В ЕФЕКТИВНОМУ ФУНКЦІОНУВАННІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Берега І. В., аспірант (ІПРЕЕД НАН України)*

*В статті розглядаються питання ефективного функціонування транспортної інфраструктури України та залізниць країн світу. Розкрито роль та значення транспортного будівництва в ефективному функціонуванні залізничного транспорту, одночасно – проблема значного фізичного та морального старіння основних засобів.*

*Наголошується на негайній реалізації заходів щодо розвитку залізниць і їх основних засобів із залученням організацій транспортного будівництва.*

**Ключові слова:** транспортне будівництво, ефективність, залізничний транспорт, конкурентоспроможність.

## ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ЭФФЕКТИВНОМ ФУНКЦИОНИРОВАНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Берега И. В., аспирант (ИПРЭЭИ НАН Украины)*

*В статье рассматриваются вопросы эффективного функционирования транспортной инфраструктуры Украины и железных дорог стран мира. Раскрыта роль и значение транспортного строительства в эффективном функционировании железнодорожного транспорта, одновременно - проблема значительного физического и морального старения основных средств.*

*Отмечается необходимость скорейшей реализации мероприятий по развитию железных дорог и их основных средств с привлечением организаций транспортного строительства.*

**Ключевые слова:** транспортное строительство, эффективность, железнодорожный транспорт, конкурентоспособность.

## TRANSPORT BUILDING IN EFFECTIVE FUNCTIONING OF THE RAILWAY TRANSPORTATION

*Bereza I. V., post-graduate student (Institute of problems of the market and economic-ecological researches of National Academy of Sciences of Ukraine)*

*The summary. In article questions of effective functioning of a transport infrastructure of Ukraine and railways of the countries of the world are considered(examined). The role and value of transport building in effective functioning of a railway transportation is opened.*

*By working out of actions for uninterrupted functioning of railways in market conditions, in certain first of all, there is a possibility of maintenance(support) throughput and провозной abilities at the expense of improvement of operation of operating(working) arrangements without additional investments, and then works which demand capital investments.*

*The most rational actions for maintenance (support) throughput and провозной abilities of railways, at the expense of additional capital investments, are established(installed) by economic comparison of possible(probable) variants behind the established(installed) criteria of economic efficiency.*

*On the other hand, considering specificity of activity of transport building - maintenance(support) of necessary level of throughput of railways and safety of connections - the major means of modernisation of a railway transportation is automatics introductions, including for the purpose of maintenance(support) of safe section of ways of connection.*

*Factors which give the chance to provide strategic development and effective functioning of a railway transportation are investigated, to provide necessary level throughput and провозной abilities, traffic safety of trains, that as a result will raise(increase) competitiveness of a railway transportation.*

**Keywords: transport building, efficiency, a railway transportation, competitiveness.**

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

На залізниці України припадає 82,8 % вантажообігу [4] та 34 % пасажирообігу на відміну від країн ЄС, де частка залізничних перевезень становить не більше 21 % .

Залізниці України із загальною експлуатаційною довжиною колії майже 21 тис. км посідають одинадцяте місце у світі та четверте в Європі (після Німеччини, Польщі та Франції). На залізницях України експлуатується майже 19 тис. штучних споруд, серед яких 7,6 тис. мостів, у тому числі 301 великих та позакласних [4].

На перетинах з автошляхами функціонує 5258 переїзди, включаючи: з переїзною автомат. сигналізацією – 4084.; обладнані автоматикою – 1429; з черговим по дільниці – 1458 [7].

Представлені вище показники в неповній мірі розкривають потенціал залізничного транспорту України. Але, необхідно відзначити, що істотним стримуючим фактором ефективного функціонування залізничного транспорту, що забезпечує транспортною продукцією вантажоутворюючі підприємства національної економіки України, є значний знос (фізичний і моральний) основних фондів. Актуальним є не тільки виконання ремонтів необхідного обсягу, але, більшою мірою, розширене

відтворення, оскільки більша частина основних фондів транспорту - штучні споруди з комплексом облаштувань, будинки, споруди - не відповідають сучасним, а тим більше перспективним вимогам до експлуатації. Звідси, зміст функціонування транспортного будівництва насамперед характеризується роллю залізничного транспорту в національній економіці України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела.** В роботі [1] автором розкрито сучасний стан транспортних систем Європи. Наголошується на необхідності постійного вдосконалення всіх елементів інфраструктури та створення відповідних умов для розвитку організацій, що займаються їх удосконаленням. Боровик Ю.Т. [2] досліджено проблему удосконалення організаційних форм і методів управління транспортними будівельними організаціями у вітчизняній і закордонній практиці. Визначено роль та значення транспортного будівництва на залізничному транспорті в сучасних умовах. Гурнак В. М., Пінчук С.С. [3, 9] розкривають специфіку діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах гармонізації з європейським транспортним законодавством та реформування галузі. Визначено основні проблеми ефективного розвитку галузі та запропоновано напрямки до їх

раціонального вирішення. Найбільш докладно проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту розкрито Дикань О. В., Кириленко О.М., Міщенко М.І. у роботах [5, 8].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми,** котрим присвячується стаття. На сьогодні більшість науковців справедливо вважають, що головними напрямками оздоровлення галузі є розширене відтворення основних засобів галузі, залучення інвестиційних ресурсів на їх удосконалення, що безперечно призведе до інтенсифікації транспортної роботи, підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту на транспортному ринку України. Але центр уваги науковців зосереджено на проблемах, в основному рухомого складу, тих засобів, що знаходяться «на передньому плані». Натомість, залишаються поза уваги засоби, що є «основою» залізничного транспорту. Без нормальної, безперебійної роботи яких неможливим є пропуск рухомого складу в заданих напрямках та з встановленими швидкостями руху. Забезпечення їх ефективного функціонування є сферою діяльності транспортного будівництва. Але на жаль, на сьогодні, питання підвищення ефективності функціонування транспортного будівництва та його роль в діяльності залізничного транспорту, в цілому, знаходиться поза уваги сучасних науковців. Тому слід дослідити перспективи розвитку транспортної мережі, роль транспортного будівництва в ефективній діяльності залізниць не тільки країн ЄС, а й провідних країн світу.

**Формування цілей статті (постановка завдання).** Метою даної статті є дослідження ролі організацій транспортного будівництва в забезпеченні відтворювальній діяльності задля стратегічного розвитку та ефективного функціонування залізничного транспорту, забезпеченні необхідного рівня

пропускної та провізної спроможності, безпеки руху поїздів тощо, що встановлено Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1390.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У жовтні 2013 року Європейська комісія висунула пропозиції щодо нової політики транспортної інфраструктури, щоб встановити базову транспортну мережу до 2030 року [6]. Планується, що ядро транспортної мережі буде складатися з дев'яти мультимодальних транспортних коридорів: два з півночі на південь, три схід-захід коридорів; чотири діагональні коридори. Базова транспортна мережа, до 2030 року має реалізувати заходи: з'єднати 94 основних європейських морських порти із залізничними та автомобільними мережами; з'єднати 38 ключових аеропортів із залізничним сполученням у великі міста; модернізувати 15 000 км залізниць до рівня високошвидкісних мереж; зменшити «вузькі місця» на 35 транскордонних проектах.

У вересні 2014 року Європейська комісія запропонувала державам - членам ЄС розробити проекти по використанню 11,9 млрд. євро фінансування ЄС [6] для поліпшення європейських транспортних зв'язків та інфраструктури. Це найбільший за весь час єдиний обсяг фінансування ЄС, призначених для транспортної інфраструктури, за внутрішньої фінансової підтримки дев'яти основних транспортних коридорів. У листопаді 2015 року, другий етап щодо генерування транспортних пропозицій було пов'язано з необхідністю освоєння додаткових 7,6 млрд. євро фінансування ЄС.

Це перші два транші нового етапу фінансування транспорту, які будуть доступні, за фінансової підтримки ЄС на період 2014-2020 рр. ( у порівнянні з 8 млрд. євро за 2007-2013 рр.).

Зростання продуктивності транспорту в період між 2013 і 2014 роками можна було помітити в більшості країн - членів ЄС [6].

Можливість переміщати товари безпечно, швидко і економічно ефективно на ринки має важливе значення для міжнародної торгівлі, національної оптово-роздрібною торгівлі та економічного розвитку. Швидке зростання світової торгівлі до початку глобальної фінансово-економічної кризи та поглиблення інтеграції в розширеному ЄС, поряд з цілим рядом економічних практик (в тому числі концентрації виробництва в меншій кількості дільниць, щоб пожинати економії від масштабу, делокалізації і точно в термін поставки), можна пояснити порівняно швидке зростання вантажних перевезень в усіх країнах ЄС.

На противагу цьому, проблеми з транспортною інфраструктурою (затори, затримки, аварії), в поєднанні з обмеженнями через технічний стан, проблеми взаємодії і управління можуть уповільнити розвиток транспортної взаємодії в межах вантажного транспортного сектора ЄС.

Таким чином, стан та ефективність розвитку залізничного транспорту та транспортної інфраструктури є одним з керівних факторів розвитку економіки кожної держави.

Напрямки стратегічного розвитку та ефективного функціонування залізничного транспорту визначені Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1390 та базуються на забезпеченні: збільшення швидкості руху пасажирських та вантажних поїздів; ефективності роботи господарств залізничного транспорту; безпеки руху; якості, надійності перевезень.

Реалізація стратегічних напрямків розвитку дозволить забезпечити потреби вантажоутворюючих галузей національної

економіки України у вантажних і пасажирських перевезеннях; зберегти соціальну роль в забезпеченні мобільності населення; покращити показники продуктивності рухомого складу на 10-15%; забезпечити підвищення рівня безпеки руху поїздів; підвищення рівня екологічності залізничного транспорту; сприяти підвищенню макроекономічних і соціальних показників розвитку різних галузей економіки, створенню нових робочих місць [7].

Внутрішньонаціональні перевезення завжди домінують - понад 90% від загального обсягу для всіх країн в 2015 році, крім Люксембургу. У Литві і Словаччині, частка національного транспорту незначно збільшилася в 2015 році в порівнянні з 2014 р на 1,5% і 1,4% відповідно.

Відносно до вантажних залізничних перевезень на душу населення в 2014 році було менше в Сполучених Штатах, де він знизився на 18% (рис. 1). На відміну від цього, вантажні залізничні перевезення збільшилися на 36% в Індонезії, на 34% в Індії і на 27% в Мексиці. У Росії відсоток зростання залізничних вантажних перевезень на душу населення склав 18% в період з 2005 по 2014 рік, що відповідало найвищим абсолютним збільшенням: 2 448 ткм на одного жителя.

В 2012 році при потребі 27,15 млрд. грн. капітальні інвестиції склали 12,24 млрд. грн. (45%); у 2013 році – відповідно 33,69 млрд. грн. та 5,24 млрд. грн. (15,6%); у 2014 році - 35,9 млрд. грн. та 3,5 млрд. грн. (10 %) [6]. На 2015 рік заплановано витратити на оновлення основних засобів 2,055 млрд. грн., що становить 7,4% від загальної потреби.

Проблема старіння основних фондів на залізничному транспорті України поглиблюється через використання його як інструменту зниження транспортних витрат шляхом обмеження тарифів, внаслідок чого тарифи на окремі види перевезень не забезпечують покриття всіх витрат.



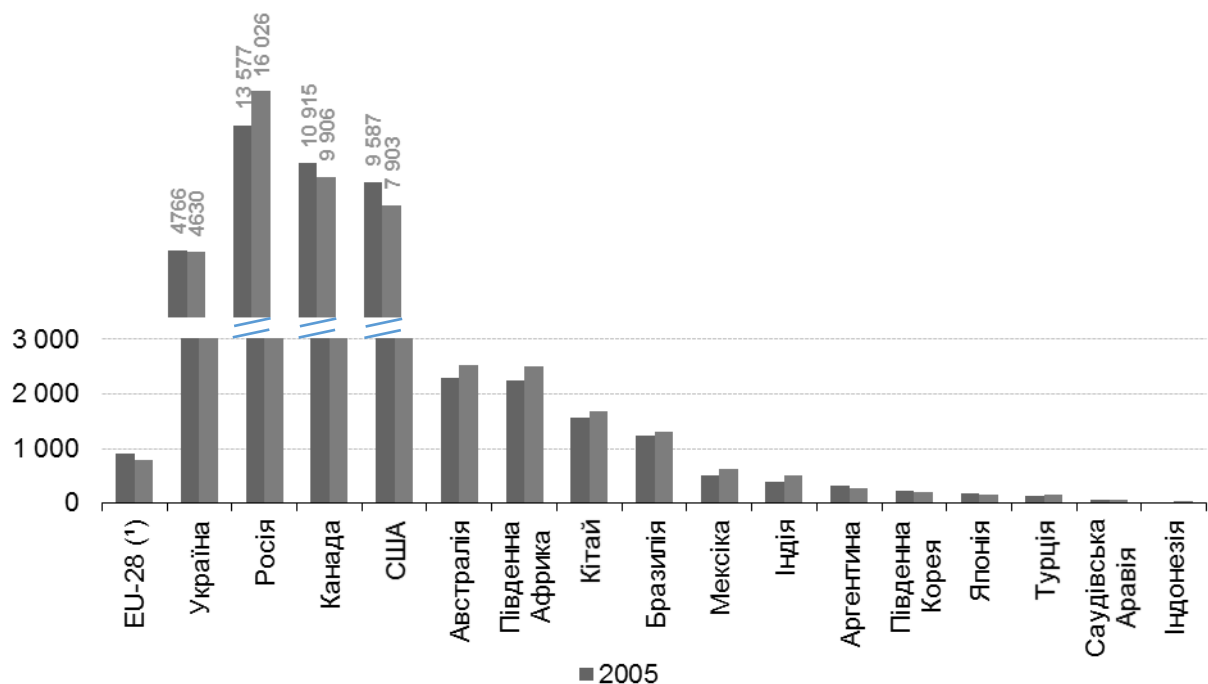


Рис. 1. Питомий вантажообіг залізничного транспорту країн світу, пасажиро-км/ громадянин (Доробка автора за матеріалами [6]).

Негативні тенденції старіння технічних засобів спостерігаються практично у всіх господарствах галузі, що значно знижує можливості залізничного транспорту задовольняти вимоги споживачів залізничної транспортної продукції та зменшує його конкурентоспроможність.

Організації транспортного будівництва (далі ОТБ) споруджують нові залізничні колії, штучні споруди, ремонтно-будівельні, будівельно-монтажні роботи, пов'язані з відновленням, розширенням і реконструкцією основних засобів транспорту. Звідси, роль і значення функціонування ОТБ визначається роллю залізниці в національній економіці України.

Специфіка транспортного будівництва (значна кількість відносно невеликих часто повторюваних споруд, розкиданих по всій мережі) вимагає виняткової мобільності ОТБ, що забезпечують виконання робіт у стислі терміни з використанням пересувних лінійних господарських одиниць з

максимальним впровадженням прогресивних конструкцій.

Створені на залізничному транспорті спеціальні пересувні будівельно-монтажні формування виконують значний обсяг будівельно-монтажних і ремонтно-будівельних робіт. Вони оснащені необхідною технікою, укомплектовані кваліфікованими кадрами, мають у своєму розпорядженні житло, установи, що розміщуються в обладнаних збірно-розбірних інвентарних будинках. Такі спеціальні формування дозволяють відразу ж після прибуття на місце приступити до основних робіт, не витрачаючи коштів та часу на будівництво всіляких тимчасових споруд.

Безпосередньо на закріплених ділянках колії для виконання регулярного комплексу ремонтно-будівельних та будівельно-монтажних робіт функціонують дистанції колії, водопостачання, сигналізації і зв'язку, а також будівельно-монтажні експлуатаційні управління.

Виходячи з прогнозованих розмірів майбутніх вантажних і пасажирських

потоків визначаються необхідні заходи щодо розвитку залізниць і їх основних засобів із залученням ОТБ. Ці заходи повинні, перш за все, виходити з пропорційного розвитку окремих підприємств, галузей, необхідності їх комплексного розвитку, без чого неможливо забезпечити злагоджену і безперебійну роботу залізничного транспорту в цілому.

При розробці заходів щодо безперебійного функціонування залізниць в ринкових умовах, в певній стратегічній перспективі, перш за все, виявляється можливість забезпечення пропускну і провізної здатності за рахунок поліпшення експлуатації діючих облаштувань без додаткових інвестицій, а потім роботи, що вимагають капітальних вкладень.

Розмір коштів на розвиток виробничо-матеріальної бази ОТБ визначається виходячи з запланованого для цих організацій обсягу підрядних будівельно-монтажних і ремонтно-будівельних робіт.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** В роботі розкрито негативний стан основних засобів залізничного транспорту, що характеризується високим ступенем фізичного і морального зносу. В основному це стосується об'єктів транспортної інфраструктури – будівель, споруд, комплексів облаштувань колії, штучних споруд. Вони вважаються «віковими» об'єктами з великим запасом міцності, тому довгий час на їх стан не звертали уваги. Але в сучасних умовах, коли до залізничного транспорту пред'являються нові вимоги, кожний елемент має відповідати вимогам безпеки, надійності, безперебійності. Основна мета ОТБ - стабілізація їх технічного стану, реалізація процесів розширеного, або хоча б простого відтворення, що дасть можливість забезпечити стратегічний розвиток та ефективне функціонування залізничного транспорту, забезпечити необхідний рівень пропускну та провізної

спроможності, безпеки руху поїздів, що в підсумку підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту підвищить обороноздатність держави.

В перспективі актуальним питанням є розробка ефективного механізму відновлення діяльності ОТБ, оптимізація їх виробничого потенціалу, збалансованість технічних засобів через забезпечення залучення додаткових інвестиційних ресурсів, спрямованих на реалізацію програм будівельно-монтажних та ремонтно-будівельних робіт на перспективу, згідно Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Śladkowski, A. & Pamuła, W. (eds.) Intelligent Transportation Systems – Problems and Perspectives. Studies in Systems, Decision and Control 32. Cham, Heidelberg, New York, Dordrecht, London: Springer. 2015. 316 p. ISBN 978-3-319-19149-2.
2. Боровик Ю.Т. Удосконалення організаційних форм управління транспортними будівельними організаціями / Ю.Т. Боровик // Залізничний транспорт України. – 2001. – Вип. 2. – С. 45–47
3. Гурнак В.М. Засади удосконалення фінансово-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту / В.М. Гурнак, Н.М. Корольова, Т. Бала // Зб. наук. пр. ДЕДУТ: Сер. «Економіка і управління». – 2015. – Вип. 32. – С. 83–90
4. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. - Назва з титул. екрану.
5. Дикань О. В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту / О. В. Дикань. О. Г. Диколенко,

Л. Н. Ганич // Зб. наук. праць УкрДАЗТ. – 2013. – Вип. 135. – С. 131 – 135.

6. Європейська комісія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/>. - Назва з титул. екрану.

7. Залізниця України відремонтували 21 переїзд та на 46 уклали переїзний залізобетонний настил [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/408644/](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/408644/). Назва з титул. екрану.

8. Міщенко М.І. Перспективні напрямки розвитку транспортної системи

з урахуванням стратегічних пріоритетів національної економіки [Текст] / М.І. Міщенко, О.М. Кириленко // Збірник наукових праць ДНУЗТ імені В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2016. – вип. 11. – с. 74-80.

9. Пінчук С.С. Оцінка ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі / С. С. Пінчук // Науковий журнал «Економічний форум». – № 1. – Луцьк: ЛНТУ, 2016. – С. 203–208.

УДК 658.005.5+338.4+65.016

## АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ТАРИФНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТЯГИ ТА ВАРТОСТІ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ ЛОКОМОТИВУ

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

*В статті розглядаються підходи та методи формування тарифів на вантажні залізничні перевезення, проблеми оновлення тягового рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця». Аналізується структура тарифів та доцільність їх підвищення. Досліджуються тарифні складові тяги, структура життєвого циклу локомотиву та вплив на нього модернізації. Розглядаються сучасні технології модернізації. Запропоновано використання механізмів концесії та державно-приватного партнерства на різних стадіях життєвого циклу.*

*Ключові слова: тариф, вантажні перевезення, тяга, метод Рамсея, локомотив, життєвий цикл, поточні і капітальні витрати, модернізація.*

## АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТЯГИ И СТОИМОСТИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ЛОКОМОТИВА

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

*В статье рассматриваются подходы и методы формирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, проблемы обновления тягового подвижного состава ПАО «Укрзалізниця». Анализируется структура тарифов и целесообразность их повышения. Исследуются тарифные составляющие тяги, структура жизненного цикла локомотива и влияние на него модернизации. Рассматриваются современные технологии модернизации. Предложено использование механизмов концессии и*

государственно-частного партнерства на различных стадиях жизненного цикла.

**Ключевые слова:** тариф, грузовые перевозки, тяга, метод Рамсея, локомотив, жизненный цикл, текущие и капитальные расходы, модернизация.

## ACTUAL QUESTIONS THE TARIFF REGULATION OF LOCOMOTIVES TRACTION AND THE COST OF LOCOMOTIVES LIFE CYCLE

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

*The article deals with approaches and methods of formation the tariffs for railway freight and problems of renovation the traction rolling stock of JSC "Ukrzaliznytsia". The structure of tariffs and advisability of their increasing are analyzed. The tariff components of traction, the structure of the locomotive's life cycle and the impact of modernization are investigated. Modern technologies of modernization are considered. Using of concession and public-private partnerships methods at different stages of the life cycle is offered.*

**Keywords:** tariff, freight, traction, Ramsey method, locomotive, life cycle, current expenses and investments, modernization.

**Постановка проблеми.** Характерною особливістю політики ціноутворення залізничної монополії є її тарифне регулювання. В сучасних умовах в якості основного методу застосовується тарифно-фіскальне регулювання, яке повинно забезпечувати баланс інтересів споживачів, експлуатантів, інфраструктурної монополії (УЗ) і держави. Необхідність тарифно-фіскального регулювання обумовлена стратегічним, економічним і соціальним значенням об'єктів інфраструктури залізничного транспорту.

Практика тарифоутворення на залізничні перевезення, що склалась в Україні, базується на адміністративному регулюванні тарифу, корупційних схемах та політичному впливі ставлеників фінансово-промислових груп в міністерствах. Отже, основу існуючого тарифоутворення складають витрати на функціонування Укрзалізниці та фінансові інтереси осіб, що приймають рішення. Для ефективного реформування і розвитку галузі, підвищення економічної ефективності, безпеки та якості залізничних перевезень, Укрзалізниця має

перейти до утворення тарифів на принципах економічної обґрунтованості та конкурентного підходу.

На сьогоднішній день питання регулювання тарифів на залізничні перевезення є стратегічно важливим, адже з одного боку, УЗ потрібні фінансові ресурси для оновлення парку вагонів, локомотивів та залізничної інфраструктури, розвитку нових напрямків вантажо- та пасажиропотоків. З іншого боку, подальше підвищення тарифів негативно позначиться на конкурентоспроможності вітчизняних товаровиробників і самої Укрзалізниці і може призвести до скорочення обсягів перевезень та часткового відтоку вантажів та пасажирів на альтернативні види транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичні та методологічні основи ціноутворення та тарифного регулювання на залізничному транспорті розглядаються в роботах таких українських вчених, як М.М. Колесникова [1], Ю.С. Бараш [2], І.П. Корженевич, В.В. Чорний [3], В.Л. Дикань [4], О.М. Гненний, Н.В. Чебанова [5], М.В.

Макаренко, Н.І. Богомолова, Х.Г. Кравченко, О.Г. Кірдіна [6] і інших. Актуальні проблеми формування оптимального парку локомотивів в умовах кризи розглянуті нами в роботі [7].

За останній час вантажні тарифи Укрзалізниці було суттєво збільшено. В 2013 р. тарифи зросли на 11%, з липня 2014 р. - на 12,5%, з лютого 2015 р. - на 30%, з кінця липня 2015 р. – ще на 12,5%. У 2016 р. планувалося 2 етапи підвищення вантажних тарифів, але через протести галузевих асоціацій вантажовідправників це рішення спочатку було відкладено, в результаті тарифи зросли з кінця квітня 2016 р. на 15% [8, 9].

У лютому 2017 р. Державна регуляторна служба відхилила підвищення тарифів на залізничні вантажоперевезення - тим не менш, Голова правління УЗ Войцех Бальчун сподівається на підвищення тарифів на вантажні перевезення ще на 25% і на пасажирські перевезення на 35%. Але за підрахунками УЗ, пасажирські перевезення навіть за підвищення тарифів вимагатимуть перехресного субсидіювання, тобто залишаться тягарем на тарифі вантажних перевезень [10].

За даними одних джерел, з 2008 року індекс росту цін щорічно перевищує індекс росту тарифів на залізничні перевезення. Також зазначається, що в Україні вартість залізничних вантажоперевезень в рази нижче, ніж в інших країнах ЄС та СНД [10, 11]. Інші джерела повідомляють, що в Україні спостерігається зниження темпів зростання промислового виробництва, а вартість залізничних вантажоперевезень є необґрунтованою і вже надвисокою для українських товаровиробників, що призводить до відтоку вантажів на інші види транспорту (зокрема, доля автотранспорту у перевезенні зернових в морські порти України зросла з 25% у 2012 р. до 32% у 2015 р.) [9, 11].

Укрзалізниця підтверджує, що вантажні перевезення є рентабельними

(при цьому рівень рентабельності не розголошується), а вимоги підняти тарифи пояснює необхідністю подальшого перехресного субсидіювання пасажирських перевезень та потребою в інвестиційних ресурсах для оновлення активів.

Отже ситуація, що склалася зі зростанням тарифів УЗ на вантажоперевезення, викликає питання про економічну обґрунтованість і доцільність таких рішень та вимагає подальшого дослідження і розробки ефективних механізмів тарифного регулювання.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Тарифна зарегульованість є характерною для залізничного транспорту України вже тривалий час. Перш за все, це стосується жорсткого державного регулювання тарифів в частині інфраструктурної та локомотивної складової [3]. Ринкові зміни вимагають розробки нових ефективних механізмів тарифоутворення, адже вони мають забезпечити Укрзалізницю ресурсами для оновлення активів, перш за все, локомотивів, парк яких є майже повністю зношеним [7].

Рішення щодо зростання тарифів та спрямування коштів на оновлення активів мають бути виваженими та економічно обґрунтованими. Наприклад, закупівля нового рухомого складу за рахунок відтермінування поточних ремонтів та обслуговування може дати короткостроковий ефект покращення, але в майбутньому призведе до додаткових витрат на оновлення активів, адже їх неналежне утримання призводить до пришвидшеного зносу [12].

Брак фінансових ресурсів не дозволяє УЗ оновлювати парк локомотивів та призводить до «технологічного канібалізму» та погіршення якості і безпеки залізничних перевезень. Розробка ефективних механізмів ціноутворення та тарифного регулювання тяги є найважливішими факторами, що

впливають на конкурентоспроможність залізничних перевезень і можливості експлуатанта здійснювати модернізацію тягового рухомого складу в умовах кризи.

**Метою статті** є дослідження особливостей тарифного регулювання і тарифних складових тяги, впливу модернізації на зміну вартості життєвого циклу локомотива.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Під тарифом розуміють певну ставку (норму сплати) або сукупність ставок. Транспортний тариф - це ціна за переміщення матеріального об'єкта в просторі. Система транспортних тарифів складається з: плати за перевезення вантажів; зборів за додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів; правил обчислення плат і зборів.

При розгляді принципів утворення тарифів на залізничному транспорті слід зауважити наступне.

1. Вантажні перевезення збільшують вартість продукції для кінцевого споживача, отже виникає конфлікт інтересів УЗ, що намагається збільшити тарифи та отримати додаткові кошти, та виробників і споживачів продукції, які бажають зберегти цінову конкурентоспроможність та отримувати якісні транспортні послуги за мінімальну ціну.

2. Пасажирські перевезення надають соціально важливу послугу. При цьому виникає конфлікт інтересів УЗ, що не задовільнена збитковістю пасажирських перевезень, та громадян, які теж бажають отримувати якісні транспортні послуги за мінімальну ціну.

Це обумовлює необхідність державного регулювання тарифів на продукцію (послуги) природних монополій, що здійснюється відповідно до ст. 8 Закону України "Про природні монополії". Ефективне державне регулювання дозволяє розв'язати конфлікт інтересів зацікавлених сторін (стейкхолдерів) – держави, Укрзалізниці, вантажовідправників та споживачів їх

продукції, пасажирів. Але для цього державне регулювання має базуватись на конкурентному підході, тобто забезпеченні конкурентної позиції природної монополії.

В світовій практиці виділяють два підходи до ціноутворення на залізничні перевезення – конкурентний, що базується на конкурентній позиції залізниці, та витратний, що базується на витратах на функціонування залізниці (рис. 1). В більшості розвинених країн використовуються змішані системи ціноутворення, але можна виділити 3 основні методи [8, 9]: «середні витрати +», «маржинальні витрати +» та метод Рамсея, що використовується переважно в умовах залізничної монополії (в країнах СНД, Великобританії, США).

Верхня межа тарифу визначається платоспроможністю споживачів, нижня межа - витратами залізничної монополії. Оптимальна ціна знаходиться в зазначеному інтервалі, при виході тарифу за його верхню межу неминучим стає субсидування споживачів, а при виході за нижню межу – інфраструктурної монополії.

За методом Рамсея тариф на вантажні перевезення залежить не тільки від ваги та відстані, а й від виду вантажу, адже залізниця встановлює націнку до своїх змінних витрат зворотно пропорційно еластичності попиту клієнтів. Тобто більш висока націнка встановлюється для клієнтів з низькою еластичністю попиту, які не мають змоги переключитися на альтернативні види транспорту (вугледобувні, залізородні та інші сировинні компанії), а низька націнка - для клієнтів з високою еластичністю попиту (контейнерні оператори, що перевозять готову продукцію). Отже, за методом Рамсея залізниця встановлює більш високі тарифи для виробників продукції з низькою доданою вартістю (вугілля, залізна руда та інша сировина), та нижчі тарифи для виробників з високою доданою вартістю (готова продукція, що

транспортується в контейнерах). В національній економіці держава має сучасних умовах метод Рамсея доцільно стимулювати саме виробництво продукції використовувати з певними обмеженнями, з високою доданою вартістю. адже для ефективного розвитку



Рис. 1. Підходи та моделі утворення тарифів на залізничні перевезення (складено автором за [8, 9])

Наприклад, в Україні різниця у тарифі на різні вантажі досягає 2,8 разів. Біля 50% внутрішніх вантажоперевезень УЗ складають вугілля, цемент та залізна руда, тобто продукція з низькою доданою вартістю, собівартість якої більш чутлива до транспортної складової. Попит виробників цієї продукції на транспортні послуги УЗ є нееластичним, отже, самі ці галузеві асоціації постійно висловлюють невдоволення підвищенням тарифів.

При розрахунку залізничних тарифів виділяють 3 складових - вагонну, інфраструктурну (в т.ч. вокзальну) і локомотивну (рис. 2).

Частка локомотивної складової УЗ росла в зв'язку з катастрофічним зносом парку і досягає 60%. Змінити таке критичне співвідношення складових тяги

дозволяє модернізація, яка забезпечує скорочення експлуатаційних витрат та витрат на поточні і позапланові ремонти. Для порівняння - в США тариф вантажних перевезень включає п'ять елементів: вагонну, локомотивну, інфраструктурну, а також адміністративну і експлуатаційну. Локомотивна складова тарифу займає близько 20%.

Для планування і оцінки витрат і фінансових результатів експлуатації локомотивів слід аналізувати не тільки тарифні складові тяги, а й життєвий цикл локомотива, тому що співвідношення тарифних складових залежить від стадії життєвого циклу. Життєвий цикл локомотива (рис. 3) являє собою період від визначення функціональних потреб і

початку розробки технічних рішень до закінчення терміну служби локомотива.

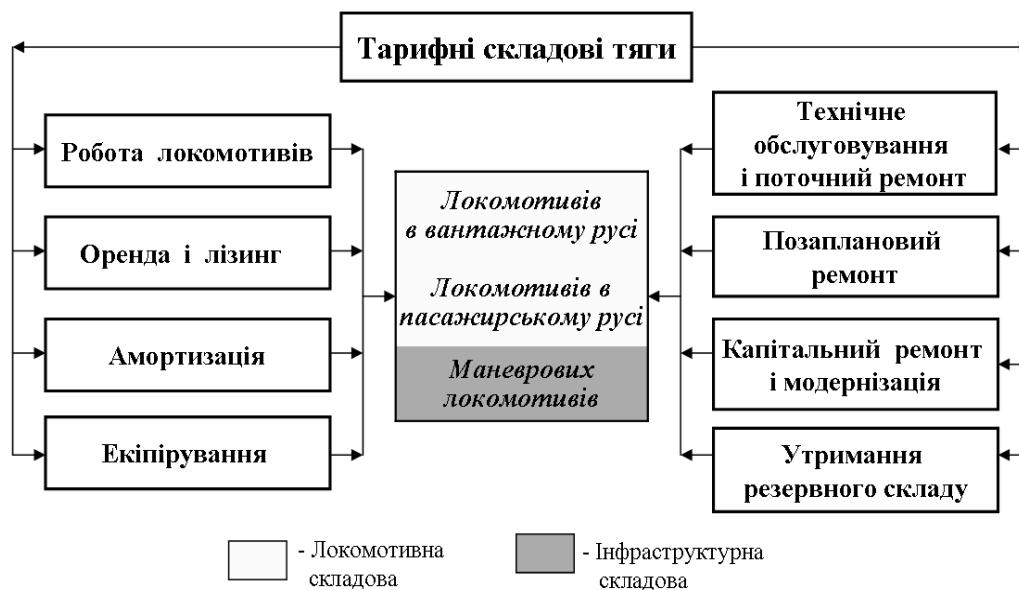
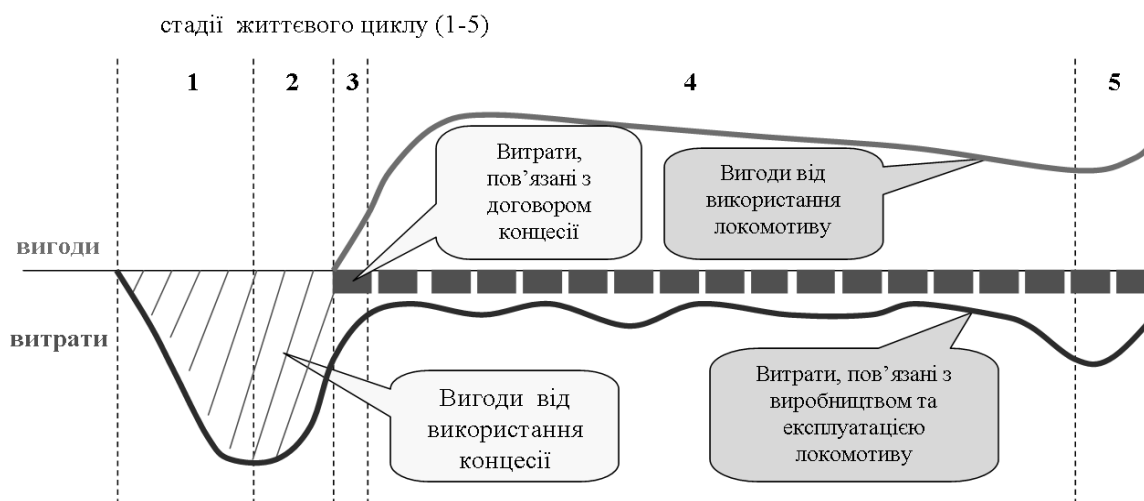


Рис. 2. Тарифні складові тяги (складено автором за [2, 3])



- 1 - Розробка технічних рішень, НДДКР;
- 2 - Виготовлення локомотиву;
- 3 - Введення локомотива в експлуатацію (з навчанням персоналу, дооснащенням ремонтної бази і т.п.);
- 4 - Експлуатація і технічне обслуговування локомотиву;
- 5 - Модернізація або вилучення (утилізація) локомотиву

Рис. 3. Стадії життєвого циклу локомотива (складено автором)

На стадіях 1-2 здійснюється моделювання і умов їх використання, проектування і виготовлення локомотива, прогнозування попиту, НДДКР і в т.ч. дослідження ринку, визначення проектування, виготовлення і функціональних вимог до перспективних випробування, запуск в серійне



виробництво. Стадії 3-5 - це власне час експлуатації локомотива від початку до його утилізації [13].

Проблема оновлення парку локомотивів може бути вирішена як за рахунок придбання нової техніки, так і за рахунок модернізації тягового рухомого складу, що експлуатується. Вартість життєвого циклу є критерієм оцінки нових і модернізованих локомотивів в довгостроковій перспективі. Протягом життєвого циклу локомотива його власник несе капітальні витрати (інвестиції) і поточні витрати (експлуатаційні витрати) за термін його корисного використання.

При продажу локомотива витрати постачальника містяться в ціні і компенсуються покупцем у вигляді капітальних витрат на придбання локомотива. Величина капітальних витрат впливає на термін окупності інвестицій на поповнення тягового рухомого складу. У разі оренди локомотива або його використання за договором концесії експлуатант звільняється від капітальних витрат. Експлуатаційні (поточні) витрати включають витрати на паливо, матеріали, оплату праці локомотивних бригад, екіпірування і технічне обслуговування, а також ремонт локомотивів. Поточні витрати впливають на результати фінансово-господарської діяльності експлуатанта, адже співвідношення доходів і витрат має забезпечити запланований прибуток.

Що стосується модернізації активів УЗ – вона має здійснюватись за рахунок прибутку монополії. Вартість модернізації збільшить вартість активів компанії, а отже і амортизаційні відрахування, що включені в собівартість та ціну транспортних послуг УЗ для споживача. Таким чином, вартість модернізації через амортизаційні відрахування закладається в тариф і намагання УЗ збільшувати тарифи на рентабельні вантажні перевезення не є обґрунтованими особливо в умовах, коли монополія не виконує планів інвестицій (за 10 місяців 2016 р. інвестиції в

оновлення активів склали 3,8 млрд. грн замість запланованих 11,2 млрд. грн) та замість того збільшує операційні витрати (за 10 місяців 2016 р. інші операційні витрати зросли на 31%) [11].

Модернізація дозволяє збільшити час міжремонтного пробігу, суттєво скоротити витрати на ТО і ТР, а значить змінити структуру вартості життєвого циклу локомотива (рис. 4).

За даними ПАТ «Полтавський тепловозоремонтний завод» (ПАТ «ПТРЗ»), модернізація на третину зменшує поточні витрати експлуатанта (а отже, зменшується собівартість робіт, що виконуються на локомотиві), але на третину збільшує капітальні витрати (інвестиції).

Не всі експлуатанти можуть дозволити собі капітальні інвестиції для заміни старих локомотивів на нові. Але у разі отримання модернізованого локомотиву в оренду або концесію експлуатант звільняється від капітальних витрат. При цьому поточні витрати будуть дещо збільшені, але експлуатант отримає економію на технічному обслуговуванні та витратах на енергоресурси.

Розвиток технологій модернізації з кожним роком дозволяє використовувати все більш надійні агрегати. При цьому модернізована техніка дешевше і не поступається новій за надійністю і ефективністю експлуатації. У тяговому рухомому складі, що модернізується сьогодні, слід максимально враховувати кращий накопичений світовий досвід, та розглядати не окремі конструктивні рішення, а сучасні комплексні рішення та сукупний результат їх імплементації.

Застосування сучасних технологій модернізації вимагає нових підходів до технічного обслуговування і ремонту, удосконалення системи матеріально-технічного забезпечення запасними частинами, підвищення кваліфікації персоналу підприємства, що виконує модернізацію, та експлуатанта. Отже, модернізація є технічним переозброєнням,

що вимагає скоординованих зусиль всіх учасників процесу: замовників, постачальників, виконавців, експлуатантів.

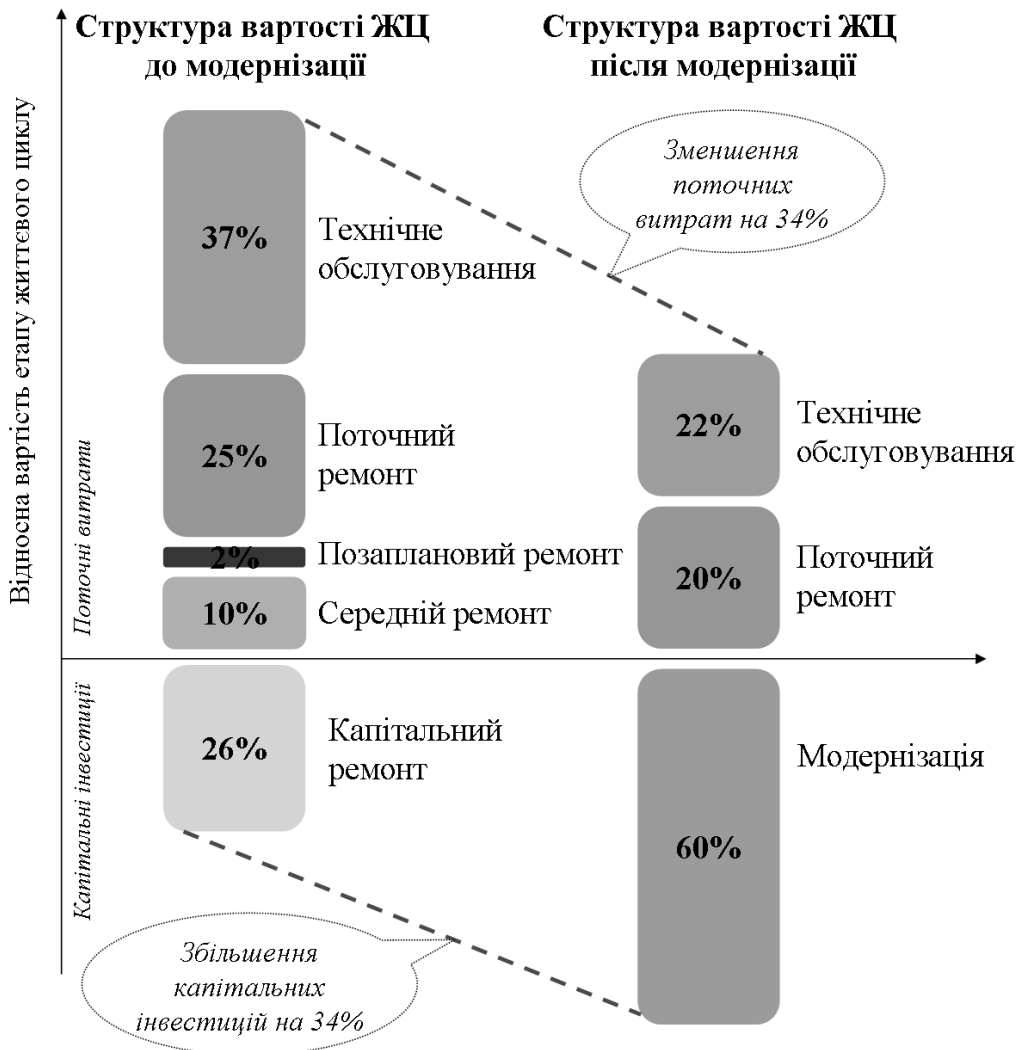


Рис. 4. Зміна структури вартості життєвого циклу локомотиву при модернізації (складено автором за інформацією ПАТ «ПТРЗ»)

Розглянемо сучасні технології модернізації локомотивів. Найважливішим резервом поліпшення енергетичних характеристик тепловозів в процесі модернізації є підвищення ККД енергосилового устаткування за рахунок використання сучасних дизель-генераторних установок, усунення негативів холостого ходу дизеля, застосування накопичувачів електричної енергії, що дозволяють на тепловозах фактично реалізувати рекуперативне гальмування з подальшим корисним використанням

накопичуваної при гальмуванні електроенергії.

Наприклад, при модернізації TE10M дизель-генератор і його системи замінюються на уніфікований силовий модуль SuperSkid™ виробництва General Electric, який складається з дизеля 7FDL12, що представляє собою чотиритактний двигун з турбонадувом і проміжним охолодженням наддувочного повітря. Даний двигун оснащується системою електронного управління уприскуванням палива (EFI), яка обладнана всіма

необхідними датчиками та інтерфейсом для системи управління BrightStar™ Sirius™. Також є можливим варіант модернізації ТЕ10М із застосуванням дизеля 16ЧН26/26 і генератора ГС-501 виробництва ДП «Електроважмаш» на базі дизель-генератора 1А-9ДГ ВАТ «Коломенський завод».

Можуть розглядатись і альтернативні варіанти модернізації тепловозів – наприклад, варіант переведення тепловозу на скраплений газ. При цьому газотепловоз буде складатися з трьох секцій: дві дизельні і одна криогенна, що міститиме ємності зі скрапленим природним газом.

Маневрові тепловози ЧМЕЗ модернізуються з використанням блочно-модульної конструкції з дизель генератором САТ 3508/631 потужністю 970 кВт, або САТ 3512/631 потужністю 1455 кВт. Також опрацьовано варіант модернізації із застосуванням дизеля MTU 8V 4000 R43 потужністю 970 кВт і генератора виробництва заводу ДП «Електроважмаш».

Модернізація ЧМЕЗ можлива із застосуванням двохдизельної силової установки. Таке рішення підвищує надійність тепловоза, продовжує термін служби кожного дизель-генераторного агрегату, розширює можливості їх регулювання. Досвід модернізації тепловозів ПАТ «ПТРЗ» показує, що для тепловоза ЧМЕЗП досягається: 30% економія палива, 80% економія олій і на 40% збільшується міжремонтний пробіг. Для тепловоза 2ТЕ10М економія палива становить 20%, економія олій 75%, збільшення міжремонтного пробігу 25%.

В умовах здороження електроенергії важливим фактором модернізації електровозів є зниження енергоспоживання. Модернізація електровоза постійного струму ВЛ11М, що виконується на ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод», спрямована на підвищення технічного стану електровоза, облаштування його новими сучасними системами управління, діагностики та сигналізації, поліпшення комфортності і умов роботи локомотивної

бригади. Модернізація передбачає встановлення комплексу електрообладнання для автоматичного керування рекуперативним гальмуванням та сертифікованих систем локомотивної сигналізації АЛС-МУ та радіозв'язку типу РЛ-2С для підвищення надійності системи управління безпеки руху при управлінні електровозом.

Вчені ДНУЗТ ім. ак. Лазаряна запропонували проект модернізації електричної силової схеми електровозу 8G на плавне тиристорне автоматичне регулювання напруги на тягових двигунах в режимах тяги і реостатного гальмування. Модернізація дозволить збільшити масу поїзда до 10-12%, підвищити швидкість руху до 12%, покращити надійність роботи тягових двигунів, знизити питомі витрати енергії до 8%. Таким чином, модернізація дозволяє істотно скоротити експлуатаційні витрати. На сьогоднішній день продукція вітчизняних виробників вже здатна конкурувати з імпортною продукцією.

При виконанні проектів модернізації тягового рухомого складу доцільно здійснювати моніторинг утримання локомотивної техніки експлуатантом впродовж всього життєвого циклу, встановивши контроль за коефіцієнтом технічної готовності.

Коефіцієнт технічної готовності – це відношення кількості локомотиво-днів перебування тягового рухомого складу в технічно справному стані до загальної кількості локомотиво-днів використання парку тягового рухомого складу (1):

$$\alpha_{ТГ} = \frac{ЛД_{ТГ}}{ЛД_{В}}, \quad (1)$$

$\alpha_{ТГ}$  – коефіцієнт технічної готовності;

$ЛД_{ТГ}$  – локомотиво-дні парку, готового до експлуатації;

$ЛД_{В}$  – загальна кількість локомотиво-днів використання парку.

Зазвичай коефіцієнт технічної готовності тягового рухомого складу використовують для оцінки ступеня готовності парку локомотивів до перевезень протягом року, отже  $ЛД_{В}=360$  днів. Коефіцієнт технічної готовності є основним

показником ефективності роботи технічної служби експлуатанта. Цей коефіцієнт є системним показником зворотного зв'язку в комплексі виконання робіт з технічного обслуговування і ремонту локомотивів, тому вважаємо за доцільне прийняти його у якості цільової функції (2) [14]:

$$\sum_{i=1}^n a_{TT} \rightarrow \max \quad (2)$$

Передача частини функцій з технічного обслуговування та поточного ремонту спеціальним сервісним мережам, створеним за участю заводів, що виготовляють або модернізують локомотиви, дозволить значно поліпшити експлуатаційну ефективність і вирішити проблему підвищення коефіцієнта технічної готовності.

З фінансової точки зору, залучення позикових коштів виправдано в разі високої рентабельності залізниці, коли вартість позикового капіталу менше, ніж доходність, яку він забезпечує, що дозволяє використовувати ефект фінансового важеля. Пасажирські перевезення Укрзалізниці є збитковими, рентабельність вантажних перевезень компанією не розголошується, але очевидно, що УЗ вважає її недостатньою, оскільки наполягає на зростанні тарифів. Отже, боргове фінансування в таких умовах є вкрай ризикованим.

Приватизація об'єктів інфраструктури залізничного транспорту вкрай небажана через їх стратегічну, економічну, соціальну значущість. А обмеження державного бюджету в умовах кризи не дозволяють фінансувати ефективно і повноцінне оновлення парку локомотивів. Виходячи з обставин, що склалися, потрібно досягнення балансу інтересів і узгоджена взаємодія між владою і бізнесом, тобто розвиток державно-приватного партнерства.

Необхідність застосування концесії та державно-приватного партнерства для модернізації тягового рухомого складу та ефективного реформування залізничної галузі обумовлюється наступними

факторами, що сприяють вступу в державно-приватний альянс [15].

По-перше, такі мережеві монополні сегменти, як залізнична галузь, мають стратегічне та соціально-політичне значення, отже не мають бути приватизовані, тому їх розширене відтворення лягає додатковими витратами на державний бюджет;

По-друге, катастрофічний знос тягового рухомого складу стає джерелом можливих інфраструктурних та техногенних криз і катастроф;

По-третє, значний знос активів УЗ створює інфраструктурні обмеження та погіршує основні показники галузі (пропускну здатність залізниці), що здійснює негативний вплив на розвиток економіки, інтенсивність господарських зв'язків та призводить до зростання собівартості товарів і послуг [15].

Отже, для отримання максимального позитивного ефекту від модернізації галузі, механізми державно-приватного партнерства доцільно поширити на утримання локомотивної техніки впродовж всього життєвого циклу: від виконання проектів модернізації до передачі такого парку в оренду приватній компанії.

**Висновки.** Зростання тарифів на вантажні перевезення не є ефективним засобом вирішення проблем УЗ. Необхідним є системний підхід до реформування галузі, перш за все, відокремлення перевезень та інфраструктури (що доречі є типовим для розвинених країн) і розробка економічно обґрунтованих планів модернізації активів. Інфраструктурою має опікуватись держава, тоді як забезпечення перевезень є прерогативою УЗ. Регулювання тарифів має здійснюватись на основі глибокого вивчення тенденцій ринку, попиту та платоспроможності споживачів.

Для поповнення парку тягового рухомого складу доцільним є залучення приватних власників, які можуть надати локомотиви в оренду або передати в експлуатацію залізничної компанії за

договором концесії. Це дозволить поповнити парк локомотивів без капітальних витрат з боку експлуатанта. Використання механізмів державно-приватного партнерства впродовж всього життєвого циклу локомотивів дозволить створити ефективну модель ринку залізничної тяги.

**Наукова новизна роботи** полягає в дослідженні тарифних складових залізничної тяги, структури життєвого циклу локомотиву та впливу на нього модернізації. Перспективи подальших досліджень полягають у розробці ефективної моделі формування тарифів на залізничні перевезення в Україні.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К., КУЕТТ, 2007. – 349с.

2. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю. С. Бараш. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В.Лазаряна, 2006. – 252 с.

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

4. Дикань В.Л. Регулювання економічної діяльності підприємств залізничної галузі / В.Л. Дикань, Н.В. Чебанова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – №. 25. – С. 11-20.

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

6. 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.

7. Галушко О.І. Економічні та технологічні аспекти формування оптимального парку локомотивів в умовах кризи / О.І. Галушко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: Вид-во УкрДУЗТ, 2017. - №57. – с.82-90.

8. Башко В. Железнодорожные перевозки: тарифные недореформы по-украински // Зеркало недели: Украина, 2016. - №7: [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

[http://gazeta.zn.ua/finances/zheleznodorozhny-e-perevozki-tarifnye-ndoreformy-po-ukrainski\\_.html](http://gazeta.zn.ua/finances/zheleznodorozhny-e-perevozki-tarifnye-ndoreformy-po-ukrainski_.html). – Загл. с экрана.

9. Шкляр А. Нова тарифна політика Укрзалізниці: як знайти баланс з національною економікою // VoxUkraine, 2015: [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://archive.voxukraine.org/2015/10/19/nova-taryfna-polityka-ukrzhalyznytysi-ua/>. – Назва з екрана.

10. Корнієнко В. Вантажні перевезення: як розв'язати тарифний вузол // Бізнес Цензор, 2017: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn\\_perevezennya\\_yak\\_rozvyazati\\_tarifniyi\\_vuzol](http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifniyi_vuzol). – Назва з екрана.

11. Уляницький Д. Мільярди шукають в тарифі: "Укрзалізниця" має намір підвищити вартість перевезення пасажирів і вантажів // РБК-Україна, 2017: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://daily.rbc.ua/ukr/show/ukrzhalyznytysya-namerena-povysit-stoimost-1482767175.html>. – Назва з екрана.

12. Правило золотієї середини: що не так з тарифами Укрзалізниці // Залізниця без корупції, 2017: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zbc.org.ua/2017/03/19/pravilo-zoloto%D1%97-seredini-shho-ne-tak-z-tarifami-ukrzhalyznici/>. – Назва з екрана.

13. Методика определения стоимости жизненного цикла, лимитной цены

подвижного состава и сложных с учетом применения новых временных технических систем железнодорожного показателей / Т.А. Менухова // транспорта (основные положения).- М.: Транспортное дело России . – М., 2013. - ОАО «РЖД», 2007. – 62с. №1. - с.89-94.

14. Менухова Т.А. Унификация понятий «коэффициент технической готовности», «коэффициент выпуска» и «коэффициент использования автомобилей» 15. Павлюченко С.Н. Государственно-частное партнерство: боеготовность бизнеса / С.Н. Павлюченко // Вагонный парк. – Х., 2011. - №6. – с. 23-27.

УДК336.64:629.5

## РОЗВИТОК СУДНОБУДІВНОЇ ІНДУСТРІЇ В КОНТЕКСТІ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

*Гришина Л.О., к.е.н., доцент,  
Карась П.М., к.е.н., професор,  
Приходько Н.В. к.е.н., доцент (НУК ім. адм.Макарова)*

*В статті визначено місце і значення суднобудівної індустрії у забезпеченні функціонування транспортної системи країни. Досліджено стан суднобудівних підприємств та виявлено негативні аспекти як політичного, так і економічного впливу на створення ефективних умов діяльності галузі. Досліджено динаміку коливань обсягів виробництва, фінансових результатів та умов створення законодавчого та нормативного впровадження економічних важелів у діяльність галузі. Сформульовано рекомендації щодо застосування інструментарію оновлення суднобудівної індустрії в аспекті забезпечення реформування і розвитку транспортної системи.*

*Ключові слова: транспортна система, водний транспорт, суднобудівна індустрія, підприємства суднобудування*

## РАЗВИТИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ В КОНТЕКСТЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

*Гришина Л.А., к.э.н., доцент,  
Карась П.Н., к.э.н., профессор,  
Приходько Н.В. к.э.н., доцент (НУК им. адм.Макарова)*

*В статье определено место и значение судостроительной индустрии в обеспечении функционирования транспортной системы страны. Исследовано состояние судостроительных предприятий и выявлены негативные аспекты как политического, так и экономического влияния на создание эффективных условий деятельности отрасли. Исследована динамика колебаний объемов производства, финансовых результатов и условий создания законодательного и нормативного внедрения экономических рычагов в деятельность отрасли. Сформулированы рекомендации по применению инструментария обновления судостроительной*

индустрии в аспекте обеспечения реформирования и развития транспортной системы.

**Ключевые слова:** транспортная система, водный транспорт, судостроительная промышленность, предприятия судостроения

## SHIPBUILDING INDUSTRY DEVELOPMENT IN THE CONSTRUCTION TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE

*Gryshyna L., PhD Economics, associate professor,  
Karas P., PhD Economics, professor,  
Prikhodko N., PhD Economics, associate professor  
(Admiral Makarov National University of Shipbuilding)*

*The article defines the place and importance of the shipbuilding industry in the operation of the transport system of the country. One of the most attractive components of the transport system supports aquatic (marine) transportation. This requires efficient functioning of the shipbuilding industry, which has considerable scientific-technical and production potential.*

*Investigated the state of shipbuilding enterprises during the formation of Ukraine as an independent sea power. Identified negative aspects of both political and economic influence on the creation of effective conditions of the industry. In today's challenging post-crisis economic conditions (inflation, rising prices for steel, the lack of financial resources, energy supply and components) the activities of the ukrainian shipbuilders has not yet become the key to the formation of a competitive domestic shipbuilding.*

*Investigated the dynamics of fluctuations in production volumes, financial results and conditions for the establishment of legislative and regulatory implementation of economic instruments in the industry.*

*Recommendations on the use of tools update shipbuilding industry in the development of the transport system. Support the domestic shipbuilding industry by the state, creating conditions for attracting investment, providing tax and other benefits will contribute to the effective functioning of the marine complex of Ukraine. This is an important way to deepen Ukraine's integration into European and world transport systems.*

**Keywords:** transport system, water transport, shipbuilding industry, shipbuilding enterprises

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Сучасні посткризові умови господарювання вимагають використання стратегічних ресурсів базових видів економічної діяльності, серед яких вагоме місце займає транспортна сфера. Ефективне використання транспорту сприяє інтенсивному розвитку національної економіки, що обумовлює необхідність забезпечення чіткого і взаємопов'язаного функціонування транспортної системи країни. Одним із найбільш привабливих складових транспортної системи виступають водні (морські) перевезення, як найбільш ефективний спосіб доставки вантажів внаслідок низької її собівартості та можливостей вирішувати проблеми перевезення великогабаритних вантажів. Проте, сучасний стан рухомого складу морського і річкового транспорту свідчить про їх значне моральне і фізичне спрацювання. Вітчизняні торгові судна мають середній термін експлуатації більше 30 років, їх незадовільний технічний стан заважає виконувати

зовнішньоекономічну комерційну діяльність, оскільки більшість західних країн забороняє вхід на внутрішній рейд таким транспортним засобам. Наявна портова інфраструктура, яка була сформована ще у минулому сторіччі, не зможе забезпечити якісне обслуговування замовників транзитних перевезень, вчасну переробку вантажів. До того ж, більше 30% причального фронту вітчизняних морських портів має незадовільний технічний стан та експлуатується з обмеженими технологічними навантаженнями. Тому однією з причин скорочення обсягів перевезень водним транспортом слід вважати фізичну і моральну застарілість вітчизняного флоту і портової інфраструктури, відсутність необхідних інвестицій для проведення ремонту та модернізації суден, а також у будівництво нового рухомого складу. За таких умов актуальним завданням є оновлення техніко-технологічної бази водного транспорту, що в свою чергу, вимагає дієвого функціонування суднобудівної індустрії, яка поки що не втратила свій науково-технічний і виробничий потенціал. Продукція суднобудівних підприємств дозволить значно збільшити обсяги переробки вантажів морськими та річковими портами, товарної продукції сільськогосподарства, харчової та хімічної промисловості, забезпечити тисячі робочих місць в транспортній сфері. Відтак виникають нагальні потреби у відновленні і розвитку суднобудівної індустрії, що відповідають вимогам реформування транспортного комплексу України в умовах її інтеграції до світової транспортної системи.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Вивчаючи літературні джерела з цього питання, було виявлено, що дослідженням різних аспектів розвитку транспортної системи присвячені праці провідних вітчизняних та зарубіжних науковців: Б. Буркинського, В. Вінникова, С. Євсєєва, О. Єдіна, О. Котлубая, А. Кульмана, А.

Маловичка, І. Могильовкіна, В. Новіцького, В. Ойкена, Ю. Пашенка, С. Пирожкова, К. Плужнікова, М. Примачева, А. Рибчука, Д-П. Родриго, Б.Слака, П. Сьоміна, О.Чернеги, Ю. Щербаніна та ін. [2;7;17;20]. Питання відновлення і розвитку суднобудівної індустрії, створення нового морегосподарського комплексу та формування його логістичної інфраструктури, стали об'єктом дослідження зарубіжних та вітчизняних вчених, а саме: В. Александрова, Н. Александровської, А. Брехова, Н. Єгорова, Г. Єфімової, В. Жихаревої, І. Іртищеві, А. Капустіна, В. Ковалю, О. Котлубая, С. Логочева, В. Лисицького, В. Макагона, О. Наумова, Д. Пашко, Т. Ротанова, С. Рижкова, С. Швець та інших [4; 7; 8; 13; 14; 15; 16]. Проблеми відновлення та розвитку суднобудування розглядаються в контексті визнання України як морської держави, яка має найбільшу протяжність приморської смуги, розвинений морегосподарський комплекс у забезпеченні транспортування вантажів через вітчизняні та транзитні порти. Саме на сучасному і майбутньому етапах розвитку суспільства нестримно зростає роль Світового океану, його використання стає вирішальною умовою прискореного розвитку світової економіки і найважливішим чинником геополітики.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Реалії функціонування сучасної транспортної системи України свідчать про її невідповідність зростаючим потребам суспільства у відповідних видах діяльності, вимогам європейських стандартів якості надання транспортних послуг. Серед основних факторів, що стримують використання потенціалу транспортної системи України, є відсутність чіткого механізму реалізації стратегій розвитку транспортної сфери, відсутність власного морського флоту, низький рівень контейнеризації портового господарства, низький рівень



конкурентоспроможності водного транспорту, занепад суднобудівної галузі. Суднобудівні підприємства потерпають від браку замовників, а ті, що залишилися партнерами, характеризуються безперервною зміною власників, відсутністю корпоративної культури організації бізнесу, маркетингової політики. Крім того, відсутні фінансові відносини (грошові, кредитні, інвестиційні), які мали б системно впорядковувати процеси технічного та технологічного оновлення виробництва, поповнення оборотних коштів, створення резервів, підвищення компетенції персоналу, здійснення програм у сфері соціального партнерства. І зрозуміло, що, перш за все, має бути сприятлива державна політика, спрямована на створення економічного та фінансового механізмів відтворення умов для оновлення суднобудівної індустрії.

**Метою статті** є дослідження сучасного стану суднобудівної індустрії та визначення напрямів її відновлення і розвитку у контексті реформування транспортної системи країни.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Транспортна система в Україні представлена всіма видами транспорту, а її рівнинний рельєф сприяє повсюдному розміщенню шляхів сполучення. Вихід до узбережжя Чорного і Азовського морів, наявність зручних бухт на їх узбережжі вплинули на будівництво морських портів і розвиток морського транспорту. Наявність судноплавних річок (Дніпро, Дунай, Дністер, Південний Буг та ін.) сприяють розвитку річкового транспорту. Тому суднобудівна індустрія – це важлива ланка у забезпеченні функціонування транспортної системи країни, розвиток якої сприятиме повноцінній роботі всієї транспортної інфраструктури, відновленню припортових територій, морських і річкових судноплавних шляхів.

Слід відзначити, що об'єднуючи в процесі випуску своєї продукції

досягнення великої кількості суміжних галузей промисловості (металургії, машинобудування, електроніки і так далі), суднобудування одночасно стимулює розвиток цілих галузей, досягнення ними високого науково-технічного рівня. Створення одного робочого місця в суднобудуванні сприяє появі 4-5 робочих місць в металургії, машинобудуванні, електроніки та інших суміжних галузях [1, с. 137].

Проте, перехід суднобудівного комплексу України до роботи в умовах ринкової економіки супроводжувався складними і хворобливими процесами, перебудовою традиційних управлінських структур, паритетних стосунків між підприємствами галузі і замовниками, комерційних зв'язків між постачальниками сировини, матеріалів і комплектуючих для суднобудування [2, с. 41]. Тяжким періодом для суднобудівників України були 90-ті роки, коли рідкісні замовлення з вимушеними умовами контрактів все більш послідовно ставили на коліна непристосовані до умов ринку суднобудівні підприємства. Почався хворобливий процес розриву раніше підписаних контрактів, який негативно позначився на формуванні портфеля замовлень та іміджі раніше прибуткових підприємств. Частина договорів з різних причин, залишилася діючою, і підприємства суднобудування за рахунок судноремонту, реалізації зайвого устаткування, скорочення соціальної сфери і часткової державної підтримки вимушені були добудовувати судна собі у збиток. Підприємства суднобудування України практично були доведені до стану банкрутства.

В той же час, здійснюючи конверсію виробництва, суднобудівні верфі упродовж 1992-2002 рр. стали освоювати будівництво нових типів унів, конкурентоздатних на світовому ринку, серед яких танкери, призначені для транспортування нафти і нафтопродуктів, балкери для перевезення руди, вугілля і

зерна, рефрижератори, пасажирські судна, плавучі крани та ін. У період з 2003 по 2010 рр., існуючи на засоби державної підтримки і кошти, які надходили на здійснення ремонту, вітчизняні підприємства суднобудування навчилися шукати на світовому ринку вигідні іноземні замовлення на будівництво окремих корпусів судів.

Слід відзначити, що після розпаду СРСР на території України залишилася потужна суднобудівна база. Основна її частина входила в структуру Міністерства промислової політики України, а питома вага її продукції складала 30% від загального обсягу всієї суднобудівної продукції СРСР [3, с.13].

Суднобудівна індустрія України представлена зареєстрованими 49 підприємствами (в т.ч. підприємства анексованого Криму), серед яких 11 суднобудівних заводів, 4 підприємства суднобудівного машинобудування, 10 підприємств морського приладобудування, близько 20 науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро, судноремонтні підприємства. Основні суднобудівні підприємства функціонують на тимчасово окупованій території АР Крим, Одеській, Миколаївській, Херсонській областей, у м. Київ.

Але в сучасних складних посткризових умовах господарювання

(інфляція, зростання цін на сталь, відсутність фінансових ресурсів, енергоносіїв і комплектуючих) діяльність українських суднобудівників поки що не стала запорукою формування конкурентоздатного вітчизняного суднобудування [4, с. 38]. Серед основних викликів транспортної сфери, що визначають закономірності і напрямки розвитку суднобудівної індустрії необхідно визначити:

- підвищення обсягів та інтенсивності переміщення вантажів і пасажирів водним транспортом;
- зростання попиту на перевезення нестандартних, спеціальних вантажів;
- впровадження європейських стандартів і вимог до експлуатації транспортних засобів;
- підвищення вимог до якісних характеристик транспортного обслуговування;
- розширення ринку транзитних послуг та ін.

Аналіз сучасного стану перевезення вантажів і пасажирів різними видами транспорту в Україні підкреслює актуальність і важливість розвитку суднобудівної індустрії, оскільки її потенціал не задіяний на повну потужність, що характеризується постійним скороченням частки морського і річкового транспорту (табл.1) [5].

*Таблиця 1*

*Обсяги перевезення вантажів за видами транспорту (млн.тон)*

Вид транспорту	Роки						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Транспорт</b>	<b>1625</b>	<b>1765</b>	<b>1887</b>	<b>1853</b>	<b>1837</b>	<b>1623</b>	<b>1507</b>
наземний	1615	1754	1877	1845	1831	1617	1501
залізничний	391	433	469	457	444	386	350
автомобільний	1069	1168	1253	1260	1261	1131	1054
трубопровідний	155	153	155	128	126	100	97
водний	10	11	10	8	6	6	6
морський	5	4	4	4	3	3	3
річковий	5	7	6	4	3	3	3
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Як свідчать статистичні дані, у перевезенні вантажів різко виділяється автомобільний транспорт, частка якого залишається досить високою і стабільною, у той час як усіма іншими видами транспорту ці обсяги постійно скорочуються. Особливо стурбовує динаміка перевезення вантажів водним транспортом. За попередні 2012-2015 рр. спостерігається значне зменшення обсягів перевезення вантажів морським транспортом на 60%, річковим – на 50%. Проте, за оцінкою фахівців Міністерства інфраструктури Україна ще не втратила свій потенціал в обслуговуванні вантажопотоків між Європою і Азією, а її портові потужності складають 185 млн.т/рік [6].

Серед основних причин зниження обсягів перевезень вантажів водним транспортом слід відзначити як зовнішні, так і внутрішні фактори, а саме: загальноекономічна криза, скорочення обсягів виробництва основних вантажоутворюючих видів діяльності, скорочення експортно-імпортних перевезень, неповне забезпечення транспорту паливом і запчастинами, нестача транспортних засобів та їх

фізичне старіння і незадовільний стан та ін. [7]. До того ж, наявні виробничі потужності морських портів, низький рівень розвитку логістичної інфраструктури морегосподарського комплексу стримують розвиток спеціалізації України, як транзитної держави [8, с.13].

Дослідження світового досвіду функціонування транспортних систем показує, що в таких країнах, як Німеччина, Китай, Великобританія, важлива роль належить морському транспорту, обсяги перевезення вантажів яким зростають з кожним роком. Нажаль, Україна в цих показниках значно програє не тільки європейським країнам, а і Росії (табл. 2) [7]. Оскільки в Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту та спрямована на побудову Транс'європейської транспортної мережі до 2020 р., то Україні необхідно долучитися до цього процесу, активізуючи застосування інноваційних технологій у перевізному процесі, використання логістичного підходу, поширення мультимодальних перевезень.

*Таблиця 2*

*Обсяги перевезення вантажів морським транспортом (млн. т)*

Країна	Роки					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Німеччина	272	292	295	294	300	-
Китай	218	214	212	216	225	213
Великобританія	106	104	96	91	95	98
Росія	37	34	18	17	16	19
Польща	8	7	7	6	6	7
Україна	4	4	4	3	3	3

Сьогодні вітчизняний флот практично вичерпав свій фізичний термін служби. Здійснюється його інтенсивне списання, практично без істотного поповнення, оновлення та модернізації. До того ж, складні процеси зміни форм власності, застарілі технології, громіздка

інфраструктура, соціальні проблеми зробили підприємства суднобудування збитковими [5].

З огляду на це, заслуговують уваги дослідження обсягів виробництва і фінансових результатів суднобудівних підприємств України, серед яких сім

обраних підприємств входять до переліку суднобудівних підприємств, до яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2005 року № 1256 [9], а восьме підприємство – це ПАТ "Чорноморський суднобудівний завод".

На підставі їх фінансової звітності проведений аналіз обсягів виробництва і фінансових результатів за період з 2003 по 2014 роки (з урахуванням індексів цін виробників промислової продукції по відношенню до 2003 р. за відомостями Держкомстату), результати якого відображено на рис.1.

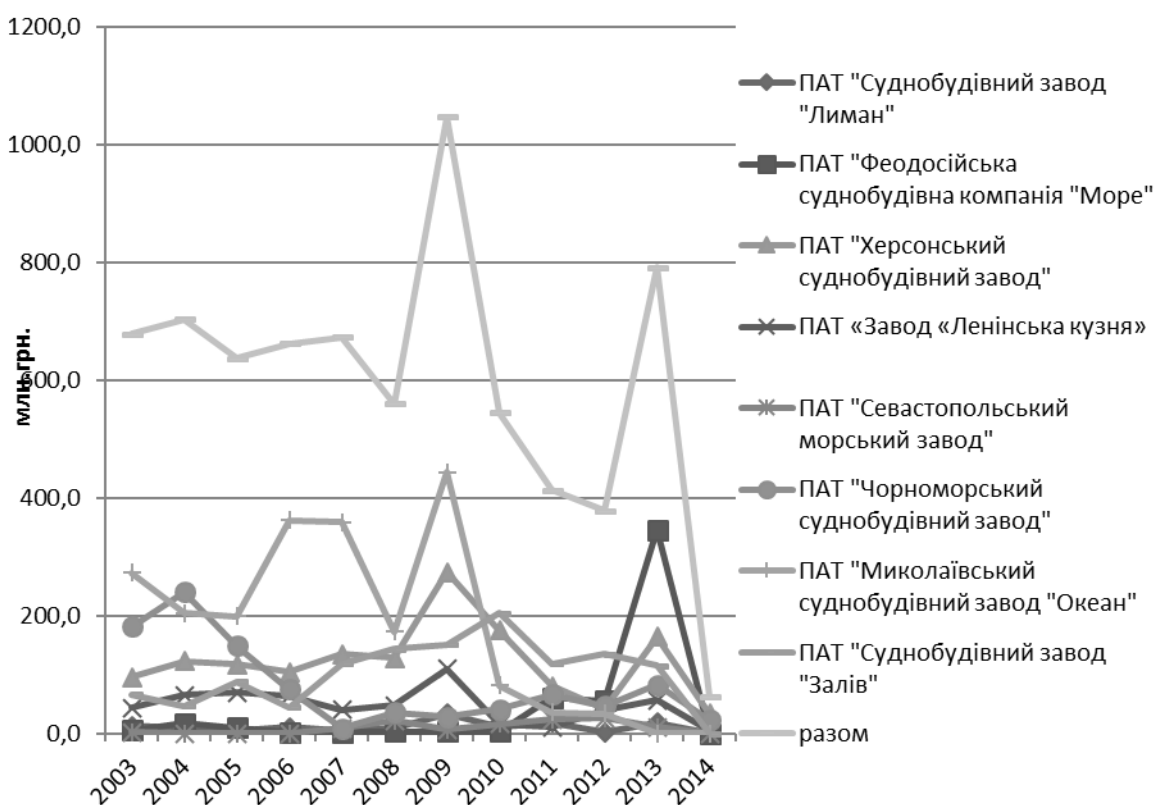


Рис. 1. Динаміка обсягів виробництва продукції суднобудівних підприємств

Так, обсяги виробництва (з урахуванням індексів цін виробників промислової продукції) як окремих підприємств, так і групи в цілому поступово знижуються. Виключенням є зростання обсягів виробництва за підсумками 2009 р., що пояснюється стрибком курсу долара і наслідками світової фінансово-економічної кризи. За оцінками Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» тенденція спаду реалізації продукції суднобудівних підприємств може продовжитися, а через 5-10 років залишиться у кращому разі 2-3 заводи, яким доведеться зіткнутися із

зростаючою конкуренцією з боку російських суднобудівників [10]. Розглянуті проблеми безпосередньо торкаються і "малого флоту". Останніми роками обсяги перевезень в регіонах Азовського, Чорного і Середземного морів зростають, особливо за такими масовими вантажами як зернові, металопрокат, добрива. У той же час, істотно загострюється положення з флотом суден змішаного, каботажного плавання, загальна кількість яких становить близько 350 суден вантажопідйомністю від 3 до 5 тис. тон з експлуатаційним віком 30-35 років. З урахуванням фізичного і

морального зносу відбувається списання близько 20-30 подібних судів щорічно, а інші мають потенційну небезпеку при експлуатації [3, с.13].

Фінансово-економічний стан більшості вітчизняних суднобудівних підприємств протягом останніх десяти років залишається складним, а 2014 рік став найгіршим для їх фінансово-господарської діяльності. Значних збитків зазнали ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод», ПАТ «Херсонський суднобудівний завод». Стосовно фінансових ресурсів суднобудівних підприємств, слід відмітити, що вони отримують більше 2/3 позикових коштів з позабанківських джерел. Вони вимушені шукати кредиторів поза банківською системою, оскільки їх не влаштовує рівень процентних ставок і терміни позик (не більше ніж один рік). Такими кредиторами стають у більшості випадків замовники суден, які здійснюють передоплату підприємствам суднобудування, одночасно укладаючи договори з іноземними банками, або використовують послуги інших фінансових посередників. Останнім часом суднобудівні підприємства змушені використовувати амортизаційні відрахування, призначені на повне відновлення основних фондів, в поточному господарському обороті. На ринку українського суднобудування значну частину складають миттєві розробки, а прикладним і фундаментальним дослідженням увага не приділяється.

Слід також звернути увагу і на те, що сьогодні суб'єкти господарювання вітчизняного морегосподарського комплексу відчувають ще більші фінансові втрати внаслідок відміни пільг і підвищення податкового навантаження в силу прийняття з 1.01.2015 р. змін до Податкового кодексу України [11]. Якщо в 2011-2014 рр. такі підприємства мали пільги щодо податку на землю, то в сучасних умовах сплата повної суми відповідного податку являється вагомою

загрозою економічній безпеці суднобудівних підприємств.

Техніко-технологічне оновлення суднобудівного виробництва, модернізація існуючої інфраструктури морських і річкових портів могли б значно збільшити потужності всього морегосподарського комплексу України. Будівництво каботажного флоту цілком під силу ряду промисловим і сільськогосподарським комерційним підприємствам України. Про це свідчить досить короткий, але ефективний досвід компанії «Нібулон», яка є найбільшою в області транзиту сільськогосподарської продукції морегосподарським комплексом України. За неповні три роки судноплавна компанія випустила більше 50 різнотоннажних судів, побудованих як на верфях Миколаєва, так і на власному суднобудівному підприємстві. Географія роботи цієї компанії охоплює значну частину річкових регіонів та морських терміналів, досвід її розвитку свідчить про великі перспективи в області переробки сировини із застосуванням нових технологій.

Досвід європейських країн свідчить про їх лідерство у будівництві особливо складних суден (до 80%), тільки 6% складають "прості" судна, а за тоннажем Європа будує близько 20% усіх видів суден. Портфель замовлень складає близько 58 млн. GT, з яких 26,4 % належить Південній Кореї, 2,5% - Японії, 6% - Італії, по 5% - Німеччині і Китаю, 3% - Голландії. Збільшення портфелю замовлень (з початку 90-х років) призвело до росту виробничих потужностей у світовому суднобудуванні і як результат - до зниження цін на нові судна. Це пов'язано з надлишком виробничих потужностей в Південній Кореї, суднобудування якої використовує чинник державної підтримки (дотації верфям до 20%) та зі спадом в економіці і фінансовою кризою в Далекосхідному регіоні. Можна сподіватися, що найближчими роками виробничі

потужності в суднобудуванні знизяться, враховуючи, що уряди більшості держав зменшують свої субсидії на захист національних суднобудівників [12].

В умовах національної економіки суднобудівні виробники можуть досягти успіху за умови дієвої державної підтримки з використанням державних програм, причому як на ринку фінансових ресурсів, так і в правовому, і податковому полі. Стосовно фінансової складової, то слід відзначити, що українські банки, визначаючи свою політику в області кредитування, враховують як попит на власні послуги, результати аналізу фінансового стану позичальників, так і особливості пропозиції ринку відповідних продуктів. Особливо це стосується підприємств суднобудівної галузі. Після 1991 року в незалежній Україні підприємства суднобудування обслуговувалися Промінвестбанком, клієнтами якого були ЧСЗ, завод ім. 61 Комунара, завод «Океан». Зараз підприємства суднобудування обслуговуються в різних банківських установах. Для банків суднобудівні підприємства – це передусім потенційні позичальники, які виставляють особливі умови до обсягів кредиту, термінів і до плати за кредит. Окрім замовників суден, кредити потрібні безпосередньо суднобудівним підприємствам та їх контрагентам – постачальникам устаткування, комплектуючих і матеріалів.

Тому одним з фінансово-економічних важелів оновлення підприємств суднобудівної індустрії має стати створення Національного Бюро розвитку суднобудування (НБС), в діяльності якого повинні брати участь колегіально всі структури морегосподарського комплексу, державні структури, банківські та інші фінансові установи. Створення сприятливих нормативних і фінансових умов для розвитку суднобудівної галузі, формування надійного інвестиційного

клімату мають бути основними цілями формування і функціонування НБС. А їх досягнення свідчитиме про зважену підтримку суднобудівної галузі з боку держави, стимулювання економічних інтересів у вкладення значних фінансових ресурсів в довгострокове кредитування українських судновласників і суднобудівників, вирішення фінансових проблем поповнення їх оборотних коштів внаслідок зниження процентного і строкового навантаження за кредитами, тощо. До того ж, банківські корпорації, як учасники НБС, можуть пропонувати лізингові послуги, які мають багато переваг порівняно із іншими способами фінансування будівництва або придбання нових суден. Для ефективного застосування лізингу в українському суднобудуванні потрібне залучення для такої діяльності великих банків, які здатні організувати замовлення, фінансування і будівництво суден на підприємствах галузі і забезпечити їх довгостроковий лізинг. Подібний досвід знайшов застосування у світовій практиці, коли держава оголошує конкурс, за результатами якого розподіляються бюджетні кошти, виділені державою на розвиток і підтримку лізингу в суднобудівній галузі.

**Висновки.** Однією із важливих складових розвитку конкурентоздатної вітчизняної транспортної системи являється відновлення потенційних можливостей морського транспорту та суднобудівної індустрії, як його підгрунтя. Підтримка вітчизняного суднобудування державою, формування сприятливих умов для залучення інвестицій, надання податкових та інших пільг сприятиме ефективному функціонуванню морегосподарського комплексу України. Серед основних завдань досягнення такої мети слід визначити наступні:

– створення умов для ринкового саморегулювання галузі (лібералізація), ліквідація або перепрофілювання частини підприємств

суднобудування, які не можуть витримати ринкової конкуренції;

– фінансова підтримка галузі з боку держави (розміщення і фінансування державних замовлень, виконання державних програм розвитку) методом прямого регулювання;

– використання політики державного протекціонізму (методи непрямого регулювання), які полягають в створенні сприятливих нормативних, фінансових і податкових умов для розвитку галузі, надійного інвестиційного клімату.

Подальша державна політика у галузі суднобудування повинна бути спрямована на створення Національного Бюро розвитку суднобудування з правами міністерства, в структурі якого мають бути задіяні професійні кадри з представників морегосподарського комплексу (фахівці в області логістики, фінансів, юриспруденції, інженери-суднобудівники, аудитори). Така структура могла б представляти інтереси держави, суб'єктів господарювання і бізнесових структур, спрямовані на відновлення суднобудівної індустрії на шляху поглиблення інтеграції України до європейської та світової транспортних систем, в тому числі і в систему світових морських перевезень.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Пашко Д. В. Сучасний стан і перспективи розвитку суднобудування в Україні / Д. В. Пашко // Економічні науки. – 2011. – № 1. – С. 137-139.
2. Буркинський Б.В. Концептуальні засади реструктуризації суднобудування України / Б.В. Буркинський, Г. В. Єфімова // Економіст. – 2010. – № 7. – С. 39-42.
3. Фінанси суднобудівних підприємств: монографія / Воробйова І. А., Єфімова Г. В., Карась П. М. [та ін.]. – Миколаїв: НУК, 2012. – 234 с.
4. Єфімова Г. В. Прийняття інвестиційних рішень в суднобудуванні: монографія/ Г. В. Єфімова, О. В. Пашенко. – Миколаїв, НУК, 2010. – 108 с.
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
6. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>.
7. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні: наукова монографія / О.М. Котлубай. - Одеса: ІПРЕД НАН України, 2004. - 453 с.
8. Іртищева І.О. Стратегічні орієнтири розвитку логістичної інфраструктури в морегосподарському комплексі України / І. О.Іртищева, Т.В.Стройко //Збірник наукових праць НУК.-Миколаїв: НУК, 2014. – № 1(451). – С. 12-17.
9. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2005 року № 1256 «Про затвердження переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zacon.rada.gov.ua>.
10. Офіційний сайт Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrsudo.kiev.ua>.
11. Закон України від 28 .12.2014 № 71-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи»// Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2015. - № 7-8. - С 9.
12. Суднобудівна галузь України та її конкурентоспроможність // [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.br.com.ua/>
13. Александров В. Л. Судостроительное предприятие в

умовлях ринка: проблеми адаптації і розвитку / В. Л. Александров, А. В. Перельгін, В. Ф. Соколов. – СПб.: Судостроєння, 2003. – 424 с.

14. Александровская Н. И. Производственный потенциал судоремонтных и судостроительных предприятий Украины с учетом их расположения / Н. И. Александровская, А. В. Кошарская, В. Д. Евдокимов // Зб. наук.праць ОМНУ. – 2009. – №1. – С. 111–119.

15. Жихарева В. Умови ефективної реалізації інвестицій у розвиток флоту суднобудівних компаній України / В. Жихарева // Економічний аналіз. – 2010. – №7. – С. 45–47.

16. Макогон Ю. В. Украина – держава морская / Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысый, Г. Г. Гаркуша, А. В. Грузин. – ДонНУ, 2010. – 393 с.

17. Пирожков С. Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП / С.Пирожков, Д.Прейгер, И.Малярчук // Экономика Украины. - 2005г. - № 3. - С.4-19.

18. Integration of Ukraine into the world maritime complex [Електронний ресурс] / I.R. Iarmolovych, D.I. Iarmolovych // Економіка: реалії часу. – 2015. – № 1(17).–С.190-194.

19. H.Mäkinen.The Russian maritime industry and Finland/Electronic Publications of Pan-European Institute,2/2015.[Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.utu.fi/pei>

20. Jean-Paul Rodrigue, Brian Slack .Intermodal Transportation and Containerization Authors.[Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://people.hofstra.edu>

УДК 656.025.2(477)

## РЕФОРМУВАННЯ І СУСПІЛЬНІ ЕФЕКТИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

*Слагін Ю.В., к.е.н., доцент,  
Проценко Н.О., магістр (УкрДУЗТ)*

*Транспорт впливає на: здоров'я і життя населення; стан атмосфери і біосфери; раціональне використання природних та енергетичних ресурсів; забезпечення сталого розвитку країни. Залізничні пасажирські перевезення для суспільства більш ефективні ніж автомобільні за рахунок значно менших «зовнішніх витрат» залізничного транспорту. Субсидування перевезень відповідає інтересам суспільства і економіки, адже призводить до зниження зовнішніх витрат («витрат переливу») пасажирських перевезень; збільшення мобільності населення, сприяє підвищенню якості трудових ресурсів і якості життя населення, дає довготривалий макроекономічний ефект для усієї країни. Необхідна розробка законодавчого механізму субсидування пасажирських перевезень залізничним транспортом, який буде гарантувати збереження та розвиток пасажирського залізничного комплексу після ліквідації перехресного субсидювання пасажирських перевезень.*

*Ключові слова: пасажирські перевезення, реформування залізничного транспорту, сталий розвиток, витрати суспільства, суспільні ефекти транспорту.*



## РЕФОРМИРОВАНИЕ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ ЭФФЕКТЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

*Елагин Ю.В., к.э.н., доцент,  
Проценко Н.А., магистр (УкрГУЖТ)*

*Транспорт влияет на: здоровье и жизнь населения; состояние атмосферы и биосферы; рациональное использование природных и энергетических ресурсов; обеспечение устойчивого развития страны. Железнодорожные пассажирские перевозки для общества более эффективны чем автомобильные за счет значительно меньших «внешних издержек» железнодорожного транспорту. Субсидирование перевозок отвечает интересам общества и экономики, приводит к снижению внешних издержек («расходов перелива») пассажирских перевозок; увеличению мобильности населения, способствует повышению качества трудовых ресурсов и качества жизни населения, дает длительный макроэкономический эффект для всей страны. Необходима разработка законодательного механизма субсидирования железнодорожных пассажирских перевозок транспортом, который будет гарантировать сохранение и развитие пассажирского железнодорожного комплекса после ликвидации перекрестного субсидирования пассажирских перевозок.*

**Ключевые слова:** *пассажирские перевозки, реформирование железнодорожного транспорта, устойчивое развитие, расходы общества, общественные эффекты транспорта*

## REFORM AND PUBLIC EFFECTS OF PASSENGER TRANSPORTATION OF THE RAILWAY INDUSTRY

*Yelagin Yu.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Protsenko N.A., Master (USURT)*

*Transport affects: health and life of the population; state of the atmosphere and the biosphere; rational use of natural and energy resources; ensuring sustainable development of the country. Railway passenger transportation for the society is more efficient than automobile ones at the expense of considerably less "external costs" to the railway transport. Subsidizing transportations meets the interests of society and the economy, leading to a reduction in external costs ("overflow costs") of passenger transportation; Increasing the mobility of the population, contributing to the improvement of the quality of labor resources and the quality of life of the population, gives a lasting macroeconomic effect for the whole country. It is necessary to develop a legislative mechanism for subsidizing passenger transportation by rail, which will guarantee the preservation and development of the passenger railway complex after the elimination of cross subsidization of passenger traffic.*

**Keywords:** *passenger transportation, railway transport reform, sustainable development, society costs, public transport effects*

**Постановка проблеми.** Для спостерігається постійне: зростання залізничної галузі в умовах реформування обсягів пасажирських перевезень та їх підвищується актуальність та важливість збитковості, зростання конкурентного вирішення задачі фінансування тиску у секторі пасажирських перевезень з пасажирських перевезень, оскільки боку перевізників автомобільного

транспорту. Для нормального функціонування, а тим більше розвитку пасажирських перевезень необхідно вирішувати проблему їх збитковості та забезпечити необхідний рівень фінансування з дотриманням належного рівня якості та безпеки [4].

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання підвищення ефективності залізничних пасажирських перевезень розглядали в своїх роботах такі вчені як Ю.С. Бараш [1], О.М. Гудков, В.П. Гудкова [3], В.Л. Дикань [5], Г.Д. Ейтутіс [8], Чаркіна Т.Ю [9] та багато інших. У якості основних шляхів підвищення ефективності пасажирських перевезень більшість авторів, так чи інакше розглядають необхідність підвищення тарифів та різні організаційно-технологічні напрямки підвищення ефективності, проблеми субсидування збитків із державного та місцевих бюджетів.

Разом з тим питанням перехід в умовах реформування залізничного транспорту до сучасних підходів оцінки ефективності пасажирських перевезень с точки зору сталого розвитку економіки країни та усього суспільства взагалі приділяється недостатньо уваги. Не повною мірою враховується, що розвиток доступних для всього населення якісних залізничних пасажирських перевезень сприяє економічному прогресу, підвищенню якості трудових ресурсів і якості життя населення.

**Мета статті** – дослідження ефективності для суспільства розвитку того чи іншого виду пасажирських перевезень з точки зору сталого розвитку, суспільних витрат та ефектів для економіки країни та усього суспільства.

**Виклад основного матеріалу.** Основною метою реформування залізничного транспорту у пасажирському секторі є розвиток конкуренції; створення умов для залучення інвестицій у розвиток

пасажирських перевезень; організація прозорого формування витрат і ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; забезпечення державної підтримки збиткових видів перевезень і підвищення ефективності діяльності галузі.

З огляду на існуючу багаторічну практику недофінансування державними органами перевезень пільгових категорій пасажирів, передбачена програмою реформування ліквідація перехресного субсидування і виділення пасажирських перевезень в окрему компанію створить ризики неотримання дотацій і зниження обсягів пасажирських перевезень.

У світовій практиці перевезення пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому і особливо регіональному сполученні є збитковим видом діяльності. Для його функціонування і розвитку потрібна фінансова підтримка. У тих державах, де припинена практика перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, обов'язково здійснюється фінансова підтримка за рахунок держави. Там, де така підтримка була припинена, суттєво зросла вартість квитків, скоротилось оновлення основних фондів, підвищилась кількість аварій, скоротились обсяги перевезень пасажирів.

Розвиток залізничного транспорту в Європі регламентується так званим залізничним пакетом директив ЄС. Найважливішою з них вважається директива 91/440 яка присвячена управлінню і розвитку мережі залізниць, відповідно до якої будь-яка реформа може проводитися тільки за умови подальшого економічного оздоровлення залізниць. Якщо при цьому залишаються нерентабельні галузі, які виконують соціально значущі функції, то вони повинні отримати підтримку зацікавлених сторін, в тому числі держави. Причому пасажирські оператори мають пріоритет на отримання субсидій в порівнянні з

вантажними перевізниками. Крім того, додаткові субсидії можуть бути виділені при необхідності на забезпечення безпеки пасажирських перевезень. За директивам ЄС, загальна вартість куплених квитків повинна покривати не менше 35% витрат перевізника за контрактом із замовником. За останні 20 років кількість перевезених пасажирів на поїздах в Європі зростає рекордними темпами. У Великобританії цей показник збільшився на 70%, в Швеції - на 42%, у Франції та Бельгії - на 37% і 26% відповідно.

За статистичними даними в країнах ЄС щорічно витрачається понад € 36 млрд. на покриття збитковості пасажирських перевезень. В Німеччині загальні субсидії залізницям складають € 7-14 млрд., у Франції – €11, в Італії – €8 млрд. Для порівняння збитковість пасажирських перевезень на залізницях України в 2013 р. склала €0,3 млрд. На сьогодні в Норвегії з держбюджету покривається 50% вартості пас.перевезень, в Данії – 48%, Франції – 42%. В Італії, Німеччині, і навіть у новій країнах ЄС – Чехії та Болгарії пасажироплатять близько 70% від вартості поїздки, інше компенсує бюджет. Лише у Великобританії та Нідерландах пасажироплатяє майже повну вартість квитка. І Великобританія є показовим прикладом невдалих реформ на залізничному транспорті. Адже після тотальної приватизації залізниць, у т.ч. залізничних колій та іншої інфраструктури підвищилась кількість аварій, скоротилось оновлення основних фондів, значно зросла вартість квитків.

У Німеччині реформа регіональних пасажирських перевезень вважається найбільш ефективною: вона допомогла збільшити пасажирооборот на третину при зростанні субсидій держави всього на 15%. Німеччині вдалося найбільш повно виконати і вимога регіоналізації субсидій. Дотації виділяються з федерального бюджету, але розпоряджаються ними регіони - землі: саме вони формують замовлення на перевезення, встановлюють

маршрути, обсяг, частоту перевезень і тип рухомого складу, цінову пропозицію, а також проводять тендери серед операторів і укладають з ними довгострокові договори на надання послуг, не менше ніж на п'ять років.

Держрегулювання тарифів регіональних перевезень здійснюється в рамках доплат і субсидій: якщо потрібно стримати зростання тарифів, відповідно збільшується державна підтримка. При цьому доходи операторів утворюються не тільки від продажу квитків на поїзди, а й від реалізації додаткових послуг, які, до речі, в 1,8 рази перевищують надходження від продажу квитків. Державні залізниці Італії з 1999 року були розділені на дві компанії, одна з яких взяла функції перевізника (ВАТ «Треніталія»), а інша - управління інфраструктурою (ВАТ «Італійська залізнична мережа»). Після того як регіональні перевезення перейшли до компетенції обласних адміністрацій, на мережі з'явилося понад чотириох десятків приватних операторів.

В Італії загальна вартість куплених квитків покриває в середньому - 37% витрат на перевезення пасажирів. Однак по різних регіонах він цей показник нерівнозначний: регіон може мати звичайний або спеціальний статус. На економічно розвиненій півночі Італії з інтенсивним пасажиропотоком окупається 75% пасажирських перевезень, а на бідному півдні Італії, навпаки, три чверті обсягу перевезень фінансуються державою. При цьому на півдні країни залізничний квиток коштує в середньому на 20% дешевше, ніж на півночі. Всі дотації для залізничних мереж надходять безпосередньо з федерального бюджету. Якщо маршрути перетинають сусідні області, то дотації діляться між ними.

В цілому ж в Італії використовують всі види дотацій, які передбачені в директивах ЄС. В її національних законах окремим рядком прописані, наприклад, інвестиції для розвитку регіональних перевезень. Крім того, залізничники

отримують кошти на забезпечення безпеки руху, а перевізники - на оновлення рухомого складу. Правда, величина останніх двох видів субсидій залежить від загальних доходів італійського бюджету.

Такі факти дають підставу стверджувати, що залізничний транспорт потребує державної підтримки за визначенням. Субсидіювання перевезень відповідає загальноєвропейській практиці, адже призводить до збільшення мобільності населення та дає довготривалий макроекономічний ефект для розвитку усієї країни. Ефективність залізниць не можна вимірювати лише показниками рентабельності.[ 8]

В сучасних умовах оцінюючи варіанти реформування і розвитку сектору залізничних пасажирських перевезень України не можна нехтувати вимогами сталого розвитку суспільства. Концепція сталого розвитку, прийнята у 1992р. полягає у задоволенні потреб суспільства з одночасним збереженням можливостей наступних поколінь і проголошує необхідність збалансування економічних, екологічних та соціальних інтересів теперішніх та майбутніх поколінь шляхом створення соціально-орієнтованої економіки, яка спирається на раціональне використання природних ресурсів та на охорону навколишнього середовища. Транспорт істотно впливає на оточуючу середовище і суспільство через аварії, забруднення атмосфери, шум і інші чинники. Якщо говорити про роль транспорту в забезпеченні сталого розвитку суспільства, то необхідно зазначити що транспорт впливає на: здоров'я і життя населення; забезпечення сталого розвитку населених пунктів; захист атмосфери і біосфери; раціональне використання природних та енергетичних ресурсів [7].

Проблема оцінки впливу транспорту на навколишнє середовище знаходить відображення у вимірі зовнішніх витрат транспорту. Зовнішні витрати («Витрати переливу» ) - побічні витрати виробництва

товарів і послуг, які несуть не виробники і споживачі, а населення і суспільство в цілому без будь-якого відшкодування. Стосовно транспорту - це витрати від функціонування транспорту які несуть населення і суспільство в цілому без відшкодування. Сутність їх полягає в тому, що транспортні підприємства сплачують тільки власні експлуатаційні витрати. Негативний вплив транспортної одиниці під час такої поїздки на навколишнє середовище, витрати на ліквідацію аварій та інші витрати суспільства при цьому сплачує все суспільство. Оці додаткові витрати, які лягають на все суспільство, і є зовнішніми витратами або «витратами переливу».

Наприклад, в країнах Євросоюзу ведеться моніторинг оцінки шкоди, яку завдають суспільству різні види транспорту. Крім того, для країн Євросоюзу періодично розраховуються середньорічні загальні та питомі витрати на боротьбу зі шкідливими наслідками від транспорту окремо за різними факторами (аварії, шум, забруднення повітря, зміна клімату, вплив на природу, міські та індустріальні ефекти).

На теперішній час в Україні не ведеться облік та оцінка зовнішніх витрат та ступіню шкідливого впливу окремих конкуруючих видів пасажирського транспорту. Це не дозволяє повною мірою оцінити та порівняти загальні витрати на перевезення пасажирів з урахуванням всіх зовнішніх витрат, які сплачує все суспільство за перевезення пасажирів різними видами транспорту. Однак у роботах [1,9] наведені результати досліджень, які стверджують витрати суспільства на перевезення пасажирів залізничним транспортом у 2-10 разів менші ніж автомобільним. Найбільша ж різниця витрат суспільства спостерігається по таких категоріях зовнішніх витрат, як забруднення атмосферного повітря шкідливими викидами та завдання шкоди життю і здоров'ю людей у аваріях.

Розподіл витрат на боротьбу зі шкідливими наслідками (Джерело: [9])

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

Варто зазначити, що при порівнянні ефективності для суспільства доцільності фінансування розвитку того чи іншого виду пасажирських перевезень слід враховувати не тільки потрібні інвестиції в транспортну інфраструктуру а і очікувані витрати суспільства. Суспільство отримує довгостроковий економічний ефект, інвестуючи у розвиток транспортної інфраструктури пасажирських перевезень с нижчими зовнішніми витратами. Тож залізничні пасажирські перевезення для суспільства більш ефективні за рахунок значно менших зовнішніх витрат залізничного транспорту.

Крім ефекту «зовнішніх витрат» пасажирського залізничного транспорту, слід зазначити і ряд ефектів пов'язаних з доступними тарифами для всіх верств населення України, як країни з низьким рівнем доходів основної маси населення. Доступність залізничного пасажирського транспорту веде до підвищення рухливості населення. Високий рівень рухливості населення, в свою чергу забезпечує більш повне використання робочої сили, перерозподіл її між індустріальними центрами і освоєваними територіями, сприяючи економічному прогресу, підвищенню якості життя населення та якості трудових ресурсів:сприяє економічному,

соціальному і культурному розвитку населення і інтеграції між регіонами;формується доступність тих чи інших районів розселення, вибору місць роботи, навчання і відпочинку; більш раціонально використовуються трудові ресурси, основні виробничі фонди завдяки введенню швидкісного сполучення і збільшення радіусів територій, з яких трудові ресурси залучаються до виробництва.

Всі ці ефекти обумовлюють необхідність розробки механізму субсидування внутрішньодержавних пасажирських перевезень залізничним транспортом, який буде гарантувати забезпечення державної підтримки збиткових пасажирських перевезень після ліквідації перехресного субсидіювання пасажирських перевезень.

**Висновки і перспективи подальших досліджень** Варто визначити роль транспорту в забезпеченні сталого розвитку суспільства. Транспорт впливає на наступні області: здоров'я і життя населення; захист атмосфери і біосфери; раціональне використання природних та енергетичних ресурсів; забезпечення сталого розвитку регіонів та країни у цілому.

Залізничні пасажирські перевезення для суспільства більш ефективні ніж автомобільні за рахунок

значно менших «зовнішніх витрат» залізничного транспорту. Субсидювання перевезень відповідає інтересам суспільства і економіки, адже призводить до зниження зовнішніх витрат («витрат переливу») пасажирських перевезень; забезпечує більш повне використання робочої сили; сприяє підвищенню якості трудових ресурсів і якості життя населення та дає довготривалий макроекономічний ефект для розвитку усієї країни.

В підсумку слід зазначити про необхідність розробки законодавчого механізму субсидювання внутрішньодержавних пасажирських перевезень залізничним транспортом, який буде гарантувати збереження та забезпечення державної підтримки збиткових видів пасажирських перевезень після ліквідації перехресного субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних та розвиток пасажирського залізничного комплексу.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Методичний підхід щодо вибору раціонального варіанту розвитку міських пасажирських перевезень / Ю. С. Бараш, Ю. П. Адамян // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2015 - № 49 с. 44-53.

2 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.

3 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.: ДЕТУТ, 2013. – С. 11-28.

4 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.

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

7 Єлагін Ю.В. Проблеми сталого розвитку суспільного транспорту та суспільні транспортні витрати. [Текст] / Ю.В. Єлагін // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2011 - № 35 с. 254-256

8 Полякова О.М. Особливості розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті України / Полякова О.М., Іванченко Ю.В. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 57. – С.91-97

9 Чаркіна Т.Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг : дис. ... канд. екон. наук / Т. Ю. Чаркіна. – Х. : УкрДАЗТ, 2013. – 256 с.

УДК 656.7:656.2.003.1

## **РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ**

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*Стаття присвячена питанням визначення ролі транспортно-логістичних систем у забезпеченні стійкого розвитку національної економіки. Досліджено, що для ефективного розвитку вітчизняній економіці потрібно сконцентрувати увагу на декількох перспективних напрямках, одним з яких є формування транспортно-логістичних систем, що дозволить створити умови для тісної взаємодії виробництва та транспорту і допомогти їй стати повноцінним учасником світової економічної системи.*

*Ключові слова: національна економіка, виробництво, транспорт, логістика, інфраструктура, співробітництво, розвиток, ефективність*

## **РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ**

*Каличева Н.Е., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*Статья посвящена вопросам определения роли транспортно-логистических систем в обеспечении устойчивого развития национальной экономики. Исследовано, что для эффективного развития отечественной экономике нужно сконцентрировать внимание на нескольких перспективных направлениях, одним из которых является формирование транспортно-логистических систем, что позволит создать условия для тесного взаимодействия производства и транспорта и помочь ей стать полноценным участником мировой экономической системы.*

*Ключевые слова: национальная экономика, производство, транспорт, логистика, инфраструктура, сотрудничество, развитие, эффективность*

## **THE ROLE OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS IN ENSURING SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE ECONOMY**

*Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor (USURT)*

*The primary focus for the sustainable development of the national economy should be a rationalization of its participation in international and regional division of labor and optimization of internal components of the economic system in counteracting the impact of external threats. That is, we need to create an industrial-technological structure of national economy, which would have been able to ensure the development of the leading industries of the national economy and responsive to external and internal negative factors with minimal losses.*

*New competitive conditions of the world economy is influenced by globalization, requiring the creation of competitive national product and stabilization of the national*

*economy. That is impossible without close cooperation of the logistics elements of the economic system, the main of which are production and transportation.*

*The formation and development of transport and logistics systems acts as an indicator of the level of development of the national economy through sustainability and adaptation to all the changes, thus shaping the competitiveness of their economic system. All this is quite closely combined with the economic effectiveness of activity of objects of managing, economic independence, stability and security companies.*

*Our country has all preconditions for full participation in the world economic system, but the lack of financial support from the state leadership and the lack of reliable foreign investors leads to a certain inhibition of the effective development of the national economy. And the market principles of the free overflow of resources, contributing to the functioning of a market economy, provide flexible transportation and logistics systems, contributing to structural changes in the national economy.*

*In General, the formation of transport and logistics systems should be aimed at ensuring technical and technological connectedness of all participants, coordination of their economic interests, as well as the use of common planning systems that will allow them to complement each other in the organization of material flows and to obtain a synergistic effect for the whole national economy.*

**Keywords:** *national economy, trade, transport, logistics, infrastructure, cooperation, development, efficiency*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями** Процвітання національної економіки країни залежить від багатьох факторів, ключовим з яких є створення такої управлінської системи, котра спроможна забезпечити стійку життєдіяльність підприємства в нестабільному та мінливому середовищі. Для цього потрібно не лише вирішувати нагальні проблеми вітчизняної економіки, а й визначатися з напрямками перспективних довгострокових шляхів її розвитку. Необхідно завчасно передбачати проблеми та намагатися знайти шляхи, щоб їх уникнути чи як найшвидше вирішити з найменшими втратами.

Стійкий розвиток економіки базується на всіх сферах суспільного та економічного розвитку держави, включаючи макро- та мікроекономічні складові, як внутрішнього її стану, так і зовнішнього оточення. Адже в сучасному глобалізаційному світі не можливо мати стійкий розвиток лише якоїсь окремої галузі, без врахування впливу національного та світового господарства. Звісно, що стійкість економіки поняття

досить відносно в сучасному динамічному світі, та все таки її зміни мають бути послідовними та не призводити до повної руйнації системи, а лише до її оновлення.

Якщо ж розглядати економіку України, то її стійкий розвиток має ґрунтуватися на необхідності формування базису структурних змін в майбутньому, із врахуванням світового досвіду, та спиратися на власний виробничий, транспортний та логістичний потенціал.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Питання стійкості національної економіки висвітлено в працях багатьох вчених, серед яких варто виділити роботи Калетника Г., Пакуліна С.Л., Висоцької І.Б., Диканя В.Л. та ін. [1-4]. Та для забезпечення стійкості економічної системи необхідно не лише вирішувати нагальні питання, а й визначати напрями довгострокового розвитку. А оскільки, економіка нашої країни є досить слабкою для швидкого розвитку всіх її галузей, то необхідно звернути увагу на найперспективніші напрями її розвитку. Зокрема, розвиток транспортно-



логістичних систем допоможе активізувати потенціал виробничого та невиробничого секторів економіки та сприятиме стабілізації національної економічної системи.

Отже, мета статті полягає у визначенні ролі транспортно-логістичних систем при забезпеченні сталого розвитку національної економіки в сучасних умовах.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** На жаль, на сьогоднішній час національна економіка знаходиться в стані руйнації, що викликано недбалим господарюванням. Це перетворило нашу країну на сировинну. І керівництво держави, попри багатоголосні обіцянки, не приймає жодних суттєвих кроків до її розбудови на якісно новому рівні, за рахунок розвитку власного виробництва шляхом активного впровадження інноваційних технологій, економічних заходів, правових постанов тощо.

Головною метою при забезпеченні сталого розвитку національної економіки має бути раціоналізація її участі у міжнародному і регіональному поділі праці та оптимізація внутрішніх складових економічної системи при протидії впливу зовнішніх загроз. Тобто, потрібно створити таку виробничо-технологічну структуру національної економіки, яка б була в змозі забезпечувати розвиток провідних виробництв національного господарства та чітко реагувати на зовнішні і внутрішні негативні чинники з мінімальними втратами.

Необхідно зазначити, що нові конкурентні умови світової економіки формуються під впливом глобалізаційних процесів, що зумовлює потребу у створенні конкурентоспроможного національного продукту та стабілізації національної економіки. Що неможливо без тісної взаємодії логістичних елементів економічної системи, головними з яких є виробництво та транспортування, адже формування конкурентоспроможної національної економіки має базуватися на

органічному поєднанні всіх елементів логістичної системи для найкращого задоволення потреб всіх її учасників.

Основними складовими транспортно-логістичних систем є транспортна та логістична інфраструктури, які й забезпечують ефективне функціонування всіх об'єктів національного господарства. Принципи формування таких систем – це раціональність, доступність, інформаційність, інтеграційність, цілісність, багаторівневність, адаптивність, стійкість тощо. Ці принципи формують такі функції транспортно-логістичних систем, як комунікативність, системність, наукоємність, прагнення до постійного вдосконалення й оновлення та ін. Дослідження функцій та принципів транспортно-логістичних систем дає можливість сформувати її основні характеристики, які й визначають її вплив на стійкий розвиток економіки через підприємства, транспортно-логістичні центри, індустріальні парки логістичні кластери [5].

Формування та розвиток транспортно-логістичних систем виступає індикатором рівня розвитку національного господарства за рахунок стійкості та адаптації до всіх змін, при цьому формуючи конкурентоспроможність своєї економічної системи [6]. Усе це досить тісно поєднано із економічною ефективністю діяльності об'єктів господарювання, економічною незалежністю, стабільністю та безпекою суспільства (рис. 1).

На даний час ринкові умови висувають до всіх складників транспортно-логістичних систем вимоги тісно пов'язані з визначенням та реалізацією стратегічних напрямів розвитку, постановкою цілей і вибором засобів їх досягнення, що визначає потенційні можливості не лише транспортно-логістичних, а й соціально-економічних систем за рахунок:

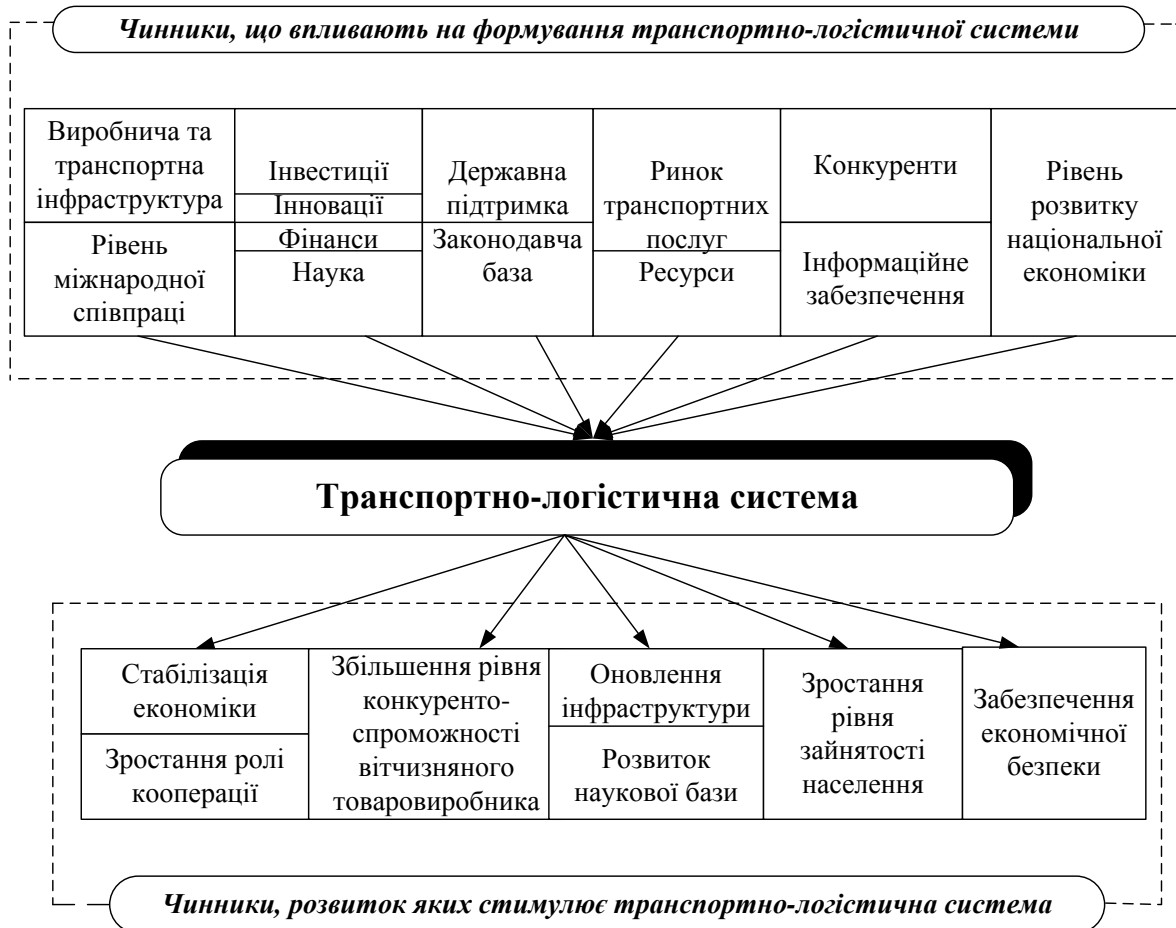
## Проблеми транспортного комплексу України

- визначення передових секторів економічного розвитку національної економіки, котрі зможуть без значних перешкод створити конкурентоспроможний продукт;

- правильного використання власних ресурсів та сировини, знижуючи частку їх експорту;

- створення виробничо-наукових шкіл для навчання та підвищення кваліфікації персоналу;

- уміле використання вигідного географічного розташування, розвиненої мережі залізниць та автошляхів, водних і повітряних трас, трубопроводів тощо.



*Рис. 1. Схема функціонування транспортно-логістичних систем*

Варто відзначити, що напрямом становлення національної економіки для її стабілізації при виході на світовий рівень має бути впровадження світових стандартів виробництва та надання послуг, а розвиток інфраструктури має ґрунтуватися на принципах прозорості управління, гарантуванні недискримінаційних умов доступу до всіх її складових, лібералізації перевезень тощо.

Тож, підтримка державою передових галузей економіки буде сприяти розвитку транспортно-логістичних систем за рахунок:

- активізації науково-технічного потенціалу;
- розвитку комп'ютеризації та створення повноцінного інформаційного середовища;
- кардинальної зміни транспортної та виробничої інфраструктури;

- залучення енергозберігаючих технологій та використання альтернативних видів енергії та інших факторів.

Наша країна має всі передумови для повноцінної участі у світовій економічній системі, але недостатня фінансова підтримка з боку керівництва держави та відсутність надійних іноземних інвесторів призводить до певного гальмування ефективного розвитку національної економіки. А ринкові принципи вільного переливання ресурсів, що обумовлюють функціонування ринкової економіки, забезпечують гнучкість транспортно-логістичних систем, сприяючи структурним змінам в національній економіці [7].

Ще однією умовою ефективного та надійного функціонування транспортно-логістичних систем є організація руху матеріальних потоків із встановленням єдиних вимог до якості транспортування. Адже транспорт виконує істотну функцію в розвитку національного господарства, створюючи умови для надання якісних, швидких та надійних транспортних послуг, як у вантажному, так і у пасажирському сполученні, допомагаючи входити економіці України до світової економічної системи. Таку діяльність транспорт може здійснювати лише при постійному покращенні якості організації перевезень, вдосконалення чинного законодавства та адаптації його до міжнародних вимог і інших факторів, впровадження яких дозволить укріплювати зовнішньоекономічні зв'язки нашої країни.

Також, необхідно зазначити, що конкуренція, як головний механізм ринкової економіки, забезпечує єдність всіх елементів транспортно-логістичної системи за рахунок створення відповідних конкурентних умов для суб'єктів господарювання, як всередині системи, так і конкуруючи з системами інших країн, котрі можуть надавати такі ж послуги, що є особливо наглядним на сьогоднішній

день, коли транзитний потенціал нашої країни майже не використовується [7].

Підвищення рівня транспортної забезпеченості нашої країни потребує розвитку та будівництва нових шляхів сполучення та транспортних вузлів, оновлення матеріально-технічної бази, хоча б на найперспективніших напрямках розвитку, створення єдиного інформаційного простору та усунення корумпованості. Всі ці фактори можуть створити передумови для розвитку інших галузей промисловості, зокрема машинобудування та металургії. І, таким чином, буде здійснюватися циклічність поступового розвитку галузей народного господарства, що матиме динамічний процес, адже кожен новий виток розвитку економічної системи буде ґрунтуватися на досягненнях попередніх.

Ефективне ж управління транспортно-логістичними системами в сучасних умовах неможливо здійснити без оцінювання зв'язків між різними факторами та результативними показниками, вираження їх тенденцій та розроблення економічних нормативів і прогнозів розвитку. Зокрема, розвиток транспортного комплексу має ґрунтуватися не лише на вимогах держави, а й враховувати, в першу чергу, потреби кінцевих споживачів та задовольняти їх на найвищому рівні. А сама транспортна система України виступає як досить значна частина виробничої інфраструктури, тож її розвиток повинен бути одним із пріоритетних завдань держави, що на сьогоднішній день можна реалізувати шляхом розвитку партнерських відносин між державою та приватним сектором шляхом створення спільних підприємств, застосування контрактної системи та укладанням угод про розподіл продукції [8].

Першорядну роль при здійсненні стратегії ефективного розвитку транспортно-логістичної системи повинна відігравати наука, адже її інноваційні розробки призводять до зменшення рівня

витрат на розбудову та оновлення інфраструктури та до зростання рівня ефективності реалізації інвестицій. А міжнародна кооперація спроможна внести певний поштовх у розвиток вітчизняної економіки.

Взагалі, становлення транспортно-логістичних систем має бути спрямовано на забезпечення технічної та технологічної зв'язаності всіх її учасників, узгодження їхніх економічних інтересів, а також використання єдиних систем планування [9], що дозволить їм доповнювати один одного при організації матеріальних потоків та отримати синергетичний ефект для всієї національної економіки.

Також, необхідно зазначити, що розвиток транспортно-логістичних систем призводить до появи перспектив щодо розширення комерційної ініціативи, збільшенню кількості підприємств-учасників, оптимізації їх діяльності тощо [9].

Взагалі, для ефективного функціонування транспортно-логістичних систем необхідно вирішити низку питань, серед яких основними є:

- спрощення митного контролю та впровадження єдиних вимог для перетину кордонів, особливо для транзитних вантажів;
- створення єдиних правил для всіх учасників, особливо увагу приділяючи вітчизняним;
- надання послуг на високому якісному рівні;
- залучення інвестицій для оновлення та розвитку інфраструктури;
- створення умов для вільної конкуренції та ін.

Загалом, транспортно-логістичні системи на даний час виступають одним з оптимальних напрямів розвитку, як виробничого комплексу, так і транспортної галузі нашої країни, за рахунок формування багатопрофільної та багатофункціональної інтегрованої системи, котра буде спроможна допомогти

інтеграції вітчизняної економіки в світові транспортно-логістичні системи [10].

**Висновки.** Отже, важливим фактором стійкого розвитку економічної системи є задоволення потреб на найвищому рівні за рахунок розвитку транспортно-логістичних систем, що призводить до якнайповнішого залучення виробничих та транспортних підприємств та до активізації всіх економічних процесів в країні.

Варто зазначити, що зв'язок виробництва і транспорту має значний вплив на розвиток національної економіки за рахунок тісної взаємодії при формуванні матеріально-технічної та ресурсної бази, якості надання послуг та виконання робіт з перевезення, що й формує якісну та надійну транспортно-логістичну систему.

Формування ж оптимального потенціалу транспортно-логістичних систем в сучасних умовах дозволить здійснити безперебійне оновлення транспортно-логістичної інфраструктури, забезпечити більш повне використання наявних в країні ресурсів і можливостей для досягнення надання високого рівня якісних логістичних послуг, впровадження сучасних технологій, в тому числі й інформаційних і, таким чином, створити сприятливі умови для стабілізації національної економіки.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Калетнік Г. Стійкість економіки як фактор безпеки та розвитку держави/ Г. Калетнік, С. Козловський, В. Козловський //Економіка України. – 2012. - №7. – С. 16-25.

2 Пакулін С.Л. Ресурсне забезпечення і стійкість регіональної економіки / С.Л. Пакулін, О.О. Топчій// Вісник Дніпропетровського університету. Сер. : Економіка. – 2014. - Т. 22. Вип. 8(1). – С. 40-45.

3 Висоцька І.Б. Поняття та сутність категорії "соціально-економічна стійкість

національної економіки"/ І.Б. Висоцька// Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ: серія економічна. – 2013. - Вип. 1. – С. 13-20.

4 Дикань В.Л. Українська модель економічної системи як нова концепція розвитку національної економіки /В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – Вип. 44. – С. 11-17

5 Каличева Н.Є. Роль транспорту у забезпеченні ефективності функціонування маркетингово-товарно-логістичної схеми підприємства /Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2016. - № 56. -С. 93-96.

6 Каличева Н.Є. Логістичні підходи, як основа раціональної організації виробничого процесу на підприємстві/ Н.Є. Каличева , В.О. Маслова// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. - № 47. - С. 83 - 86.

7 Дикань В.Л. Перспективи розвитку економіки України в умовах формування міжнародних транспортних коридорів в системі мирової глобалізації економіки/ В.Л.

Дикань//Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – Вип.42. – С. 144 - 149.

8 Пашенко Ю.Є. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць/ Ю.Є. Пашенко, М.В. Корінь// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2015. – Вип. 49. – С. 74-79.

9 Токмакова І.В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах глобалізації економічного простору/ І.В. Токмакова// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. - Вип. 35. - С. 274 - 277.

10 Каличева Н.Є. Покращення функціонування логістичних систем за рахунок удосконалення транспортних послуг / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 2 (38). - С. 80 – 83.

УДК [656.078+652.2]:001.2

## **СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ СИСТЕМНЫХ ОШИБОК И ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ (ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ РЫНОЧНОЙ ПАРАДИГМЫ)**

*Компаниец В.В., д.э.н., профессор (УкрГУЖТ)*

*Проведен анализ и охарактеризованы последствия применения рыночной парадигмы и рыночного мышления на железнодорожном транспорте в исторической и современной перспективах. Рыночная парадигма проявляется в: доминировании частных, а не государственных интересов; системных ошибках финансовой политики в экономике и тарифной политики на транспорте; сжатии до минимума социальной*

составляющей железнодорожного транспорта; способствовании деиндустриализации экономики.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, рыночная парадигма, рыночное мышление, стратегия.

## **СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: АНАЛІЗ СИСТЕМНИХ ПОМИЛОК ТА ЇХ НАСЛІДКІВ (ІСТОРІЯ І СУЧАСНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ РИНКОВОЇ ПАРАДИГМИ)**

**Компанієць В. В., д. е. н, професор (УкрДУЗТ)**

*Проведено аналіз і охарактеризовано наслідки застосування ринкової парадигми і ринкового мислення на залізничному транспорті в історичній і сучасній перспективах. Ринкова парадигма проявляється в: домінуванні приватних, а не державних інтересів; системних помилках фінансової політики в економіці і тарифної політики на транспорті; зведенні до мінімуму соціальної складової залізничного транспорту; сприянні деіндустріалізації економіки.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, ринкова парадигма, ринкове мислення, стратегія.

## **STRATEGY FOR RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT: ANALYSIS OF SYSTEM ERRORS AND THEIR CONSEQUENCES (HISTORY AND THE PRESENT TIME OF IMPLEMENTATION OF THE MARKET PARADIGM)**

**Kompaniets V. V., Doctor of Economics, Professor (USURT)**

*The results of the development of any socio-economic system, incl. Railway transport, are associated with the correct choice of paradigm and development strategy. There are several variants of the paradigm. The worst is the liberal market. It was she who was chosen to develop a strategy for socio-economic development of Ukraine and all its branches.*

*The problems of evaluating various aspects of market reforms in the economy and in rail transport are the publications of many domestic scientists. However, the question of systemic proof of the regular error in the introduction of the market paradigm and market thinking in the strategy of the development of rail transport is still not fully disclosed. This is the purpose of publication.*

*On the basis of the facts presented in the article, it can be asserted that the nature of the negative results of the activity, both in the past and in the present, is connected with the choice of the market paradigm for the development of both the economy and the industry. Market paradigm and market thinking in the strategy and policy of the development of rail transport are manifested in: the domination of private, rather than state interests, incl. Interests of foreign capital, ignoring the opinion of domestic specialists; System errors in financial policy in the economy and tariff policy in transport; Minimizing the social component of the railway transport; Not creating conditions for the development of its own transport engineering and industrialization of the economy in the past, and promoting the de-industrialization of the economy in the present. The nature of mistakes is connected both with*

*and now with the market thinking of those who make strategic decisions in the state and industry, with their low morality, patriotism and professionalism. Therefore, the solution of problems is in this plane.*

**Keywords:** *Railway transport, market paradigm, market thinking, strategy.*

**Постановка проблеми.** Актуальность. Результаты развития любой социально-экономической системы, в т.ч. железнодорожного транспорта, связаны с правильностью выбора парадигмы и стратегии развития. Существует несколько вариантов парадигмы социально-экономического развития. Наихудшей, как показал опыт ее внедрения в странах периферии мирового капитализма, является либеральная рыночная парадигма. К сожалению, именно она была выбрана для разработки стратегии социально-экономического развития Украины и всех ее отраслей, в т.ч. железнодорожного транспорта. Стратегическую ошибку выбора доказывает то, что за 25 лет «внедрения рынка», а правильное - капитализма в его кланово-олигархической модели, произошла тотальная деградация экономики и транспорта.

**Обзор публикаций.** Проблемам оценки разных сторон рыночных реформ в экономике и на железнодорожном транспорте посвящены публикации многих отечественных ученых. Среди них можно выделить труды Диканя В.Л., Полевой В.В., Токмаковой И.В. и др. [1-3]. *Однако не до конца раскрытым остается вопрос системного доказательства закономерной ошибочности внедрения рыночной парадигмы и рыночного мышления в стратегию развития железнодорожного транспорта (ЖДТ). Главный закон рынка и особенности рыночного мышления, направленные на максимизацию частной выгоды, стабильны и действуют независимо от времени. Именно этим и определяются особенности и результаты проводимых в экономике и ее отраслях реформ. И это можно показать на примере развития ЖДТ.*

Поэтому **цель статьи** состоит в том, чтобы на конкретных исторических и

современных примерах, проведя соответствующие параллели, показать закономерно пагубные результаты действия рыночной парадигмы и мышления в отрасли железнодорожного транспорта.

**Основной материал.** В экономической науке, к сожалению, сложилось преимущественно ложное понимание сути рыночной системы или капитализма. То же относится и к пониманию последствий введения рыночных отношений в отраслях стратегически важных для развития экономики и обеспечения безопасности государства, социального развития, к которым относится и ЖДТ.

Рынок (а правильнее - капитализм) и рыночное мышление ориентировано лишь на максимизацию прибыли и об этом писали классики, в частности К.Маркс, цитируя лидера профсоюзного движения Англии XIX в. Т.Дж.Даннинга: «.. Капитал боится отсутствия прибыли или слишком маленькой прибыли... Обеспечьте 10 процентов, и капитал согласен на всякое применение, при 20 процентах он становится оживлённым, при 50 процентах положительно готов сломать себе голову, при 100 процентах он попирает все человеческие законы, при 300 процентах нет такого преступления, на которое он не рискнул бы, хотя бы под страхом виселицы» [4].

Внедрение рыночной парадигмы в Украине привело к тотальной деградации экономики и ЖДТ. Обратимся к некоторым фактам по ЖДТ. За годы шоковых реформ, приведших к глубокому экономическому кризису, в разы сократились объемы перевозок и доходы. По замечанию председателя правления ПАО «Укрзалізниця» *Войцеха Бальчуна (ярого сторонника рыночных реформ),*

система находится на грани коллапса [5]. Износ активной части основных фондов на конец 2016 г. превысил 90% (в т.ч. электровозов - 92%, грузовых вагонов - 91,6%, пассажирских – 89%), отрасль из прибыльной стала убыточной (в 2015 году убыток составил 0,68 млрд грн, а более точная цифра убытков, без учета суммы дооценки стоимости основных фондов, составила почти 16,8 млрд грн) [6].

*Почти уничтожена социальная составляющая системы, утрачен престиж профессии железнодорожника и соответствующего образования.* Численность работников только за период с 2010 по 1.10.2016 сократилась на 93 тыс. чел, т.е. на 25%. И далее, по проекту Бальчуна, в процессе реформирования с 2017 по 2025 гг. планируется в целях повышения производительности труда на 40 % и сокращения операционных расходов снизить численность еще на 34,8% [5]. Вот это - настоящий рынок!

*Нынешний руководитель ПАО «Укрзалізниця» (УЗ) объясняет кризисное состояние ЖДТ безответственностью государственных чиновников и неправильной политикой государства по отношению к отрасли, а убытки связывает с пассажирскими перевозками.* С первым можно согласиться, добавляя влияние социально-экономического кризиса. Однако непонятно, где все годы реформирования были чиновники УЗ и почему вся вина лежит на государстве? И почему руководство УЗ и сейчас снимает с себя ответственность за происходящее?

*Все объясняется природой капитализма (рынка) и рыночного мышления:* внедрение так называемых рыночных отношений на деле означает лишь реализацию главной цели предпринимателя – капиталиста – максимизации своих доходов любыми путями, как законными, так и незаконными, которые приобретают статус нормы, и вовсе теневыми. А то, что этот капиталист выступает под прикрытием государственного чиновника или наемного

менеджера, только показывает олигархическую природу украинского капитализма, в т.ч. в железнодорожной отрасли.

Так, из финансового плана УЗ на 2017 год стало известно, что правление планирует на 95% увеличить административные затраты компании. Львиная доля в этом повышении приходится на рост зарплаты членов правления. Если обычным железнодорожникам обещают увеличить оклады на 25 %, то зарплаты руководства будут повышены в разы. На содержание ближайшего окружения Бальчуна украинский налогоплательщик дополнительно выделит 677 млн гривен. Для удовлетворения таких финансовых запросов было принято решение о поднятии тарифов на грузоперевозки на 25%, на пассажирские перевозки — на 35% [7]. *Поэтому проблему убыточности железных дорог и резкого сжатия социальной составляющей нужно рассматривать только как результат действия рыночной парадигмы и соответствующего мышления.*

Кстати, о рынке и социальной составляющей на уровне государства: повышение тарифов на пассажирские перевозки не соответствует росту доходов населения. Так, в 2015 г. тарифы на пассажирские перевозки повысились на 20-21%, при этом денежные доходы домохозяйств выросли всего на 12,4%, а среднемесячный располагаемый доход на душу населения – на 16,1% [6].

Относительно второй составляющей кризисного состояния ЖДТ, отмечаемой Бальчуном, – *пассажирских перевозок. По своей сути они социальные и потому должны частично дотироваться государством, а частично – перекрываться за счет прибыльных грузовых (конкретное решение определяется социально-экономической ситуацией).* Но это невыгодно для тех, кто реально руководит процессами грузовых перевозок. Психология рыночника не совместима с государственными и



социальными интересами. А чтобы оправдать коммерциализацию, создаются и защищаются новые теории и принимаются соответствующие решения.

При этом не учитывают то, что эффективность перекрестного субсидирования ЖДТ была доказана практикой социалистической системы. Более того, до определенного периода такая практика существовала и в западных странах: в частности, в США этот опыт существовал до 70-х гг. XX ст., когда в стране из-за кризиса стали сворачиваться социальные программы.

В целом есть очень продуманный и доказавший себя на практике подход к ценообразованию в отраслях государственной важности, в т.ч. на транспорте. Этот подход реализован в работах лауреата Нобелевской премии по экономике (1975 г.) Л.В. Канторовича. Он позволяет решить задачу построения оптимальных грузовых и пассажирских тарифов на железнодорожные перевозки исходя из существующих условий и общенациональных интересов на основе экономико-математического моделирования. Выбор структуры и уровней тарифов будет осуществляться по экономико-математической модели, ориентированной на системную максимизацию благосостояния страны и ее населения, а не на запредельное благополучие небольших олигархических групп бизнеса и чиновников. А известный современный ученый В.Н. Лифшиц, зав. лабораторией «Системный анализ эффективности отраслей естественной монополии» ИСА РАН, анализируя работы Л.В. Канторовича, отмечает, что в рыночных условиях в железнодорожной отрасли, где дифференциальные затраты на дополнительные перевозки много ниже средних, тарифы на грузовые перевозки надо формировать, ориентируясь не на локальные хозрасчетные выгоды и условия самоокупаемости, самофинансирования и т.д., а

рассчитывать по соответствующим формулам, обеспечивая максимизацию системного эффекта [9].

Да, проблемы на ЖДТ действительно накопились. В. Бальчун справедливо отмечает, что в результате постоянного недофинансирования отрасли (за годы независимости государство ни разу не профинансировало закупку подвижного состава) не происходит процесса возобновления средств производства, что железнодорожный транспорт в его теперешнем положении может утратить конкурентоспособность даже в секторе высокодоходных грузовых перевозок, отмечает возможный коллапс и уничтожение ПАО УЗ с соответствующими последствиями для государства (инфраструктурные ограничения уже в ближайшее время, значительное сжатие сектора убыточных пассажирских перевозок) [5].

В. Бальчун только теперь (март 2017 г.), а не при вступлении в должность, делает определенные предложения по разрешению кризиса. Но они в ситуации, сложившейся в экономической и социальной сфере и политике государства, выглядят нереально. Не говоря уже о том, что реформы в отрасли продолжаются в том же рыночном духе, в т.ч. предлагается повышение тарифов и сокращение персонала и при этом почему-то ожидается помощь от рыночного государства.

Более того, решения, принимаемые на уровне высшего руководства ПАТ «Укрзалізниця» (объясняемые рыночным способом мышления), способствуют деиндустриализации экономики Украины и развитию экономик других государств. Это касается дискриминационных условий тендерных закупок подвижного состава. Речь идет об условиях тендера на закупку шести трехвагонных дизель-поездов, а также тендера на закупку трех тысяч полувагонов. В первом случае требования к подвижному составу повторяют

технические характеристики польских рельсовых автобусов и дизель-поездов, ранее поставляемых компанией PESA (Польша) на колею 1520 мм. При этом технико-экономические характеристики отечественного дизель-поезда ДПКр-2, производимого ПАО «КВСЗ» совместно с шестьюдесятью предприятиями-смежниками, значительно лучше характеристик, предъявляемых в тендере (это среднегодовой пробег, вместимость и наличие системы сервисного обслуживания). Во втором случае в тендере не смог принять участие ни один из восемнадцати отечественных производителей полувагонов из-за того, что предложенная в тендере цена полувагона не перекрывала прямых затрат в себестоимости [9].

Что касается социального сегмента - пассажирских перевозок, то рыночные реформы в нем тоже продолжаются. Однако их внедрение в сегменте пассажирских перевозок, даже в развитых странах Запада, далеко не всегда давало необходимый эффект. Более того, как заметил А.С. Кава – координатор реформирования транспортной отрасли Украины (2011-2013 гг.), *опыт реформирования европейских железных дорог показал, что еще никому в Европе не удалось привлечь частный капитал на железные дороги с позитивным эффектом.*

Достаточно вспомнить историю с приватизацией Британской железной дороги. С 1994 по 1997 гг. эта железная дорога была разделена на части и приватизирована. Вся инфраструктура досталась частной компании Railtrack. Компания демонстрировала отличные финансовые результаты, платила большие дивиденды своим акционерам. Но она не инвестировала необходимые средства не только в развитие, но и в текущее обслуживание сети. Это привело, в частности, к резкому росту числа крупных аварий с человеческими жертвами. В результате в начале 2000-х годов ответственность за поддержание в надлежащем состоянии инфраструктуры

взяла на себя некоммерческая компания Network Rail [10].

*Да, действительно, выбранная стратегия и лежащая в ее основе парадигма решает успех или поражение независимо от времени и страны. Обратимся к истории. О пагубности выбора рыночной стратегии развития экономики и железнодорожного транспорта, последствиях доминирования частных выгод над государственными и народными интересами ярко свидетельствует опыт строительства и эксплуатации железных дорог Царской России (середина XIX – начало XX ст.).*

*Первая глобальная ошибка - это выбор финансовой политики, основанной на либеральной рыночной парадигме, для развития экономики в целом, и в т. ч. для финансирования строительства железных дорог.*

*Во-первых,* вместо того, чтобы использовать внутренние возможности, в т.ч. выпуска бумажных денег под проект строительства, государством были привлечены иностранные средства и прежде всего – облигационные займы. Государственные чиновники руководствовались модными западными финансовыми теориями и сжимали денежную массу в тот период, когда для развития страны ее нужно было увеличивать. Подробно эти ошибки проанализированы в работах С.Ф.Шарапова [11]. Потери бюджета империи и, соответственно, прибыль иностранных предпринимателей, от такой политики составили огромные суммы.

*Во-вторых,* государственная казна значительно поддерживала частных, при этом основная масса прибыли уходила не государству, а им. Государство поддерживало частные общества путем выдачи строительных и других ссуд. Более того, займы использовались не только для строительства казенных дорог, но и для частных. Но, несмотря на то, что вложения средств казны во много раз превышали собственные средства частных

акционерів, в прибутливі роки ці акціонери цілком обрали всю чисту прибуль собі в дивиденд, а в убуточні - тежє получали гарантований процент прибули за счет казни, возлагає на неє же виплату процентів по облигаційним займам.

Вишеизложенное можно продемонструвати так. За 40 років (1874-1913 гг.) частні залізні дороги збільшили свій капітал всього на 199 млн руб., а чистого доходу вичурили за це же час 3114 млн руб., т.є. в 15 раз більше. За цей же період доходність всіх частних вкладень (головним образом, іноземних) в російські залізні дороги склали 6258 млн руб., при розмірі самих вкладень околo 2935 млн руб., т.є. було забезпечено 213% прибутливості частному, в основному іноземному, капіталу [раховано по 12, с. 405]. За цей же період казна вложила в казенні залізні дороги 5612 млн руб. в т.ч. за счет займів 2735 млн руб., і получила всього лишє 3144 млн руб. чистого доходу. То єсть казенні дороги с учетом платежєй по займам і гарантіям були убуточними, і весь чистий дохід от експлуатації і частних, і казенних дорог был поглещєн почти цілком одним лишє частним капіталом.

По протяженности сети дорог частними обществами за весь период строительства до 1913 г. было открыто 39065 верст (61%), а казной – 24740 верст (39%) [раховано по 13 с. 663], а вот по вкладениям картина иная – только 3,18% были сделаны из частных источников, 43,7% источников - это иностранные займы, которые отдавало государство, все остальное (53,12%) – непосредственно средства казны [раховано по 12, с. 405].

*Вторая ошибка, частично уже раскрытая – доминирование не государственных, а частных интересов и игнорирование мнения отечественных предпринимателей и специалистов в угоду мнению иностранцев (увлеченность зарубежными теориями, недоверие к*

собственным талантам, возможностям, раболепие перед Западом – это наша давняя болезнь). Фактически многие важные решения принимались иностранцами или с их ведома. Для руководства железнодорожным транспортом было создано *Главное Общество Российских железных дорог*, правление которого в первое время располагалось в Париже. Деятельность общества была неэффективной и привела к его фактическому банкротству, которое, однако, не было объявлено. Более того, после этого Общество стало хозяином Варшавской и Нижегородской дорог, а затем и наиболее высокодоходной – Николаевской железной дороги.

Известный предприниматель В.К. Кокорев, свидетель этих событий, писал: «Главное Общество вытянуло из России десятки миллионов и не подверглось никакому взысканию за нарушение своих обязательств перед правительством [14, с.58], и далее: «За 20 лет, как Главное общество владеет Николаевской дорогой, по отчетам ревизовавшей дела и отчеты Общества комиссии, недознос Общества из выручки Николаевской дороги составил 30 млн руб.» [14, с.67]. И по поводу эффективности управления: «..дороги Главного общества не прекратили своего движения потому только, что их поддерживало наше правительство денежными средствами». Негативные результаты деятельности Общества привели «к значительному понижению ценности гарантированных железнодорожных облигаций, которые нам, при дальнейшем сооружении железных дорог, пришлось продавать за границей по 66 за 100», т.є. к значительным финансовым потерям для отрасли и страны [14, с.20].

*Третья серьезная ошибка – создание железных дорог без предварительной организации работы обеспечивающих ее строительство и деятельность предприятий.*

По этому поводу В. К. Кокорев писал: «Сооружение железных дорог, с выпиской всех принадлежностей из-за границы, возвысило их ценность и увеличило нашу задолженность на сотни миллионов. Впоследствии стали образовываться и в России заводы для железнодорожных принадлежностей, но образование это шло очень вяло без поддержки правительства, и заводы стали появляться в то время, когда более половины дорог было уже построено» [14, с.59]. А вот западные государства поддерживали своих предпринимателей. Примером тому был Берлинский локомотивостроительный завод Борзинга, который за счет поддержки государства получил значительное развитие.

**Вывод.** Подводя итоги изложенного материала, еще раз хотелось бы подчеркнуть, что природа негативных результатов деятельности ЖДТ, и в прошлом, и в настоящем, связана с выбором рыночной парадигмы развития как экономики, так и отрасли. Рыночная парадигма и рыночное мышление в стратегии и политике развития ЖДТ проявляются в доминировании частных, а не государственных интересов, в т.ч. интересов иностранного капитала, игнорировании мнения отечественных специалистов (и это ключевая позиция – исходный пункт остальных ошибок); системных ошибках финансовой политики в экономике и тарифной политики на ЖДТ; сжатию до минимума социальной составляющей ЖДТ (как в самой системе, так и в ее функционировании на современном этапе) и неэффективной, несправедливой, дискриминационной оплате труда (подробно см. [2]); не создании условий для развития собственного транспортного машиностроения и индустриализации экономики в прошлом и способствовании деиндустриализации экономики в настоящем через создание дискриминационных условий для

отечественных промышленных предприятий ЖДТ.

Природа ошибок связана и тогда и, теперь в т.ч. с рыночным мышлением тех, кто принимает стратегические решения в государстве и отрасли, с их низкой нравственностью, патриотизмом и профессионализмом. Следовательно, и решение проблем находится в этой плоскости.

### ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Дикань В.Л. Социально-ориентированная рыночная экономика Украины в условиях глобализации [Текст]/ В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2011. - № 34. - С.141-147.

2. Компанієць В.В. Управління трудовою поведінкою працівників підприємств залізничного транспорту (соціокультурні доміанти): монографія [Текст] / В.В Компанієць, В.В. Польова. - Х.: Видавництво «Лідер», 2016.-298 с.

3. Токмакова І.В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України: монографія [Текст]/ І. В. Токмакова. — Харків : УкрДУЗТ, 2015. — 403 с.

4. Цитуємо класиків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dzeso.livejournal.com/140286.html>

5. Секретний, "перспективний" план розвитку Укрзалізнички 2017 - 2025 от Бальчуна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://blacklistuz.blogspot.com/>

6. Компанієць В.В. Соціальна відповідальність на залізничному транспорті України: щодо оцінки наслідків реформування та механізму забезпечення [Текст]/ В. В. Компанієць // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - № 55. - С.151-161.

7. Бальчун Войцех [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.facenews.ua/file/2017/311910/>

8. Лившиц В.Н. Гений - он гений, потому, что гений [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cemi.rssi.ru/news/science/Lifshit.pdf>
9. План Балчуна: вместо крюковских вагонов протащить польские [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vlasti.net/news/257551>
10. Обережно! Реформа розпочинається [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/columns/2012/02/27/317098/>
11. Шарапов С.Ф. Бумажный рубль [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://knigogid.ru/books/104607-bumazhnyu-rubl>
12. Струмилин С.Г. Избранные произведения. Т.1. Статистика и экономика. [Текст]/ С.Г. Струмилин, М.: Изд-во Академии наук СССР, 1963. - 488 с.
13. Статистический ежегодник за 1914 г. под ред. В.И. Шарого.- СПб.: Совет Съездов представителей промышленности и торговли, 1914. – XXXIII, 849 с.
14. Кокорев В.А. Экономические провалы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://royallib.ru>

УДК 167:656.2.007

## СИСТЕМНО – ФЕНОМЕНОЛОГІЧНИЙ ПІДХІД ДО ФУНДАЦІЇ ПРОБЛЕМИ ІНТЕНЦІЙНОГО КЕРУВАННЯ РУХОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЗНАЧНОГО ЗРОСТАННЯ ШВИДКОСТІ ПОЇЗДІВ

*Петрушов В. М., д.філос.н., професор (УкрДУЗТ)*

*У статті автор звертається до проблеми пошуку нової форми здійснення керування об'єктами і процесами на залізничному транспорті в умовах значного зростання швидкості поїздів. Пошук здійснюється на філософському підґрунті феноменології Е.Гуссерля та фундаментальної онтології М.Гайдеггера.*

*Обґрунтовано методологічний зв'язок між поняттями інтенціональності та керування, що створює передумови для виявлення формально-логічних відношень між об'єктом та суб'єктом керування.*

*Показано, що феномен інтенційного керування відкриває шлях до розробки нових когнітивних технологій, здатних забезпечити прийняття оптимальних рішень персоналом структурних підрозділів залізниць у складних умовах зростання інтенсивності руху поїздів.*

*Ключові слова: інтенціональність, інтенційне керування, оптимальне рішення, семантичний зв'язок, феноменальне тіло, мислення, свідомість, виконання інтенції.*

**СИСТЕМНО – ФЕНОМЕНОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К  
ОБОСНОВАНИЮ ПРОБЛЕМЫ ИНТЕНЦИОНАЛЬНОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО УВЕЛИЧЕНИЯ  
СКОРОСТИ ПОЕЗДОВ**

*Петрушов В.Н., д.филос.н., профессор (УкрГУЖТ)*

*В статье автор обращается к проблеме поиска новой формы осуществления управления объектами и процессами на железнодорожном транспорте в условиях значительного увеличения скорости поездов. Поиск ведется на философской основе феноменологии Э.Гуссерля и фундаментальной онтологии М.Хайдеггера.*

*Обоснована методологическая связь между понятиями интенциональности и управления, что создает предпосылки для установления формально-логических отношений между объектом и субъектом управления.*

*Показано, что феномен интенционального управления открывает путь к разработке новых когнитивных технологий, способных обеспечить принятие оптимальных решений персоналом структурных подразделений железных дорог в сложных условиях роста интенсивности движения поездов.*

*Ключевые слова: интенциональность, интенциональное управление, оптимальное решение, семантическая связь, феноменальное тело, мышление, сознание, исполнение интенции.*

**SYSTEM PHENOMENOLOGICAL APPROACH TO THE  
RATIONALE OF THE PROBLEM OF INTENTIONAL  
GOVERNANCE THE MOVEMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN  
CONDITIONS OF SIGNIFICANT INCREASE OF TRAIN SPEED**

*Petrushov V. N., Doctor of Philosophy, Professor (USURT)*

*In the article the author turns to the problem of searching for a new form of implementation Management of objects and processes on railway transport in conditions Significant increase in the speed of trains. The search is conducted on the philosopherThe basis of the phenomenology of E. Husserl and the fundamental ontology of M.Haydegger.*

*The methodological connection between the concepts of intentionality and management, which creates the prerequisites for establishing formal-logical relations between the object and the subject of management.*

*It is shown that the phenomenon of intentional management opens the way to the development of new cognitive technologies capable of ensuring acceptance optimal decisions by the personnel of structural subdivisions of iron Horn in difficult conditions of growth of intensity of movement of trains.*

*Keywords: intentionality, intentional management, optimal solution, a semantic connection, a phenomenal body, a mouse consciousness, the fulfillment of intention.*

**Постановка проблеми.** системи керування у тих галузях, де Випереджуючий розвиток інформаційних інтенсивність виробничих процесів технологій вимагає створювати й адекватні перевищує ергатичні можливості людини,

здіяної у них у якості оператора чи особи, яка приймає рішення. Наближається час, коли машино-людський інтелект досягне такого рівня інтегрованості, що людська свідомість стане безпосереднім інструментальним чинником у функціонуванні вже існуючих нейрокомп'ютерних інтерфейсів, поєднуючих розум людини з штучним інтелектом. Вирішуючи технічні проблеми на цьому шляху, дослідники майже не приділяють належної уваги до філософсько-методологічних питань взаємодії свідомості людини з програмно-апаратними засобами згаданих інтерфейсів. Проте при цьому виникає ціла низка особливостей саме методологічного характеру, без врахування яких просування у напрямку розробки іновативних технологій стане проблематичним або ж взагалі неможливим.

Підвищення професійних вимог до персоналу, значне ускладнення умов фахово-виробничої діяльності, безумовне виконання засад безпеки руху поїздів обумовлюють нагальну потребу в принципово новому баченні розв'язання проблеми людського чинника на підґрунті сучасних інформаційних технологій, поєднуючи у собі неklasичні принципи раціональності мислення людини та трансформаційно-ментальні можливості комп'ютерних систем, здатних відтворювати різні аспекти віртуальної реальності.

Перетікання поточних даних про стан об'єктів керування у відповідні фрагменти комп'ютерної моделі ситуації спостереження і необхідність зворотної інтерпретації модельованих показників (образів) вже в якості адекватного рішення принципово змінює самий зміст поняття його оптимальності через складний характер сприйняття віртуальної реальності суб'єктом діяльності (диспетчером, машиністом локомотива). Максимальне спрощення образів моделювання полегшує їх сприйняття, але в той же час знижує адекватність відображення дійсної

обстановки, що безумовно потребує нових концептуальних схем прийняття оптимальних рішень.

Ці проблемні питання досліджувались і продовжують досліджуватися за кордоном (у Франції, Німеччині, Японії) при створенні та експлуатації високошвидкісного залізничного транспорту. Досвід експлуатації швидкісних поїздів TGV, AGV (Франція), Transrapid, ICE (Німеччина), Shinkansen, ML (Японія) засвідчує постійну увагу з боку розробників та експлуатаційників до питань удосконалення систем керування рухом, у яких оптимальність рішень базується на втіленні концепції «швидкість – комфорт – безпека». Ця концепція виходить з того, що критерій «швидкість / безпека» у своєму оптимальному співвідношенні тісно пов'язаний з високою динамікою зміни координат перебування поїзда на трасі руху: дійсне місцеположення потягу і прогнозоване (модельоване) майже збігаються у часі та просторі, що викликає потребу у диспетчера й у машиніста орієнтуватися саме у віртуальній реальності, яка синтезує у собі дійсне і можливе.

Така подвійність образного відображення ситуації керування потребує від персоналу й відповідної здатності до «подвійної рефлексії» інформації, що надходить від бортових та центральних комп'ютерів.

Таким чином, проблема прийняття оптимальних рішень персоналом швидкісних залізниць методологічно у своєму розв'язанні пов'язана з філософськими аспектами встановлення змістовно-формального співвідношення між дійсним та можливим (в контексті оцінки віртуальної реальності), здійснення «подвійної рефлексії» інформаційних образів з елементами поточно-прогнозованих характеристик швидкоплинної обстановки, в якій перебуває потяг, а також врахування раціональних та контрраціональних чинників прийняття рішень.

Отже задача подолання деяких філософських й методологічних труднощів у сфері пошуку нових форм керування у відповідності до перспективних засобів інформаційних технологій стоїть досить актуально.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Про те, що свідомість людини може мати вирішальне значення для інструменталізації систем керування через конституювання інтенціональності як «робочого засобу», що взаємодіє з іншими елементами систем, вперше висловив думку Д.Деннет [1]. Великий вплив на розуміння активно-дієвої природи ментальних станів свідомості людини мала точка зору Т.Нагеля, яка полягає у тому, що усі вони мають характеризуватися трьома ознаками: функціональними, феноменологічними та фізіологічними [2]. Мотрошилова Н.В., досліджуючи інтенціональність у контексті гуссерлівських напрацювань, дійшла висновку, що існує методологічна можливість перейти від феноменологічної статичності до феноменологічної динаміки, зробивши акцент на понятті «виконання інтенції». Таким чином, інтенція подається рухомою, здатною до самореалізації [3]. Узагальнюючі підстави для розгляду свідомості й інтенціональності як особливих «конструктивних чинників» у розумінні поведінки людини створені авторами енактивізму (Ф.Варела, Е.Томпсон, А.Ное, У.Матурана та інші) [4]. Особливе значення для пошуку сучасних методологічних платформ створення інноваційних інформаційних технологій мають нароби Редько В.Н., який розкрив конструктивні можливості феноменології Е.Гуссерля і фундаментальної онтології М.Гайдеггера стосовно прагматики здійснення перспективних проєктів [5].

Виходячи з цих та інших досліджень, автор даного допису мав на меті наукової статті здійснити філософсько-методологічний пошук нової форми керування швидкісним рухом залізничних потягів, враховуючи попередні

результати вже раніше виконаних робіт у цьому напрямку.

**Виклад основного матеріалу.** Сучасний стан розвитку залізничного транспорту дозволяє встановити його домінуючі тренди – це, перш за все, суттєве зростання швидкості потягів, а також, як наслідок цього чинника, збільшення інтенсивності руху на залізницях [6].

Звичайно, що ці показники зумовлені економічними вимогами, як то: великими об'ємами різноманітних вантажів для транзитних перевезень, посиленням транскордонних зв'язків між країнами в умовах глобалізації світової економіки, а також значними пасажиропотоками, вимагаючими сучасного обслуговування з відповідним рівнем комфорту та безпеки. Вочевидь, що логістичний простір керування рухом залізничного транспорту стає багатовимірним зі складною топологією та динамікою змін системної організації функціонування структурних підрозділів залізниць. В таких умовах найбільш чутливим питанням ефективного керування об'єктами та процесами на залізничному транспорті є прийняття оптимальних рішень керівниками усіх ланок взаємодії у загальній системі транспортної інфраструктури. Саме цій проблемі була присвячена науково – дослідна робота [7], де вперше були обґрунтовані філософські та науково – методологічні теоретичні засади її розв'язання. Однією з особливостей зазначеного дослідження рішення як такого, притаманного людині (особі, що приймає рішення – ОПР), є те, що воно з онтологічної точки зору виявляє амбівалентні модуси – одночасно постає і як феномен, і як екзистенція [8]. При цьому слід зазначити, що така обставина розгляду подвійної сутності рішення кардинально впливає й на характер процесів керування, відкриваючи нові аспекти їх організації та форми практичного втілення, бо вони теж стають феноменологічно-екзистенційними механізмами мислення ОПР [9].



Отже виникає нагальна потреба мати як феноменологічне, так і екзистенційне уявлення про онтологічні особливості керування з «подвійною рефлексією», тобто керування, яке вимагає від ОПР здатності до перекомутації своєї уваги на різних напрямках (інтенціях) рефлексії в залежності від умов прийняття рішень (поточних обставин діяльності). І робити це треба у ергономічному середовищі, насиченому складними засобами сучасних інформаційних технологій, тим самим, стаючи складовою машино-людського інтелекту. У такому разі дослідженню підлягає семантичний зв'язок між категоріями інтенціональності й керування. Інакше питання можна поставити так: яким чином виникає семантичний перетин значень інтенціональності та керування? Для подальших міркувань зазначимо, що керування як форма взаємодії різних об'єктів і суб'єктів завжди спрямоване на щось (або когось) і є актом (процесом), який виконується у відповідь на деякий вплив внутрішнього чи зовнішнього характеру для системи, що задіяна у цьому процесі. Таким чином, керування у самому загальному вигляді вже несе на собі відбиток інтенціональності.

У феноменології інтенціональність тлумачиться як невід'ємна, іманентна властивість свідомості, але «чистої» свідомості – трансцендентальної, винесеної за межі емпіричних обставин її існування [10].

Д.Деннет, як і деякі інші філософи, поширює межі інтерпретації інтенціональності, вбачаючи в ній своєрідну дослідницьку установку (вмотивованість), яка надає мотивацію до пояснення поведінки інтенціональної системи [1]. Така епістемологічна ситуація ускладнює розкриття сутності інтенційного керування (ІК).

З огляду на те, що ми здійснюємо пошук значення поняття ІК як «технічне розкриття» поки ще невідомого аспекту керування, замаскованого суто

прагматичними чинниками (ефективністю, здійсненням, досяжністю мети й таке інше), то варто звернутися до міркувань М.Гайдеггера з цього приводу: «Технічне розкриття таємничого відкриває перед самим собою (актом розкриття, авт.) свої власні, складно переплетені процеси тим, що керує ними. Керування, з свого боку, намагається забезпечити саме себе (тобто, здатне до самовідтворення, авт.)» [11]. Але ж «складно переплетені процеси» й забезпечують свою узгодженість, цілеспрямованість тим, що над ними панує інтенціональність, яка покликана актуалізувати дію (акт, процес) для виконання певної задачі, тобто керування стає інтенційним, телеологічним тоді, і тільки тоді, коли процеси у його основі здатні розкритися не тільки у дієвому значенні, але й у семантичному (інформаційному) плані, тим самим, відтворюючи номоетичний аспект керування у якості базового регіону інтенціональності. Методологічно це означатиме вихід на деяку «задачу» інтенційного характеру, оскільки «...телос інтенціональності» залишається нездійсненим і навіть непізнаним у своєму домаганні, поступаючись іншим життєвим домаганням й потребам, але разом з тим свідомість не може винайти щось нове, коли вона не вийде за межі своєї інтенціональної імплікації, прориваючись до формулювання й визнання як деякої «задачі» [12]. Якщо ж дійсно таки «керування саме себе забезпечує» (налаштованістю на сталість, координацію, узгодженість параметрів й таке інше), то не тільки у частині самих процесів в їхній самоорганізації (синергетичності), але й і в наданні їм спільної інтенціональної спрямованості. У ментальній сфері для свідомості людини керування як вид діяльності сприймається характерною «задачею», яка виявляє саморозкриття феномену інтенціональності, тобто постає «задачею ІК». А щоб вона виникла не просто як будь-яке керування, а саме як інтенційне, свідомість повинна вийти «за

межі своєї інтенціональної імплікації», перетинаючи межу власного буття (гайдеггерівського Dasein) й стати не тільки конститууючою свідомістю, але й свідомістю керуючою, яка досягає своєї мети, свій телос як ідея *τελευταία* (кінцеву ідею). Тут поняття «імплікація» слід сприймати у буквальному перекладі з лат. *implicatio* – сплетіння, тісно пов'язати, що є найбільш властивим для інтенціональності у якості іманентної модальності свідомості.

Таким чином, у контексті фундаментальної онтології Гайдеггера онтичне значення ІК розкривається в принципово нових можливостях людини як у організації її мислення завдяки інтенційної координації процесів його забезпечення (уваги, сприйняття, уяви, атрибуції, антиципації), так і в здібностях взаємодіяти з предметами зовнішнього світу, зміщуючи діяльнісні акценти у телеологічному просторі керування, що дозволяє розглядати сутнісні аспекти ІК на методологічних засадах кібернетики другого порядку і енактивізму [4, 13].

Тепер роздивимося дві версії експлікації ІК на епістемологічному тлі вже відомих підходів до інтерпретації інтенціональності у якості ментального чинника, який регулює не тільки рівні й стани аперцептивних механізмів психіки суб'єкта керування, але й саму встановчо-мотиваційну його позицію відносно рівня складності здійснюваної ним діяльності.

Перша версія - класично феноменологічна у дусі теорії інтенціональності, створеної ще самим Е.Гуссерлем [14]. Якщо функціонально інтенціональність визначається як ментальний тип існування (тут вона виступає у якості предиката свідомості – «бути свідомістю чогось» або ж «бути усвідомленим»), то структурно вона розшаровується на ноєзіс (поле смислових конститууючих різноманіть) і ноєму (поле смислових єдностей). Сама ж свідомість постає як «функціонально поєднує різноманіття і, водночас з тим, як конститууюча єдність» (по Гуссерлю). Цю

вже загально визнану версію можна актуалізувати, якщо звернутися до сучасної парадигми трансверсального розуму. Виявляється, що гуссерлівське тлумачення свідомості збігається з ознаками трансверсальності розуму: свідомість сполучає протилежності - ноєму (єдність) і ноєзіс (різноманіття), а також здійснює між ними інтенціональні переходи у різних семантичних формах – «думка / образ / концепт». У підсумку конфігурується семантичний простір з топологією «інтенціональної мережі» (Дж.Сьорл), подібний ризомі, що слугує концептом для моделі трансверсального розуму.

Виходячи з усього вище наведеного, можна стверджувати, що потік свідомості принципово керований особистісним носієм свого Я (дух це чи воля або ж сила переконання – окрім нас самих про це ніхто не скаже!) шляхом звуження або розширення смислового поля. Іншими словами, перебудовуючи структуру інтенціональності таким чином, що свідомості відкривається горизонт бачення предмета чи явища у їхній смисловій «чистій іманентності», у їхній «сутнісній експліцитності», ми, тим самим, долаємо спонтанність свідомості, упорядковуючи думки та образи у відповідності до ракурсу сприйняття під кутом зору прийнятої установки на оточуючий світ, яка сама по собі динамічна і реактуалізується разом з інтенціональністю: «Для феноменологічної установки, як і для будь-якої іншої установки професійного інтересу всередині загального особистого часу, притаманна зміна актуалізації й деактуалізації; ця установка може «вмикатися і вимикатися» [15].

Отже, керуючи інтенціональністю, можна здійснювати процес реактуалізації установки мислення, що вельми близько до поняття ментального самокерування, яке розгортається у просторі й часі рекурсивно і сукцесивно, інкорпоруєчись в загальний механізм темпорального аутопоєзісу.

Друга версія, феноменальна, вибудована на теорії Мерло-Понті про

феноменальне тіло[16]. Феноменальне тіло – це сфера інтенційно-діючої суб'єктивності, яка постає у вигляді духовно-тілесного організму як синергетична єдність унікальних утворень (мізок у сукупності з нервовою системою), нерозкладних цілісностей (психосоматичні структури, структури свідомості, їхні модальності), чуттєво-смыслових ядер (перцептивний апарат і кінестезичні механізми). Людина у нормі свого існування прагне так організувати (спрямувати) свою життєдіяльність, щоб можливості її феноменального тіла були приведені у відповідність до цілей й задач життєвої програми, яка з часом також трансформується у частину феноменального тіла і як генетичний код і як інтенційно – керуючий чинник на усіх рівнях особистісного становлення. Суб'єкт відкриває у собі потенційні можливості самооцінки, самоконтролю, самореалізації, самокерування і в найбільш загальному плані – самоорганізації. Синергетичні ефекти охоплюють й пронизують усе феноменальне тіло людини. Проте, так чи інакше, усі вони підпорядковані фундаментальному закону життя – закону збереження (виживання) на індивідуальному, родовому й видовому рівнях. Мовою синергетики це можна подати так, що феноменальне тіло постійно перебуває у сфері тяжіння направленою аттрактора в системі координат-екзистенціалів – координат існування у життєвому світі, у його «фазовому просторі». Цей аттрактор виконує роль стабілізуючого чинника, який поєднує усі вище згадані «само – » у сталу траєкторію цілеспрямованості особистості. Вочевидь, що така модель замикання феноменального тіла на сталі структури життєвого світу припускає наявність розвиненої інструментальної системи комунікації, в якій усі аспекти самовираження людини знаходили б відповідний спосіб входження у глобальний «фазовий простір» як то інформаційний інтернетівський чи ментальний у єдності природи й розуму

(ноосферний). Це означає, що інтенціональність стає «відчутно-дотичною» в предметах діяльності, залучених у комунікативне поле, одним із сегментів якого може і повинне стати ІК.

«Відчутна дотичність» інтенціональності й причетна до неї інструменталізація спостерігаються у сучасних засобах комунікації (комп'ютерах, телефонах мобільного зв'язку, навігаторах GPS і таке інше), оскільки тексти, образи, розмови, мапи місцевості, стаючи інтенціональними предметами діяльності (комунікації), втілюють у собі увесь спектр чуттєво-гілетичних компонентів ноєзіса – структурного елемента інтенціональності.

Таким чином, феноменальна версія помітно підсилює і суттєво доповнює феноменологічну у плані розкриття інтенційної взаємодії суб'єкта з зовнішнім світом у формі інструментального зближення ментальної сфери і сфери предметної (речової), на перетині яких й повинне відбутися референціальне сполучення семантичних значень інтенціональності та керування у загальному визначенні ІК. При цьому, якщо залишитися у межах прийнятих уявлень про інтенціональність й керування, акцент уваги інтуїтивно все ж таки зміщується на бік інтенціональності. Тут «мислення функціонує як задання обрїю для тлумачення буття з його модальностями» [17]. Слід нагадати, що у Гайдеггера інтенціональність «тут-буття» має екстатично-обрїйний характер. Але як тільки виникає потреба у поясненні і уточненні нових категорій, скажімо, таких як ІК, то межі традиційного розуміння інтенціональності та керування доведеться розширити за існуючі вже можливості мислення як рефлексії (з уявним обрїєм), окреслюючи їх вже новими можливостями «мислення як рефлексії рефлексії» у гайдеггерівській контамінації «... прийомом, яким, мов би інструментом і знаряддям, тлумачиться побачене на обрїї припускання буття» [17]. По суті тут

йдеться про властивість мислення – рекурсію, яка дозволяє з імпліцитно присутньої в керуванні інтенціональності винести її за «дужки рекурсії» у експліцитному вигляді, надавши їй гуссерлівського значення

«функціонуючої інтенціональності». Розглядаючи ІК як актуальну тезу здійснюваного тут феноменологічного аналізу, можна уявити процесуальність такого керування у вигляді «виконання інтенції» (термін Гуссерля). Динаміка ІК, як і мислення, пов'язаного з його здійсненням, теж повинна мати рекурсивний характер: «Усі обмірковані до цього часу модифікації уявлень доступні для утворення усе нових і нових ступенів так, що навіть й інтенціональності у ноєзісі та ноємі поступово надбудовуються одна на одній або ж, скоріш за все, тільки одним єдиним способом вставляються одна в одну» [18].

У випадку ІК рекурсивну динаміку мислення можна інтепретувати як багатоступеневу феноменологічну редукцію з поступовим розгортанням ризомної структури типу «інтенційної мережі» Дж.Сьорла, наприклад,  $\Sigma = \sigma (\sigma (\sigma \dots (\sigma) \dots))$ , де  $\sigma$  – концепт обмірковування задачі керування, який поступово імплементується в споріднені концепти більш вищого рівня керованості об'єктом, відповідаючим за «виконання інтенції»  $\Sigma$ .

Задася питанням, а чи здійснюване «виконання інтенції» практично? Попередні дослідження у [7] засвідчують, що так. На діючому макеті прилада був встановлений факт «виконання» мисленевої команди, сформованої в уяві оператора таким чином, що головним чинником впливу на процес появи сигналу, засвідчуючого дійсність «виконання інтенції», була концентрація уваги саме на об'єкті спостереження (керування). Такий експеримент дозволяє поширити теорію ІК як на навчання (тренування) операторів суто психологічними методами (в очікуванні ефекту підвищення нейропластичності мозку, що значно покращує здібності

людини у прийнятті рішень) так й на розробку програмного забезпечення перспективних систем керування, у складі яких очікується появлення нейрокомп'ютерних інтерфейсів. Але ж звичайно, найбільш суттєвого ефекту від впровадження теорії і практики ІК можна домогтися при комплексному (системному) підході до проектування й створення засобів ІК з врахуванням людських і машинних можливостей у реалізації синергетично діючого функціоналу «виконання інтенції». Саме у цьому напрямку й будуть зосереджені подальші дослідження авторського колектива, залученого до вирішення проблеми розробки систем ІК.

Підсумовуючи розгляд онтологічних аспектів постановки проблеми можливості існування ІК як нової форми здійснення керівної діяльності людини у взаємодії з машинним інтелектом, зробимо такі

### **Висновки:**

1. Інтенціональність і керування, доповнюючі одне одного поняття, містять у собі не лише потенціал нового смислоутворення, але й відкривають перспективу розробки іноваційних когнітивних технологій на основі якісних трансформацій психічних можливостей людини і створення машинних інтерфейсів нового покоління (так званих нейрокомп'ютерних інтерфейсів).

2. Існує логіко – конструктивний зв'язок між динамікою ІК та ризомно-номадичними актами переходів у концептуальній моделі трансверсального розуму. Використання цього зв'язку стане у нагоді для побудови формально-логічних моделей (систем) ІК.

3. Онтологічна платформа методологічної ескплікації ІК на основі фрагментів феноменології Е.Гуссерля та фундаментальної онтології М.Гайдеггера має значні можливості для розгортання теоретичних і практичних досліджень застосування ІК у перспективних системах

керування швидкісним рухом залізничного транспорту.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Деннет Д. Види психики. Інтенціональність: інтенціонально – системний підход [Електронний ресурс] Д. Деннет. – Режим доступу: <http://psylib.ukrweb.net/books/dennd01/txt02.htm> . - Загл. с екрана.

2. Нагель Т. Мыслимость невозможного и проблема духа и тела / Нагель Т. // Вопросы философии. – 2001. - № 8. – С. 101-112.

3. Мотрошилова Н.В. Інтенціональність в «Логических исследованиях» Э. Гуссерля / Мотрошилова Н.В. // Вопросы философии. – 2000. - № 4. – С. 138-157.

4. Князева Е.Н. Энактивизм: концептуальный поворот в эпистемологии / Князева Е.Н. // Вопросы философии. – 2013. - № 10. – С. 91-104.

5. Редько В.Н. Дескриптологические основания информационных технологий / Редько В.Н., Редько И.В. // Кибернетика и системный анализ. – 2007. - № 5. – С. 12-28.

6. Журавель В. Аналіз досвіду використання високошвидкісних залізничних сполучень [Електронний ресурс] В. Журавель, І. Журавель // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українська залізниця». – 2016. - № 1. - Режим доступу: <http://ukrrailways.com/statti/1892-analiz-dosvidu-vikoristannya-visokoshvidkisnikh-zaliznichnikh-spoluchen.html> . – Назва з екрану.

7. Звіт про науково-дослідну роботу «Філософське та науково-методологічне дослідження теоретичних засад прийняття оптимальних рішень персоналом структур та підрозділів залізничного транспорту в умовах

значного зростання інтенсивності руху поїздів». – 2009. - № держреєстрації 0109U001180 . – УкрДАЗТ.

8. Див. Звіт НДР. – С.20.

9. Див. Звіт НДР. – С.24-25.

10. Гуссерль Э. Картезианские медитации / Э. Гуссерль // - М.: Академический Проект, 2010. – 229с.

11. Хайдеггер М. Вопрос о технике / М.Хайдеггер // Время и бытие: статьи и выступления. – СПб.: Наука, 2007. – С.314.

12. Блюменберг Х. Жизненный мир и технизация с точки зрения феноменологии / Х. Блюменберг // Вопросы философии. – 1993. - № 10. – С.76.

13. Стюарт Амплби А. Кибернетика второго порядка: на пути к признанию / А. Стюарт Амплби // Университет им. Дж. Вашингтона, 1991. – 187с.

14. Гуссерль Э. Идеи к чистой феноменологии и феноменологической философии. Книга первая. / Э. Гуссерль // - М.: Академический Проект, 2009. – 489с.

15. Ямпольская А.В. Феноменологическая редукция как философская конверсия / А.В. Ямпольская // Вопросы философии . – 2012 . - № 9. – С.157-168.

16. Соколова Л.Ю. Феноменологическая концепция М. Мерло-Понти [Электронный ресурс] Л.Ю. Соколова // Антропология. – Режим доступа: [http://anthropology.ru/texts/sokolova/kolesn\\_17.html](http://anthropology.ru/texts/sokolova/kolesn_17.html) . – Загл. с екрана.

17. Хайдеггер М. Тезис Канта о бытии / М.Хайдеггер // Время и бытие: статьи и выступления. – СПб.: Наука, 2007. – С.525.

18. Гуссерль Э. Идеи к чистой феноменологии и феноменологической философии. С.322.

УДК 338: 656.078

## СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ І СВІТІ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,  
Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*В статті досліджено сучасні проблеми розвитку ринку логістичних послуг та особливості формування транспортно-логістичної інфраструктури в світі та Україні. Визначено основні перешкоди розвитку вітчизняного логістичного ринку. Відзначено, що створення системи логістично-господарських комплексів за напрямками міжнародних транспортних коридорів із задіянням унікального торговельно-транспортного потенціалу країни дозволить перетворити логістику в галузь національної економіки.*

*Ключові слова: логістика, транспортно-логістична інфраструктура, транспортно-логістичний кластер, міжнародні транспортні коридори.*

## СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УКРАИНЕ И МИРЕ

*Полякова Е.Н., к.э.н., доцент,  
Шраменко Е.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*В статье исследованы современные проблемы развития рынка логистических услуг и особенности формирования транспортно-логистической инфраструктуры в мире и Украине. Определены основные препятствия развитию отечественного логистического рынка. Отмечено, что создание системы логистических хозяйственных комплексов по направлениям международных транспортных коридоров с задействованием уникального торгового-транспортного потенциала страны позволит превратить логистику в отрасль национальной экономики.*

*Ключевые слова: логистика, транспортно-логистическая инфраструктура, транспортно-логистический кластер, международные транспортные коридоры.*

## MODERN TRENDS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTIC INFRASTRUCTURE IN UKRAINE AND THE WORLD

*Polyakova, E.N., Candidate of Economics, associate professor,  
Shramenko E.V., Candidate of Economics, associate professor (USURT)*

*In the article the modern problems of development of the market of logistical services and features of formation of a transport-logistical infrastructure in the world and Ukraine are investigated. The features of the development of the modern world transport and logistics service is the centralization of logistics functions, the diversification of the activities of*

*transport companies, while the differentiation and corporativeness of freight forwarding capital.*

*The main obstacles to the development of the domestic logistics market are identified. Barriers to the active development of transport and logistics infrastructure in Ukraine is the technological backwardness of the domestic transport system in comparison with the developed countries; Insufficient level of development of the transport infrastructure as a whole; Imperfection of legislative base in the field of logistics and land relations; High administrative and bureaucratic barriers; Lack of private investment.*

*The creation of a system of logistics economic complexes along the lines of international transport corridors with the use of the unique trade and transport potential of the country will make it possible to turn logistics into a branch of the national economy.*

**Key words:** *logistics, transport and logistics infrastructure, transport and logistics cluster, international transport corridors.*

### **Постановка проблеми.**

Транспортно-логістична інфраструктура виступає важливим фактором формування сукупного попиту. З логістичними системами пов'язано отримання 20-30 % валового національного продукту промислово-розвинених країн. Як показує зарубіжний досвід, скорочення на 1 % логістичних витрат еквівалентно майже 10 %-му збільшенню об'ємів продажу фірми [10].

Загалом високий рівень розвитку логістики в будь-якій країні несе в собі позитивні ефекти: зниження вартості товарів і послуг, створення нових робочих місць, збільшення обороту оптової та роздрібної торгівлі і підвищення сервісу обслуговування покупців, підвищення інвестиційної привабливості територій з розвиненою транспортно-складською інфраструктурою, поліпшення екологічної обстановки завдяки оптимізації транспортної інфраструктури, збільшення доходів держави від реалізації транзитного потенціалу.

Великі інфраструктурні проекти супроводжуються інвестиціями в будівництво, а пізніше і в реконструкцію споруд, таким чином викликаючи попит на продукцію суміжних секторів. Так, світові потреби в інвестиціях в інфраструктуру на період з 2013 по 2030 рік складають 57,2 трлн дол. за умови щорічного приросту ВВП на 3-5% [5]. Транспортно-логістична інфраструктура

лежить в основі процесу промислової агломерації, при якому нові сектори економіки концентруються навколо вже сформованих індустріальних кластерів.

Підтвердження актуальності проблем розвитку транспортно-логістичної інфраструктури дає і досвід розвинених країн, в яких активно створюються і удосконалюються регіональні, національні та транснаціональні транспортно-логістичні системи, що забезпечують ефективні транспортні, науково-виробничі та постачальницько-збутові комунікації між економічними агентами.

Впровадження концепції інтегрованої логістики, створення транспортно-логістичних центрів і кластерів є одним із стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності вітчизняних організацій бізнесу. Виходячи зі свого географічного положення, Україна може створити всі види транспортно-логістичних кластерів, оскільки межує з державами як ЄС, так і Митного союзу, промисловість зосереджена всередині держави, що дає тенденцію до розвитку регіональних кластерів. Тому вивчення досвіду зарубіжних країн з формування логістичної інфраструктури і апробація його на території нашої країни є актуальним напрямом досліджень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених**

**частин загальної проблеми.** Значний внесок у розвиток теорії і практики транспортно-логістичного сервісу внесли наукові праці В.Л. Диканя, А.А. Кизим, Ю.О. Ніколаєва, Т.А. Прокоф'євої, І.В. Токмакової та інших вчених [3, 5, 9, 13-14]. Аспекти створення промислово-логістичної системи України як форми інтеграції транспорту і промисловості розглядаються в роботах В.Л. Диканя, А.С. Глазкової, М.В. Корінь, Н.В. Якименко та ін. [2-4, 7]. Питанням використання досвіду країн світу у створенні транспортно-логістичних центрів в Україні присвячені праці М.В. Кондратюка, А.М. Пасічника, І.Г. Смирнова, А.В. Титова, М.О. Устенко, Я.І. Шрамко, В.А. Шумаєва [6, 10-12, 15-17].

Незважаючи на широке висвітлення аспектів створення транспортно-логістичних систем і теорії кластерів вітчизняними та зарубіжними дослідниками, питання формування в Україні ТЛК, вивчення світового досвіду побудови кластерних моделей економіки, аспектів кластерної політики на загальноекономічному та галузевому рівнях є пріоритетним напрямком наукових досліджень.

**Мета статті.** Метою статті є аналіз світового досвіду створення транспортно-логістичної інфраструктури і вивчення особливостей розвитку ринку транспортно-логістичних послуг в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** У науковій літературі сформувалися різні підходи до визначення транспортно-логістичної інфраструктури. Її визначають як сукупність матеріально-технічних систем (об'єктів), що забезпечують виконання основних функцій в різних сферах і галузях діяльності, так і сукупність підсистем, що забезпечують доступ економічних агентів до різних товарів, ресурсів (активів) або до тих чи інших послуг [5]. За думкою багатьох фахівців із логістики транспортно-логістичні послуги в вантажному та

пасажирському секторах є кінцевою продукцією транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) [12, 16].

Т.А. Прокоф'єва пов'язує поняття транспортно-логістичної інфраструктури з сукупністю транспортних вузлів, магістральних і місцевих шляхів сполучення, контейнерних і вантажопереробних терміналів, мультимодальних транспортно-логістичних центрів. А ТЛК розглядається як міжгалузеве добровільне об'єднання підприємницьких структур, транспортно-логістичної інфраструктури, громадських та інших організацій, що спеціалізуються на перевезенні вантажів, зберіганні та вантажопереробці, транспортно-експедиційному, логістичному сервісному обслуговуванні та управлінні товарно-матеріальними та супутніми потоками, тісно співпрацюють з науковими, освітніми установами, органами державної та регіональної влади з метою підвищення конкурентоспроможності на вітчизняному та світовому ринку транспортно-логістичних послуг [13].

Варто зазначити, що домінуюче становище кластера на регіональному ринку не має нічого спільного з монополією, оскільки кластер є безлічною організацією, що знаходяться між собою як у відносинах кооперації, так і в стосунках конкуренції. Кластерна модель передбачає залучення інвестицій та розвиток інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства.

Розглянемо сучасні тенденції розвитку у сфері транспорту та логістики та особливості застосування кластерного підходу до формування транспортно-логістичної інфраструктури в країнах світу. Особливостями розвитку сучасного світового транспортно-логістичного сервісу є централізація логістичних функцій, диверсифікованість діяльності транспортних фірм, одночасна диференційованість і корпоративність експедиторського капіталу.



В цілому відзначається тенденція більш високих темпів розвитку інфраструктурної складової в порівнянні з темпами зростання самих організацій. Ця тенденція пояснюється зростаючою значущістю інфраструктурного забезпечення для підвищення ефективності економічної діяльності, високим мультиплікаційним ефектом збільшення попиту на послуги і низькою чутливістю інфраструктури до циклічних коливань економічної активності. Як наслідок, частка інвестування в інфраструктурні проекти безперервно зростає [5].

Як показує світовий досвід, створення національної логістичної організації практично неможливо без підтримки держави, в тому числі взаємодії з держорганами, включаючи митницю, без партнерства з організаціями-вантажоперевізниками і іншими учасниками, що забезпечують логістичні процеси. В кожному конкретному випадку необхідний ретельний аналіз можливих сценаріїв фінансування інфраструктурних проектів транспортно-логістичної системи з метою мінімізації можливих збитків для економіки в цілому.

Кластерний підхід широко застосовується в економіці Німеччини, США, Японії, Фінляндії, Китаї, Індії та низці інших країн. Загалом процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському союзі сьогодні розглядаються як відмінна риса сучасного етапу розвитку єврологістики і формування єдиного Пан'європейського транспортно-логістичного простору. Частка транспортно-логістичних послуг в загальному обороті європейських провайдерів досягає 40%. Більше половини всього обороту ринку логістичних послуг ЄС припадає на Німеччину, Великобританію та Францію [11]. Порівняно новою тенденцією в розвитку логістичних фірм в західноєвропейських країнах є формування загальноєвропейської

системи руху товару, що припускає наявність декількох опорних європейських центрів логістики та регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів, взаємодіючих з ними [8]. В той же час в ЄС процеси транспортно-логістичної кластеризації традиційно відбуваються з деяким запізненням порівняно з формуванням кластерів в виробничих галузях.

Європейські ТЛК мають свої особливості, які визначаються як високим рівнем розвитку морських портів і високою значимістю перевезень внутрішнім водним транспортом в економіці європейських країн, так і повсюдним застосуванням мультимодальних перевезень. Європейська мережа транспортно-логістичних кластерів нараховує 25 первинних (primary) і близько 60 вторинних (secondary) ТЛК, які належать до однієї з трьох категорій:

- 1) портові ТЛК (кластер Валенсія, Іспанія);
- 2) прикордонні ТЛК;
- 3) регіональні ТЛК (кластер «Франкфурт-на-Майні» (Німеччина)). В регіональних ТЛК присутні і пасажирський, і вантажний сектори [11, 12].

Цікавою є німецька модель будівництва логістичних центрів. Вона характеризується сильною державною підтримкою на всіх рівнях; участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель; федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці); широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, цільових дотацій та кредитування по конкретним інвестиціям; фінансову підтримку інвестицій здійснюють як федеральні землі, так і місцеве самоврядування. У цій моделі чітко визначені і джерела інвестиційних коштів: інвестори, які бажають зробити

доступною інфраструктуру логістичним операторам; транспортні компанії; суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом; бюджетні кошти й цільові фонди федеральних земель; програми і федеральні фонди, що спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст та регіонів; дотації та програми ЄС. Інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом. Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту [10, 16].

В світовій практиці створення логістичних центрів і мереж також здійснюється на базі організації вільних економічних зон, що сприяє більш швидкому їх розвитку. Світова практика пропонує два варіанти створення економічних зон: «зверху», з ініціативи центральної влади і в рамках держпрограми (Південна Корея), або «знизу», в порядку ринкової самоорганізації. Більш динамічно розвивається другий варіант, в тому числі при змішаному приватно-державному фінансуванні [17].

У економічно розвинених країнах вільні зони служать інструментом регіональної політики (підйом депресивних територій, вирівнювання міжрегіональних відмінностей). У нових індустріальних країнах Азії зональна політика є елементом промислової політики, в країнах що розвиваються практика зонування охоплює і зовнішньоекономічні, і регіональні пріоритети. В Ізраїлі, Туреччині, Казахстані, Китаї та інших країнах курс на організацію вільних зон став складовою частиною національної стратегії розвитку – такий глобальний підхід визнається сьогодні найперспективнішим [17].

В Китаї логістика була визначена в якості стратегічної галузі китайської економіки. За 2005-2010 роки в розвиток розподільчої логістики було інвестовано понад 100 млрд дол. США. Це дало

можливість створити логістичні зони (зони вільної торгівлі) та великі логістичні кластери, призначені для обслуговування експортно-імпортних вантажопотоків і зберігання вантажів без сплати митних зборів і податків. Логістичний ринок був відкритий для іноземних інвесторів, які принесли нові технології та нові стратегії. В результаті щорічний приріст продажів логістичних послуг протягом багатьох років становив до 30%, що призвело до появи і розвитку глобальних логістичних провайдерів типу 4PL і 5PL [8].

В КНР надання логістичних і фінансових послуг у зонах вільної торгівлі регулюється принциповими положеннями, що регламентують перелік діяльності, форму власності, відповідність певним умовам, наявність досвіду діяльності у сфері міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень, обмежений термін дії. Діяльність з створення спільних транспортно-логістичних центрів із іноземними інвестиціями та запровадження логістичного сервісу жорстко контролюється державою шляхом видачі дозволів. При цьому розширення сфери діяльності таких підприємств (розширення асортименту логістичних послуг) відбувається тільки у відповідності до затверджених законодавчо програм [8, 10].

В Росії також велике значення надають проектам створення транспортно-логістичних центрів, причому на даному етапі свого розвитку російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Цікавим є проект МАГ-логістика, який передбачає створення мережі сучасних універсальних багатофункціональних логістичних комплексів з надання послуг з контрактної логістики в галузі складування, транспортування та митного оформлення товарів та вантажів в найбільших містах Росії, а також країн СНД. У ВАТ «РЖД» розроблена методологія організації функціонування міжнародних

транспортних коридорів на основі кластерного підходу з застосуванням мультимодальних логістичних центрів.

В якості напрямку розвитку інтеграційних процесів в Україні Концепцією Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки відзначається інтеграція транспорту з промисловістю, а також з наукою через створення кластерів [1]. В Україні на державному рівні у 2010 році був розроблений проект Концепції створення кластерів в Україні. Цікаво відзначити, що з-поміж чотирьох видів кластерів, які були зазначені у проекті Концепції, пріоритетним було відокремлено

створення транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) [9].

На жаль, рівень розвитку логістичної інфраструктури України займає низькі позиції в міжнародних рейтингах. У спеціалізованому міжнародному рейтингу торгової логістики за узагальнюючим показником LPI 2016, де було представлено 160 країн, які оцінювалися за п'ятибальною системою, Україна займає 80 місце. Оцінка країни становить 2,74 бали з 5 можливих, а у міжнародному позиціонуванні по субіндексу транспортної інфраструктури Україна має лише 2,49 балів (таблиця) [18].

Таблиця

Україна за субіндексами LPI в 2010-2016 рр.

Роки	Загальний індекс	Субіндекс LPI (місце країни)					
		Митниця	Інфраструктура	Міжнародні перевезення	Якість і компетентність	Відстеження проходження вантажів	Своєчасність поставок
2010	2,57 (102)	2,02 (135)	2,44 (79)	2,79 (84)	2,59 (77)	2,49 (112)	3,06 (114)
2012	2,85 (66)	2,41 (88)	2,69 (70)	2,72 (83)	2,85 (61)	3,15 (50)	3,31 (68)
2014	2,98 (61)	2,69	2,65	2,95	2,84	3,20	3,51
2016	2,74 (80)	2,30 (130)	2,49 (84)	2,59 (95)	2,55 (95)	2,96 (61)	3,51 (54)

З 2010 по 2016 рр. динаміка показника LPI по Україні була наступною: найбільший показник країна продемонструвала в 2014 р. (61 місце, 2,98 бали), найменший – в 2010 р. (102 місце, 2,57 бали). Причому найгірший показник серед усіх оцінюваних характеристик Україна демонструвала по митній обробці вантажів з 2010 по 2016 рр., виключаючи 2014 р.

За підсумками досліджень в 2016 році в десятці лідерів – Німеччина, Люксембург, Швеція, Нідерланди, Сінгапур, Бельгія, Австрія, Великобританія, Гонконг і США [18].

Слід зазначити, що рейтинг LPI певною мірою суб'єктивний, оскільки методологія оцінки ефективності

логістики не є науково обґрунтованою. Дослідження ґрунтується на результатах опитувань переважно міжнародних (транснаціональних) логістичних компаній. При цьому не ведеться опитування споживачів логістичних послуг, не враховуються і особливості окремих країн. Проте, незважаючи на це, даний показник характеризує порівняльну характеристику країн і свідчить про достатньо низький рівень розвитку вітчизняної логістичної інфраструктури при величезному логістичному потенціалі України.

Негативними тенденціями останнього десятиріччя є спад перевезень всіма видами транспорту, починаючи з 2011 р., що автоматично означає

зменшення обсягів логістичної діяльності і свідчить про стагнацію. Ця тенденція підтверджується спадом ВВП в вартісному вираженні і одночасним зниженням питомої ваги групи підприємств транспорту, складського господарства, поштових та кур'єрських послуг в структурі внутрішнього продукту.

З іншого боку, за даними Українського логістичного альянсу, за останні два роки на вітчизняному ринку логістичних послуг стався якісний зсув – зміна філософії та логістичного мислення: логістика почала розглядатися як реальний інструмент підвищення ефективності бізнесу. Наслідком такої зміни стало зростання вимог до якості логістичних послуг, гарантії надійності доставки товарів, схоронності вантажів і прозорості бізнес-процесів.

Основні перешкоди в розвитку логістичного ринку вітчизняні компанії вбачають у відсутності державної політики і державної стратегії, що відбивається на умовах ведення логістичного бізнесу і можливості реалізації логістичного потенціалу країни. Міжнародні компанії вважають, що розвиток ринку логістичних послуг в Україні стримує недосконале законодавство, низька якість інфраструктури і корупція [8].

Бар'єрами активному розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні є:

- 1) технологічне відставання вітчизняної транспортної системи в порівнянні з розвиненими країнами;
- 2) недостатній рівень розвитку транспортної інфраструктури в цілому;
- 3) недосконалість законодавчої бази в області логістики і земельних відносин, що створює перешкоди при оформленні земельних ділянок під будівництво об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури;
- 4) високі адміністративно-бюрократичні бар'єри при вирішенні

питань розміщення складських об'єктів і розвитку транспортно-логістичної інфраструктури;

5) нестача приватних інвестицій.

Аналіз досвіду зарубіжних країн виявив примітну спільність: більшість ТЛК організовуються в виробничо-транспортно-споживчих вузлах, спільно з мультимодальними термінальними комплексами. На основі вивчення зарубіжного досвіду формування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні доцільним є створення системи логістично-господарських комплексів за напрямками міжнародних транспортних коридорів, із задіянням унікального торговельно-транспортного потенціалу країни. Це дозволить перетворити логістику в галузь національної економіки, яка, за аналогією з Німеччиною, може стати бюджетоутворювальною і експортоорієнтованою.

**Висновки.** Транспортно-логістична інфраструктура є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням, обслуговує процес руху товару, створює необхідні умови для задоволення попиту, скорочення часу реалізації товарів, прискорення обороту капіталів, зниження витрат руху товару і цін, формування ефективного конкурентного середовища.

Вплив транспортно-логістичної інфраструктури на довгостроковий економічний ріст здійснюється за п'ятьма основними напрямками:

- 1) в якості прямого фактору виробництва;
- 2) в якості елемента інших факторів виробництва;
- 3) в якості стимулу до зростання сукупного попиту;
- 4) в якості стимулу до акумуляції факторів виробництва;
- 5) як інструмент промислової політики.

З одного боку, модернізація інфраструктури здатна привести до значного зниження витрат виробництва, з

іншого - добрий стан транспортно-логістичної інфраструктури підвищує продуктивність використання інших факторів виробництва.

Узагальнюючи зарубіжний досвід з планування мережі логістичних центрів, можна сформулювати основні рекомендації на шляху створення логістичних об'єктів в Україні: зосередження уваги на взаємодії вузлових пунктів переробки вантажопотоків; узгодження проектів розвитку транспортної інфраструктури на національному, регіональному та місцевому рівнях; управління розвитком об'єктами логістичної інфраструктури в рамках державно-приватного партнерства; узгодження стратегії розвитку транспортно-логістичних центрів і програми створення транспортної інфраструктури з бізнес-спільнотою та громадськими організаціями.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки [Електронний ресурс]: [Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Концепція від 28.08.2013 № 641-р]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/>.
- 2 Глазкова А. С. Індустріально-логістична інфраструктура як основа інноваційної модернізації економіки [Текст] / А. С. Глазкова // Економіка та управління національним господарством. – 2016. – Вип. 2. – С. 49-52.
- 3 Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. – № 30. – С. 11-16.
- 4 Дикань В. Л. Маркетингово-логістичний підхід щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту / В. Л. Дикань, А. В. Кузьменко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2015. – № 51. – С. 9-16.
- 5 Кизим А. А. Особенности и тенденции организации инвестиционных процессов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры промышленности [Текст] / А. А. Кизим, Л. Я. Мищенко, И. В. Шевченко // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2014. – Вып. 31. – С. 2-16.
- 6 Кондратюк М. В. Використання досвіду Європейського союзу у створенні транспортно-логістичних центрів в Україні [Текст] / М. В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 47. – С. 31-33.
- 7 Корінь М. В. Промислово-логістична система України як форма інтеграції транспорту та промисловості [Електронний ресурс] / Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" // Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=867>
- 8 Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala>
- 9 Ніколаєв Ю. О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування [Текст] / Ю. О. Ніколаєв // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2012. – Вип. 1 (44). – С. 345-350.
- 10 Пасічник А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні / А. М. Пасічник, В. В. Кутирев // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник / ДВНЗ «ДонНТУ»

АДІ. – Горлівка, 2011. - № 2(13). – С. 121-128.

11 Смирнов И. Г. Процессы транспортно-логистической кластеризации в европейском союзе и Украина: региональный аспект [Текст] /И. Г. Смирнов // псковский регионологический журнал. – 2013. – Вып. 15. – С. 66-75.

12 Титов А. В. Особенности построения транспортно-логистических кластеров в Европе [Текст] /А. В. Титов, И. А. Волынский //Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. – 2015. – №4. – С. 104-109.

13 Прокофьева Т. А. Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры евроазиатских международных транспортных коридоров [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.jura.lt/en/internet-publications/9112-iskirtinis-interviu-vladimiras-chikvadz-ekonomika-ugra-koncentruota-politikos-iraika>

14 Токмакова І. В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні [Текст] / І.В.Токмакова //

Вісник економіки транспорту та промисловості: збір наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – № 34. – С. 228-230.

15 Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції [Текст] / М. О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2015. – № 49. – С. 207-210.

16 Шрамко Я. И. Перспективы создания транспортно-логистической инфраструктуры в Украине с использованием мирового опыта [Текст] / Я. И. Шрамко, Н. Н. Гуржий // Современные проблемы транспортного комплекса России: Сборник научных трудов. – Магнитогорск: МГТУ, 2013. – Вып 3. – С. 132-140.

17 Шумаев В. А. Зарубежный опыт управления: создание логистической инфраструктуры на основе организации свободных экономических зон [Текст] / В. А. Шумаев, В. Н. Миронов // Инноватика и экспертиза. – 2012. – Выпуск 1 (8). – С. 49-57.

18 Global Rankings 2016 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://ipi.worldbank.org/international/global/> 2016

УДК 338.47:656.2

## ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Соломніков І.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

*В статті розглянуто існуючі підходи до формування концепцій техніко-технологічного розвитку. Визначено, що техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту доцільно здійснювати на основі використання внутрішньої системи розвитку. Запропоновано концепцію техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту, яка на відміну від існуючих, базується на стратегічному підході, в основу якого покладено виділення пріоритетних напрямків розвитку орієнтованих на отримання максимального та довгострокового економічного ефекту, що сприятиме забезпеченню глобального*

*техніко-технологічного паритету вітчизняних підприємств залізничного транспорту з міжнародними.*

**Ключові слова:** *підприємства залізничного транспорту, техніко-технологічний розвиток, технологічні інновації, концепція.*

## **ФОРМИРОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ ТЕХНИКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**Соломников И.В., аспирант (УкрГУЖТ)**

*В статье рассмотрены существующие подходы к формированию концепции технико-технологического развития. Определено, что технико-технологическое развитие предприятий железнодорожного транспорта целесообразно осуществлять на основе использования внутренней системы развития. Предложено концепцию технико-технологического развития предприятий железнодорожного транспорта, которая в отличие от существующих, базируется на стратегическом подходе и основывается на отделении приоритетных направлений развития, ориентированных на получение максимального и долгосрочного экономического эффектов, что будет способствовать обеспечению глобального технико-технологического паритета отечественных предприятий железнодорожного транспорта с международными.*

**Ключевые слова:** *предприятия железнодорожного транспорта, технико-технологическое развитие, технологические инновации, концепция.*

## **FORMING THE CONCEPT OF TECHNO-TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES**

**Solomnikov I. V., post-student (USURT)**

*The article considers the existing approach to the formation of the concepts of technical and technological development, it is determined that the technical and technological development of railway transport enterprises is expedient to be implemented on the basis of the use of the internal development system. The concept of technical and technological development of railway transport enterprises is proposed, which, unlike existing ones, is based on a strategic approach that is based on the separation of priority development directions aimed at obtaining maximum and long-term economic effects, which will contribute to ensuring global technical and technological parity of domestic railway enterprises Transport with international.*

**Keywords:** *railway transport enterprises, technical and technological development, technological innovations, concept.*

**Постановка проблеми.** В умовах відтворення основних виробничих фондів, загострення конкуренції на ринку транспортних послуг залізничний транспорт втрачає свої позиції, основними причинами чого є використання неефективного механізму загострення конкуренції на ринку транспортних послуг залізничний транспорт втрачає свої конкурентні позиції, основними причинами чого є використання неефективного механізму

відтворення основних виробничих фондів, відсутність інноваційних технологій та зразків рухомого складу, низька якість ремонтних робіт та проектів капітального будівництва, незадовільний стан об'єктів колійного господарства, використання

застарілих технологій виконання колійних робіт, експлуатаційна несумісність з залізницями європейських країн, складність експлуатації зразків закордонної техніки через відмінність в технічних характеристиках, висока енерго- та матеріалоємність транспортного процесу, обмеженість швидкості руху через невідповідний стан інфраструктури.

Ключовою конкурентною перевагою залізничного транспорту повинно бути забезпечення потреб в перевезеннях вантажів і пасажирів в умовах розвитку економіки України при дотриманні високих стандартів якості обслуговування споживачів, що можливо здійснити на основі забезпечення техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту, впровадження новітніх технологій, розвитку їх науково-технологічної бази.

Техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту повинен базуватися на формуванні концепції розвитку, котра передбачає вдосконалення усієї технологічної системи підприємства на основі принципово нових техніко-технологічних рішень, впровадження техніки та технології нового покоління за рахунок активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Проблемам розвитку підприємств залізничного транспорту, їх конкурентоспроможності присвячено багато праць вітчизняних вчених, серед яких: Гненний О. М., Вишнякова А. В., Гудкова В., Хомич А., Дикань В. Л., Зубенко В. О., Каламбер С.В., Чорновіл О.В., Воропай В.А., Кірдіна О.Г., Максимчук О. С., Токмакова І.В., Шраменко О. В., Яковлева К. Ю. [1-9] та інші. Основним напрямом забезпечення розвитку залізничного транспорту вітчизняні науковці визначають розвиток інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту, оновлення

основних виробничих фондів, інвестиційне забезпечення інноваційних процесів, розвиток різних форм фінансування. Однак, в умовах кризового стану залізничного комплексу країни, нарощення рівня зносу основних фондів, техніко-технологічного відставання національних підприємств залізничного транспорту від європейських виникає необхідність визначення концепції техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту, яка дозволить підприємствам перейти на якісно новий техніко-технологічний рівень.

Саме тому, **метою статті** є формування основних положень концепції техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** Техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту є безперервним цілеспрямованим розвитком підприємств, спрямований на підвищення ефективності використання матеріально-технічного потенціалу шляхом впровадження технічних та технологічних інновацій, відтворення основних засобів, використання прогресивних технологічних процесів та нових методів управління з метою забезпечення безпеки перевезень, виробничої діяльності підприємств залізничного транспорту. Він характеризується техніко-технологічним удосконаленням виробничого процесу, пошуком нових технологічних рішень, модернізацією основних засобів, розробленням і впровадженням нових технологічних процесів з метою максимізації прибутку, що дозволяє забезпечити ефективність та безпеку виробництва, перевезень. Це передбачає ефективне використання існуючих ресурсів і факторів виробництва, розвиток науково-технічного, інноваційного потенціалів підприємства, проведенням науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт, удосконаленням системи управління, мотивації працівників тощо.



Очевидно, що техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту повинен будуватися у відповідності до його концепції.

Під техніко-технологічною концепцією підприємства слід розуміти комплекс стратегічних рішень, що визначають, по-перше, технологічний тип підприємства і, по-друге, тип його технологічної динаміки. При цьому концепція розвитку кожного конкретного підприємства індивідуальна і розробляється з урахуванням багатьох факторів. Але в цілому, будь-яка концепція спирається на існуючі підходи до технологічного розвитку.

В економічній науці виділяють два підходи до техніко-технологічного розвитку. Перший виходить з екзогенного походження технологій, тобто їх створення і впровадження у виробництво, має зовнішнє походження і практично не пов'язаний з потребами промислового розвитку. Відповідно до цього підходу, технології привносяться ззовні, а їх впровадження пов'язано виключно з комерційними цілями підприємства, і перш за все - з очікуванням майбутнім прибутком від інвестицій в нові технології. Відповідно до другого підходу, технології мають ендогенне, внутрішнє походження, їх виникнення пов'язане з потребами розвитку виробничої системи (в даному випадку, підприємства) [10].

З урахуванням виділених підходів до технологічного розвитку можна говорити про концепції зовнішнього та внутрішнього розвитку, а також про деякі змішані варіанти, що поєднують елементи тієї та іншої концепції. Очевидно, що кожна з концепцій має свої переваги і недоліки, а її вибір визначається можливостями підприємства з її реалізації. Концепція внутрішнього технологічного розвитку заснована на організації власної, внутрішньої системи технологічного розвитку. У цьому випадку підприємство повинне бути інноваційно активним і

відрізнятися наявністю здібностей до нововведень, умінням знаходити нові ефективні технологічні рішення. Це можливо, як мінімум, за двох умов: наявності підрозділів НДДКР і досить високій кваліфікації персоналу підприємства [10]. Підприємства залізничного транспорту, ПАТ «Українська залізниця» мають досить високий науково-технічний та інноваційний потенціали, що за умови визначення інструментів активізації потенціалів, співпраці з профільними науковими, науково-виробничими установами дозволить реалізувати концепцію внутрішнього техніко-технологічного розвитку.

Важливими факторами, які необхідно враховувати при формуванні концепції техніко-технологічного розвитку є складність продукції, що випускається (чим вище складність продукції, що випускається, тим більшою мірою функція НДДКР належить зовнішнім організаціям) та ступінь різноманітності виробленої підприємством продукції (чим більше різноманітність, тим важче організувати власні науково-дослідні та конструкторські розробки). Практика показує, що в цьому випадку підприємства не мають власної концепції розвитку, вони лише обмежуються роботами з модернізації, модифікації технології і організації праці на новому обладнанні, а їх техніко-технологічний розвиток здійснюється зовнішньою системою розвитку [10].

Отже, концепцію техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту пропонуємо реалізувати на основі використання внутрішньої системи розвитку та дотримуючись стратегічного підходу, який базується на виділенні пріоритетних напрямків розвитку, орієнтованих на отримання максимального та довгострокового економічного ефекту.

Стратегічною ціллю техніко-технологічного розвитку слід визначити забезпечення глобального техніко-технологічного паритету підприємств

залізничного транспорту України та міжнародних техніко-технологічних лідерів залізничного комплексу.

В якості пріоритетних, стратегічних напрямків техніко-технологічного розвитку пропонуємо виділити [11]:

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

2) напрями з удосконаленням технологій, що сприяють наданню послуг перевезень - розробка та впровадження нових технологій перевезень, розвиток сучасних транспортних вузлів, що дозволяють істотно поліпшити швидкість і надійність комбінованих перевезень, мультимодальних перевезень; розробка та впровадження високошвидкісного руху, новітніх видів послуг, вдосконалення системи управління перевізним процесом із застосуванням засобів транспортної логістики, вдосконалення системи управління якістю;

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

Забезпечення техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту можливо здійснювати за такими напрямками:

1) модернізація підприємств;  
2) техніко-технологічне переоснащення підприємства, залізниць;  
3) оновлення основних виробничих фондів залізничного транспорту;

4) вдосконалення організації виробництва, перевезення та управління підприємствами залізничного транспорту.

Під модернізацією варто розуміти повне або часткове оновлення підприємства, удосконалення

технологічних процесів, розробку і впровадження нового обладнання, матеріалів, способів і методів виробництва, оптимізацію всіх виробничих процесів згідно сучасним потребам.

При розробці модернізаційних заходів, а саме при розробці концепції нового виробництва (або реконструкції існуючого), нової технології, поряд з рішенням техніко-технологічних завдань повинні виконуватися оптимізація і переміщення запасів в постачанні виробництва, мінімізація тривалості виробничого циклу, мінімізація втрат і простоїв, модернізація всього технологічного ланцюжка виробничого циклу. Крім цього, в рамках модернізаційних заходів повинні вирішуватися питання, пов'язані з оновленням і вдосконаленням використовуваної стратегічної бізнес-моделі.

Техніко-технологічне переоснащення підприємств залізничного транспорту передбачає впровадження комплексу заходів з підвищення техніко-організаційного рівня виробництва, його механізації й автоматизації, з модернізації та заміни застарілого і фізично зношеного обладнання новим, більш продуктивним [12]. Відмінна його особливість полягає в тому, що при даній формі відтворення основних виробничих фондів оновлюється лише їх активна частина. У процесі технічного переоснащення можливе часткове перевлаштування побутових, складських і виробничих приміщень [13, 14]. Варто відзначити, що технологічне переоснащення слід здійснювати за рахунок придбання спеціальних модулів, елементів або інших частин до вже діючого обладнання і способи технологічного оновлення. Під останньою розуміють заміну зношеної частини технологічного обладнання підприємств залізничного транспорту на нові засоби та предмети праці, що відповідають сучасним вимогам безпеки, ефективності та раціональності за умови їх екологічної та соціальної безпеки.

Залежно від масштабів оновлення активної частини основних виробничих фондів можуть бути виділені три види технічного переоснащення виробництва [13, 14]:

1. Мале технічне переоснащення - удосконалення діючої техніки, заміна невеликої частини застарілого обладнання, у виробництво впроваджується невелика кількість нового обладнання.

2. Середнє технічне переоснащення - механізація й автоматизація процесу виробництва, впроваджується прогресивне обладнання, замінюються групи фізично і морально застарілого обладнання.

3. Повне технічне переоснащення - комплексне оновлення переважної частини парку обладнання, що, як правило, зумовлюється високою фізичною і моральною зношеністю обладнання або переходом на принципово нову технологію виготовлення продукції.

Реалізація техніко-технологічного переоснащення підприємств залізничного транспорту повинно здійснюватися на інноваційній основі та супроводжуватися як у оновленні складу і використанні основних засобів, так і перепроєктуванні бізнес-процесів, що обумовлює нововведеннями в апараті управління та організаційних структурах.

Відтворення основних виробничих фондів підприємств залізничного транспорту передбачає поступову заміну фізично зношених та морально застарілих основних фондів підприємства на нові шляхом реалізації інноваційно-інвестиційних проектів.

Одним із напрямів концепції техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту є вдосконалення організації виробництва, перевезення та управління підприємствами залізничного транспорту, що передбачає

впровадження інноваційних технологій в реалізацію бізнес-процесів, які відбуваються на підприємстві, формування нових продуктів, послуг підприємств.

Інструменти забезпечення техніко-технологічного розвитку пропонуємо поділити на три групи:

- інноваційні – активізація інноваційного потенціалу підприємств, реалізація інноваційних проектів, формування механізму відбору інноваційних проектів та прийняття управлінських рішень щодо їх реалізації.

- інвестиційні – створення механізму інвестиційного забезпечення розвитку, активізація інвестиційного потенціалу підприємств, формування моделі розподілу інвестицій, удосконалення амортизаційної політики та формування Інвестиційного фонду розвитку підприємств залізничного транспорту;

- інноваційно-інвестиційні – посилення інтеграційних зв'язків між профільними науковими, науково-виробничими установами та підприємствами, трансферт інновацій в технологічний процес, впровадження інжинірингу, формування Інжинірингово-маркетингового центру інноваційних технологій.

Реалізація стратегічних напрямків техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту, впровадження зазначеного інструментарію та формування механізму реалізації необхідних заходів має визначатися та здійснюватися в межах стратегії техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Узагальнюючи, концепцію техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту представлено на рис.

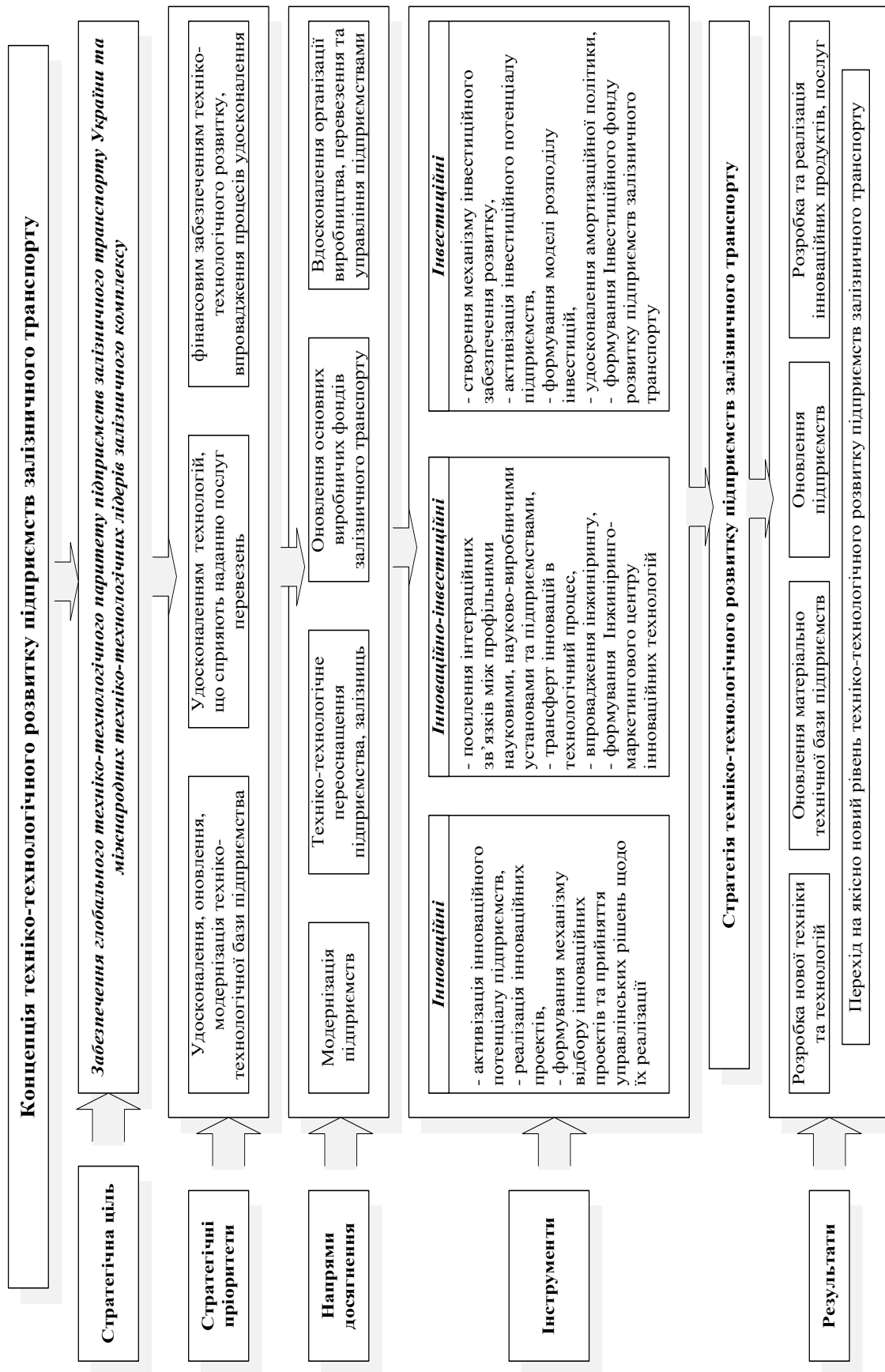


Рис. Концепція техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту

**Висновок.** Отже, запропонована концепція техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту, яка на відміну від існуючих, базується на стратегічному підході, в основу якого покладено виділення пріоритетних напрямків розвитку орієнтованих на отримання максимального та довгострокового економічного ефекту (напрямів пов'язаних з удосконаленням техніко-технологічної бази, технологій виробництва, послуг, що надаються, фінансового забезпечення розвитку підприємств) сприяє забезпеченню глобального техніко-технологічного паритету вітчизняних підприємств залізничного транспорту з міжнародними. Крім того, реалізація зазначеної концепції дозволить оновити матеріально-технічну базу підприємств залізничного транспорту, підприємства в цілому, налагодити механізм створення та впровадження в виробництво інноваційного продукту та послуг, перейти підприємствам залізничного транспорту на якісно новий техніко-технологічний рівень.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гненний О. М. Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві / О. М. Гненний, А. В. Вишнякова // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2015. - вип. 9. - С.105-112
2. Гудкова В. Перспективи інноваційного розвитку територіально-галузевих об'єднань залізничного транспорту / В.Гудкова, А. Хомич // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2012. Вип. 21-22, Ч. 1 – С.80-83
3. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с
4. Дикань В. Л. Подходы к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины / В. Л. Дикань, Ю. А. Рыжова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 55-59.
5. Каламбер С.В. Відтворення основних засобів у системі забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / С.В. Каламбер, О.В. Чорновіл, В.А. Воропай. – Режим доступу: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/1564/1/907kalam.pdf>
6. Кірдіна О.Г. Обмеження та орієнтири техніко-технологічного розвитку України в умовах глобалізації [Електронний ресурс] / О.Г. Кірдіна. – Режим доступу: [http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2011\\_4\\_1\\_179\\_184.pdf](http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2011_4_1_179_184.pdf)
7. Максимчук О. С. Тенденції та стан інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі України [Електронний ресурс] / О. С. Максимчук, М. М. Кошевий // «Экономика и менеджмент – 2013: перспективы интеграции и инновационного развития». Коллективная монография. – Режим доступу: [http://confcontact.com/2014\\_04\\_25\\_ekonomika\\_i\\_menedgment/monography/25\\_Maksimchuk.htm](http://confcontact.com/2014_04_25_ekonomika_i_menedgment/monography/25_Maksimchuk.htm)
8. Токмакова І.В. Сучасні підходи до вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 25. - С.82-84
9. Шраменко О. В. Обґрунтування напрямків створення стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту / О. В. Шраменко, К. Ю. Яковлева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 79-83.

10. Концепция проекта Создание и развитие инжинирингового центра «Центр технологической поддержки радиоэлектроники и приборостроения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sut.ru/doci/kafedri/aps/p1-2015.pdf>
11. Соломніков І.В. Техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту: проблеми та стратегічні пріоритети / І.В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. - № 52. – С.74-78
12. Больботенко І.В. Організація заходів технічного переоснащення виробництва в сучасних умовах [Електронний ресурс] / І.В. Больботенко. – Режим доступу : <http://eprints.ksame.kharkov.ua/2860/>.
13. Ляшенко О. Методика техніко-економічного обґрунтування інвестиційних проектів реконструкції і технічного переоснащення та її вдосконалення / Ляшенко О. // Банківська справа. – 2007 – № 2. – С. 52–60.
14. Єлець О.П., Рибченко С.Л Роль технічного переоснащення в діяльності підприємства [Електронний ресурс] / О.П.Єлець, С.Л. Рибченко. – Режим доступу: [http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia\\_8\\_140.pdf](http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_8_140.pdf)

УДК 658.012.3

## ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРОДУКЦІЇ ПІДПРИЄМСТВА ЗА РАХУНОК МАРКЕТИНГОВОЇ СТРАТЕГІЇ

*Герасименко В.М., ст. викладач (НА НГУ)*

*Запропоновано методичні рекомендації щодо оцінювання рівня конкурентоспроможності продукції. Обґрунтовано імітаційну модель системної динаміки конкурентної позиції підприємства. Розроблено модель сценарного планування маркетингової стратегії підприємства. Визначено, що обґрунтування стратегічних маркетингових рішень має базуватися на підґрунті аналізу сценаріїв динаміки рівня конкурентоспроможності продукції підприємства, навіть за умови взаємодії на різних цільових ринках з відмінними стратегіями присутності.*

*Ключові слова:* методика, конкурентоспроможність, продукція, підприємство, маркетинг, стратегія, модель.

## ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРОДУКЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА СЧЕТ МАРКЕТИНГОВОЙ СТРАТЕГИИ

*Герасименко В.Н., ст.преподаватель (НА НГУ)*

*Предложены методические рекомендации по оценке уровня конкурентоспособности продукции. Обоснована имитационная модель системной динамики конкурентной позиции предприятия. Разработана модель сценарного планирования маркетинговой стратегии предприятия. Определено, что обоснование стратегических маркетинговых решений должно базироваться на основе анализа сценариев динамики уровня конкурентоспособности продукции предприятия, даже при условии взаимодействия на различных целевых рынках с отличными стратегиями присутствия.*

*Ключевые слова:* методика, конкурентоспособность, продукція, підприємство, маркетинг, стратегія, модель.

## INCREASING COMPETITIVENESS PRODUCTS OF THE ENTERPRISE FOR THE ACCOUNT OF MARKETING STRATEGY

*Gerasimenko V. M., senior lecturer  
(National Academy of National guard of Ukraine)*

*Modern processes of economic globalization and integration processes have led to increased competition on the world markets and in the domestic market of Ukraine. Especially acute this problem is for the industry of Ukraine, the development of which depends largely on the economic security of the country as a whole. In the economy of Ukraine to market methods and forms of management was particularly glaring in the lack of*

*competitiveness of industrial products, as evidenced by the low activity of domestic producers in foreign economic activities, inefficient commodity structure of Ukrainian exports.*

*In this context, solving the problems of integration of Ukraine into the world economic system is possible only on the basis of qualitative assessments of the competitiveness of products, is able to make an objective picture of the existing position of the domestic industry, identify existing reserves and identify ways to improve the competitiveness of products in world markets.*

*To solve this problem is proposed to consider market competition as an economic system, which includes a number of functionally similar objects and surroundings, which is reduced to the formation of the requirements for the performance of the analyzed objects. As the demands of the environment and the results of operation of objects can be represented in the form of a set of indicators, which in General have different economic sense. The target of the action of each object is to achieve maximum compliance of the performance of the requirements.*

*In this case, changing the content of the development of the marketing strategy, this will consist in identifying suitable existing level of competitiveness of production of strategic areas of management and development strategies of the marketing mix. It is the need of marketing substantiation of alternatives to development through dissemination of activities to selected target markets determined the content and form of the resolution of the problems of modeling the competitive dynamics of production of industrial enterprises.*

**Keywords:** *methodology, competitiveness, production, organization, marketing, strategy, model.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Сучасні процеси глобалізації економіки та інтеграційні процеси призвели до зростання конкуренції як на світових ринках, так і на внутрішньому ринку України. Особливо гострою ця проблема є для промисловості України, від рівня розвитку якої значною мірою залежить економічна безпека країни в цілому. В умовах переводу економіки України на ринкові методи і форми господарювання досить явно проявилась не конкурентоспроможність промислової продукції, про що свідчить низька активність вітчизняних товаровиробників у зовнішньоекономічній діяльності, нераціональна товарна структура українського експорту. В цьому контексті вирішення завдань інтеграції України до світової економічної системи можливе тільки на основі якісних оцінок конкурентоспроможності продукції, здатних скласти об'єктивну картину існуючих позицій вітчизняної

промисловості, виявити наявні резерви і намітити шляхи підвищення конкурентоспроможності продукції на світових ринках.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Дослідженню питань моделювання конкурентної динаміки підприємства присвячені роботи таких авторів Балабанова Л.В., Гавриша О.М., Горбунова А.Р., Дж. О'Шонесси, Іванова Ю.Б., Коршунова В.И., Диканя В.Л., Каличевої Н.Є. та ін. [1-8]. У той же час недостатньо проробленими в теоретичному й практичному аспектах залишаються питання оцінювання рівня конкурентоспроможності продукції.

Отже, метою статті є обґрунтування теоретичних основ дослідження конкурентної позиції підприємств на зовнішніх ринках, визначення методів її оцінки та діагностики, а також розробка науково-практичних рекомендацій відносно



розробки й реалізації маркетингової стратегії.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Для рішення поставленої задачі пропонується розглядати ринкову конкуренцію як економічну систему, що включає в себе ряд функціонально однорідних об'єктів й навколишнє оточення, роль якого зводиться до формування вимог щодо результатів функціонування аналізованих об'єктів. Як вимоги середовища, так і результати функціонування об'єктів можуть бути представлені у виді деякої множини показників, які мають у загальному випадку різний економічний зміст. Метою дії кожного об'єкта є досягнення максимально можливої відповідності результатів функціонування пропонованим вимогам.

У такому разі змінюється зміст розробки маркетингової стратегії, яка полягатиме в пошуку відповідних до наявного рівня конкурентоспроможності продукції стратегічних зон господарювання й подальшим формуванням стратегій

маркетинг-міксу. Саме необхідність маркетингового обґрунтування альтернатив розвитку шляхом поширення діяльності на обрані цільові ринки обумовила зміст й форму постанову завдання моделювання конкурентної динаміки продукції промислового підприємства. Постанова задачі базується на пропозиціях [2] щодо диференціації моделей конкурентної поведінки за різними стратегічними зонами господарювання (Activity Strategic Zone – ASZ). У якості ж інструментарію пропонується використовувати методологію системної динаміки [9, 10], яка передбачає визначення основних структурних співвідношень між параметрами моделюємих процесів, обраних з необхідним рівнем агрегування. Сутність конкурентної динаміки відбиватиметься через встановлення балансових співвідношень, які у візуальній формі відбиватимуть реакцію ринку чи підприємства на дії конкурентів. Відповідно й утвориться динамічна інтерактивна картина ринкової конкуренції, причинно-наслідкові зв'язки якої відображено на рис. 1.

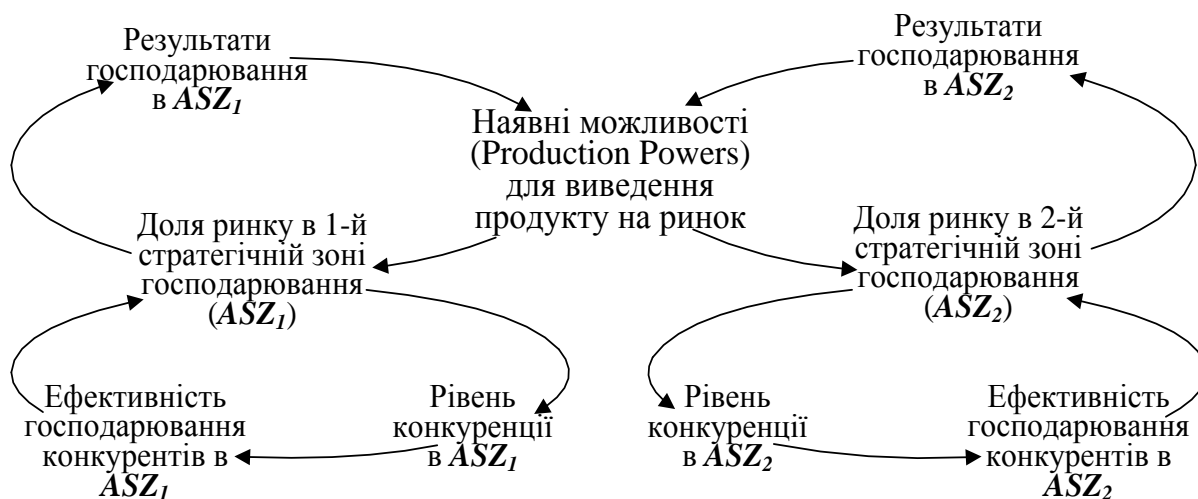


Рис. 1. Логіка розкриття моделі вибору маркетингової стратегії

Означена на рис. 1 модель передбачає відображення конкурентної динаміки підприємства, що реалізує певний різновид продукції на двох цільових ринках. В моделі відношення до

кожної з СЗГ означено символами ASZ<sub>1</sub> та ASZ<sub>2</sub> в назві відповідних її складових. Під час розробки маркетингової стратегії слід враховувати твердження [3, с. 23], щодо неможливості практичного використання

моделей динаміки без їх реалізації за допомогою якогось програмного інструментарію. У якості останнього авторами було обрано пакет структурного моделювання Stela iThink 7.0 (Save

disabled), в термінах якого й здійснено подальше викладення матеріалу. Аналогічна до рис. 1 модель iThink подана на рис. 2.

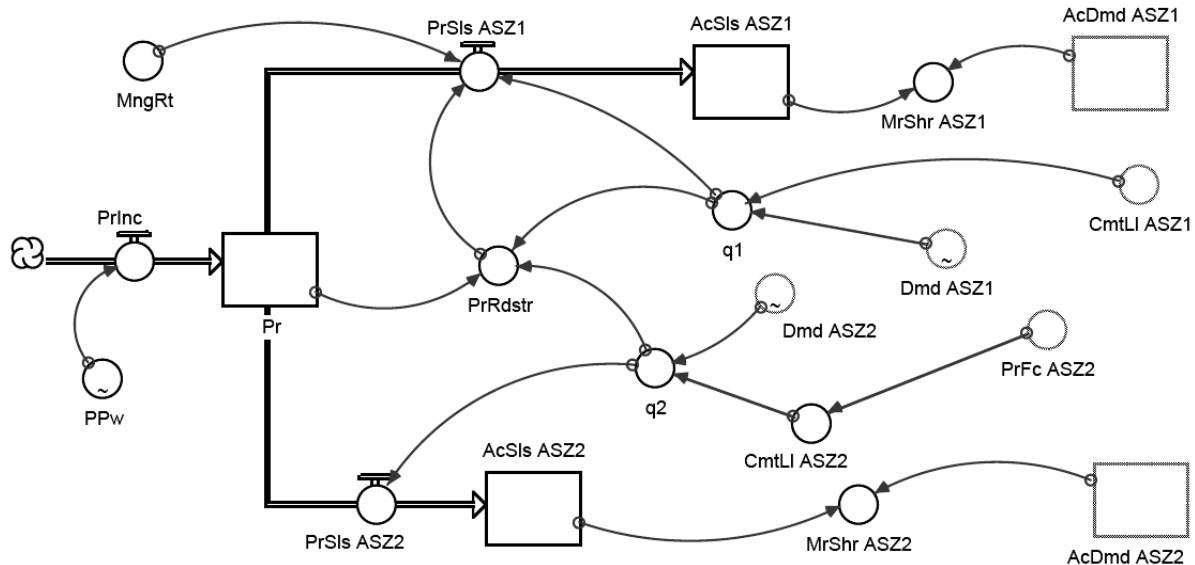


Рис. 2. Відображення конкурентної динаміки підприємства

Представлена на рис. 2 модель будується у вигляді співвідношення потоків, резервуарів и причинно-наслідкових зв'язків. Початкові баланси

всіх резервуарів й потоків встановлено рівними нулю. Реалізація даної моделі потребує введення певних змінних, розкриття змісту яких подано у табл. 1.

Таблиця 1

Характеристика змінних, використаних у моделі

Змінна		Характеристика
1	2	3
Елементи моделі, що відображають поведінку підприємства		
PrPw	Production Power	Функція використання потенціалу підприємства
PrInc	Production Income	Модель виробничого процесу
Pr	Production	Вироблена підприємством продукція, акумульована на складі, яку передбачається розподіляти відповідно з поданою на рис. 1 схемою
PrSls_ASZ1	Production Sales in Strategic Zone1 (Zone2)	Динаміка реалізації продукції на обраних зонах господарювання у кожен модельний шаг
PrSls_ASZ2		
AcSls_ASZ1	Accumulated Sales in Strategic Zone1	Накопичений обсяг реалізованої продукції розподілений відповідно за зонами господарювання
AcSls_ASZ2		
PrRdstr	Product Redistribution	Перерозподіл продукції між зонами господарювання (моделювання пріоритетностіСЗГ)

*Продовження табл.1*

1	2	3
<i>Dmd_ASZ1</i>	Demand in Strategic Zone1	Модель динаміки попиту у кожній з зон господарювання у певний модельний час
<i>Dmd_ASZ2</i>		
<i>AcDmd_ASZ1</i>	Accumulated Demand in ASZ1 (ASZ2)	Накопичений рівень ринкового попиту відповідно зонам господарювання
<i>AcDmd_ASZ2</i>		
<i>Prc_ASZ1</i>	Price in Strategic Zone1 (Zone 2)	Обрана підприємством ціна на продукцію у кожній з зон на кожен модельний шаг
<i>Prc_ASZ2</i>		
<i>NtRcpt_ASZ1</i>	Net Receipts in Strategic Zone1 (Zone 2)	Виторг підприємства за зонами господарювання у кожен модельний шаг
<i>NtRcpt_ASZ2</i>		
<i>AcRcpt_ASZ1</i>	Accumulated Receipts in ASZ1 (ASZ2)	Накопичений виторг від реалізації з розподілом за зонами господарювання
<i>AcRcpt_ASZ2</i>		
<i>TtRcpt</i>	Total Receipts in	Загальна виручка (дохід) від реалізації
<i>NtPrft</i>	Net Profit	Прибуток від ведення діяльності
<i>TtExp</i>	Total Expenseses	Загальні витрати підприємства
<i>PrExp</i>	Product Expenseses	Вартість виробництва одиниці продукції
<i>AcPrc_ASZ2</i>	Accumulated Price in Strategic Zone 2	Накопичений рівень встановлених цін у 2-й стратегічній зоні господарювання
<i>PrcChg</i>	Price Change	Напрямок зміни ціни у 2-й зоні господарювання
<i>MngRt</i>	Management Rate	Модель керівного впливу на розподіл продукції
Елементи моделі, що відображають поведінку конкурентів		
<i>CmtLl_ASZ1</i>	Competition Level in in Strategic Zone 1	Ступінь жорсткості конкурентної боротьби за зонами господарювання
<i>CmtLl_ASZ2</i>		
<i>CmtSls_ASZ1</i>	Competition Sales in in Strategic Zone 1	Продаж продукції конкурентами у кожній з обраних підприємством зон присутності
<i>CmtSls_ASZ2</i>		
<i>AcCmtS_ASZ1</i>	Accumulated Competition Sales in ASZ	Загальний обсяг реалізованої конкурентами продукції з розподілом за зонами господарювання
<i>AcCmtS_ASZ2</i>		
<i>CmtPrc_ASZ1</i>	Competition Price in in Strategic Zone 1	Ціна на продукцію, яку встановлюють конкуренти на кожному цільовому ринку підприємства
<i>CmtPrc_ASZ2</i>		
<i>CmtRcpt_ASZ1</i>	Competition Receipts in Strategic Zone 1	Дохід від реалізації продукції конкурентів в кожен шаг модельного часу DT
<i>CmtRcpt_ASZ2</i>		
<i>AcCmtR_ASZ1</i>	Accumulated Competition Receipts	Накопичена виручка від реалізації конкурентами з розподілом за зонами господарювання
<i>AcCmtR_ASZ2</i>		
Елементи моделі, що відображають ринкову динаміку		
<i>MrShr_ASZ1</i>	Marked Share in Strategic Zone1	Доля ринку підприємства за обраних ним стратегічних зонах господарювання
<i>MrShr_ASZ2</i>		
<i>PrFc</i>	Price Factor	Фактор впливу ціни на рівень й інтенсивність конкуренції. Використовується тільки для другої зони господарювання
<i>PrFc_ASZ2</i>	Price Factor in Strategic Zone 2	
<i>Llt</i>	Loyalty	Поточний рівень лояльності до підприємства
<i>LltRt</i>	Loyalty Rate	Рівень лояльності на даний модельний шаг
<i>AcLlt</i>	Accumulated Loyalty	Накопичений рівень лояльності (відбиває рутинізацію взаємин з підприємством)

Для спрощення моделі передбачено, що деякі зі змінних задаються у вигляді графічної функції ( $z_{мінна} = GRAPH(time)$ ). Перелік таких змінних та один з варіантів їх значення представлено у табл. 2. Цифри в моделі носять умовний характер, та передбачають моделювання конкурентної динаміки протягом року (54 тижня) з шагом

модельного часу  $DT=0,25$ . Коректна робота поданої на рис. 2 моделі в середовищі iThink вимагає додаткового використання наведених у табл. 3 субмоделей. Дані субмоделі пов'язані з поданою на рис. 2

моделлю спільними змінними та розкривають логіку моделювання конкурентної поведінки й вибору маркетингової стратегії.

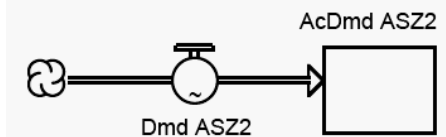
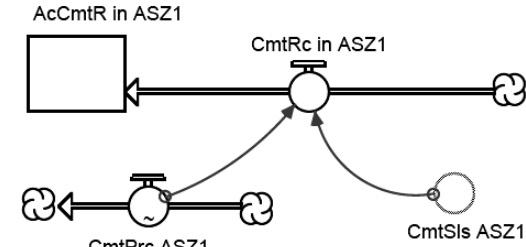
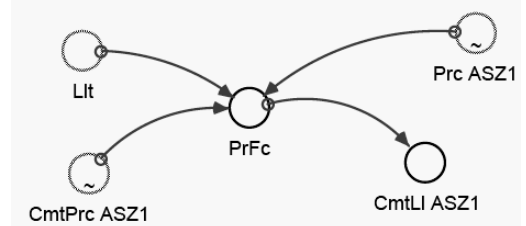
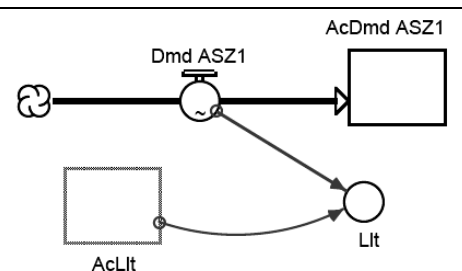
Таблиця 2

Параметри моделі конкурентної динаміки

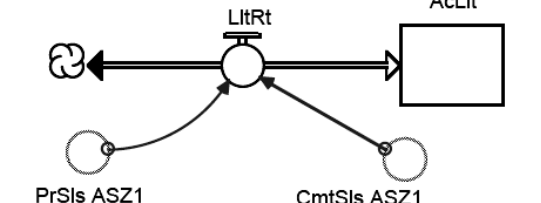
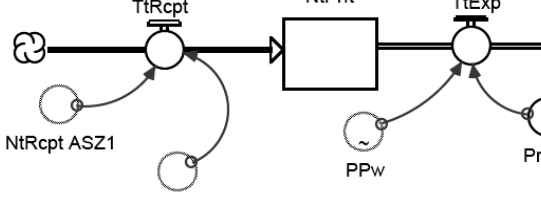
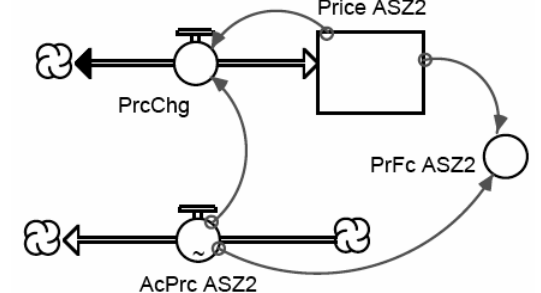
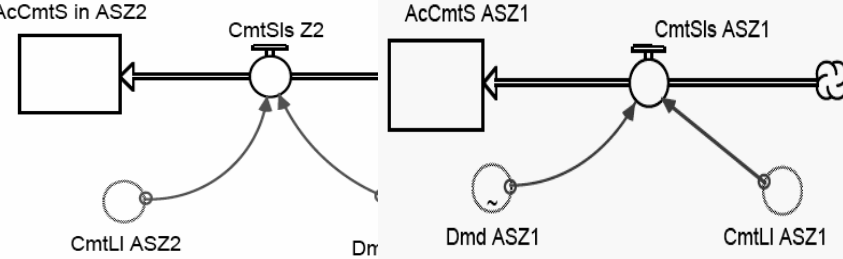
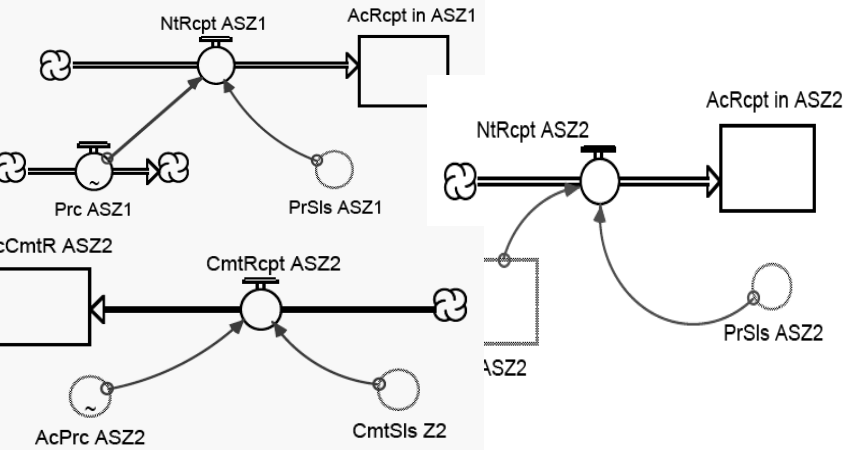
Змінна моделі	Граничні рівні часових інтервалів										
	0,00	5,40	10,8	16,2	21,6	27,0	32,4	37,8	43,2	48,6	54,0
CmtPrc_ASZ1	49,5	45,5	51,0	46,5	49,5	45,5	49,0	46,0	52,5	52,5	50,0
Prc_ASZ1	50,5	50,0	49,0	47,0	51,0	49,5	46,5	51,0	55,5	51,0	52,0
PPw	57,0	57,0	60,0	59,0	57,0	56,5	56,0	55,5	55,5	56,0	55,0
Dmd_ASZ1	33,5	38,5	39,0	38,0	36,0	31,0	27,5	29,5	33,5	38,5	49,0
Dmd_ASZ2	36,0	37,5	38,5	41,0	44,5	49,5	53,0	49,0	44,5	47,5	47,5
AcPrc_ASZ2	53,5	57,0	56,5	50,5	55,0	52,0	49,0	53,5	53,0	55,5	52,5

Таблиця 3

Складові елементи моделі конкурентної динаміки

Характеристика елемента	Модельне зображення
1	2
Модель передбачає орієнтацію на прогноз попиту на продукцію за зонами господарювання. Динаміка попиту моделюється графічною функцією	
Розкриття ж логіки ведення конкурентної боротьби в кожній з зон господарювання буде розрізнятися. Так, для першої стратегічної зони господарювання передбачається можливість визначення динаміки ціни конкурентів (CmtPrc_ASZ1) та динаміки власних цін Prc_ASZ1	
Параметри моделі випадку 1-ї стратегічної зони господарювання полягатимуть у орієнтацію на стратегію лідерства за цінами. За для цього вводяться змінна PrFc, яка відбиває жорсткість конкурентної боротьби й встановлює її модельний рівень (CmtLl= 1xPrFc)	
В моделі вводиться припущення про те, що на рівень конкурентоспроможності продукції впливає й рівень споживчих уподобань (або лояльності споживачів). Передбачено що з часом формуються стійкі уподобання (ментальні моделі), які й починають корегувати стратегію цінового лідерства.	

Продовження табл. 3

1	2
<p>Враховання ефекту лояльності моделюється спрямованим в обидві сторони потоком <i>LltRt</i>, який спричиняє накопичення (приток) або падіння (відток) кількості споживачів прихильних до продукції підприємства (моделюються резервуаром <i>AcLIlt</i>).</p>	
<p>Дана субмодель дозволяють розрахувати загальний (консолідований за двома СЗГ) прибуток підприємства та виторг від реалізації продукції у кожній з них. Моделювання стратегії полягатиме в зміні параметрів й змінних які є вхідними в означеному співвідношенні.</p>	
<p>Головною особливістю присутності підприємства у другій СЗГ є чітка орієнтація підприємства лише на цінові переваги. За для цього раховуючи знання про можливу ціну конкурента (<i>CmtPrc_ASZ2</i>) або її відстеження у оперативному режимі з невеликою затримкою (<i>PrcChg</i>) задається ціна власної продукції, нижча за ціну конкурента (<i>Prc_ASZ2</i>)</p>	
<p>Відображають обсяги реалізації продукції конкурентами, з урахуванням рівня лояльності до їх продукції та графічної функції попиту</p>	
<p>Означені субмоделі відображають динаміку діяльності конкурентів на обраних підприємством цільових ринках. При цьому моделюється вплив діяльності підприємства на результати господарювання конкурентів (формується контур рефлексивного управління)</p>	

Подальше розкриття поданої на рис. 2 моделі та представлених у табл. 3 її співвідношень. Такі залежності в термінах субмоделей вимагає формалізованого пакету іThink представлених на рис. 3.

```

AcCmtR_ASZ2(t) = AcCmtR_ASZ2(t - dt) + (CmtRcpt_ASZ2) * dt;
INIT AcCmtR_ASZ2 = 0;
CmtRcpt_ASZ2 = CmtSls_Z2*AcPrc_ASZ2;
AcCmtR_in_ASZ1(t) = AcCmtR_in_ASZ1(t - dt) + (CmtRc_in_ASZ1) * dt;
INIT AcCmtR_in_ASZ1 = 0;
CmtRc_in_ASZ1 = CmtSls_ASZ1*CmtPrc_ASZ1;
AcCmtS_ASZ1(t) = AcCmtS_ASZ1(t - dt) + (CmtSls_ASZ1) * dt;
INIT AcCmtS_ASZ1 = 0;
CmtSls_ASZ1 = Dmd_ASZ1-Dmd_ASZ1*CmtLl_ASZ1;
AcCmtS_in_ASZ2(t) = AcCmtS_in_ASZ2(t - dt) + (CmtSls_Z2) * dt;
INIT AcCmtS_in_ASZ2 = 0;
CmtSls_Z2 = Dmd_ASZ2-Dmd_ASZ2*CmtLl_ASZ2;
AcDmd_ASZ1(t) = AcDmd_ASZ1(t - dt) + (Dmd_ASZ1) * dt;
INIT AcDmd_ASZ1 = 0;
AcDmd_ASZ2(t) = AcDmd_ASZ2(t - dt) + (Dmd_ASZ2) * dt;
INIT AcDmd_ASZ2 = 0;
AcLlt(t) = AcLlt(t - dt) + (LltRt) * dt;                               INIT AcLlt = 0;
LltRt = PrSls_ASZ1+1*CmtSls_ASZ1;
AcRcpt_in_ASZ1(t) = AcRcpt_in_ASZ1(t - dt) + (NtRcpt_ASZ1) * dt;
INIT AcRcpt_in_ASZ1 = 0;
NtRcpt_ASZ1 = Prc_ASZ1*PrSls_ASZ1;
AcRcpt_in_ASZ2(t) = AcRcpt_in_ASZ2(t - dt) + (NtRcpt_ASZ2) * dt;
INIT AcRcpt_in_ASZ2 = 0;
NtRcpt_ASZ2 = Price_ASZ2*PrSls_ASZ2;
AcSls_ASZ1(t) = AcSls_ASZ1(t - dt) + (PrSls_ASZ1) * dt;
INIT AcSls_ASZ1 = 0;
PrSls_ASZ1 = if PrRdstr>0 then q1 else q1*Mng_Rt;
AcSls_ASZ2(t) = AcSls_ASZ2(t - dt) + (PrSls_ASZ2) * dt;
INIT AcSls_ASZ2 = 0;
NtPrft(t) = NtPrft(t - dt) + (TtRcpt - TtExp) * dt;
TtRcpt = NtRcpt_ASZ1+NtRcpt_ASZ2;
Pr(t) = Pr(t - dt) + (PrInc - PrSls_ASZ2 - PrSls_ASZ1) * dt;
INIT Pr = 0;   PrInc = PPw;   PrSls_ASZ2 = q2;
PrSls_ASZ1 = if PrRdstr>0 then q1 else q1*MngRt;
Price_ASZ2(t) = Price_ASZ2(t - dt) + (PrcChg) * dt;
INIT Price_ASZ2 = 50;
PrcChg = AcPrc_ASZ2-Price_ASZ2;
CmtLl_ASZ1 = 1*PrFc;
1*PrFc_ASZ2;
Llt = AcLlt / Dmd_ASZ1;
MrShr_ASZ1 = AcSls_ASZ1/(AcDmd_ASZ1+1)*100;
MrShr_ASZ2 = AcSls_ASZ2/(AcDmd_ASZ2+1)*100;
PrFc = if CmtPrc_ASZ1 < Prc_ASZ1 then min(Llt,0.8) else 1;
PrFc_ASZ2 = if Price_ASZ2 < AcPrc_ASZ2 then 1 else 0;
PrRdstr = Pr-q1-q2;
q1 = Dmd_ASZ1*CmtLl_ASZ1;
Dmd_ASZ2*CmtLl_ASZ2;

PrSls_ASZ2 = q2;
INIT NtPrft = 0;
TtExp = PrExp*PPw;
CmtLl_ASZ2 =
MngRt = 0.7;
PrExp = 30;
q2 =

```

*Рис. 3. Лістинг програми, що моделює динаміку конкуренції*

Окремо слід звернути увагу, що для спрощення моделі не розглядаються взаємини підприємства з постачальниками ресурсів, а виробничий процес задається у вигляді графічної функції ( $PrPw$ ), яка моделює надходження готової продукції на склад й подальший її розподіл між СЗГ. Оскільки підприємство не в стані задовольнити попит з обох СЗГ в повному обсязі, введено змінну  $MngRt$ , яка забезпечує розподіл виробленої продукції в обсягах  $PrSls\_ASZ1$  та  $PrSls\_ASZ2$  щотижнево відповідно.

У якості прикладу застосування моделі наведемо підгрунтя вироблення

маркетингової стратегії для 2-й СЗГ. Логіка моделювання у даному випадку зводиться до визначення періоду виникнення інституціональної пастки, коли підприємство разом з конкурентами зменшуватимуть ціну (порочне коле) навіть нижче доцільного для усіх представлених на ринку суб'єктів господарювання рівні [11]. Відповідно на рис. 3 представлено динаміку слідування ціни за конкурентом та змінення частини ринку по відношенню один до одного, а на рис. 4 – подано результати використання моделі конкурентної динаміки.

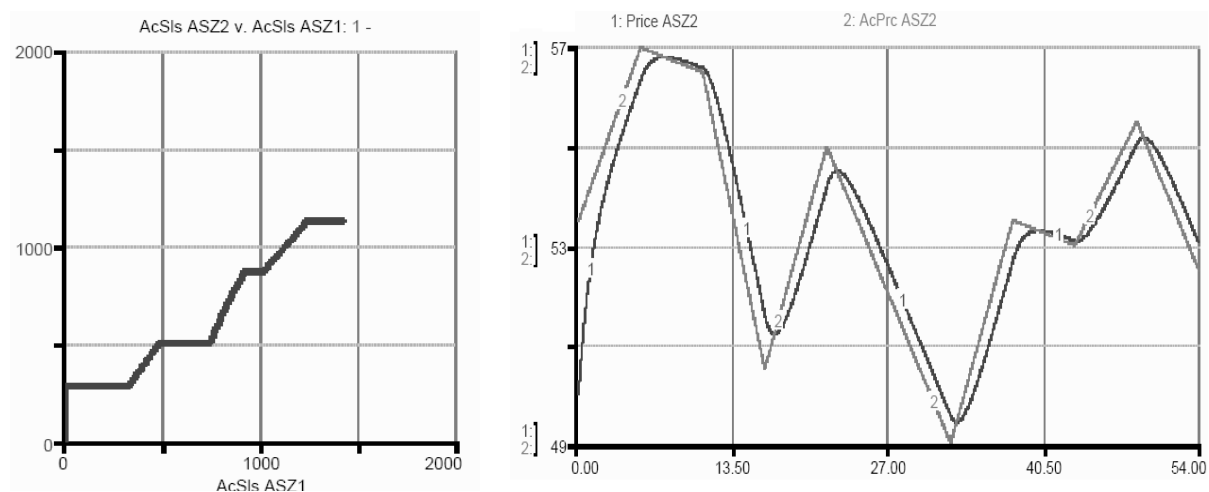


Рис. 4. Результати використання моделі конкурентної динаміки

**Висновки.** Таким чином, у даному дослідженні означено можливість обґрунтування стратегічних маркетингових рішень на підґрунті аналізу сценаріїв динаміки рівня конкурентоспроможності продукції підприємства, навіть за умови взаємодії на різних цільових ринках з відмінними стратегіями присутності (рис.4). Проте практичне застосування моделей вимагає розширення й доопрацювання в частині введення ціни рівноваги (балансу попиту й пропозиції) та різних типів конкурентної боротьби.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Балабанова Л.В. Стратегическое маркетинговое управление предприятием: монография/ Л.В. Балабанова, В.В. Слипенький. – Донецк: ДонГУЭТ, 2005. – 171 с.
2. Гавриш О.М. Деякі аспекти моделювання конкурентної динаміки підприємства/ О.М. Гавриш // Вісник міжнародного слов'янського університету. Серія "Економічні науки". – 2008. – Том XI. – №1. – С. 17-22.
3. Горбунов А.Р. Управление финансовыми потоками. Проект "сборка холдинга": монография/ А.Р. Горбунов. – М.: Глобус, 2004. – 240 с.

4. О'Шонесси Дж. Конкурентный маркетинг: стратегический подход / Пер. с англ. под ред. Д.О. Ямпольской./ Дж. О'Шонесси – СПб: Питер, 2001 – 864 с.
5. Иванов Ю.Б. Конкурентоспособность предприятия: оценка, диагностика, стратегия. Научное издание / Ю.Б. Иванов – Харьков.: Изд. ХНЭУ, 2004. – 256 с.
6. Коршунов В.И. Механизм маркетинговых исследований рынка/ В.И. Коршунов. – Харьков: Основа, 2008. – 352 с.
7. Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоустойчивость предприятий: монографія/ В.Л. Дикань. – Харьков: Основа, 1997. -345 с.
8. Каличева Н.С. Роль залізничного транспорту у підвищенні конкурентоспроможності економіки України в глобальній економічній системі/ Н.С. Каличева// Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів: монографія/ За заг. ред. д-ра екон. наук, проф. О.С. Іванілова. – Х.: ФОРМ Панов А.М., Видав. дім «В справі», 2016. – С. 35-45.
9. Сенге П. Пятая дисциплина: искусство и практика самообучающейся организации/ П. Сенге. – М.: ЗАО "Олимп – Бизнес", 2003. – 408 с.
10. Форрестер Дж. Основы кибернетики предприятия (индустриальная динамика)/ Дж. Форрестер / Общая редакция и предисловие Д.М. Гвишиани. – М.: Прогресс, 1971. – 340 с.
11. Шкардун В.Д. Маркетинговые основы стратегического планирования: Теория, методология, практика: монография/ В.Д. Шкардун. – М.: Дело, 2005. – 376 с.

УДК 330.341.1:334.716

## СТРАТЕГИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ

*Дикань Е.В., д.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*В статье выявлено, что в Украине господствует устойчивая тенденция ухудшения материально-технической базы промышленных предприятий негативно сказывающаяся на результатах их деятельности. Реформационные процессы, происходящие в отечественной экономике, показывают ее неприспособленность к инновационной модели развития украинской промышленности. Определено, что возникновение в условиях глобализации системы мирового хозяйства новых явлений и тенденций, ведет к видоизменению и усложнению содержания современных инновационных процессов. Доказана необходимость совершенствования существующей концепции формирования стратегии инновационного развития промышленных предприятий.*

**Ключевые слова:** *инновационное развитие, промышленность, национальная экономика, реформационные процессы, стратегия.*



## СТРАТЕГІЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ ФОРМУВАННЯ

*Дикань О.В., д.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*В статті виявлено, що в Україні панує стійка тенденція погіршення матеріально-технічної бази промислових підприємств, яка негативно позначається на результатах їх діяльності. Реформаційні процеси, що відбуваються у вітчизняній економіці, показують її непристосованість до інноваційної моделі розвитку української промисловості. Визначено, що виникнення в умовах глобалізації системи світового господарства нових явищ і тенденцій, веде до видозміни і ускладнення змісту сучасних інноваційних процесів. Доведена необхідність вдосконалення існуючої концепції формування стратегії інноваційного розвитку промислових підприємств.*

**Ключові слова:** *інноваційний розвиток, промисловість, національна економіка, реформаційні процеси, стратегія.*

## STRATEGY OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF INDUSTRIAL ENTERPRISES: PROBLEMS AND PROSPECTS FOR FORMATION

*Dykan O.V., Ph.D., associate professor (USURT)*

*The article reveals that Ukraine has a stable tendency to deteriorate the material and technical base of industrial enterprises, which has a negative impact on the results of their activities. The reform processes taking place in the domestic economy show its inability to innovate the development model of Ukrainian industry. It is determined that the emergence of new phenomena and trends in the globalization of the world economy system leads to a modification and complication of the content of modern innovation processes. The need to improve the existing concept of forming a strategy for the innovative development of industrial enterprises is proved.*

**Keywords:** *innovative development, industry, national economy, reformation processes, strategy.*

**Постановка проблеми.** На сьогоднішній день сутність стратегії інноваційного розвитку промислових підприємств, які є основним елементом системи виробничих сил, полягає в тому, що її реалізація сприяє досягненню прогресивного розвитку, як підприємств, так і економіки держави, покращенню якості економічного потенціалу, збільшенню ефективності процесу суспільного виробництва і зростання ВВП. Соціально-економічна ситуація, яка склалася в промисловому

секторі економіки в сучасних умовах господарювання і в світлі реформаційних процесів в Україні не завжди сприяла цілеспрямованому вирішенню завдань впровадження сучасних передових досягнень і методів НТП, що привело до уповільнення розвитку ряду регіонів, галузей і значного числа промислових підприємств.

**Аналіз основних досліджень і публікацій.** Багато вчених присвятили свої дослідження різним напрямкам інноваційної діяльності. Дану проблему вивчали

такие украинские ученые и специалисты, как: А. Амоша [1], В. Геец [2], М. Данько [3], В. Дикань [4], И. Патон [5] и другие. Проблемы промышленной политики рассматривали множество ученых и освещены в работах этих ученых: М. Зверяков [6], В. Мазур [7], В. Дикань [4] и др.

**Цель статьи** заключается в анализе проблем и перспектив формирования стратегии инновационного развития отечественных промышленных предприятий.

**Изложение основного материала.** Возникновение в условиях глобализации системы мирового хозяйства новых явлений и тенденций, видоизменяющих и усложняющих содержание современных инновационных процессов, вызывает

необходимость совершенствования стратегии инновационного развития макроэкономической системы, межотраслевых комплексов, отдельных отраслей и промышленных предприятий.

Инновационная деятельность в Украине в последние годы характеризуется структурной деформированностью, институциональной неполнотой, несогласованностью и несбалансированностью технологических, экономических и социально-ценностных аспектов. Инновационные процессы в Украине не получили достаточных масштабов и не стали существенным фактором роста ВВП [1]. Процент инновационно активных предприятий по регионам отображены на диаграмме [9].

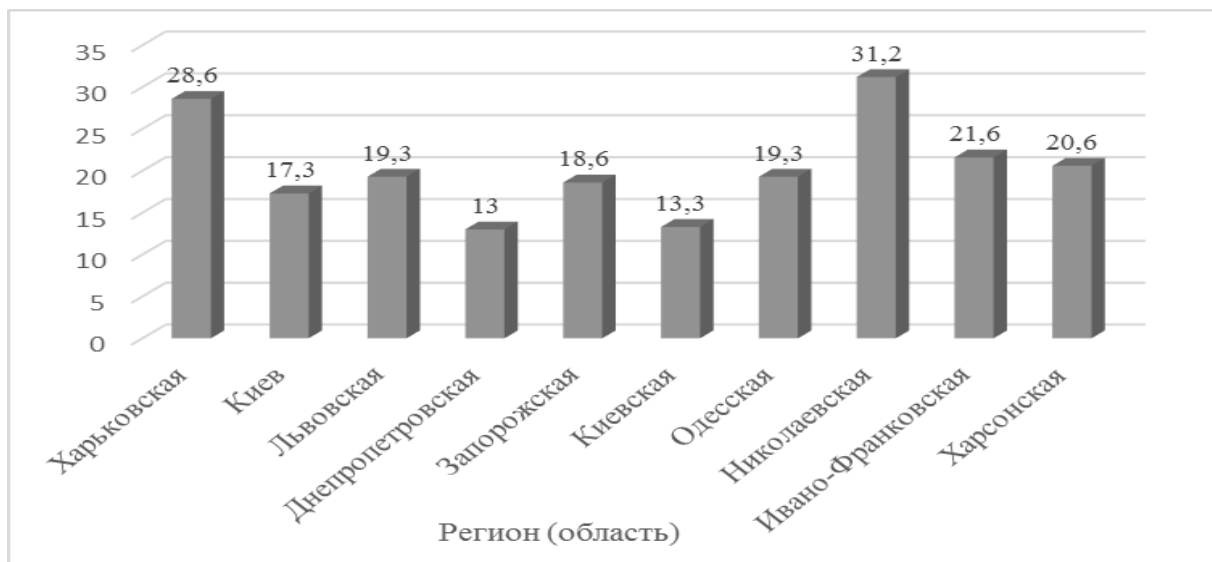


Рис. Удельный вес инновационно активных предприятий к общему количеству промышленных предприятий, %

Исходя из данных представленных на графике, можно сказать что достаточно неоднородной является инновационная активность регионов: доля промышленных предприятий, занимавшихся инновационной деятельностью, составляла от 32,6 % до 3,1 %, при этом больше среднего в г. Киев и Киевской области, а также:

Харьковской, Одесской, Львовской, Ивано-Франковской областях.

Изменения, которые происходили в течение последнего десятилетия, характеризуются серьезным технологическим угасанием, поскольку количество промышленных предприятий по выпуску продукции, которые входят в третий технологический уклад в Украине на сегодня составляют почти 58 %,

четвертый - 38 % и только 4 % - пятый технологический уклад. Как показывает практика, основным источником финансирования расходов на инновации остаются собственные средства предприятий, доля которых в общем объеме финансирования составила 84,6% [3].

Устойчивая тенденция к ухудшению материально-технической базы предприятий негативно сказывается на результатах их деятельности. В условиях снижения объемов централизованных капитальных вложений и недостаточных объемов финансирования науки и развития НИОКР наблюдается физическое и моральное старение научно-исследовательской базы, существенное ухудшение материального обеспечения науки. Фактическое сокращение научного потенциала не сопровождается необходимой реорганизацией сети научных организаций, общее количество которых увеличивается.

Можно выделить некоторые недостатки в формировании национальной инновационной системы, которые состоят из:

1 Отсутствие стратегии перехода Украины к инновационной модели развития, неподходящее использование методов научного планирования на всех уровнях управления (системного анализа, прогнозирования, оптимизации, программно-целевых методов управления и т.п.), стратегическая неразвитость инноваций внутри страны, недостаточный уровень инновационной культуры работников.

В течение последних лет XXI века были значительно ослаблены институты перспективного и текущего планирования, системы общей обязательной стандартизации продукции и технологии, ухудшилась система аккумуляции результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в

государственном и отраслевом секторе, что негативно сказалось на формировании национальной инновационной системы государства.

Реформационные процессы, происходящие в отечественной экономике, показывают ее неприспособленность к инновационной модели развития, которая в свою очередь не обеспечивается созданием единой системы при наличии всех ее институциональных, организационных и нормативно правовых составляющих.

Мировой практикой разработано три типа стратегий инновационного развития: стратегия переноса (использование зарубежного научно-технического потенциала и переноса его достижений на территории собственной экономики); стратегия заимствования (освоение производства высокотехнологичной продукции уже производилась в других странах, путем использования собственной дешевой рабочей силы и имеющегося научно-технического потенциала); стратегия наращивания (использование собственного научно-технического потенциала, привлечение иностранных ученых и конструкторов). В Украине присутствуют признаки первого и, частично, второго типа инновационного развития.

2 Неэффективность административно-организационной структуры управления научно-технической и инновационной деятельностью.

Действующая структура управления научно-технической и инновационной сферами имеет большое количество элементов, взаимодействие и общая работа которых не обеспечена соответствующим организационным подчинением, а также системным и комплексным распределением полномочий. Министерство образования и науки Украины не в полной мере

обеспечивает выполнение возложенных на него функций главного органа по вопросам формирования и реализации инновационной политики в Украине, в частности не системы действенного мониторинга и отчетности по выполнению субъектами предпринимательской деятельности, инновационных проектов, отсутствуют финансовые рычаги влияния на инновационные процессы.

Остаются нереализованным положения Закона Украины "Об инновационной деятельности" касающиеся организационной системы управления инновационными процессами, в частности создания уполномоченных и региональных учреждений. Структурная трансформация науки в Украине не взаимосвязана и не подчинена задачам структурной перестройки национальной экономики.

3 Недостаточный уровень финансового обеспечения реализации государственной научно-технической и инновационной политики.

Структура финансового обеспечения научно-технической и инновационной деятельности является деформированной. По данным Государственного комитета статистики Украины, в 2016 году удельный вес расходов на науку в ВВП составляла 0,96 %, в том числе средств государственного бюджета 0,38 % ВВП [8]. В общем распределении ассигнований на науку из всех источников на средства государственного бюджета приходилось 39,7 %, не на много меньшую долю составляют средства отечественных заказчиков (30,3 %), пятую часть - средства иностранных заказчиков (19,4 %). Низкими остаются объемы государственного заказа на инновационные технологии, которые ежегодно составляют около 1 % бюджетного финансирования научной сферы.

4 Неэффективное использование имеющихся финансовых и инвестиционных ресурсов для реализации государственной научно-технической и инновационной политики.

Разбросанность бюджетных средств между многочисленными распорядителями, отсутствие эффективного механизма координации использования средств по бюджетным программам углубляет проблему финансового обеспечения научно-технической и инновационной деятельности. 5 Медленное формирование в Украине современного и масштабного рынка инновационной продукции, инфраструктуры инновационной деятельности.

Базовое законодательство, необходимое для формирования и развития в Украине национальной инновационной системы, в определенной степени уже создано, но его практическое применение сдерживается недостаточной инфраструктурой, неразвитостью системы инновационного менеджмента, защиты прав интеллектуальной собственности. Отечественные изобретатели и разработчики не могут реализовать в Украине экономический потенциал многих своих разработок.

Для Украины, как государства с переходной экономикой, только инновационная стратегия может определять путь социально-экономических преобразований и улучшения развития промышленных предприятий [5]. Инновационные механизмы экономического развития должны использовать имеющийся научно-технический потенциал и базироваться на соответствующей инфраструктуре. Однако существующее законодательство регулирования работы промышленных предприятий, продукция которых базируется на инновационной составляющей, являются несовершенным. Отсутствуют четкие механизмы и

регламентированные сроки рассмотрения инновационных проектов, имеет место правовая незащищенность проектов, затрудняющих деятельность промышленных предприятий и приводит к притеснениям со стороны контролирующих органов, что приводит к потере инвесторов для финансирования инновационных проектов или же к оттоку инновационно активных кадров за границу.

Поэтому создание концепции формирования стратегии инновационного развития, содержащую основные факторы успеха организационно-экономического механизма производства инновационных продуктов, которые могут привести к созданию конкурентных преимуществ сопряженных отраслей и предприятий, функционирующих в сфере инновационного производства, и обретение ими соответствующего конкурентного статуса на внутреннем и внешнем рынках, создаст дополнительные возможности для развития Украины.

Кроме того, считаем за необходимое включение, в качестве составного элемента, стратегии инновационного развития промышленных предприятий в систему общенациональных программ модернизации экономики с единым органом управления. Стратегические ориентиры инновационного развития промышленных предприятий будут обосновывать возможности формирования структуры производства инновационных продуктов, включающей отраслевые, межотраслевые, производственные комплексы, отдельные промышленные предприятия. Динамические процессы развития структуры производства инновационной продукции в условиях рынка основаны на возможности предприятий, производящих инновационную продукцию в период начала роста экономической активности, самостоятельно устанавливать цены на

свою продукцию и планировать объемы продаж, закладывая, таким образом, финансово-экономическую основу для реализации стратегии управляемого роста предприятий и концентрации производства инновационной продукции.

**Вывод.** Подводя итог можно сказать, что существующие сегодня механизмы достижения стратегических приоритетов в инновационной сфере промышленных предприятий являются не эффективными и требуют пересмотра. Учитывая выше сказанное создание концептуальных основ формирования стратегии инновационного развития, позволит сгенерировать, улучшить и использовать научно-технические инновации для повышения темпов экономического развития и количества в нашей стране промышленных предприятий, приобретает чрезвычайно актуальное значение.

Главными ориентирами стратегии инновационного развития промышленных предприятий должны стать:

- проведение мероприятий национального и регионального уровня, которые будут способствовать улучшению качественных характеристик отечественного научно-технологического потенциала промышленных предприятий;
- обеспечение роста капитала национальной экономики на новой технологической инновационной основе;
- изменение технологической и производственной структуры капитальных вложений в развитие промышленных предприятий и их инновационную деятельность;
- эффективное распределение ограниченных финансовых ресурсов, позволяющие максимально концентрировать имеющиеся средства на важных направлениях научно-технического прогресса;
- определение системы приоритетов государственной поддержки инновационной деятельности путем

разработки и принятие закона о государственных научных и научно-технических программах.

#### ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Амоша А. И. Инновационное развитие промышленных предприятий в регионах: проблемы и перспективы / А. И. Амоша, Л. Н. Саломатина // Экономика Украины. - 2017. - № 3. - С. 20-34.
2. Геец В.М. Економіка України: ключові проблеми і перспективи / В.М. Геец // Економіка і прогнозування – 2016. - №1. – С. 7-22
3. Данько М. Інноваційний потенціал у промисловості України / М. Данько // Економіст. –1999. – № 10. – С. 26-32.
4. Дикань В.Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України /В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2015. - № 51. – С. 9-20.
5. Патон Б.И. Наука-інноваціям / Б.И. Патон // "Видавничий дім" Академперіодика" НАН України – 2008. - С.19-20.
6. Зверяков М.И. Промышленная политика и механизм ее реализации /М.И. Зверяков// Экономика Украины. – Киев. - 2016.- №6. - С.3-18.
7. Мазур В. Проблеми та перспективи розвитку інноваційної діяльності підприємств в Україні /В. Мазур / Винницький научний інститут економіки ТНЕУ – 2016. – С. 45-52
8. Данько М. Проблеми прогнозування інноваційно-технологічного розвитку економіки / М. Данько // Економіка України. – 2000. – № 5. – С. 35–40.
9. Патон Б. Інноваційний шлях розвитку економіки України / Б. Патон // Вісн. НАН України. – 2001. – № 2. – С. 11–16.
10. Мазур В.Л. Проблеми промислової політики в Україні /В.Л. Мазур// Экономика Украины – Киев. 2016. - №11. - С.3-18.

УДК 65. 018: 656. 076

### ОСОБЕННОСТИ РЕШЕНИЯ МНОГОЭТАПНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЗАДАЧИ ПРИ НАЛИЧИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ УСЛОВИЙ

*Каретникова И.С., ассистент (ОНМУ)*

*В статье рассмотрена особенность решения усложненной постановки многоэтапной транспортной задачи на примере двухэтапной. В качестве дополнительных условий принято наличие прямых поставок между пунктами производства и потребления груза, а также соотношение между суммарными объемами производства, потребления и емкостей пунктов перевалки груза. Учитывая вариации этих условий, разработана последовательность решения такой задачи в матричной форме. Задача может быть решена с использованием стандартных алгоритмов, а наличие дополнительных условий лишь влияет на последовательность распределения грузопотоков.*

*Ключевые слова: оптимизация, пропускная способность, транспортная задача, прямые поставки.*

## ОСОБЛИВОСТІ ВИРІШЕННЯ БАГАТОЕТАПНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ЗАДАЧІ ПРИ НАЯВНОСТІ ДОДАТКОВИХ УМОВ

*Каретнікова І.С., асистент (ОНМУ)*

У статті розглянута особливість рішення ускладненої постановки багатоетапної транспортної задачі на прикладі двоетапної. В якості додаткових умов прийнято наявність прямих поставок між пунктами виробництва і споживання вантажу, а також співвідношення між сумарними обсягами виробництва, споживання і ємностей пунктів перевалки вантажу. З огляду на варіації цих умов, розроблена послідовність розв'язання такої задачі в матричній формі. Задача може бути вирішена з використанням стандартних алгоритмів, а наявність додаткових умов лише впливає на послідовність розподілу вантажопотоків.

**Ключові слова:** оптимізація, пропускна здатність, транспортна задача, прямі поставки.

## FEATURES OF THE SOLUTION OF A MULTI-STAGE TRANSPORT PROBLEM IN THE PRESENCE OF ADDITIONAL CONDITIONS

*Karetnikova I., assistant (ONMU)*

The multi-stage transport problem (TP) is a complicated formulation of a classical TP. The main difference is the presence of transshipment points. The multi-stage TP with direct deliveries also presupposes the choice between direct delivery and delivery through a transfer point. And important point in preparing the initial plan for a multi-stage TP with direct deliveries is to determine the sequence of distribution of cargo flows.

The goal of solving this problem is to obtain an optimal plan for the carriage of cargo by the criterion of minimum total transportation costs. The problem is solved by the type of a two-stage transport problem of linear programming in matrix form. The task is distributed using the minimal element method. However, other methods of solution can be used.

The article presents a mathematical model of a two-stage TP with direct deliveries and a description of the matrix in which the problem is solved. As in the classical TP, the necessary and sufficient condition for the solvability of the problem is the requirement of a balanced production volume of consumption volumes.

To determine the sequence of distribution of cargo flows, it is proposed to compare the total throughput capacity of transshipment points with production volumes and consumption volumes. Given the variation in the ratio of these conditions, a sequence of distribution of cargo flows in a matrix form was developed.

The problem is solved using standard algorithms, and the presence of additional conditions only affects the sequence of the solution.

**Keywords:** optimization, throughput, transport problem, delivery.

**Постановка проблеми.** поставками предполагает еще и  
Многоэтапная транспортная задача (ТЗ) возможность выбора между прямой  
представляет собой усложненную поставкой и поставкой через  
постановку классической ТЗ. Основное ее перевалочный пункт.  
отличие состоит в наличии перевалочных Важным моментом при составлении  
пунктов. А многоэтапная ТЗ с прямыми исходного плана многоэтапной ТЗ с

прямыми поставками является определение последовательности распределения грузопотоков.

В источнике [1] рассматривается оптимизация двухэтапной ТЗ задачи без наличия прямых поставок. Однако при наличии дополнительных условий, таких как, прямые поставки между пунктами производства и потребления груза, а также вариации соотношений между суммарными объемами производства, потребления и емкостей пунктов перевалки, не всегда можно получить решение, если придерживаться последовательности, описанной в источнике [1].

**Анализ последних исследований и публикаций.** Транспортная задача относится к фундаментальным задачам теории оптимизации. Задача была рассмотрена французским математиком Гаспаром Монжем [2] в 1781 г. Позднее разработкой методов решения ТЗ занимались Канторович Л. В., Гавурин М. К. [3], Дж. Данциг, Кумпанс Т. [4], Таха Хемди А. [5] и другие ученые.

Впервые способ решения транспортных задач с двумя и более этапами перевозки предложен американским ученым А. Орденем [4]. Впоследствии этот способ был назван способом фиктивной диагонали. Этот же способ решения многоэтапной ТЗ рассматривался Г.В. Виноградовым [6]. В своей работе И. Брезина (Brezina Ivan) [7] предложил решение трехэтапной ТЗ методом Фогеля.

**Выделение нерешенных частей общей проблемы.** Как было отмечено выше, многоэтапная ТЗ линейного программирования может быть решена с использованием стандартных алгоритмов. Наличие дополнительных условий лишь

влияет на последовательность решения задачи. Поэтому возникает необходимость определения степени влияния дополнительных условий на последовательность распределения грузопотоков.

**Целью статьи** является - на основе известного метода минимального элемента, разработать последовательность распределения грузопотоков для частных случаев многоэтапной ТЗ, возникающих при сочетании соотношений между суммарными объемами производства, потребления и емкостей пунктов перевалки, а также при наличии прямых перевозок между пунктами производства и потребления груза.

**Изложение основного материала исследования.** Имеется множество методов решения ТЗ, из которых наиболее распространены: метод условных стоимостей, потенциалов, распределительный, венгерский, Форда-Фулкерсона, отклонений от средних значений, разрешающих слагаемых, дифференциальных рент и А-метод [8-11].

Многоэтапная ТЗ состоит в том, чтобы распределить перевозки груза между пунктами таким образом, чтобы суммарные затраты на перевозку были минимальными. Задача решается по типу двухэтапной транспортной задачи линейного программирования в матричной форме. Распределение грузопотоков в задаче осуществляется по методу минимального элемента.

Перед рассмотрением основных особенностей последовательности распределения грузопотоков двухэтапной ТЗ с прямыми поставками, приведем ее математическую модель:

$$Z = \sum_{i=1}^m \sum_{k=1}^p c_{ik} x_{ik} + \sum_{k=1}^p \sum_{j=1}^n c_{kj} x_{kj} + \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n c_{ij} x_{ij} \rightarrow \min \quad (1)$$

$$\sum_{k=1}^p x_{ik} + \sum_{j=1}^n x_{ij} = a_i; \quad (i = \overline{1, m}) \quad (2)$$



$$\sum_{i=1}^m x_{ik} \leq d_k; \quad (k = \overline{1, p}) \quad (3)$$

$$\sum_{k=1}^p x_{kj} + \sum_{i=1}^m x_{ij} = b_j; \quad (j = \overline{1, n}) \quad (4)$$

$$\sum_{j=1}^n x_{kj} \leq d_k; \quad (k = \overline{1, p}) \quad (5)$$

$$x_{ik} \geq 0 \quad (i = \overline{1, m}; k = \overline{1, p});$$

$$x_{kj} \geq 0 \quad (k = \overline{1, p}; j = \overline{1, n});$$

$$x_{kk} \geq 0 \quad (k = \overline{1, p}); \quad x_{kk} = 0 \quad (k \neq k; k = \overline{1, p}); \quad x_{ij} \geq 0 \quad (i = \overline{1, m}; j = \overline{1, n}) \quad (6)$$

где (1) Zmin – целевая функция, минимизирующая затраты на транспортировку груза из пунктов отправления в пункты назначения через пункты перевалки;

(2) - ограничения о полном вывозе груза из пунктов отправления;

(3) - ограничения о возможном недоиспользовании емкости каждого пункта перевалки при прибытии груза;

(4) - ограничения обязательного удовлетворения потребности каждого пункта назначения;

(5) - ограничения о возможном недоиспользовании емкости каждого пункта перевалки при отправлении груза.

(6) - ограничения на возможные значения переменных.

Для решения задачи оптимизации распределения перевозок по типу двухэтапной транспортной задачи линейного программирования составляется матрица, в которую заносятся ресурсы поставщиков  $a_i$ , потребности потребителей  $b_j$  и перерабатывающие способности пунктов перевалки  $d_k$ .

Матрица состоит из 4 блоков, каждый из которых представляет собой определенный этап перевозки. В I блоке матрицы отражается связь поставщиков с пунктами перевалки груза. II блок отражает связь поставщиков с потребителями. В этом блоке могут быть заблокированные ячейки, если отсутствует

прямая поставка груза. III блок показывает связь между пунктами перевалки груза, где все клетки заблокированы, кроме диагональных. На диагонали отражается нулевая стоимость перевозки груза, а количество груза, получаемое в результате решения задачи, показывает резерв мощности пункта перевалки. IV блок задачи отражает связь между пунктами перевалки груза и потребителями.

В табл. 1. представлена объединенная матрица двухэтапной транспортной задачи с прямыми поставками.

Как и в классической ТЗ, необходимым и достаточным условием разрешимости задачи является требование сбалансированности объемов производства объемам потребления:  $\sum_{i=1}^m a_i = \sum_{j=1}^n b_j$ . Если же сумма ресурсов больше (меньше) суммы потребностей, то для преобразования открытой транспортной задачи в закрытую, вводится столбец фиктивного потребителя (строка фиктивного отправителя), потребности которого равны избытку ресурсов (запасы которого равны избытку потребностей).

Для определения последовательности распределения грузопотоков необходимо сравнить общую пропускную способность пунктов перевалки  $\sum_{k=1}^p d_k$  с объемами

производства  $\sum_{i=1}^m a_i$  и объемами потребления  $\sum_{j=1}^n b_j$ .

Таблица 1.

*Объединенная матрица двухэтапной ТЗ с прямыми поставками*

	$D_1$	...	$D_k$	...	$D_p$	$B_1$	...	$B_j$	...	$B_n$	$a_i \cdot d_k$
$A_1$											$a_1$
...			<b>I</b>					<b>II</b>			...
$A_i$			$x_{ik}$					$x_{ij}$			$a_i$
...											...
$A_m$											$a_m$
$D_1$											$d_1$
...			<b>III</b>					<b>IV</b>			...
$D_k$			$x_{kk}$					$x_{kj}$			$d_k$
...											...
$D_p$											$d_p$
$d_k \cdot b_j$	$d_1$	...	$d_k$	...	$d_p$	$b_1$	...	$b_j$	...	$b_n$	

1) Если общая пропускная способность пунктов перевалки больше или равна суммарным объемам производства и потребления, т.е.:

$$\sum_{k=1}^p d_k \geq \sum_{i=1}^m a_i \text{ и } \sum_{k=1}^p d_k \geq \sum_{j=1}^n b_j -$$

это говорит о том, что суммарные емкости пунктов перевалки могут быть использованы либо полностью, либо с резервом. Последовательность решения задачи в данном случае такая же, как и в многоэтапной ТЗ без прямых поставок.

Основное отличие такой задачи в том, что при равенстве общей пропускной способности пунктов перевалки объемам производства и потребления, необходимо оптимизировать план перевозок на I и II этапах в рамках единой модели, так как во II блоке задачи есть незаблокированные клетки. Более того, при таких условиях распределение грузопотоков можно начинать со II блока, в последовательности II, I, III, IV или в последовательности II, IV, III, I.

2) Если общая пропускная способность пунктов перевалки меньше суммарных объемов производства и потребления, т.е.:

$$\sum_{k=1}^p d_k < \sum_{i=1}^m a_i \text{ и } \sum_{k=1}^p d_k < \sum_{j=1}^n b_j -$$

это говорит о том, что суммарных емкостей пунктов перевалки недостаточно для проходящих через них всех объемов груза. Поэтому распределение задачи начинают только со II блока, в последовательности II, I, III, IV или в последовательности II, IV, III, I. Но в данном случае возможны следующие ситуации:

а) Задача решается в рамках единой модели, если после распределения во II блоке (прямых поставок) суммарных мощностей пунктов перевалки больше, чем оставшихся объемов производства и потребления, т.е.:

$$\sum_{i=1}^m a_i - \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n x_{ij} < \sum_{k=1}^p d_k \text{ и } \sum_{j=1}^n b_j - \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n x_{ij} < \sum_{k=1}^p d_k,$$
 суммирование  $x_{ij}$  проводится для таких  $i$  и  $j$ , для которых  $c_{ij} \neq M$ .

Тогда на фиктивной диагонали в III блоке задачи будут отражены недоиспользованные емкости пунктов перевалки.

б) В случае равенства суммарных мощностей пунктов перевалки с оставшимися объемами производства и потребления, когда:

$$\sum_{i=1}^m a_i - \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n x_{ij} = \sum_{k=1}^p d_k \text{ и } \sum_{j=1}^n b_j - \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n x_{ij} = \sum_{k=1}^p d_k,$$

емкость каждого пункта перевалки в любом плане перевозок однородного груза будет использована полностью. При этом условии вариантов недоиспользования емкости пунктов перевалки нет, следовательно, схема перевозки груза на I этапе – из пунктов отправления в пункты перевалки – на зависит от схемы

перевозки груза на II этапе – от пунктов перевалки потребителям и не зависит от схемы перевозки груза по прямому варианту. В этом случае имеют место три ТЗ с однородным грузом. Оптимизацию плана следует проводить отдельно для прямых поставок, для I и II этапов перевозки. Общий оптимум значений целевой функции  $Z^*$  равен сумме частных оптимумов:  $Z^* = Z_{n/n} + Z_I + Z_{II}$ ,

где  $Z_{n/n}$  - целевая функция, минимизирующая затраты на транспортировку груза из пунктов отправления в пункты назначения;

$Z_I$  - целевая функция, минимизирующая затраты на транспортировку груза из пунктов отправления в пункты перевалки;

$Z_{II}$  - целевая функция, минимизирующая затраты на транспортировку груза из пунктов перевалки в пункты назначения;

На основе вышеизложенного, отметим основные особенности решения двухэтапной ТЗ с прямыми поставками (табл. 2.).

Таблица 2

Основные особенности решения в двухэтапной ТЗ с прямыми поставками

Соотношение между объемами производства, потребления и емкостями пунктов перевалки	Способ решения задачи
1) $\sum_{k=1}^p d_k \geq \sum_{i=1}^m a_i$ и $\sum_{k=1}^p d_k \geq \sum_{j=1}^n b_j$	Распределение грузопотоков можно начинать с любого блока, кроме блока III.
2) $\sum_{k=1}^p d_k < \sum_{i=1}^m a_i$ и $\sum_{k=1}^p d_k < \sum_{j=1}^n b_j$	
а) если $\sum_{i=1}^m a_i - \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n x_{ij} < \sum_{k=1}^p d_k$ и $\sum_{j=1}^n b_j - \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n x_{ij} < \sum_{k=1}^p d_k$	Распределение грузопотоков начинается только со II блока.
б) если $\sum_{i=1}^m a_i - \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n x_{ij} = \sum_{k=1}^p d_k$ и $\sum_{j=1}^n b_j - \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n x_{ij} = \sum_{k=1}^p d_k$ ,	Каждый блок задачи - II, I и IV (за исключением III блока) представляет собой отдельную ТЗ. Многоэтапной ТЗ не возникает.

**Выводы.** В данной статье рассматривалась особенность решения усложненной постановки многоэтапной ТЗ на примере двухэтапной. В качестве дополнительных условий были приняты наличие прямых поставок между пунктами производства и потребления груза, а также соотношение между суммарными объемами производства, потребления и емкостями пунктов перевалки груза. Учитывая вариации соотношений этих условий, была предложена последовательность распределения грузопотоков в матричной форме. Задача решается с использованием стандартных алгоритмов, а наличие дополнительных условий лишь влияет на последовательность распределения грузопотоков.

#### ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Воевудский Е.Н. Экономико-математические методы и модели в управлении морским транспортом / Е.Н. Воевудский, Н.А. Коневцева, Г.С. Махуренко, И.П.Тарасова. – М.: Транспорт, 1988. – 384 с.
2. Andrianov A. The full Monge problem solution based on the linear programming (LP) // Proceedings of the 8th Congress of the International Society for Analysis, its Applications, and Computation (22–27 August 2011) V.3. – М.: Peoples' Friendship University of Russia, 2012. – P.94–101.
3. Канторович Л. В. Математико-экономические работы / Л. В. Канторович. — Новосибирск: Наука, 2011. — 760 с. — (Избранные труды).
4. Андрианов А.Л. Джордж Б.Данциг и история линейного программирования (ЛП) в США // Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова. Годичная научная конференция, 2011. – М.: «Янус-К», 2011. – С.315–318.
5. Таха Хемди А. Введение в исследование операций /А. Таха Хемди. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 912 с.
6. Моделирование производственно-инвестиционной деятельности фирмы: «Профессиональный учебник» в качестве учебного пособия для студентов высших учебных заведений. Под редакцией профессора Г.В. Виноградова. – М.: UNITY, 2002. – 320 с.
7. Berzina, Istranikova, The way of solving two-stage transportation problems, *Mathematical Methods in Economics*, 1999. - p. 39 – 44.
8. Кремер Н.Ш. Исследование операций в экономике: Учебное пособие для вузов / Н.Ш. Кремер, Б.А. Путко, И.М. Тришин, М.Н. Фридман. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1999. – 407 с.
9. Лунгу К.Н. Линейное программирование. Руководство к решению задач/ К.Н. Лунгу. М.: ФИЗМАЛИТ, 2005. - 128 с.
10. Бережная Е.В., Бережной В.И. Математические методы моделирования экономических систем: Учеб. Пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 432 с.
11. Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики / В.С. Лукинский, И.А. Цвиринько, Ю.В. Малевич. СПб.: ПИТЕР, 2003. - 175 с.

УДК 658.114.12.3

## МОДЕЛЮВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ УПРАВЛІННЯ ІНТЕГРОВАНИМИ КОРПОРАТИВНИМИ СТРУКТУРАМИ

*Морозова Л.В., ст. викладач (НА НГУ)*

*У статті на основі екоософських позицій розглянуто особливості організації управління розвитком інтеграційних структур на підґрунті сполучення методів проектного менеджменту й концепції управління змінами. Розроблено референтну модель регламентації інтеграційних процесів. Обґрунтовано рекурсивну взаємозалежність інтеграції й дезінтеграції в процесі розвитку підприємств та їх об'єднань. Досліджено, що умовою успіху інтеграційного розвитку виступає управління якісними трансформаціями заснованими на концепції менеджменту змін.*

*Ключові слова:* інтеграційна корпоративна структура, розвиток, референтна модель, управління взаємодією агентів, концепція менеджменту змін.

## МОДЕЛИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ИНТЕГРИРОВАННЫМИ КОРПОРАТИВНЫМИ СТРУКТУРАМИ

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

*В статье на основе екоософских позиций рассмотрены особенности организации управления развитием интеграционных структур на основе сочетания методов проектного менеджмента и концепции управления изменениями. Разработана референтная модель регламентации интеграционных процессов. Обоснованно рекурсивной взаимозависимостью интеграции и дезинтеграции в процессе развития предприятий и их объединений. Исследовано, что условием успеха интеграционного развития выступает управление качественными трансформациями основанными на концепции менеджмента изменений.*

*Ключевые слова:* интеграционная корпоративная структура, развитие, референтная модель, управления взаимодействием агентов, концепция менеджмента изменений.

## THE SIMULATION OF MANAGEMENT INTEGRATED CORPORATE STRUCTURES

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

*Tough competitive conditions of modern economic environment dictate terms on the expansion of integration relations between enterprises of different level and scale. In traditional logistic processes the delayed reaction of the management on relevant challenges of the external environment and the needs of the target segment. As a result of these processes is pertinent to the establishment of integration structures of the enterprises and manage the development of such structures based on the combination of methods of project management and the concept of change management.*

*You should note that most existing developments in management organization do not allow simultaneous consideration of the integrated corporate structures in multiple projections.*

*G the complexity of the management a distinct process necessitated the development of appropriate reference model (efficient business process). Such a model would represent a collection of logically interrelated processes and functions, each of which is specified by the input and output documents, or information objects, as well as the necessary references. The proposed model reflects different options of the integration dynamics. So, if internal integration control objects will be separate units or a dedicated branch of the company. With an external counterparty, this proposes to establish partnership agreements or to merge into a new structure. In addition, the vary will be the subject of management. It will change from the top management of one of the participants of the integration, a dedicated coordination centre, issued in the form of a separate legal entity. It should be noted that since any form of integration involves limiting the freedom of action of enterprises through voluntary delegation by them of their functions and rights to integrated education, the correct choice of development of integration structures is determined not only by the cumulative, progressive changes in a plant and considers various models of institutional equilibrium and depends on the chosen strategic alternatives counterparties and subcontractors. The development process involves a consistent movement from the simple intention of rapprochement of objects to the point where it is difficult to distinguish between integrated objects, that is, until, until you create a new improved system.*

***Keywords:** integration of corporate structure, the development of the reference model to control the interaction of agents, the concept of change management.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Жорсткі конкурентні умови сучасного економічного середовища диктують умови стосовно розширення інтеграційних зв'язків між підприємствами різного рівня та масштабу. В умовах традиційних логістичних процесів запізнюється реакція менеджменту підприємства на відповідні виклики зовнішнього середовища та потреби цільового сегменту. Внаслідок цих процесів актуального значення набуває створення інтеграційних структур підприємств і управління розвитком таких структур на підґрунті сполучення методів проектного менеджменту й концепції управління змінами.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Дослідженню питань формування інтегрованих об'єднань господарюючих суб'єктів присвячені роботи таких

дослідників як Д. Старк [5], О.А. Третьяк [6], В.В. Радаев [4]. Роботи зазначених авторів зміщують аспекти уваги менеджерів на групові об'єднання підприємств сітьового типу, які характеризуються наявністю системи внутрішніх ринків, гетерархичної структурою й гнучким складом учасників. У той же час, хоча особливості функціонування таких об'єднань досить повно розглянуті в роботах [1, 2], проблеми розробки й впровадження відповідних систем стратегічного управління залишаються недостатньо проробленими в теоретичному й практичному аспектах.

Отже, **метою** статті є теоретико-методологічне обґрунтування особливостей процесу управління інтеграційними процесами національних підприємств і формування відповідної референтної моделі його організації.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Слід звернути увагу, що

більшість наявних розробок з організації управління не допускає одночасного розгляду інтегрованої корпоративної структури у декількох проекціях. Вирішення такого протиріччя можливо на основі використання холархічних моделей, які найкращому образом підходять для управління субцілісними об'єктами (вкладеними ієрархіями), якими здебільшого виявляються корпоративні структури. Відповідно до такого підходу, підприємство, що входить до складу інтегрованого утворення, одночасно являє собою як суму частин, так і частину системи більше високого рівня. Корпорація ж в цілому виступає субцілісним об'єктом верхнього рівня, що задає цільові настанови для об'єктів нижнього рівня (підприємств, які формують базову структуру) й координують процес їхнього досягнення. Такий підхід й пропонується розглядати як підґрунтя реалізації мети дослідження. Відповідно й формована система управління поширюватиметься в межах одного рівня холархії, а кожний член інтегрованої структури матиме власні цілі, завдання й логіку функціонування. Джерелом розвитку у такому випадку стає коопераційна взаємодія й системний синергізм, що виникає саме на основі розширення інтеграційних можливостей окремих підприємства.

Отже, розвиток інтеграційних структур визначається не тільки кумулятивними прогресивними змінами одного підприємства, а враховує різні моделі інституціональної рівноваги й залежить від вибраних стратегічних альтернатив контрагентів і субпідрядників. При цьому процес розвитку припускає послідовний рух від простого наміру зближення об'єктів до того моменту, коли важко розрізнити інтегровані об'єкти, тобто доти, поки не буде створена нова вдосконалена система.

Складність організації управління означеним процесом обумовила необхідність розробки відповідної

референтної моделі (моделі ефективного ділового процесу). Така модель являтиме собою сукупність логічно взаємозалежних процесів і функцій, для кожної з яких вказується виконавець, вхідні й вихідні документи або інформаційні об'єкти, а також необхідні посилання. Запропонована модель відбиває різні варіанти інтеграційної динаміки. Так, у випадку внутрішньої інтеграції об'єктами управління виступатимуть окремі підрозділи або виділені філії підприємства. При зовнішній – контрагенти, з якими пропонується встановити партнерські угоди або здійснити злиття в нову структуру. Крім того, варіюватися буде й суб'єкт управління. Він змінюватиметься від вищого керівництва одного з учасників інтеграції, до спеціально виділеного координаційного центра, оформленого у вигляді окремої юридичної особи. Слід зазначити, що оскільки будь-яка форма інтеграції припускає обмеження свободи дій підприємств через добровільне делегування ними частини своїх функцій й прав інтегрованому утворенню, правильність вибору суб'єкта й методів управління набувають особливого значення.

У якості інструментарію для реалізації наведених положень пропонується використання мереж Петрі [3], оснований на побудові двочасткового орієнтованого мультиграфу  $N = (P, T, I, O, \mu_0)$ , де  $P$  – кінцева непуста множина елементів, названих позиціями;  $T$  – кінцева непуста множина елементів, названих переходами;  $I: P \times T \rightarrow \{0, 1, 2, \dots\}$  й  $O: P \times T \rightarrow \{0, 1, 2, \dots\}$  – функції інцидентності;  $\mu_0: P \rightarrow \{0, 1, 2, \dots\}$  – початкова розмітка. Моделювання в мережах Петрі здійснюється на рівні подій, послідовність яких утворює необхідну модель процесу. Така модель, розроблена за допомогою пакету програм Time Petri Net Analyzer Toolbox, в поєднанні з розкриття логіки переходів представлена на рис. 1.

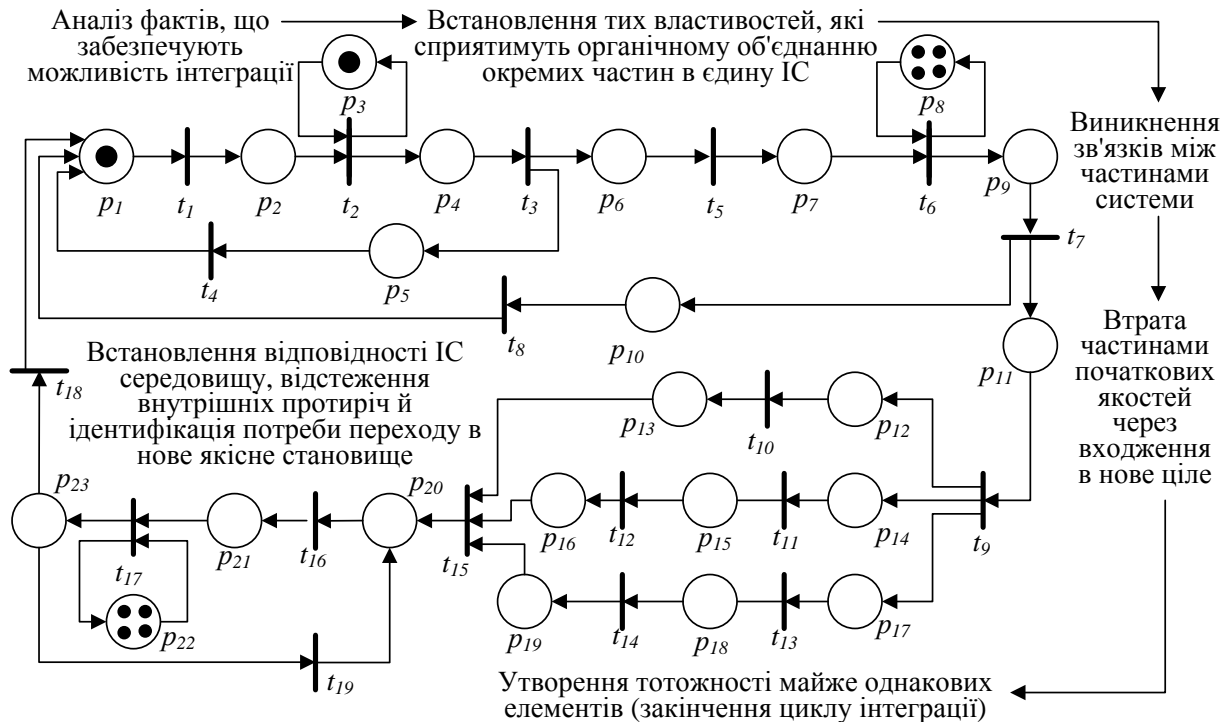


Рис. 1. Референтна модель організації управління інтеграцією

Важливою перевагою запропонованої моделі є її орієнтація на методи проектного менеджменту й пульсарний характер інтеграційних процесів. Таке припущення передбачає, що при трансформаціях корпоративні структури часто повторно проходять стани, у яких вони вже раніше були. Результатом реалізації проектів є правила виконання функцій у формі різних внутрішніх регламентів, які будуть використатися на наступному витку інтеграційного розвитку. Відбиття такого процесу реалізується наступними подіями й спрацюванням переходів:  $p_1$  – ініціалізація проекту створення або реструктуризації інтеграційної структури, визначень цілей, завдань і принципів інтеграційного розвитку;  $t_1$  – предпроектне обстеження існуючих можливостей та умов інтеграції;  $p_2$  – підготовка концептуальних пропозицій щодо особливостей інтеграційної структури;  $t_2$  – проведення порівняльної

оцінки варіантів й відбір найкращого;  $p_3$  – перелік потенційних учасників інтеграційної структури (ІС);  $p_4$  – попередньо сформований варіант організації;  $t_3$  – розробка необхідної установчої документації й проведення техніко-економічного обґрунтування проекту;  $t_4$ ,  $p_5$  – перехід на новий цикл через неможливість узгодження проекту;  $p_6$  – підготовка до практичної реалізації проекту.

Крім того, під час реалізації проекту інтеграції необхідно враховувати положення, що діяльність підприємства (що входить у ІС) може вважатися ефективною лише в тому випадку, якщо, крім забезпечення власних цілей, вона одночасно сприяє досягненню цілей хоча б деяких інших підприємств. У протилежному випадку можливе виникнення дезінтеграційних процесів, що призводять до внутрішньо системних конфліктів та можливого розпаду отриманої структури. Саме тому розроблена модель припускає постійний перегляд складу учасників



інтеграційного процесу, тобто відповідно з принципом інтегративізму відбуваються "пульсація" між процесами інтеграції й диференціації (чергування в часі й у просторі динаміки зближення й відторгнення різних об'єктів). Узгодження ж цілей учасників ІС моделюється наступним образом:  $t_5$  – обґрунтування необхідності змін й дезінтеграції поточних зв'язків;  $p_7$  – завдання на доробку проекту;  $t_6$  – узгодження цілей окремих учасників;  $p_8$  – масив власних уподобань окремих агентів;  $p_9$  – узгоджені принципи та правила кооперативної діяльності;  $t_7$  – оцінка відповідності правил співпраці умовам середовища;  $t_8$ ,  $p_{10}$  – ініціалізація нового циклу через невідповідність та прогнозовані внутрішні конфлікти.

У такий спосіб в інтеграційному розвитку варто розрізняти еволюцію зближення об'єктів доти, поки не буде створена більше складна система. При цьому допускається циклічне повторення періодів диференціації (дезінтеграції) та інтеграції, коли напрямок і форма інтеграції попадає в залежність від чинності дезінтеграційних причин. Такий підхід передбачає нескінченність інтеграційних процесів, оскільки відразу ж після створення нової інтеграційної структури, усередині кожного складового її об'єкта починається поступове нагромадження якихось руйнівних тенденцій, у наслідку вивідних на новий цикл розвитку.

Більш того, можна наголосити на неможливості єдиного вибору оптимальної інтеграційної структури й складу елементів, що беруть участь у ній (підприємств) [8]. Саме виникнення внутрішніх протиріч буде виступати основним джерелом розвитку. Таким чином, умовою успіху інтеграційного розвитку виступає управління якісними трансформаціями заснованими на концепції менеджменту змін. В існуючій літературі представлена досить велика кількість підходів до управління

трансформаційними процесами, але всі вони ґрунтуються й тією чи іншою мірою розвивають концепцію К. Левина: "розморожування системи – рух системи – заморозжування системи". Саме виконання основного блоку створення цілісності (ініціалізується позицією  $p_{11}$  та переходом  $t_9$ ) приводить до остаточного виникнення нової цілісності й початку дезінтеграційних процесів.

У цьому контексті управління інтеграцією може розглядатися як спосіб упорядкування економічних відносин, відновлення втраченої цілісності. Для його реалізації необхідне проходження ряду етапів. Ці етапи значно розрізнятимуться в залежності від умов конкретної інтеграційної структури. Отже й наступний блок можна вважати варіаційною частиною референтної моделі. Саме тому для її спрощення виділимо лише напрямки утворення цілісності. Перший напрямок ( $p_{12}$   $t_{10}$ ,  $p_{13}$ ) – інтеграція бачення й корпоративної культури; другий напрямок ( $p_{14}$ ,  $t_{11}$ ,  $p_{15}$ ,  $t_{12}$ ,  $p_{16}$ ) – створення єдиної інституціонально-інформаційної інфраструктури; третій напрямок ( $p_{17}$ ,  $t_{13}$ ,  $p_{18}$ ,  $t_{14}$ ,  $p_{19}$ ) – створення технологічних взаємозв'язків.

Остання частина моделі являє собою процедуру моніторингу відповідності виробленої структури умовам середовища. Її головним завданням є відстеження моменту початку процедури реконфігурації ІС. За для цього виділяють наступні елементи:  $t_{15}$  – реалізація процедури нормативно-правової й інституціональної регламентації результатів циклу інтеграції;  $p_{20}$  – закріплення нової організаційної практики;  $t_1$  – ініціалізація процедури моніторингу відповідності внутрішньої корпоративної організації умовам середовища;  $p_{21}$  – перелік параметрів для моніторингу;  $t_1$  – безпосередня реалізація процедури моніторингу;  $p_{22}$  – параметри й показники середовища, необхідні для співставлення;

$p_{23}$  – результати моніторингу;  $t_{18}$  – перехід на новий цикл ре конфігурації через невідповідність;  $t_{19}$  – продовження функціонування за задалегідь узгодженими параметрами.

**Висновки.** Таким чином, у даному дослідженні представлена референтна модель, яка дозволяє на основі сполучення методів проектного менеджменту й концепції управління змінами підвищити ефективність й забезпечити рекурсивний взаємозв'язок процесів інтеграції й диференціації, що відбуваються в корпоративних структурах.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДжЕРЕЛ

1. Гарретт Б. Стратегические альянсы: Пер. с англ./ Б. Гарретт, П. Дюсоож. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 332 с.
2. Паринов С.И. К теории сетевой экономики/ С.И. Паринов. – Новосибирск: ИЭОППСО РАН, 2002. – 168 с.
3. Питерсон Дж. Теория сетей Петри и моделирование систем: Пер. с англ./ Дж. Питерсон. – М.: Мир, 1984. – 264 с.
4. Радаев В.В. Социология рынков: к формированию нового направления. – М.: ГУ-ВШЭ, 2003. – 324 с.
5. Старк Д. Гетерархия: неоднозначность активов и организация разнообразия / Д. Старк// Экономическая социология. – 2001. – №2. – С. 115 – 132
6. Третьяк О.А./ Сетевые формы межфирменной кооперации / О.А. Третьяк, М.А. Румянцева // Российский журнал менеджмента. – 2003. – №2. – т.1. – С. 25 – 50
7. 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.

УДК 631.15.3

### НАПРЯМИ ПОКРАЩЕННЯ МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ ПІДПРИЄМСТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Черкашина М.В., к.е.н., доцент,  
Науменко М.О., д.філ. економ. напр., професор (НА НГУ)*

*У статті проаналізовано сучасний стан мотивації персоналу підприємства харчування. Обґрунтована необхідність конкретизації шляхів підвищення ефективності мотивації працівників. Виявлені проблеми, які пов'язані з низьким рівнем мотивації робітників підприємства харчування. Окрему увагу наділено системі бонусів як засобу справедливої диференціації доходів працівників на підприємстві харчування, мотивації їх до продуктивної регламентованої та творчої праці.*

**Ключові слова:** мотивація, контроль, бонуси, премія, норма виробітки.

## НАПРАВЛЕНИЯ УЛУЧШЕНИЯ МОТИВАЦИИ ПЕРСОНАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Черкашина М.В. , к.э.н., доцент,  
Науменко М.А., д.фил. эконом. направ., (НА НГУ)*

*В статье проанализировано современное состояние мотивации персонала предприятия питания. Обоснована необходимость конкретизации путей повышения эффективности мотивации работников. Выявлены проблемы, связанные с низким уровнем мотивации работников предприятия питания. Отдельное внимание уделено системе бонусов как средства справедливой дифференциации доходов работников на предприятии питания, мотивации их к производительному регламентированной и творческого труда.*

*Ключевые слова: мотивация, контроль, бонусы, премия, норма выработки.*

## DIRECTIONS OF IMPROVEMENT OF STAFF MOTIVATION OF THE ENTERPRISE IN MODERN CONDITIONS

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

*Implementation of effective production and commercial activity of enterprise is possible only under condition of proper motivation. So, motivation is an important lever of development and functioning of the enterprise, which determines the degree of positivist of the results and performance of the organization.*

*Organization of remuneration of labour is a system of organizational and legal means to establish the content and procedure for the introduction of the remuneration system, tariff system, regulation of labour, piece rates, bonuses, and other incentive, compensation and guarantee payments, the establishment of standards of remuneration when the deviation from the tariff conditions, forms and terms of payment of wages, procedure of calculation of average earnings, indexation of salaries in connection with the change in the consumer price index, compensation of salary in connection with violation of terms of payment.*

*Improve the organization of wages in the enterprise supply must provide for the implementation of the flexible remuneration system with the aim of increasing employee motivation.*

*To determine the effectiveness of the bonus system operating at the enterprise, it is necessary to determine the ratio of observed effect of using a specific method of awarding and costs. In accordance with this figure becomes an effective system of material stimulation, which allows to obtain the additional effect that exceeds the size of bonus payments.*

*When you select the performance bonuses should be considered requirements: the performance indicators should improve the end results of activity of collective of the enterprise in General, indicators should reflect the purpose and role of each unit of the enterprise, functions, tasks, opportunities to improve performance. Incentive rate – a measure of the results of the work of individual employees with the change which changes the size of the award.*

*Keywords: motivation, control, power-ups, bonus, performance standards.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Здійснення ефективної виробничо-комерційної діяльності підприємства уявляється можливою лише за умови належної мотивації персоналу. Отже, мотивація є вагомим важелем процесу розвитку та функціонування підприємства, який визначає ступінь позитивності результатів і показників організації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Результати аналізу досліджень таких авторів, як Афанасьєва Н.В., Джиоева С.Х., Казакевича Г.Д., Лепейко Т.І., Масича Л.А., Москаленка Н.О., Питерса Т., Смолюка В.Л., Тарасюка Л.В., Чмихало О.Л., Яковенко Р.В. та ін. [1-11] свідчать про наявність наукових досліджень стосовно нових вимог до керівництва підприємством в сучасних умовах, механізмів формування персоналу підприємства, обґрунтування показників оцінки якості трудового потенціалу. Проте у спеціалізованій літературі є відсутнім розгляд шляхів підвищення ефективності мотивації персоналу підприємства харчування.

Отже, **метою** статті є аналіз можливих шляхів підвищення ефективності мотивації персоналу підприємства харчування в сучасних умовах.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Організація оплати праці являє собою систему організаційно-правових засобів, спрямованих на встановлення змісту і порядку введення системи оплати праці, тарифної системи, нормування праці, відрядних розцінок, преміювання, інших заохочувальних, компенсаційних і гарантійних виплат, встановлення норм оплати праці при відхиленні від тарифних умов, форм і строків виплати заробітної плати, порядку

обчислення середнього заробітку, індексації зарплати у зв'язку зі зміною індексу споживчих цін, компенсації зарплати, у зв'язку з порушенням термінів її виплати.

Поліпшення організації оплати праці на підприємстві харчування має передбачати здійснення гнучкої системи преміювання з метою підвищення мотивації працівників.

Для визначення ступеня ефективності системи преміювання, що діє на підприємстві, необхідно визначити співвідношення реально отриманого ефекту від використання певного методу преміювання і витрат на його проведення [12]. Згідно з цим показником ефективною стає система матеріального стимулювання, що дає змогу одержати додатковий ефект, який перевищує за розмірами преміальні виплати. Критерій ефективності можна подати рівнянням:

$$P_e \geq \sum B_{\Pi} \quad , \quad (1)$$

де  $P_e$  – розмір економічного ефекту, одержаний унаслідок дії системи матеріального стимулювання,  $\sum B_{\Pi}$  – сума преміальних виплат персоналу підприємства.

Різниця між цими показниками являє собою додатковий абсолютний прибуток, одержаний унаслідок преміювання працівників. Розрахувати його можна за допомогою рівняння:

$$P_a = P_e - \sum B_{\Pi} \geq 0, \quad (2)$$

де  $P_a$  – додатковий абсолютний прибуток підприємства, одержаний внаслідок дії системи преміювання [2].

Розглянемо етапи розробки шкали преміювання.

Задача прискорення соціально-економічного розвитку країни вимагає постійного дотримання стимулюючої ролі

всіх елементів заробітної плати, у тому числі і преміювання.

Система преміювання включає [7]:

- види преміювання (поточне, епізодичне, спеціальне);
- показники (умови) преміювання;
- розміри заохочення;
- коло премійованих працівників;
- періодичність преміювання;
- джерела виплати премії.

Преміальна система застосовується при будь-яких формах оплати праці і для будь-якої категорії працюючих.

Впровадження системи преміювання слід виконувати у певній послідовності наступними етапами.

Етап 1. Визначення категорій співробітників.

Всі співробітники діляться на 4 категорії преміювання:

- А- топ – менеджмент, керівники ключових підрозділів, від яких залежить бізнес – результат;

- У – фахівці, що створюють основний бізнес результат;

- З – співробітники, які допомагають категорії У добиватися результату;

- D – співробітники, які не впливають на бізнес – процеси підприємства, але підтримують життєздатність підприємства (прибиральники, водії і т.д.).

Матриця відповідальності (табл.1) відображає рівень відповідальності (ступінь впливу) співробітника на кожній посаді на діяльність підрозділу і підприємства в цілому. При цьому в матрицю відповідальності закладено припущення, що топ – менеджмент можна назвати ефективним тільки в тому випадку, коли є ефективною робота підприємства в цілому.

Етап 2. Розроблення матриці відповідальності.

*Таблиця 1*

*Матриця відповідальності*

Посада	Категорія	Пропорція результатів діяльності		
		підприємства	співробітник и	інтегрований коефіцієнт
1	2	3	4	5
Топ – менеджмент	А	100	0	Х
Керівники підрозділів: ключових допоміжних	А У	80	20	У
Фахівці ключових підрозділів	У	50	50	З
Фахівці допоміжних підрозділів	З	40	60	U
Допоміжний персонал	D	20	80	V

Матриця преміювання співвідносить діапазон преміювання для кожної категорії співробітників. Чим ближче група співробітників до бізнес – результату, тим ширше повинен бути

діапазон преміювання. Наприклад, у керівників вилка преміювання може бути встановлена від 50% до 140% виконання плану; у фахівців ключових підрозділів – 50 - 140%; у допоміжного персоналу – 90 -

100%. Якщо інтегральний коефіцієнт перевищує верхню межу вилки, це свідчить про некоректність поставлених цілей, або отриманий високий результат зумовлений незалежними від зусиль

співробітника обставинами. Проте в цьому випадку преміювати співробітника не має сенсу.

Етап 3. Розроблення матриці преміювання (табл. 2).

*Таблиця 2*

*Матриця преміювання*

Категорія персоналу	Значення інтегрованого коефіцієнта % до річного окладу				
	50-69	70-89	90-94	95-109	110-140
A	10	20	20	30	40
У	10	20	20	30	40
З	0	10	20	30	40
D	0	0	10	20	20

Дані табл. 2 отримані досвідним шляхом і в результаті «гри з цифрами». Причому незмінними в матриці залишаються тільки значення інтегрованих коефіцієнтів, а відсоток преміальних може варіюватися залежно від фінансових можливостей підприємства.

До систем стимулювання висувають такі вимоги:

- 1) повинна діяти система преміювання, а не штрафів;
- 2) премії повинні одержувати або всі працівники по даному показнику, або майже всі, але максимальний розмір повинні одержувати тільки окремі передові працівники;
- 3) база преміювання повинна бути реальною;
- 4) показників преміювання повинно бути 1-2;
- 5) розмір заохочення повинний бути таким, щоб у працівників була матеріальна зацікавленість у досягненні поставленої мети;
- 6) премію нараховувати переважно на тарифну ставку, а не на відрядний заробіток.

Це дозволить:

а) виключити помилки в нормуванні праці;

б) створюється матеріальна зацікавленість.

Будь-яка система преміювання будується на наступних елементах:

- вибирається стимулюючий показник;

- вибирається функція заохочення;

- будується шкала преміювання.

При виборі показників преміювання варто враховувати вимоги до них: виконання показників повинно забезпечувати підвищення кінцевих результатів діяльності колективу підприємства в цілому, показники повинні відбивати призначення і роль кожного підрозділу підприємства, виконувати функції, поставлені задачі, можливості поліпшення показників.

Стимулюючий показник – показник, що характеризує результати роботи конкретних працівників зі зміною якого міняється розмір премії. Показники діляться на три групи: 1) головні; 2) основні; 3) доповнюючі показники.

Розміри премій устанавлюються диференційовано в залежності від значимості і складності виконуваних робіт.

Розмір премії може встановлюватися у фіксованих сумах у грошовому вираженні у % від основної заробітної плати працівника чи від фінансового результату роботи підприємства.

В залежності від періодичності виплат розрізняють премії, що виплачуються за місяць, квартал, рік і одноразові. Найчастіше на практиці використовується преміювання за місяць та рік.

На підприємстві не використовують одноразового преміювання, але воно найбільш ефективно, тому запропонуємо наступну систему одноразового преміювання. Одноразові виплати є заохоченням за виконання особливо важких завдань. Вони також виплачуються лише безпосередньо виконавцям. Одноразове преміювання в розмірі 30% буде виплачуватися при виконанні наступних умов:

- виконання спеціальних термінових завдань і позапланових робіт;
- виконання особливих завдань, направлених на економію матеріальних, фінансових і трудових ресурсів;
- виконання в мінімальний термін робіт, пов'язаних з попередженням аварій або ліквідацією їх наслідків.

При організації преміювання робітників, насамперед, необхідно чітко визначити задачу конкретної кількості та сформулювати її у виді виробничого чи нормованого завдання.

Для розрахунку шкали преміювання вибирається матеріальна залежність у від  $x$ . Де  $y$  – це розмір премії, а  $x$  – стимулюючий показник.

Чим менше чисельність робочих підприємства, тим пряміший зв'язок між премією працівника і фінансовим результатом діяльності підприємства. При великій чисельності розмір премії краще

встановлювати у відсотках від фінансового результату діяльності підприємства чи конкретного працівника.

При виборі максимального розміру премії необхідно пам'ятати, що за кожен одиницю виміру стимулюючого показника, розмір премії повинний бути не нижче порогу чутливості – це мінімальна сума доходу працівника, починаючи з якого досягається стимулюючий вплив в умовах даного підприємства.

Головний стимулюючий показник – перевиконання норми плану за день. Необхідно вибрати функцію. Найбільш оптимальний варіант "увігнута" функція виду  $y = ax^b$ . Основний стимулюючий вплив відбувається при максимальному значенні стимулюючого показника. До цього і повинен прагнути працівників, хоча і не відразу, але на перших відсотках це відчутно

Стимулюючий показник перевиконання плану за день на 1% та премії – 1%

Вибираємо нижню межу:  $X_{\min} = 1\%$ ,  $X_{\max} = 10\%$ ;  $Y_{\min} = 1\%$ ,  $Y_{\max} = 40\%$ ,

де  $Y$  – розмір премії;

$X$  – стимулюючий показник.

Зробимо розрахунок шкали преміювання:

$$\begin{cases} 40 = a \cdot 10^b \\ 4 = a \cdot 1^b \\ a = 4; \end{cases}$$

$$\begin{cases} 10 = 10^b \\ b = 1. \end{cases}$$

Таким чином, функція має вигляд:

$$y = 4x$$

Подальший розрахунок шкали преміювання представлено в табл. 3. і 4.

Таблиця 3

Розрахунок розмірів для шкали преміювання

X	y=4x	$\Delta x=(x_2-x_1)$	$\Delta y=(y_2-y_1)$	$\alpha = \frac{y_2 - y_1}{x_2 - x_1} \%$	
				$\alpha$ розрахункове	$\alpha$ прийняте
1	4	2	8	4	4
3	12	3	12	4	4
6	24	3	12	4	4
9	36	3	12	4	4
12	48				

Таким чином, шкала преміювання буде мати вигляд:

Таблиця 4

Шкала преміювання

Рівень перевиконання норми виробітку, %	Розмір премій, %	
	За нижню межу	За 10% перевищення нижньої межі
1	4	4
3	$4+4 \cdot 2=12$	12
6	$12+4 \cdot 3=24$	12
9	$24+4 \cdot 3=36$	12
12	$36+4 \cdot 3=48$	

Розглянемо залежність розміру премій від рівня перевиконання норми виробітку (рис. 1.).

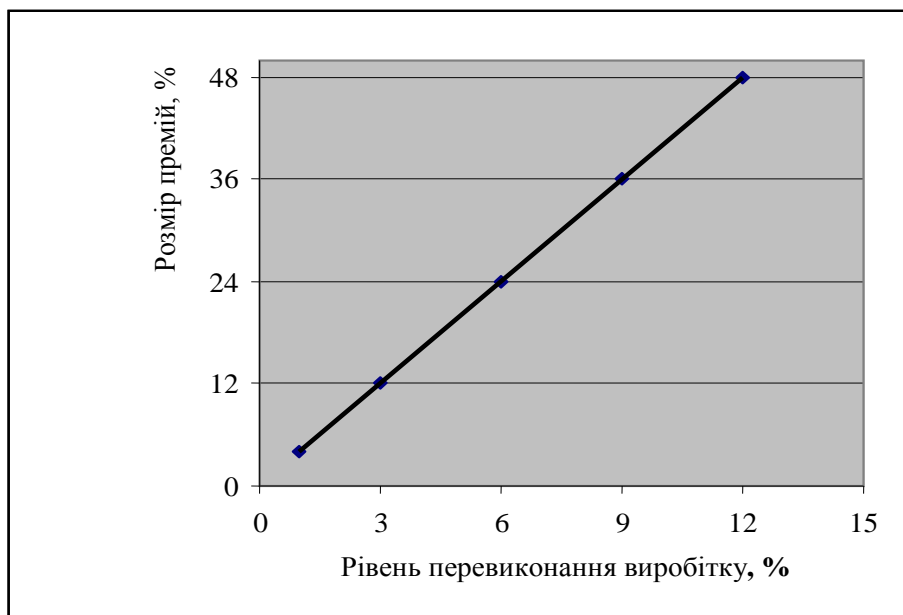


Рис. 1. Залежність розміру премій від рівня перевиконання норми виробітку



Функція ввігнута – це значить, що ріст винагород відбувається повільніше росту стимулюючого показника.

Основними показниками преміювання на підприємстві будуть наступні:

- підвищення прибутку – 6%;
- підвищення рентабельності – 5%;
- зростання продуктивності праці – 5%;
- економія ресурсів – 5%;
- стан власного капіталу – 4%;
- збільшення обсягу виробництва – 5%.

При виконанні цих показників базовий розмір премії збільшиться на 20 – 40%.

Доповнюючи показники преміювання пов'язані з професіями працівників. Наприклад, для економіста це обґрунтування планування, для бухгалтера – своєчасність представлення звітів, для робітників стан робочого місця. При дотриманні цих показників базова величина премії буде збільшуватися на 10 – 20%.

Крім різних премій робітників слід також карати і позбавляти премій та бонусів. Покарання відбудеться в наступних випадках:

- здійснили прогули без поважної на те причини;
- з'явилися на підприємстві в нетверезому стані;
- допустили порушення правил внутрішнього розпорядку і трудової дисципліни;
- притягнені до кримінальної відповідальності;
- допустили брак у виробництві та ін.

За всі вище перераховані порушення працівники будуть позбавлятися частково або повністю доплат і надбавок.

З метою ефективною реалізації системи преміювання всі проміжні результати наведених розробок повинні відстежуватися щомісячно.

Для забезпечення роботи цієї системи преміювання необхідно виконати ряд нижче вказаних умов.

Поставити всіх співробітників в однакові умови.

Вибрати обмежену кількість цілей. У систему преміювання повинні бути закладені не більше 3 цілей на рік.

Донести суть даної системи до всіх співробітників підприємства.

Не виплачувати премію, поки вона не буде зароблена (але зробити все можливе, щоб допомогти людям перемогти).

Цінність системи преміювання полягає в тому, що вона вчить людей бізнесу. Розібравшись в розрахунках преміювання, співробітники підприємства починають розуміти, наскільки сильно взаємозв'язані процеси, що відбуваються.

На своєму робочому місці кожен хоче показати, на що він здатний і що він означає для інших, тому необхідні визнання результатів діяльності конкретного працівника, надання можливості ухвалювати рішення з питань, що відносяться до його компетенції, консультувати інших працівників.

На робочих місцях слід формулювати світогляд єдиної команди: не можна руйнувати виникаючі неформальні групи, якщо вони не завдають реального збитку цілям підприємств харчування. Практично кожен має власну точку зору на те, як поліпшити свою роботу. Спираючись на зацікавлену підтримку керівництва, не боячись санкцій, слід організувати роботу так, щоб у працівника не пропало бажання реалізувати свої плани.

Тому, в якій формі, з якою швидкістю і яким способом працівники отримують інформацію, вони оцінюють свою реальну значущість в очах керівництва, тому не можна ухвалювати рішення, що стосуються змін в роботі співробітників без їх відома, навіть якщо зміни позитивні, а також утрудняти

доступ до необхідної інформації. Інформація про якість праці співробітника повинна бути оперативною, масштабною і своєчасною.

Працівникові потрібно надавати максимально можливий ступінь самоконтролю.

Більшість людей прагнуть в процесі роботи придбати нові знання. Тому так важливо забезпечувати підлеглим можливість вчитися, заохочувати і розвивати їх творчі здібності.

Кожна людина прагне до успіху. Успіх - це реалізовані цілі, для досягнення яких працівник приклав максимум зусиль. Успіх без визнання приводить на розчарування, вбиває ініціативу. Цього не трапиться, якщо підлеглим, що добився успіху, делегувати додаткові права і повноваження, просувати їх по службових сходах [13].

Система бонусів та преміювання дозволить вдосконалити справедливу диференціацію доходів працівників на підприємстві харчування, мотивувати їх до продуктивної регламентованої та творчої праці.

**Висновки.** Таким чином, у даному дослідженні окреслено можливі шляхи підвищення ефективності мотивації персоналу підприємства харчування в сучасних умовах.

Науковий результат запропонованого рішення представлений у формі методики підвищення ефективності мотивації персоналу підприємства харчування.

Практичним результатом є рекомендації стосовно мотивації персоналу підприємства харчування в сучасних умовах.

Подальшим напрямком даного дослідження може стати проектування методики управління розвитком підприємства харчування.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Афанасьев Н.В. Управление развитием предприятия: Монография / Н.В. Афанасьев, В.Д. Рогожин, В.И. Рудыка. – Харьков: Издательский Дом "ИНЖЭК", 2003. – 184 с.
2. Джиоев С.Х. Содействие трудовой занятости / С.Х. Джиоев. - М: Проспект, 2006. - 463 с.
3. Казакевич Г.Д. Социальная ответственность: новые требования к бизнесу в постиндустриальную эпоху / Г.Д. Казакевич // Персонал.- 2002.- № 2. - С. 74 – 78.
4. Лепейко Т.І. Обґрунтування показників оцінки якості трудового потенціалу / Т.І. Лепейко, А.О. Качала // Економіка розвитку. – 2005. - № 4. – С. 72-75.
5. Масич Л.А. Актуальные вопросы статистического анализа рынка труда в Украине / Л.А. Масич, Л.И. Зименко // Економіка і організація управління. - 2011. - Вип. №1(9). - С.62-70.
6. Москаленко Н.О. Управління трудовим потенціалом для забезпечення конкурентних переваг підприємства / Н.О. Москаленко // Економіка розвитку. – 2005. - № 2. – С. 89-91.
7. Питерс Т. В поисках эффективного управления: Опыт лучших компаний / Т. Питерс, Р. Уормен. — М.: Прогресс, 2006 – 342 с.
8. Смолюк В.Л. Механизм управления развитием трудового потенциала предприятия / В.Л. Смолюк // Економіка розвитку. – 2005. - № 3. – С. 63-65.
9. Тарасюк Л.В. Планування діяльності підприємства / Л.В. Тарасюк.- К: «Каравелла», 2004. – 234 с.
10. Чмихало О.Л. Перспективи розвитку сучасного ринку праці України / О.Л. Чмихало // Управління розвитком. - 2011. - №11(108). - С.69-71.
11. Яковенко Р.В. Прикладні проблеми ринку праці України / Р.В.

Яковенко, А.С. Пугаченко // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. - 2010. - Вип.17. - 5 с.

12. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі [Текст] / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ

«Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 4 (40). - С. 117 – 120.

13. Каличева Н.Є. Удосконалення системи управління персоналом в умовах розвитку підприємства / Н.Є. Каличева, М.І. Стецюк// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2015. - Вип. 49. - С. 195 - 198.

УДК 339.166.5(477)

## ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО БІЗНЕСУ

*Польова В. В., к.е.н., викладач (ХНУБА)*

*В статті окреслено актуальність дослідження інтелектуального бізнесу в сучасних умовах, представлено схему розвитку нових типів економіки та нових видів бізнесу у постіндустріальному суспільстві за рахунок ефективної реалізації сукупного людського інтелекту. Досліджено понятійно-сміслові аспекти інтелектуального бізнесу, систематизовано існуючі підходи до визначення поняття «інтелектуальне підприємництво». Наведено основні рушійні сили та принципи функціонування інтелектуального бізнесу, ідентифіковано основних суб'єктів взаємодії у сфері інтелектуального бізнесу в Україні.*

**Ключові слова:** *сукупний людський інтелект, інтелектуальне підприємництво, інтелектуальний бізнес, економіка знань, економіка трансформацій, конкурентоспроможність підприємства.*

## ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ИНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО БИЗНЕСА

*Полевая В. В., к.э.н., преподаватель (ХНУСА)*

*В статье обозначены актуальность исследования интеллектуального бизнеса в современных условиях, представлена схема развития новых типов экономики и новых видов бизнеса в постиндустриальном обществе за счет эффективной реализации совокупного человеческого интеллекта. Исследованы понятийно-смысловые аспекты интеллектуального бизнеса, систематизированы существующие подходы к определению понятия «интеллектуальное предпринимательство». Приведены основные движущие силы и принципы функционирования интеллектуального бизнеса, идентифицированы основные субъекты взаимодействия в сфере интеллектуального бизнеса в Украине.*

**Ключевые слова:** *совокупный человеческий интеллект, интеллектуальное предпринимательство, интеллектуальный бизнес, экономика знаний, экономика*

*трансформацій, конкурентоспособность предприятия.*

## THEORETICAL FOUNDATIONS OF THE RESEARCH OF SMART BUSINESS

*Polova V.V., Candidate of Economic Sciences, lecturer (KNU of CEA)*

*Today the science and intellectual property are not only the base and the instrument of increase in competitiveness of the enterprises of any branch, and it is a basic element of business of the new type based on knowledge - smart business.*

*In this operation by the author relevance of a research of smart business in the modern conditions is designated, the diagram of development of new types of economy (economy of knowledge, economy of impressions and economy of transformation) and new types of business in post-industrial society is provided.*

*On the basis of the analysis of operations of domestic and foreign scientists by the author conceptual and semantic aspects of intellectual business are probed, the existing approaches to determination of the concept "intellectual entrepreneurship" are systematized and approaches to understanding of an entity of intellectual entrepreneurship are selected.*

*The author showed the main driving forces and the principles of functioning of smart business, identified the main subjects of interaction in the sphere of smart business in Ukraine.*

**Keywords:** *cumulative human intelligence, intellectual entrepreneurship, smart business, economy of knowledge, economy of transformations, competitiveness of the enterprise.*

**Постановка проблеми, актуальність.** Підвищення конкурентоспроможності підприємств сьогодні багато в чому визначається часткою продукції, у виробництві якої задіяні передові знання та прогресивні технології. Джерелом конкурентних переваг більшою мірою стають не матеріальні активи та дешева робоча сила, а знання і творчий потенціал працівників. Тому створення нових інтелектуальних продуктів і освоєння передових технологій є одним з пріоритетних напрямів розвитку підприємництва в сучасних умовах. Набирає обертів розвиток економічної діяльності, в якій кінцевим продуктом виступають результати творчо-продуктивної, інтелектуальної праці – інтелектуальний бізнес (далі ІБ) або інтелектуальне підприємництво (далі ІП).

Інтелектуалізація бізнесу означає раціоналізацію економіки, підвищення конкурентоспроможності, більш повну реалізацію основного потенціалу

суспільства – людського потенціалу. Загострення питань щодо визначення сутності ІБ або ІП, основних проблем і перспектив його розвитку обумовлюють актуальність обраної теми дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-методологічну базу дослідження складають праці вітчизняних та зарубіжних вчених, які зробили вагомий внесок в дослідження теоретико-методичних положень, інституційних основ, характерних ознак та інших аспектів ІБ та ІП, а саме: П. Друкера [1], А. Червітца [2], Г. Константинова [3], Є. Верхогляда [4], Ю. Перського [5], В. Орлова [6], Т. Безбородової [7], Т. Чикулаєвої [8], Б. Саліхова [9], І. Назаренко [10], А. Павлової [11], О. Хомина [12], М. Ахтямова [13], Л. Шевченко [14], Е. Луневої [15], О. Корженевської [16] та ін.

Відаючи належне науковій та практичній значущості праць названих учених [1-17], слід зазначити, що ІБ або ІП як якісно новий ефективний тип

господарювання потребує більш глибокого дослідження його теоретичних основ, деталізації суб'єктів взаємодії, визначення прогресивних способів, прийомів і методів його організації та ведення в Україні.

Тому **метою дослідження** є уточнення понятійно-сміслових аспектів ІБ, систематизація існуючих підходів до трактування поняття «інтелектуальне підприємництво», визначення основних принципів ведення ІБ, дослідження ІБ в умовах розвитку нових типів економіки (економіки знань, економіки вражень та економіки трансформацій), а також ідентифікація основних суб'єктів взаємодії у сфері ІБ в Україні.

### **Основний матеріал дослідження.**

Розвиток ІБ відбувається на засадах нових економічних умов, де знання, інформація, можливість швидкого реагування на потреби клієнтів відіграють ключову роль, а глобальна мережа Інтернет забезпечує розвиток гострої і широкомасштабної конкуренції. Відмінною рисою нової інформаційної невагомої економіки є вироблення і використання нових ідей, знань. Тут ми маємо на увазі не лише інноваційні розробки, а й фундаментальні дослідження та їх прикладне втілення.

Висловлюючи свою думку стосовно розвитку економіки знань відомий американський економіст П. Друкер [1] сказав: «Коли ми говоримо про нову економіку, ми маємо на увазі світ, у якому люди працюють мозком, а не руками. Світ, у якому інновації важливіші, ніж масові продукти. Світ, у якому швидкі зміни відбуваються постійно. Світ, настільки ж відмінний від індустріального століття, наскільки той відрізнявся від аграрного. Світ, настільки інший, що його виникнення можна описати лише словом «революція»!».

Таким чином, формування нової економіки – результат розвитку нових знань. При цьому інтелектуалізація бізнесу стає провідною парадигмою

господарювання, що дозволяє йому перейти у якісно новий стан.

Знання як систематизований ресурс, зростаючий значними темпами, та сукупний людський інтелект (духовний, ментальний, емоційний, соціальний і фізичний) стають не лише самостійними чинниками виробництва, а й головними факторами розвитку нових типів економіки (економіки знань, економіки вражень та економіки трансформацій), на існуванні яких наголошують автори [18, 19], та становлення нових видів бізнесу, серед яких ми виділяємо інформаційно-інтелектуальний, емоційно-інтелектуальний та соціально-інтелектуальний види бізнесу. Взаємозв'язок даних категорій представлено на рис. 1.

Приєднуючись до думки багатьох вчених, ми вважаємо ІБ та ІІ спорідненими поняттями, використання яких у якості синонімів обумовлено науковою традицією та формуванням нового типу економічних відносин. Тому в нашій роботі ми не будемо розмежовувати дані поняття.

На нашу думку, у якості основних рушійних сил ІБ необхідно виділити: глобалізацію в науково-технічних розробках, технологіях, виробництві, торгівлі, фінансах, комунікаціях та інформації; безперервні, швидкі і складні зміни, які створюють невизначеність та передбачуваність; знання як стратегічний чинник розвитку інтелектуального капіталу.

В економіці знань джерелом конкурентних переваг стають знання і творчий потенціал підприємців-інтелектуалів, а їх внутрішнім локомотивом здатність до ІІ.

На думку Г. Константинова та С. Філоновича [3] ІІ має такі ознаки: інтелектуальна безстрашність; інформаційна грамотність; толерантність до інформаційної надмірності і невизначеності; здатність породжувати нове знання; мотивація до породження нового знання.

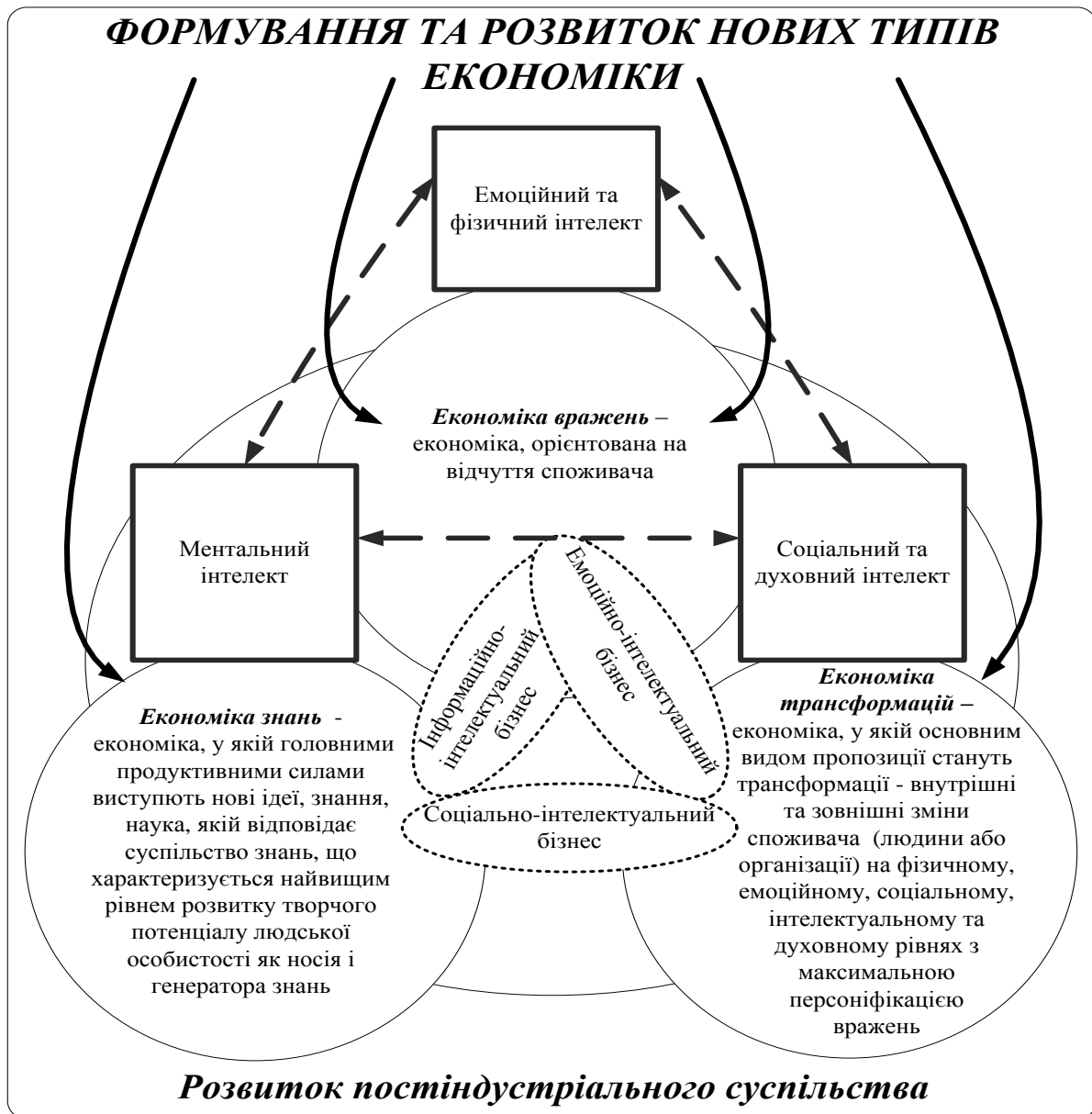


Рис. 1. Розвиток нових типів економіки та нових видів бізнесу у постіндустріальному суспільстві на основі досягнень сукупного людського інтелекту (авторська розробка)

Можна припустити, що ПІ включає в себе ознаки традиційного трудового підприємництва з одного боку та процеси відтворення корпоративних явних та неявних знань з іншого боку. Наразі серед вітчизняних та зарубіжних вчених, які

розвивають теорію ПІ, єдиного підходу щодо визначення сутності даного поняття не існує. Авторська систематизація існуючих підходів до визначення поняття «інтелектуальне підприємництво» представлена в табл. 1.

*Підходи до визначення поняття «інтелектуальне підприємництво» (авторська систематизація)*

Автор, рік	Визначення
1	2
<i>Смисловий надекономічний підхід</i>	
Е. Верхогляд, К. Полещенко, Н. Семенюк, Н. Герк, 2012 [4, с. 181]	новий тип суб'єктно-полісуб'єктних відносин інноваційної діяльності у просторі інновацій, який представляє особливий конструкт культури, який складається з таких елементів, як концепти, відносини, цінності, правила та норми, та об'єднує природничо-наукову, гуманітарно-художню та бізнес-культуру
<i>Інституційний макроекономічний підхід</i>	
Т. Чикулаєва, 2008 [8]	особливий інститут розвитку економіки, який має самостійну організаційно-економічну структуру, яка сприяє реалізації нових можливостей продуктивного використання ресурсів економічних агентів з метою реалізації інтелектуального потенціалу економічного зростання
Т. Ковальова, 2012 [20, с. 18]	стійкий механізм довгострокового партнерства секторів науки, освіти, інновацій та інформаційно-комунікаційних технологій, основою яких є коаліція товариств широкого міжсекторального профілю, яка функціонує як єдиний комплекс, як цілісна система відтворення та накопичення інтелектуальних ресурсів національної економіки
Ю. Перський 2013 [5, с. 61-62]	сукупність поліфункціональних інститутів, що регулюють взаємодію суб'єктів у системі відтворення інтелектуальних ресурсів економіки; організована взаємодія суб'єктів, орієнтована на утворення коаліції інтелектуальних товариств та тісних мережевих зв'язків між усіма учасниками коаліції
В. Орлов, 2015 [6, с. 11]	надколективне утворення поліфункціональних інститутів, які виступають каталізаторами розвитку сфери знань, інновацій та інформаційного сектора, а також їх відтворення
Т. Безбородова, К. Полещенко, 2015 [7, с. 57]	особливий соціально-економічний феномен організації цілісної системи відтворення поліпредметних знань по принципу «знизу-вгору», починаючи від рівня окремої особистості до рівня нового інституту економіки знань – інституту соціальної творчості в масштабах окремої країни, і далі – до рівня міжнародного масштабу, початок якого був ініційований розвитком інноваційних процесів
<i>Продуктивний мікроекономічний підхід</i>	
Б. Саліхов, Б. Нейматова, 2008 [9, с. 211]	інтелектуальна діяльність, направлена на розширене відтворення творчих знань, використання яких забезпечує підприємству стійкість у ринковій конкуренції, соціально-економічне зростання та високі прибутки
А. Павлова, С. Павлов, 2014 [11, с. 31]	творча діяльність з отримання прибутку через комерціалізацію інновацій, нових знань і т. п.

1	2
<i>Особистісний наноекономічний підхід</i>	
О. Хомин, 2007 [12, с. 4]	особливий тип діяльності підприємців-інтелектуалів щодо створення сприятливих умов для задоволення складних потреб людини, що спрямовані на її розвиток та формування майбутнього, заснований на постійно-відновлюваному особистісному знанні інтелектуалів, їх здатності до абстрактного мислення як передумови попередження соціальних ризиків у соціокультурному просторі, що ускладнюється
М. Ахтямов, 2009 [13, с. 4]	особливий тип підприємництва, здійснюваний інтелектуалами (людьми з вищою освітою і розвиненим інтелектом), створюють соціально орієнтовані складні інноваційні інтелектуальні продукти, цілі діяльності яких визначаються в більшій мірі цілями самореалізації та духовно-моральними орієнтирами, ніж економічними вигодами
Е. Лунева, А. Дудуханов, 2011 [15, с. 86]	творчо-гуманістична форма когнітивного підприємництва, орієнтована на генерацію нових ідей і знань, які насправді забезпечують поступальний, прогресивний розвиток особистості і суспільства
О. Корженевська, 2012 [16, с. 75]	здатність до оптимального використання вихідних ресурсів для генерації нових знань та ідей та практичного застосування цих знань в умовах відкритого соціуму
Л. Шевченко, 2014 [14]	особливий тип підприємництва, здійснюваний інтелектуалами, які створюють соціально-орієнтовані складні, високотехнологічні інтелектуальні продукти (ноу-хау, програмне забезпечення, нові технології та способи інвестування тощо), причому керуються не тільки економічними вигодами (прибутком), а й цілями самореалізації та духовно-моральними орієнтирами. Інтелектуальними підприємцями є передусім дослідники і вчені, викладачі та інші компетентні фахівці, які займаються комерціалізацією власних ідей і розробок. Водночас самі підприємці стають інтелектуалами
А. Масленнікова, М. Лапаєва, 2014 [17, с. 260]	здатність та прагнення людей породжувати нові знання та знаходити прості рішення проблем, пов'язані з активною діяльністю в цьому напрямі
І. Назаренко, 2015 [10, с. 182]	особливий тип підприємництва, здійснюваний інтелектуалами, які створюють соціально-орієнтовані складні, високотехнологічні інтелектуальні продукти, з метою не тільки отримання економічної вигоди, а й самореалізації та досягнення духовно-моральних орієнтирів, а також для реалізації цілей розвитку економіки та суспільства (як підвищення матеріального добробуту, так і забезпечення культурного, духовного розвитку тощо)

Як ми бачимо з табл. 1, більшість представників особистісного наноекономічного підходу до визначення поняття «інтелектуальне підприємство» вказують на те, що воно відрізняється від традиційного підприємництва спрямованістю на інтенсивне виробництво знань підприємцем-інтелектуалом, яке

може бути безпосередньо не пов'язаним із прагненням отримати фінансову вигоду.

Представники продуктивного мікроекономічного підходу в ІІІ вбачають специфічний спосіб управління інтелектуальним капіталом та інтелектуальними ресурсами, яке здійснює підприємство для досягнення певних



конкурентних переваг та максимізації прибутку.

Представники інституційного макроекономічного підходу вважають ІІ новим інститутом, сформованим внаслідок становлення економіки знань.

Існування виокремленого автором смислового надконічного підходу вказує на те, що ІІ перетворюється з певної цілеспрямованої діяльності на особливу культуру взаємовідносин, систему цінностей і норм, специфічне забарвлення життєдіяльності певних локальних цивілізацій.

На нашу думку, активізація ІІ повинна передувати повномасштабному розгортанню ІБ. Тобто, спочатку підприємці-інтелектуали, якими, на думку А. Червітця [2], можуть бути не лише бізнесмени, а й науковці, аспіранти, студенти, музиканти, продюсери та ін., визначають актуальні потреби та проблемні сфери життєдіяльності людини, де існує необхідність застосування нових знань, а вже потім ініціюється розвиток ІБ у даній ринковій ніші.

Вперше термін «інтелектуальне підприємство» був запропонований американським професором А. Червітцем в 2002 р. На мові оригіналу термін звучить як *Intellectual Entrepreneurship*. Для інтелектуального бізнесу дослівний переклад на англійську мову точно не визначений. Можливі варіанти перекладу – *Smart Business, Intellectual Business, Intelligent Business*. Якщо враховувати значне поширення у загальному користуванні термінів *Smart Car, Smart Phone, Smart House, Smart City* та інших продуктів і явищ, які є результатом успішної реалізації ІБ, то логічним з цієї причини було б застосування саме терміну *Smart Business* як базового первинного поняття.

Близьким до ІБ є поняття «*Business Intelligence*», яке дійсно описує одну зі складових ІБ, а саме його інформаційно-аналітичний супровід, але не розкриває

повністю весь зміст, вкладений в дане поняття. В даній трактовці акцент зроблений саме на «розумну» організацію та «розумне» ведення бізнесу, що робить його інтелектуальним. Але технологія інтелектуального підходу до управління бізнесом є лише однією з ознак ІБ як такого.

Теоретики та практики підприємницької діяльності наголошують на тому, що будь-який бізнес вимагає докладання певних інтелектуальних зусиль в процесі створення бізнес-ідеї, розробки бізнес-плану, підбору персоналу та організації виробництва, планування витрат та прогнозування наслідків. Всі вищезазначені процедури вимагають достатньої інтелектуальної напруги, тобто будь-який бізнес у більшій чи меншій мірі – продукт інтелектуальної праці.

Проте насправді ІБ суттєво відрізняється від виробничого або комерційного бізнесу і за стратегію розвитку та планування, управління та організації роботи персоналу, і за особливостями реклами та процесу реалізації продукції. Варто відзначити, що дуже часто продукція ІБ може бути представлена в електронному (цифровому) вигляді, що дозволяє передавати її по віртуальних каналах зв'язку через комп'ютерні мережі.

Основними принципами ведення ІБ, на нашу думку, є:

– урівноваженість (оптимізація явних та неявних, колективних та індивідуальних знань, внутрішнього та зовнішнього інтелектуального капіталу);

– творчо-продуктивна ефективність (виробництво суспільно-корисних, неординарних знань, які здатні покращити життя людей та, як наслідок, приносити прибуток);

– застосування випереджаючого маркетингу інтелектуальних продуктів та послуг (попереднє формування у свідомості реальних та потенційних споживачів образу інтелектуального

здуму з його корисними споживчими властивостями);

– всебічна мотивація та стимулювання внутрішнього розвитку інтелектуального капіталу;

– підтримка корпоративного духу співробітників як основного джерела колективної взаємодії та обміну знаннями;

– забезпечення незалежності та високого рівня соціальної відповідальності, гуманності та екологічності інтелектуального бізнесу.

Важливе місце у системі ІБ

займають його суб'єкти. В Україні до них, на нашу думку, необхідно віднести такі групи учасників: суб'єкти права інтелектуальної власності (автори-винахідники / творці, суб'єкти господарювання, юридичні особи); органи державної влади; державна система правової охорони об'єктів інтелектуальної власності; споживачі інтелектуальних продуктів і послуг; замовники та інвестори; громадські та міжнародні організації (див. рис. 2).



Рис. 2. Суб'єкти взаємодії у сфері інтелектуального бізнесу в Україні (авторська розробка на основі даних [21])

Як ми бачимо з рис. 2, суб'єкти взаємодії у сфері ІБ в Україні представляють собою широко розгалужену мережу соціально-економічних інститутів, які працюють в інтересах науки, освіти, інноваційного бізнесу та держави в цілому. Кожний суб'єкт ІБ займає відведену йому нішу та має певне коло обов'язків і прав при взаємному узгодженні дій зі всіма іншими суб'єктами.

**Висновки.** Сьогодні наука та інтелектуальна власність – це не лише фундамент та інструмент підвищення конкурентоспроможності підприємств будь-якої галузі, а це й базовий елемент бізнесу нового типу, заснованого на знаннях – інтелектуального бізнесу. Але, не зважаючи на значний духовно-інтелектуальний потенціал та наявність висококваліфікованих трудових потужностей, які могли б вивести Україну до топ-10 країн світу за багатьма міжнародними рейтингами, у структурі виробництва нашої країни й досі переважають виробництва третього та четвертого технологічних укладів (укладів індустріального суспільства), на які припадає близько 46 та 50 % виготовленої промислової продукції відповідно, а на п'ятий та шостий технологічні уклади (уклади постіндустріального суспільства) за різними оцінками [22] припадає лише 3 та 0,1 % відповідно.

В даній роботі автором окреслено актуальність дослідження ІБ в сучасних умовах, представлено схему розвитку нових типів економіки (економіки знань, економіки вражень та економіки трансформацій) та нових видів бізнесу (інформаційно-інтелектуального, емоційно-інтелектуального та соціально-інтелектуального) у постіндустріальному суспільстві за рахунок ефективної реалізації сукупного людського інтелекту (духовного, ментального, емоційного, соціального та фізичного).

На основі аналізу праць

вітчизняних та зарубіжних учених автором досліджено понятійно-сміслові аспекти ІБ, систематизовано існуючі підходи до визначення поняття «інтелектуальне підприємництво» та виокремлено смисловий надеконічний, інституційний макроекономічний, продуктивний мікроекономічний та особистісний наноекономічний підходи до розуміння сутності ІБ.

Автором наведено основні рушійні сили та принципи функціонування ІБ, ідентифіковано основних суб'єктів взаємодії у сфері ІБ в Україні.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Друкер П. Ф. Бизнес и инновации : пер. с англ. / П. Ф. Друкер. – М. : ООО «И. Д. Вильямс», 2007. – 432 с.
2. Cherwitz R. Developing Intellectual Entrepreneurship / R. Cherwitz [Electronic resource]. – Mode of access : <https://webpace.utexas.edu/cherwitz/www/ie/scientist.html>
3. Константинов Г. Интеллектуальное предпринимательство, или принципы обретения конкурентного преимущества в новой экономике / Г. Константинов, С. Филонович [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.classs.ru/stati/marketing/intellekt\\_predpr.html](http://www.classs.ru/stati/marketing/intellekt_predpr.html)
4. Верхогляд Е. В. Интеллектуальное предпринимательство в развитии nanoиндустрии / Е. В. Верхогляд, К. Н. Полещенко, Н. А. Семенюк, Н. А. Герк // Вестник Омского университета, 2012. – № 4 (66). – С. 174-187.
5. Перский Ю. К. Институциональная система интеллектуального предпринимательства / Ю. К. Перский, Т. Ю. Ковалева // Шумпетеровские чтения : материалы 3-й международной научно-практической конференции. – Пермь : Издательство ПНИПУ, 2013 – С. 60-65.
6. Орлов В. Интеллектуальное

- предпринимательство / В. Орлов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [index.php?id=8&Itemid=1&option=com\\_k2&task=download&view=item](http://index.php?id=8&Itemid=1&option=com_k2&task=download&view=item)
7. Безбородова Т. М. Интеллектуальное предпринимательство в развитии инновационной экономики / Т. М. Безбородова, К. Н. Полещенко // Сибирский торгово-экономический журнал, 2015. – № 2 (20). – С. 56-60.
8. Чикулаева Т. Ю. Формирование института интеллектуального предпринимательства : иерархический поход (на примере экономики России) / Т. Ю. Чикулаева [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [econom.psu.ru/files/0171/Chikulaeva\\_01.doc](http://econom.psu.ru/files/0171/Chikulaeva_01.doc)
9. Салихов Б. В. Интеллектуальное предпринимательство в управлении корпоративными знаниями / Б. В. Салихов, Б. А. Нейматова // Социальная политика и социология, 2008. – № 4. – С. 210-222.
10. Назаренко І. Л. Інтелектуальне підприємництво як напрямок формування економіки знань в Україні / І. Л. Назаренко // Тренди та інновації в сучасній економіці : колективна монографія / за заг. ред. д. е. н., проф. О. С. Іванілова. – Харків : ХНУБА, 2015. – 228 с. – С. 176-189.
11. Павлова А. В. Инвестирование интеллектуального капитала в интеллектуальное предпринимательство / А. В. Павлова, С. В. Павлов // Имущественные отношения в Российской Федерации, 2014. – № 9. – С. 29-33.
12. Хомин О. В. Інтелектуальне підприємництво як форма становлення економіки знань : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.01 / О. В. Хомин. – Харків, 2007. – 17 с.
13. Ахтямов М. К. Университеты в системе интеллектуально-инвестиционной поддержки инновационного предпринимательства регионов / М. К. Ахтямов // Роль бизнеса в трансформации российского общества : труды III ежегод. науч. форума. – М. : МФПА, 2009. – С. 375-379.
14. Шевченко Л. С. Университеты как субъекты интеллектуального предпринимательства / Л. С. Шевченко // Теория і практика правознавства, 2014. – Вип. 1 (5) [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://cyberleninka.ru/article/n/universitety-kak-subekty-intellektualnogo-predprinimatelstva>
15. Лунева Е. В. Интеллектуальное предпринимательство как системный фактор повышения качества корпоративных знаний / Е. В. Лунева, А. А. Дудуханов // Транспортное дело России, 2011. – № 5. – С. 86-90.
16. Корженевская О. Н. Интеллектуальное предпринимательство и интернет плагиат: альтернатива интеллектуального развития нации / О. Н. Корженевская // Креативная экономика, 2012. – № 9. – С. 72-77.
17. Масленникова А. Ю. Интеллектуальное предпринимательство : признаки и направления развития / А. Ю. Масленникова, М. Г. Лапаева // Вестник ОГУ, 2014. – № 14 (175). – С. 258-262.
18. Мозжухин Д. А. Инновационный менеджмент и экономика впечатлений : симбиоз или противоречие / Д. А. Мозжухин // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ», 2012. – № 1. – С. 1-16 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://naukovedenie.ru/sbornik10/10\\_4.pdf](http://naukovedenie.ru/sbornik10/10_4.pdf)
19. Пайн Б. Дж. II, Гилмор Дж. Х. Экономика впечатлений. Работа – это театр, а каждый бизнес – сцена / Б. Дж. Пайн II, Дж. Х. Гилмор. – М. : Издательство «Вильямс», 2005. – 171 с.
20. Ковалева Т. Ю. Вектор эволюции институциональных форм интеллектуального предпринимательства в экономике России / Т. Ю. Ковалева // Вестник Ивановского Государственного университета. Серия «Экономика», 2012. – Вып. 2 (17). – С. 13-19.
21. Офіційний веб-портал Державної служби інтелектуальної власності України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sips.gov.ua/>

22. Соціально-економічний стан національна доповідь / за ред. В. М. Гейця України : наслідки для народу та держави : та ін. – К. : НВЦ, НБУВ, 2009. – 687 с.

УДК 656.07

## **ПРОБЛЕМИ ВИБОРУ ПРІОРИТЕТНОГО НАПРЯМКУ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА**

*Синиця Л.В., д.е.н., доцент (ПВНЗ «БІММ при МАУП»)*

*У статті проведено аналіз методів вибору пріоритетних напрямків стратегічного розвитку підприємства. Обґрунтовано використання ітеративного методу, що передбачає здійснення трьох ітерацій, в ході яких поступово уточнюються функції, структури, процеси, стан середовища, реалізація яких призводить до прийняття необхідного рішення. Розроблений алгоритм дозволяє здійснювати ітеративний процес вибору пріоритетного напрямку стратегічного розвитку підприємства в діалоговому режимі.*

*Ключові слова: стратегічний розвиток, підприємство, управління, моделювання, інновації, ітерація, параметри середовища.*

## **ПРОБЛЕМЫ ВЫБОРА ПРИОРИТЕТНОГО НАПРАВЛЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ**

*Синиця Л.В., д.э.н., доцент (ЧВУЗ «БІММ при МАУП»)*

*В статье проведен анализ методов выбора приоритетных направлений стратегического развития предприятия. Обосновано использование итеративного метода, который предусматривает осуществление трех итераций, в ходе которых постепенно уточняются функции, структуры, процессы, состояние среды, реализация которых приводит к принятию необходимого решения. Разработанный алгоритм позволяет осуществлять итеративный процесс выбора приоритетного направления стратегического развития предприятия в диалоговом режиме.*

*Ключевые слова: стратегическое развитие, предприятие, управление, моделирование, инновации, итерация, параметры среды.*

## **SELECTION PROBLEMS priority STRATEGIC DIRECTION OF ENTERPRISE**

*Synytsya L.V., Ph.D., associate professor  
("Boryspil Institute of Municipal Management at AIDP")*

*In the article the choice of strategic priorities of the company. The use of iterative method to solve the problem of managing complex processes, providing choice as the starting point of the first iteration of the environment, since the choice of strategic priorities of enterprise development begins with an analysis of changes in the environment. That it creates*

*a need and demand for innovation of a degree of aggressiveness.*

*Quantitatively integral indicator for assessing the degree of aggressiveness innovation strategy defined by increments of adaptation costs and share new products. This kind of multiplier degree of aggressiveness innovation strategy. The higher the value of the multiplier, the higher the degree of aggressiveness innovation strategy.*

*To implement the reduced model developed by an iterative process of selecting the best alternative strategic development of the company, which involves three iterations, during which gradually refined features, structures, processes, state of the environment, the implementation of which leads to the adoption of the necessary decisions.*

*The major problem with this choice is the criterion of efficiency options strategic direction of the company. It is proposed as a criterion for selecting the best option to take rate of return on investment.*

*The algorithm allows an iterative process of selecting priority strategic enterprise development in interactive mode. The algorithm consists of two parts: the first evaluates the degree of aggressiveness of innovation; second - choice of strategic direction of the company. The logic of the first part of the algorithm based on an assessment of aggressiveness innovation. The logic of the second part of the algorithm - is an iterative approach to the choice of strategic direction. In addition, the choice of strategic direction and development company based on an evaluation of elements of the strategic potential of the company.*

***Keywords: strategic development, business management, design, innovation and iteration, the parameters of the medium.***

**Постановка проблеми.** Проблеми стратегічного управління розвитком підприємств у сучасній системі управління стають все більш складними, що обумовлено об'єктивними причинами, оскільки стратегічні напрямки розвитку зачіпають інтереси практично всіх ланок внутрішнього і зовнішнього середовища підприємств внаслідок все більшої інформаційної та організаційної забезпеченості.

Сучасна система управління підприємством має занадто велику інерцію і тривалість реструктуризації потенціалу, мобілізації ресурсів, необхідних для використання можливостей і відображення загроз, ініційованих державою, регіональною владою, конкурентами, постачальниками, споживачами, станом самих підприємств. Тобто, виникає проблема стратегічної гнучкості, мобілізації ресурсів на вирішення найважливіших для підприємства стратегічних завдань.

Основним інструментом досягнення цільових стратегічних

орієнтирів є базова конкурентна стратегія, вибір якої здійснюється в процесі стратегічного позиціонування та аналізу внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства, що включає оцінку його ресурсних можливостей і бар'єрів, які склалися на ринку. Визначення рівнів розвитку конкуренції є найважливішим етапом вибору базових стратегій розвитку підприємства і, особливо, стратегій вертикальної і горизонтальної інтеграції.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Актуальність проблем стратегічного управління розвитком підприємств знаходить своє висвітлення у працях зарубіжних і вітчизняних дослідників, частина з яких досліджує саме особливості розробки стратегій розвитку підприємств на підставі різних їх видів. Певні проблеми використання методів та інструментарію стратегічного управління розвитком підприємств, вибору пріоритетного напрямку їх стратегічного розвитку знайшли відображення у працях Жан-Жак Ламбена [1], Ф. Котлера [2], М.С. Мескона [3], А.

Гальчинського і В. Гейця [4], С. Ілляшенка [5] та ін.

Аналіз літературних джерел свідчить про широке дослідження використання окремих видів стратегій розвитку підприємств. Але, незважаючи на деяку активізацію дослідження теорії та методології стратегічного управління розвитком підприємств, сучасний етап характеризується гострою потребою використання системного підходу до аналізу теоретико-методологічних підходів щодо стратегічного управління розвитком підприємств.

**Виділення невіршених частин загальної проблеми.** З урахуванням вищевикладеного, на підприємствах провідну роль повинно мати стратегічне управління розвитком, що визначає як інноваційно-стратегічну, так і оперативнотактичну діяльність керівників незалежно від їх рангової значущості і рівнів організаційної структури управління підприємствами.

Здатність підприємств досягти певних цілей розвитку пов'язується зі станом стратегічного управління. До теперішнього часу відсутній порівняльний аналіз окремих стратегій, їх класифікація за модельною ознакою. Це є малодослідженою сферою наукових пошуків, при цьому особливого значення набувають питання удосконалення методів вибору стратегій, алгоритмів їх реалізації та оцінки їх ефективності як спеціальної гілки наукового дослідження.

**Метою статті** є розробка теоретичних підходів щодо моделювання процесів інтерактивного менеджменту з метою вибору кращої альтернативи стратегічного розвитку підприємства.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

Більшість підприємств у сучасному світі постійно стикаються з проблемою вибору пріоритетного напрямку розвитку. Оскільки підприємство існує в умовах зовнішнього середовища, яке активно

змінюється, воно може поступово або раптово опинитися перед фактом, що його стратегія перестала відповідати ситуації.

У цьому аспекті викликає інтерес системна методологія, запропонована Джамшида Гараедагі [6]. Вона знаходиться в точці перетину наступних основних положень системного мислення:

цілісне мислення (ітерація або послідовне наближення структури, функції та процесу);

ітеративне мислення (динаміка систем з багатоконтурними петлями зворотного зв'язку; хаос і складність);

самоорганізація, прагнення до визначеного наперед стану (соціокультурна модель);

інтерактивне моделювання (реконструкція майбутнього і знаходження способів його реалізації).

Цілісне мислення. Щоб побачити ціле, необхідно одночасне розуміння структури, функції та процесу. Це три сторони одного і того ж явища, а разом із зовнішнім середовищем вони утворюють повний комплект категорій, що дозволяють зрозуміти цілісність того чи іншого явища. Тобто, структура, функція, процес і середовище визначають ціле або, щонайменше, дають можливість його зрозуміти. Структура виявляє компоненти та їх зв'язки; функція дозволяє отримати ті чи інші результати; процес в явній формі описує послідовність тих дій і технологій, які необхідні для отримання результату. Середовище визначає унікальні зовнішні умови, в яких розташована система.

Різні концепції поєднання структури і функції призводять до різних висновків про їх зв'язки.

Ітеративне мислення. Ітерація, тобто послідовне наближення до істинного стану (характеру) будь-чого, – ключ до розуміння складних явищ. Процес багаторазового застосування простих правил лежить в основі здатності створювати складні об'єкти без найменших зусиль. Інакше кажучи, істину

можна пізнати тільки поступовими наближеннями, які конкретизують (або відсікають) початковий погляд на те чи інше явище.

Ітерації структури, функції та процесу в певному середовищі дозволяють вивчити властивості кожного елемента як такого окремо, а потім – і в його взаємозв'язку з іншими. Наступні ітерації повинні встановити обґрунтованість припущень щодо цих властивостей і далі перевірити їх на сумісність і усунути конфлікти. Для вирішення конфліктів може знадобитися переосмислення досліджуваних змінних. Послідовні наближення дадуть комплексний образ цілого.

Самоорганізація - прагнення до визначеного наперед стану (що являє собою модель зумовленого стану). Для відповіді на це питання необхідно виявити взаємозв'язки основоположних принципів, на яких будується системне мислення (відкритість, цілеспрямованість, багатовимірність, емерджентність (цілісність) та контрінтуїтивність) і системних аспектів, тобто особливостей самої системи (досконалість, інформаційність, знання, розуміння, влада, ідеали і цінності).

Цілеспрямовані і соціокультурні системи, які самоорганізуються, повинні бути і такими, що саморозвиваються, щоб не втратити свою життєздатність. Вони не можуть дозволити собі пасивно пристосовуватися до зовнішнього середовища і повинні розвиватися разом з ним, вчитися удосконалювати способи впливу на зовнішнє середовище в міру свого розвитку.

Активна адаптація до нових умов – це ітеративний процес пізнання, який дозволяє і навіть вимагає критичної оцінки недоторканих основ – уявлень, ідеалів і цінностей. Так, наприклад, уявлення про роль того чи іншого учасника дорожньо-транспортного процесу змінює його поведінку, воно стає

більш детермінованим, а не стохастичним, як було раніше.

Створити майбутнє, впливаючи на колективну картину світу і коригуючи модель поведінки в потрібну сторону, – суть інтерактивного моделювання.

Інтерактивне моделювання. Кінцевою метою інтерактивного моделювання є заміна існуючого колективного образу світу, який відповідає за відтворення незадовільного порядку, колективним уявленням про бажане майбутнє. Процес моделювання з активною участю всіх членів системи – найбільш ефективний спосіб впровадження бажаних змін в схему поведінки соціальної системи. При цьому слід мати на увазі наступні положення:

1. Майбутнє не міститься в минулому, оскільки багато чого ще належить вивчити.

2. Кращим способом вивчення й розуміння системи є її реконструкція.

3. Люди швидше приймуть ту ідею, у розробці якої вони брали участь.

4. Ефективність функціонування системи залежить, головним чином, від застосовуваної схеми роботи. Щоб домогтися значних стрибкоподібних покращень, необхідно реконструювати цю схему.

5. З непрацюючих частин можна створити працююче ціле.

6. Протилежні тенденції об'єднані ставленням «і ... і ...», а не «або ... або». Можливими сценаріями можуть бути як взаємний вииграш, так і взаємний програш.

Інтерактивне моделювання – це, перш за все, мистецтво знаходити відмінності між схожими явищами, а також наука про пошук подібності між явищами, які здаються різними. Моделювання спрямовано на вибір майбутнього. З його допомогою можна зрозуміти раціональні, емоційні та культурні аспекти вибору і створити модель, яка зможе виконувати безліч функцій.



Відокремлення процесу формулювання проблеми від вироблення рішення – унікальна особливість інтерактивного моделювання. На думку І. Ансоффа, ми зазнаємо невдачі найчастіше не тому, що не в змозі вирішити виниклу проблему, а тому, що намагаємося розв'язати не ту проблему [7]. Потрібно навчитися формулювати проблему.

Проблеми і рішення не можуть розглядатися у відриві від умов навколишнього середовища. Явище, яке служить проблемою в одній ситуації, не буде таким в іншій. Точно так само і рішення, яке може бути ефективним в одних умовах, необов'язково стане працювати в інших.

Методологія інтерактивного моделювання визначає проблему як безлад – той майбутній стан, який вже промальовується, проглядається на основі існуючого напрямку розвитку. Безлад – це система раннього попередження, що нагадує про непередбачені наслідки нинішньої поведінки.

Моделювання – процес послідовних наближень. При цьому всі три аспекти – функції, структури і процеси – послідовно розглядаються при кожній ітерації з обов'язковою ув'язкою цих аспектів із середовищем.

Перше наближення зосереджується на розробці параметрів системи. Слід виявити, які з них доповнюють один одного, які є несумісними, а які – конфліктують. Наприклад, при виборі напрямків розвитку підприємства в майбутньому необхідно відповісти на питання, який шлях переважає: еволюційний розвиток або «квантовий стрибок» стратегії, або в якому співвідношенні можуть використовуватися ці дві суперечливі моделі розвитку.

У другому наближенні створюються нариси альтернативних моделей, які повинні показати, як можна

досягти бажаних результатів. Наприклад, одна з моделей розвитку передбачає еволюцію протягом 10-15 років і тільки по закінченні цього періоду здійснити «квантовий стрибок». Інша – виходить з необхідності негайного здійснення «квантового стрибка» – революційного розвитку з використанням «шокової терапії».

При третьому наближенні відбираються і об'єднуються різні елементи системи, з яких створюється єдина модель. Після перевірки моделі на експлуатаційну життєздатність шляхом послідовних ітерацій досягається її деталізація і конкретизація. Наприклад, відбираються такі структури, функції і процеси, які допускають поступовий перехід до нової стратегії в обмежені терміни за рахунок концентрації ресурсів на головних елементах стратегічного потенціалу фірми.

Вибір пріоритетних напрямків стратегічного розвитку підприємства являє собою складний процес аналізу різних чинників економічного та неекономічного характеру, зокрема використовується запропонований Дж. Гараедагі [6] ітеративний метод вирішення проблеми управління складними процесами.

Ітерації структури, функції та процесу в певному середовищі дозволяють вивчити властивості кожного елемента як такого окремо, а потім – і в його взаємозв'язку з іншими. Наступні ітерації повинні встановити обґрунтованість припущень про ці властивості і далі перевірити їх на сумісність і усунути конфлікти.

Найбільш важливою проблемою при використанні ітеративного підходу є вибір «початкової точки», з якої слід почати ітеративний процес. Так, Дж. Гараедагі пропонує у якості такої «вихідної точки» використовувати «функцію», тобто ітеративний процес повинен починатися з визначення функції,

яку потрібно виконати. У випадку, коли потрібно вибрати бажаний напрямок стратегічного розвитку (динамічну концепцію розвитку підприємства), потрібно, перш за все, відповісти на питання, чому потрібно змінювати існуючий напрямок розвитку, тобто прийняти функцію без аналізу причини необхідності вибирати новий напрямок розвитку неправомірно. Це обумовлено тим, що якщо такої причини немає, то і функцію вибору приймати нема для чого.

Для з'ясування причини, що вимагає зміни існуючого стану підприємства, зокрема, стратегії, яку воно використовує, скористаємося системноінтеграційною теорією підприємства, запропонованою Г.Б. Клейнером [8].

Основні положення цієї теорії полягають у наступному. У реальності внутрішнє життя практично кожного підприємства і його положення у зовнішньому середовищі носять досить динамічний характер, що відображає як постійні зміни самого зовнішнього середовища, так і неминучу внутріфірмову динаміку. При цьому мова йде не про зміни на підприємстві, що виникають з часом, а, умовно кажучи, про взаємини підприємства з часом. У зв'язку з цим автор пропонує нову категорію, використання якої, на його думку, здатне істотно розширити погляд на характер і джерела розвитку підприємства і взаємовідносини підприємства з часом. З цією метою Г.Б. Клейнер пропонує використовувати категорію «подія» і уточнити зміст цього поняття, причому це, перш за все, так звані «системні події», тобто факти, що мають істотне значення для підприємства в цілому. Суттєвість в даному випадку означає, що наслідки даної події значимі для підприємства і у відомому сенсі невідворотні [8].

Звідси можна зробити висновок, що саме «системна подія» має розглядатися в якості причини, що спонукає

підприємства змінювати характер розвитку.

Якщо розглядати систему, складовими якої є: агресивність інновацій, напрямок розвитку підприємства, ступінь інтенсивності управління активами (при цьому агресивність стратегії розглядається в якості системної події, що викликає необхідність зміни концепції розвитку підприємства), то на відміну від ітеративної моделі Дж. Гараедагі, початковою точкою якої виступає функція, запропонований підхід передбачає вибір у якості вихідної точки першої ітерації зовнішнє середовище. Це обумовлено тим, що вибір пріоритетних напрямків стратегічного розвитку підприємства починається з аналізу змін у зовнішньому середовищі.

У цьому випадку логічним є починати ітеративний процес вибору альтернативи розвитку підприємства саме з середовища, оскільки саме воно породжує потребу і попит на інновації тієї чи іншої міри агресивності. Тоді наступними кроками ітеративного процесу стають: функція, структура, процеси і знову середовище. Інакше кажучи, метою ітеративного процесу стає визначення особливостей (параметрів) усього ланцюжка цих кроків для різних напрямків розвитку підприємства: від еволюції, яка мляво тече, до «квантових стрибків» стратегії.

Характер стратегії виявляється у ступені її впливу на складові стратегічного потенціалу підприємства (СПП). Тобто, потрібно визначити, як впливає обумовлена кон'юнктурою ринку і науково-технічного прогресу необхідність переходу підприємства до виробництва продукції, яка є новою з точки зору виробничої загальності, на кожен складову СПП. Як правило, подібна продукція, її конструктивно-технологічні параметри зумовлюють необхідність зміни виробничого процесу, створення та використання нових технологій, засобів

технологічного оснащення, кваліфікації та спеціалізації кадрів і т.п.

Чим більше ступінь відмінності між новою продукцією та продукцією, яка випускається підприємством, тим більших зусиль потрібно від підприємства для приведення у відповідність нематеріальних активів (людського, інформаційного та організаційного капіталу), а також усіх матеріальних активів для переходу до нової інноваційної стратегії.

Кількісно інтегральний показник оцінки ступеня агресивності інноваційної стратегії визначається співвідношенням приростів адаптаційних витрат і частки нової продукції. Це своєрідний мультиплікатор ступеня агресивності інноваційної стратегії. Чим більше величина мультиплікатора, тим вище ступінь агресивності інноваційної стратегії.

Найбільша агресивність інновацій, яка обумовлена переходом до виготовлення «проривної» продукції, потребує і більш глибокої реструктуризації стратегічного потенціалу, тобто здійснення «квантового стрибка» стратегії. Природно, рівень витрат, пов'язаних із здійсненням такого «стрибка», буде більш високим у порівнянні з витратами, що забезпечують еволюційний розвиток підприємства.

Разом з тим, саме «квантовий стрибок» стратегії, як показують дослідження, дозволяє забезпечити і істотно більше зростання результативності стратегії підприємства. Це, однак, не означає, що всі підприємства завжди повинні здійснювати «квантові стрибки» стратегії. Необхідність у подібних стрибках виникає тоді, коли відбувається прорив у галузі наукових досліджень, результатом якого стає поява продукції нових поколінь. Такі прориви виникають, як правило, у галузях інноваційного характеру. У традиційних галузях найімовірніше здійснення еволюційного

розвитку, обумовленого, головним чином, виробництвом лише так званої «перехідної» (кілька оновленої) продукції, що не вимагає істотних змін у стратегічному потенціалі, або «істотно поліпшеної» продукції, для виробництва якої потрібні більш значимі зміни в «структурі стратегічного потенціалу».

Виходячи з цього, модель інтерактивного менеджменту може виглядати наступним чином:

1. Моделюються параметри зовнішнього середовища, в яких передбачається функціонування підприємства (мінливість середовища, рушійні сили змін, основа конкуренції).

2. Формуються аспекти системи (характеристика підприємства) і системні принципи (відкритість, цілеспрямованість, емерджентність, багатовимірність, контрінтуїтивність).

3. Формуються завдання і можливості (аналіз системи, аналіз перешкод і динаміка системи).

4. Розроблюються рішення (формування варіантів напрямків стратегічного розвитку підприємства).

5. Визначається рівень змін, які слід здійснити в разі прийняття того чи іншого напрямку стратегічного розвитку (реструктуризація підприємства, реінжиніринг бізнес-процесів і продуктів).

6. Визначаються потенційні значення показників ефективності того чи іншого напрямку розвитку, аналізуються наслідки прийняття того чи іншого напрямку для зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства.

7. Приймається рішення щодо того чи іншого напрямку розвитку, який відповідає можливостям підприємства і задовольняє потреби зовнішнього середовища.

Для реалізації наведеної моделі розроблений ітеративний процес вибору кращої альтернативи стратегічного розвитку підприємства. Цей процес передбачає здійснення трьох ітерацій, в

ході яких поступово уточнюються функції, структури, процеси, стан середовища, реалізація яких призводить до прийняття необхідного рішення.

Найважливішою проблемою при цьому стає вибір критерію ефективності варіантів напрямків стратегічного розвитку підприємства. Найбільш прийнятним для вирішення цього завдання є інтегрований критерій – ринкова вартість підприємства, що являє собою суму економічної балансової оцінки існуючих активів і справжніх можливостей зростання від поточних і майбутніх активів.

Однак, на стадії прогнозування потенційної ефективності того чи іншого напрямку, як правило, надзвичайно важко отримати необхідну інформацію для розрахунку величини цього критерію. При цьому слід зазначити, що залежно від інтенсивності управління активами змінюється не тільки склад і структура трансакційних витрат, але й змінюються і параметри грошових потоків.

Тому пропонується як критерій вибору кращого варіанту розвитку прийняти відношення приросту вартості бізнесу до приросту трансакційних витрат, пов'язаних з інтенсивністю управління активами. Як показник ефективності напрямку розвитку в цьому випадку може бути прийнятий мультиплікатор ефективності трансакційних витрат, пов'язаних з вибором і реалізацією напрямків стратегічного розвитку. Однак і для розрахунку цього показника не завжди можна отримати інформацію необхідної повноти. Тому пропонується другий варіант показника ефективності напрямку – показник окупності інвестицій.

**Висновок.** Таким чином, розроблений алгоритм дозволяє здійснювати ітеративний процес вибору пріоритетного напрямку стратегічного розвитку підприємства. Алгоритм складається з двох частин: перша здійснює оцінку ступеня агресивності інновацій;

друга – вибір напрямку стратегічного розвитку підприємства. Логіка першої частини алгоритму ґрунтується на оцінці агресивності інновацій.

Кожному варіанту відповіді присвоюється бальна оцінка (від 0 до 1 залежно від кількості варіантів). Після кожного питання оцінюється ступінь агресивності інновацій: низька, помірна або висока. Дана оцінка ступеня агресивності інновацій відіграє важливу роль у подальшому виборі напрямку стратегічного розвитку підприємства, оскільки задає параметри середовища і орієнтацію підприємства на задоволення попиту на ту чи іншу продукцію (послуги).

Логіка другої частини алгоритму – це ітеративний підхід до вибору напрямку стратегічного розвитку. Крім цього, вибір напрямку стратегічного розвитку підприємства заснований також на оцінці елементів стратегічного потенціалу підприємства.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ламбен Жан-Жак Стратегический маркетинг. Европейская перспектива / Жан-Жак Ламбен; пер. с франц. — СПб.: Наука, 1996. - 589 с.
2. Котлер Ф. Основы маркетинга / Ф. Котлер; Пер. с англ. — М.: Прогресс, 1990. — 736с.
3. Мескон М. Основы менеджмента / М. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури; Пер. с англ., — М. : Дело, 1995. — 704 с.
4. Інноваційна стратегія українських реформ / А. С. Гальчинський, В. М. Гесць, А. К. Кінах, В. П. Семиноженко.- К. : Знання України, 2002. — 336с.
5. Ілляшенко С. М. Управління інноваційним розвитком : проблеми, концепції, методи : навч. посіб. / С. М. Ілляшенко. — Суми : ВТД «Університетська книга», 2003. — 278 с.
6. Гараедаги Дж. Системное мышление. Как управлять хаосом и

сложными процессами. Платформа для моделирования архитектуры бизнеса / Дж. Гараедаги. — Минск : Гревцов Букс, 2010. — 480 с.

7. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия / И. Ансофф. — СПб.: Питер, 1999. — 415 с.

8. Клейнер Г. Б. Стратегия предприятия / Г. Б. Клейнер. — М.: Дело, 2008. — 568 с.

УДК 622.6:656.025.6 (477)

## УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВ ГІРНИЧО-МЕТАЛУРГІЙНОГО КОМПЛЕКСУ ПРИ ВЗАЄМОДІЇ ІЗ ЗАЛІЗНИЦЕЮ

*Шульдінер Ю.В., к.т.н., доцент,  
Іващенко І.М., магістр (УкрДУЗТ)*

*Проведено аналіз роботи підприємств гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної аномалії в Полтавській області при взаємодії з публічним акціонерним товариством «Українська залізниця» та виявлено, що система організації експлуатаційної роботи під'їзних колій даних підприємств та їх взаємодія із залізницями є недостатньо ефективною. Розроблено пропозиції зміни структури організації роботи кожного підприємства по прямому договору з регіональною філією «Південна залізниця» із створенням власних залізничних цехів з метою підвищення ефективності роботи та збільшення об'ємів перевезень на підприємствах гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної аномалії. Проведено економічні розрахунки оцінки ефективності двох шляхів функціонування підприємств із залізницею: підприємств ГЗК об'єднаного та окремого типу. За результатами розрахунків після економічного обґрунтування обрано оптимальний варіант.*

*Ключові слова: гірничо-видобувний комплекс, удосконалення взаємодії, прогнозування, оцінка ефективності, економічний ефект.*

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ПРИ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ

*Шульдинер Ю.В., к.т.н., доцент,  
Иващенко И.М., магистр (УкрДУЗТ)*

*Проведен анализ работы предприятий горно-металлургического комплекса Кременчугской магнитной аномалии в Полтавской области при взаимодействии с публичным акционерным обществом «Украинская железная дорога» и выявлено, что система организации эксплуатационной работы подъездных путей данных предприятий и их взаимодействие с железными дорогами недостаточно эффективно. Разработаны предложения изменения структуры организации работы каждого предприятия по прямому договору с региональным филиалом «Южная железная*

дорога» с созданием собственных железнодорожных цехов с целью повышения эффективности работы и увеличения объемов перевозок на предприятиях горно-металлургического комплекса Кременчугской магнитной аномалии. Проведено экономические расчеты оценки эффективности двух путей функционирования предприятий с железной дорогой: предприятий ГОК объединенного и отдельного типа. По результатам расчетов после экономического обоснования выбран оптимальный вариант.

**Ключевые слова:** горнодобывающий комплекс, совершенствование взаимодействия, прогнозирование, оценка эффективности, экономический эффект.

## WORK IMPROVEMENT OF METALLURGICAL COMPLEX ENTERPRISES BY COOPERATION WITH RAILWAY

*Shuldiner Y.V., PhD, Docent,  
Ivashchenko I.M., Master (UkrDUZT)*

*The analysis of work of metallurgical enterprises complex of the Kremenchug magnetic anomaly is conducted in the Poltava area, cooperating with a public joint-stock company «Ukrainian railway» and it is discovered that the organization system of entrance tracks operation control of these enterprises and their co-operating with railways is not enough effective. Changes suggestions of work organization structure of every enterprise are developed by direct agreement with a regional branch the «Southern railway» with own railway plants creation for increasing of work efficiency and transportations volumes of metallurgical enterprises complex of the Kremenchug magnetic anomaly. Economic calculations of efficiency estimation for two ways of enterprises functioning with railway are conducted: enterprises of GZK of the incorporated and separate type. As a result of calculations after an economic argumentation an optimal variant is selected.*

**Keywords:** *metallurgical extractive complex, improvement of co-operation, prognosing, estimation of efficiency, economic effect.*

**Постановка проблеми.** В умовах розвитку експортної економіки України зростає навантаження на станції магістрального залізничного транспорту, що обслуговують потужні підприємства металургійної та видобувної промисловості.

Залізничний транспорт України залишається незамінним перевізником масових вантажів. Близько 90 % вантажної роботи залізниць виконується на місцях незагального користування. Налагодження раціональної взаємодії вантажних станцій залізниць з прилеглими під'їзними коліями є сучасним та актуальним питанням за умов підвищення вимог до якості послуг з обслуговування промислових підприємств [1].

Серед усіх клієнтів публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця» гірничо-видобувні комплекси займають особливе місце. Під'їзні колії цих комплексів є важливим елементом в логістичному ланцюзі переміщення матеріальних потоків, що забезпечує безпосередньо взаємодію по передачі вантажів між залізницями та вантажовласниками. На даний момент транспортна система України включає більше 7 тисяч під'їзних колій загальною протяжністю більше 27 тис.км. Існуюча система організації експлуатаційної роботи багатьох під'їзних колій та їх взаємодія із залізницями є недостатньо ефективною.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Питання пов'язані з дослідженнями функціонування та економічного розвитку гірничо-збагачувальних комбінатів (ГЗК) знайшли своє відображення в працях С.В. Максимова, А.Г. Темченко, О.А. Темченко [8]. Підвищення ефективності функціонування промислової станції розглядається в працях В.В. Журавель [1].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.**

Динамічний характер поширення та розвитку ГЗК доводить об'єктивну необхідність змін структурної організації підприємств з урахуванням зростання економічної ефективності їх діяльності.

Для вирішення даного питання необхідно провести аналіз роботи підприємств гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної аномалії в Полтавській області при взаємодії з «Укрзалізницею».

**Метою статті** є підвищення ефективності роботи та удосконалення перевезень на підприємствах гірничо-металургійного комплексу за наступних пропозицій:

1) створення об'єднаного господарства для обслуговування підприємств однією самостійною структурною організацією – підприємством промислового залізничного транспорту (ППЗТ);

2) організація роботи кожного підприємства по прямому договору з регіональною філією «Південна залізниця» із створенням власних залізничних цехів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

В адміністративному відношенні район комплексу гірничо-збагачувального комплексу (ГЗК) розміщений в Кременчуцькому районі Полтавської області. Район має індустріально господарське призначення, що зумовлено наявністю покладів залізної руди. Об'єкти

ГЗК розміщені на лівому березі р. Дніпро, в 20 км на схід від м. Кременчук і на відстані 11 км на Південний-Схід від магістральної залізничної лінії Полтава – Кременчук.

Основними видами діяльності ГЗК є видобуток залізної руди і виробництво окатишів. Попутною продукцією, що отримується від переробки скельних порід є щебінь.

До складу Кременчуцької магнітної аномалії входять:

- функціонуючі Полтавський гірничо-збагачувальний комбінат, Єристовський ГЗК;

- Біланівський ГЗК та рудник «Галещина»(отримали дозвіл та розпочнуть роботу в 2017 р.).

Вхідна залізнична станція ПГЗК-ст. Фабрична – має вихід на ст. Золотнишино Південної філії ПАТ «Укрзалізниця». ЄГЗК, БГЗК та рудник «Галещина» мають вихід на ст. Кременчук та ст. Потоки [2,3,4,5,6].

Для повного аналізу доцільності пропозицій щодо зміни організаційної структури підприємств гірничо-збагачувального комплексу розглянемо об'єми перевезень кожного підприємства окремо (табл. 1-4, рис.1-2).

Прогнозується, що до 2020 р. вантажообіг підприємств, що аналізуються у даній роботі збільшиться на 30-40% до 15-30 млн. т., графічна інтерпретація наведена на рис. 3. При цьому розглядається збільшення попиту гірничо-металургійної продукції на зовнішніх ринках.

Приведені прогнози розвитку сектору призведуть в перспективі до кардинальних технологічних і технічних змін на видобувних підприємствах. Враховуючи це, можна очікувати, що структура виробництва потребує подальших удосконалень, що збільшить експортні можливості. За прогнозними оцінками імпорт залізної руди в майбутньому буде збільшуватися.

Таблиця 1

*Об'єми перевезень ЄГЗК*

Найменування вантажу	Розрахунковий рік	Річний об'єм перевезень, тис.т.	Середньодобовий об'єм перевезень, т	Тип вагона і статичне навантаження, т	Вагонів на добу
<b>Прибуття</b>					
Інші вантажі	2015	500	1370	пв, 50	28
	2016	750	2055	пв, 50	41
<b>Відправлення</b>					
Концентрат	2015	5000	13699	пв, 69	199
	2016	10000	27398	пв, 69	398

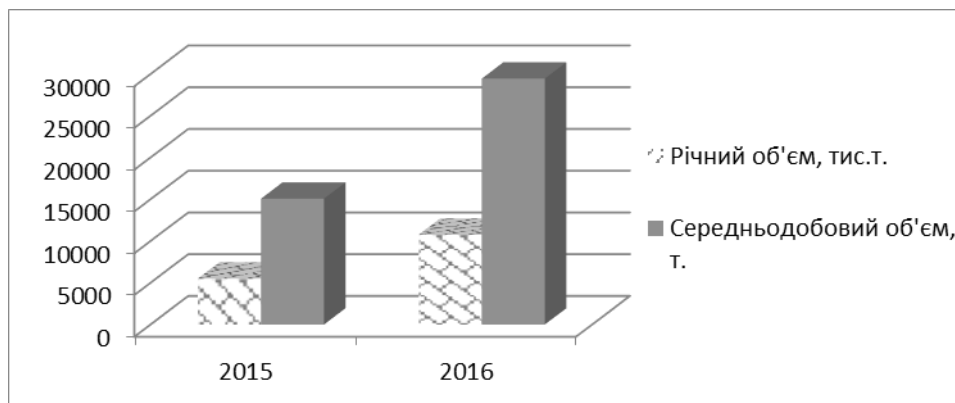


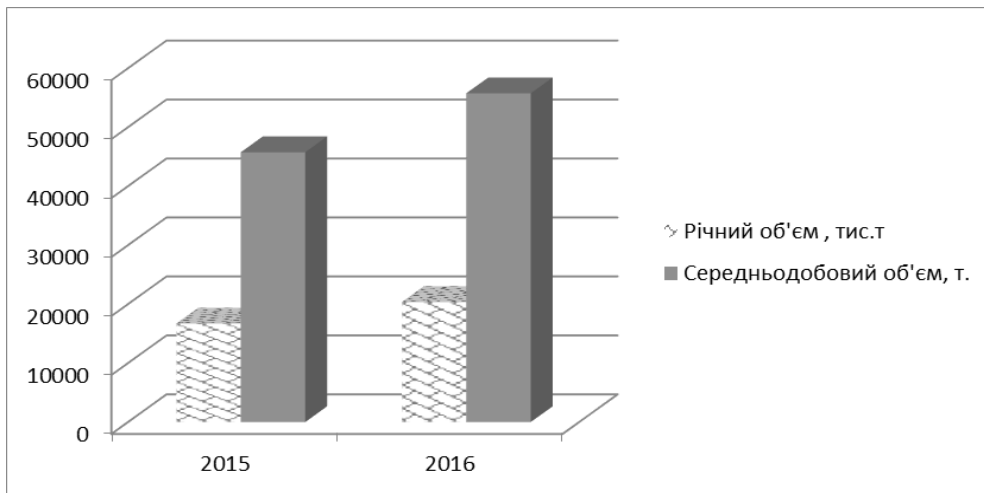
Рис.1 Об'єми перевезень ЄГЗК 2015-2016 рр.

Таблиця 2

*Об'єми перевезень ПГЗК*

Найменування вантажу	Розрахунковий рік	Річний об'єм перевезень, тис.т.	Середньодобовий об'єм перевезень, т	Тип вагона і статичне навантаження, т	Вагонів на добу
<b>Прибуття</b>					
Концентрат	2015	2500	6850	пв, 69	99
	2016	4000	10959	пв, 69	159
Інші вантажі	2015	1750	4795	пв, 50	96
	2016	1750	4795	пв, 50	96
<b>Відправлення</b>					
Щебінь	2015-2016	1500	4110	пв, 68	61
Окатиші	2015	10950	30000	пв, 69	435
	2016	13100	35890	пв, 69	520





*Рис.2 Діапазон збільшення об'єму перевезень ПГЗК 2015-2016 рр.*

*Таблиця 3*

*Прогнозовані об'єми перевезень БГЗК*

Найменування вантажу	Розрахунковий рік	Річний об'єм перевезень, тис.т.	Середньодобовий об'єм перевезень, т	Тип вагона і статичне навантаження, т	Вагонів на добу
<b>Прибуття</b>					
Інші вантажі	2017	750	2055	пв, 50	41
<b>Відправлення</b>					
Концентрат	2017	2680	7342	пв, 69	108

*Таблиця 4*

*Прогнозування обсягів перевезень по підприємству «Галецина»*

Найменування вантажу	Розрахунковий рік	Річний об'єм перевезень, тис.т.	Середньодобовий обсяг перевезень, т	Тип вагона і статичне навантаження, т	Вагонів на добу
<b>Прибуття</b>					
Пісок	2017	2610	7151	дм, 66	110
Цемент	2017	1670	4575	хп, 70	66
Інше	2017	500	1370	пв, 60	23
<b>Відправлення</b>					
Залізна руда	2017	5000	13699	пв, 69	199

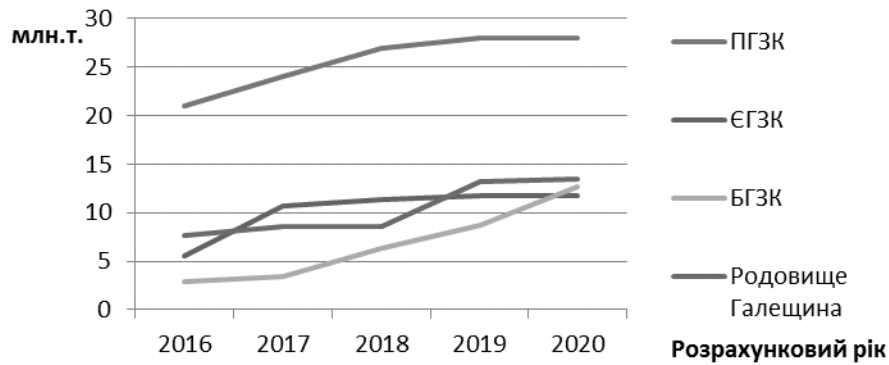


Рис. 3 Прогнозування вантажообігу підприємств гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної аномалії в Полтавській області

На сьогодні вдалим прикладом створення об'єднаного господарства на території Полтавської області є Лубенське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту. Підприємству належить 36,8 км під'їзних шляхів на п'яти ділянках ППЗТ: ст. Лубни, ст. Миргород, ст. Пирятин, ст. Солоницька і ст. Тарнавщина. Основні вантажі, що перевозяться підприємством, це сипучі (гранвідсів, щебінь), наливні (паливо, аміачна селітра), зернові, будівельні матеріали, металобрухт [7]. Дана організація успішно функціонує за наступних умов:

- ✓ неповне використання технічних засобів прилеглих станцій;
- ✓ географічно вигідне положення під'їзних колії відносно один одної;
- ✓ невеликий обсяг продукції, що представлена до перевезення;
- ✓ обслуговування невеликих підприємств-клієнтів Лубенського МППЗТ (ДСУ-9 (Лубни), ДСУ-27 (Пирятин), компанія «Райс» (ст. Тарнавщина).

Розглянемо економічну ефективність, при можливому варіанті об'єднання підприємств ГЗК.

Умовно річну (порівняльну) економічну ефективність  $E_p$  [8] об'єднаного підприємства залізничного транспорту можна визначити за формулою

наведених витрат з урахуванням зміни собівартості й транспортних витрат:

$$E_p = [(Z_1 + TP_1) - (Z_2 + TP_2)] / A_2, \quad (1)$$

де,  $Z_1$  і  $Z_2$  — повна собівартість одиниці продукції відповідно до й після проведення об'єднання підприємств;

$TP_1$  і  $TP_2$  — транспортні витрати по доставці готової продукції до й після об'єднання підприємств;

$A_2$  — річний обсяг випуску продукції після об'єднання підприємств.

Річний економічний ефект від об'єднання підприємств можна розрахувати по формулі:

$$E_{pe} = [(Z_1 + TP_1 + E_n \cdot DO_1) - (Z_2 + TP_2 + E_n \cdot DO_2)] / A_2, \quad (2)$$

де  $E_n$  — нормативний коефіцієнт ефективності капітальних вкладень;

$DO_1$  і  $DO_2$  - питомі капітальні вкладення відповідно до й після об'єднання підприємств;

$A_2$  - річний обсяг випуску продукції (фактичний) після об'єднання підприємств.

Окупність капітальних вкладень на проведення об'єднання підприємств ( $T$ ) визначається по формулі:

$$T = \frac{K - \Phi}{E_{pe}}, \quad (3)$$

де К - розмір капітальних вкладень на здійснення спеціалізації;

Ф - вартість основних фондів, що вивільняються в результаті спеціалізації й направляються в інші виробництва або реалізованих.

Для оцінки ефективності діяльності кожного підприємства можна використовувати співвідношення темпів зростання його основних показників за даним розрахунком:

$$100\% < T_a < T_{vnp} < T_n \quad (4)$$

де  $T_a$  – темп росту сукупних активів, %

$T_{vnp}$  – темп росту обсягу виробництва (реалізації) продукції, %

$T_n$  – темп росту прибутку, %.

Нерівність  $100\% < T_a$  вказує на нарощування підприємством свого потенціалу та масштабів своєї діяльності, тобто свідчить про екстенсивний розвиток.

Нерівність  $T_a < T_{vnp}$  означає, що обсяги виробництва (реалізації) продукції збільшуються швидше ніж величина майна підприємства, що є відображенням інтенсивного розвитку виробництва та підвищення показників виробничої ефективності використання ресурсів ні підприємстві.

Нерівність  $T_{vnp} < T_n$  відображає, що прибуток підприємства збільшується швидше ніж обсяг виробництва (реалізації) продукції і вартості майна підприємства, тобто підвищуються показники економічної ефективності роботи підприємства [9].

*Таблиця 5*

*Розрахунок економічної ефективності гірничо-збагачувальних комбінатів Кременчуцького району*

Підприємства	Роки	Показники			Виконання нерівностей
		темпи росту активів	темпи росту обсягів реалізації	темпи росту валового прибутку	
ПГЗК	2015	2,05	2,72	3,25	$100\% < T_a < T_{vnp} < T_p$
	2016	1,18	1,91	2,12	$100\% < T_a < T_{vnp} > T_p$
БГЗК	2017	1,75	1,72	2,42	$100\% < T_a < T_{vnp} < T_p$
ЄГЗК	2015	1,78	1,82	2,23	$100\% < T_a > T_{vnp} < T_p$
	2016	1,03	1,35	10,53	$100\% < T_a < T_{vnp} < T_p$

Розрахунок оцінки ефективності показав, що майже 100 % виконуються задані умови, що свідчить про динамічність інтенсивного розвитку кожного підприємства існуючого окремо та підвищення ефективності його роботи.

Розрахувавши економічну ефективності та враховуючи технічні фактори порівняємо перспективи розвитку підприємств гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної

аномалії в об'єднанні та при окремій роботі, графічна інтерпретація наведена на рис.4.

Виходячи з розрахунків економічної ефективності функціонування підприємств об'єднаного та окремого типу та аналізу роботи гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної аномалії встановлено, що обслуговування підприємств об'єднаною організацією є недоцільним.

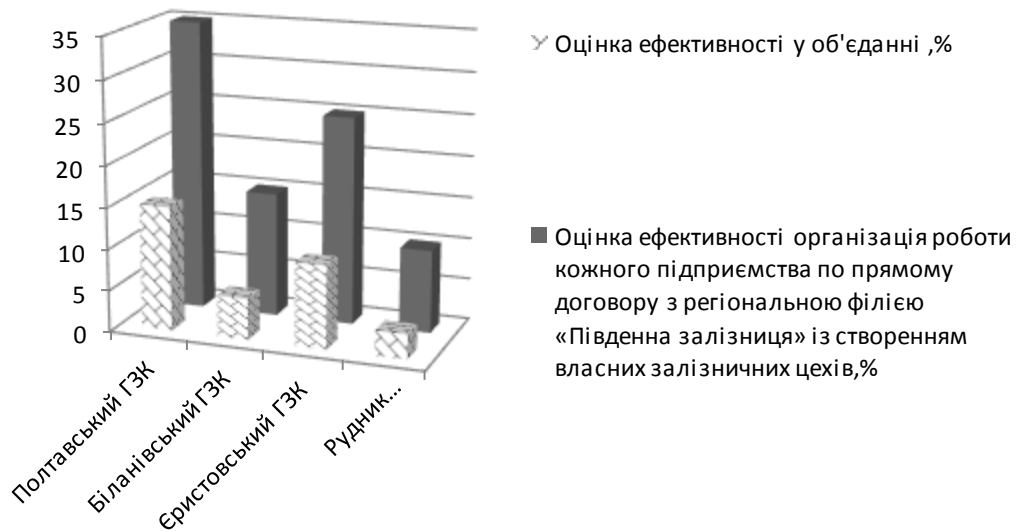


Рис. 4. Результати ефективності функціонування підприємств ГЗК об'єднаного та окремого типу

Це аргументується наступними причинами:

- кожне підприємство має вантажообіг більше 10 млн.т. і промислову станцію, що забезпечує раціональне обслуговування і необхідний об'єм залізничних перевезень. При цьому має місце достатньо високий рівень завантаження колій, споруд і транспортних засобів. Середній рівень завантаження локомотивів складає близько 0,7;

- підприємства функціонуватимуть за окремим договором з регіональною філією «Південна залізниця» на експлуатацію під'їзних колій, матимуть власний план забезпечення порожніми вагонами під навантаження концентрату, руди і металу в об'ємі від 239 до 761 вагонів на добу і здійснюватимуть прийом і здачу вагонів в кількості від 478 до 914(разом з іншими вантажами). Наявність посередника вимагає виконання подвійних приймально-здавальних операцій;

- подача і забирання вагонів на під'їзні колії підприємств зі станції Потоки, а також обслуговування вантажних фронтів промислових площадок і перевезень по з'єднувальним коліям власними локомотивами забезпечує мінімальні міжопераційні очікування[10];

- при обслуговуванні посередником не забезпечується повне розділення відповідальності підприємств за простої і оплату за користування вагонами перед «Укрзалізницею»;

- при власному цеху робота залізничного транспорту кожного підприємства не залежить від проблем і ритмічності обслуговування іншого підприємства не тільки в межах власної під'їзної колії, але і на коліях станції примикання.

#### Висновок.

За розрахунком та з викладених причин підтверджується доцільність і рекомендується організація роботи кожного підприємства по прямому договору з регіональною філією

«Південна залізниця» із створенням власних залізничних цехів. Створення об'єднаної структурної організації було б доцільним при неповному використанні технічних засобів залізничного комплексу, при обслуговуванні невеликих підприємств, за умов неповного рівня завантаження колій, споруд і транспортних засобів, що викликає невиправдані витрати.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Журавель В. В. Підвищення ефективності функціонування промислової станції шляхом вдосконалення її конструкції [Текст] / В. В. Журавель, І. Л. Журавель // Вост.-Европ. журн. передових технологій. – 2015. – № 2/3 (74).
2. Технологічний процес роботи залізничної станції Золотнишино Південної залізниці [Текст] : Рукопис. — ДН, 2006. — 145 с.
3. Технологічний процес роботи залізничної станції Потоки Південної залізниці [Текст] : Рукопис. — ДН, 2005. — 152 с.
4. Інструкція про технологію обслуговування і організацію руху на під'їзній колії ТОВ «Єривський ГЗК» Південної залізниці [Текст]. — ДН, 2012. — 12 с.
5. Інструкція про технологію обслуговування і організацію руху на під'їзній колії ТОВ «Біланівський ГЗК» Південної залізниці [Текст]. — ДН, 2010. — 15 с.
6. Інструкція про технологію обслуговування і організацію руху на під'їзній колії ТОВ «Рудник Галещина» Південної залізниці [Текст]. — ДН, 2011. — 8 с.
7. Краснов А. «Стальное кольцо Южной магистрали». [Електронний ресурс] / Краснов А.— 2004 – 2016 - Режим доступу: [http://uzdlines.narod.ru/departments/ppzt\\_lubny.htm](http://uzdlines.narod.ru/departments/ppzt_lubny.htm) Загол. з екрану
8. «Економіка і організація діяльності об'єднань підприємств» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.kdu.edu.ua/new/lekcii/3\\_2.pdf](http://www.kdu.edu.ua/new/lekcii/3_2.pdf)
9. Темченко А.Г. Економіка підприємств гірничо-металургійного комплексу: навч. посіб. у 2-х томах. / Темченко А.Г., Темченко О.А., Максимов С.В. – Кривий Ріг: Видавничий центр КТУ, 2008. – 496 с.
10. Lomotko, D.V. Methodological Aspect of the Logistics Technologies Formation in Reforming Processes on the Railways [Електронний ресурс] / Lomotko, D.V., Alyoshinsky, E.S., Zambrybor, G.G. Transportation Research Procedia - 2016 – Режим доступу: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.482>

УДК 330.341.1(477)

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ

*Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент,  
Руських А.М., студент (УкрДУЗТ)*

*Сучасний етап ринкової трансформації економіки України передбачає, насамперед, розбудову таких елементів економічної системи, які, з одного боку, здатні забезпечувати сприятливі умови для здійснення господарської діяльності, а з іншого – слугують інструментами впливу на загальну конкурентоспроможність держави.*

*Більшість передових промислових підприємств і організацій України усвідомили необхідність проведення інноваційної політики, проте невизначеність в структурній перебудові економіки і інші чинники, обумовлені національним менталітетом, перешкоджають приєднанню українських бізнесменів до світових інноваційних процесів.*

*Під інноваційно активним підприємством розуміють підприємство, що займалося інноваційною діяльністю. Для стимулювання інноваційної діяльності у промисловій галузі необхідні: мотивація працівників до інноваційної діяльності, зменшення міграції вчених; законодавчі зміни у галузі інноваційної діяльності щодо пільг і стимулів (зниження податків до підприємств, які розвиваються; удосконалення амортизаційної політики); розширення джерел фінансування; тісна співпраця з іноземними підприємствами, обмін досвідом; активізація діяльності технопарків шляхом державної підтримки; розширення практики надання інноваційним підприємствам середньострокових кредитів із зниженням процентної ставки.*

**Ключові слова:** *глобалізація, інноваційна активність, конкурентоспроможність економіки, підприємницькі структури, промислова галузь.*

## ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АКТИВИЗАЦИИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В УКРАИНЕ

*Уткина Ю.М., к.э.н., доцент,  
Русских А.М., студент (УкрГУЖТ)*

*Современный этап рыночной трансформации экономики Украины предусматривает, прежде всего, развитие таких элементов экономической системы, которые, с одной стороны, способны обеспечивать благоприятные условия для осуществления хозяйственной деятельности, а с другой – служат инструментами влияния на общую конкурентоспособность государства.*

*Большинство передовых промышленных предприятий и организаций Украины осознали необходимость проведения инновационной политики, однако неопределенность в структурной перестройке экономики и другие факторы, обусловленные национальным менталитетом, препятствуют присоединению украинских бизнесменов в мировых инновационных процессах.*

*Под инновационно активным предприятием понимается предприятие, занимающееся инновационной деятельностью. Для стимулирования инновационной деятельности в промышленной отрасли необходимы: мотивация работников к*

инновационной деятельности, уменьшение миграции ученых; законодательные изменения в сфере инновационной деятельности относительно льгот и стимулов (снижение налогов с предприятий, которые развиваются; совершенствование амортизационной политики); расширение источников финансирования; тесное сотрудничество с иностранными предприятиями, обмен опытом; активизация деятельности технопарков путем государственной поддержки; расширение практики предоставления инновационным предприятиям среднесрочных кредитов со снижением процентной ставки.

**Ключевые слова:** глобализация, инновационная активность, конкурентоспособность экономики, предпринимательские структуры, промышленная отрасль.

## THEORETICAL FOUNDATIONS OF STIMULATING INNOVATIVE ACTIVITIES OF ENTERPRISES IN UKRAINE

*Utkina Yu.M., Ph. D. in Economics, associate Professor,  
Russkykh A. M., student (USURT)*

*The current stage of market transformation of Ukraine's economy involves primarily the development of such elements of the economic system, which, on the one hand, can provide favorable conditions for economic activities, and on the other are the instruments of influence on the overall competitiveness of the state.*

*Most advanced industrial enterprises and organizations of Ukraine realized the need for innovation policy, however, the uncertainty in the structural transformation of the economy and other factors, due to national mentality, prevent the accession of Ukrainian businessmen in the world innovation processes.*

*Under the innovative active enterprise refers to an enterprise engaged in innovation activities. To stimulate innovative activities in the industrial sector are necessary: motivation of employees to innovate, reducing the migration of scientists; legislative changes in the field of innovation regarding the benefits and incentives (reduced taxes on businesses that are developing; improving the depreciation policy); expand the sources of funding; close cooperation with foreign enterprises, exchange of experience; the revitalization of technoparks through public support; extension practices in the provision of innovative enterprises medium-term loans with a lower interest rate.*

**Keywords:** globalization, innovation activity, competitiveness of the economy, business structures industry.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Глобалізація змінила характер міжнародних економічних відносин, які стають одним з визначальних факторів економічного зростання, що потребує реформування внутрішньої економіки з урахуванням тенденцій світогосподарського розвитку.

Сучасний етап ринкової трансформації економіки України

передбачає, насамперед, розбудову таких елементів економічної системи, які, з одного боку, здатні забезпечувати сприятливі умови для здійснення господарської діяльності, а з іншого – слугують інструментами впливу на загальну конкурентоспроможність держави.

В умовах НТП, що прискорюється, інтернаціоналізації економічних зв'язків, економічної інтеграції, що поглиблюється, особливого значення набувають процеси

вдосконалення інфраструктури держав як основи реалізації стратегії інноваційного розвитку.

Формування сталих довгострокових переваг, заснованих на науково-технічних досягненнях та інноваціях, виступає головним чинником підвищення конкурентоспроможності окремих організацій, галузей та національних економік у світовій економічній системі. Саме тому подальший розвиток та модернізація державних інноваційних систем, у тому числі технопарків, стає найважливішим народногосподарським завданням.

Динаміка світового науково-технічного прогресу веде до глибоких змін в економіці всіх країн. Пасивна сповільнена реакція як державних органів, так і менеджерів організацій всіх форм власності на нові вимоги до діяльності і продукції, що випускається, адаптація, що запізнилася, до нових умов приводять до негативних економічних наслідків: різкому зниженню прибутковості власної продукції в порівнянні з аналогічною прогресивною, конкурентоздатною.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання щодо визначення сутності, факторів впливу та напрямків розвитку інноваційної діяльності розкрито у працях багатьох науковців. Зокрема, на нашу думку, слід виділити дослідження В.Л. Диканя [3-5], В.М. Гриньової, О.В. Козиревої [2], С.М. Ілляшенко [7], Л.І. Федулової [8] та ін. У працях науковців розкриваються різноманітні аспекти інноваційної діяльності в умовах інтеграції економіки України у глобальну світову систему.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Більшість передових промислових підприємств і організацій України усвідомили необхідність проведення інноваційної політики, проте невизначеність в структурній перебудові економіки і інші чинники, обумовлені національним менталітетом, перешкоджають приєднанню українських

бізнесменів до світових інноваційних процесів.

Перед українськими менеджерами в умовах нестабільності законодавчої діяльності державних органів в перехідний період виникають складні проблеми, від рішення яких часто залежить само існування підприємства. За даними соціологічних досліджень, на ці проблеми окрім об'єктивних чинників впливають низька якість менеджменту, нездатність багатьох менеджерів максимально використовувати творчий потенціал персоналу підприємства.

Таким чином, на нашу думку, недостатньо опрацьованими у науковій літературі залишаються питання щодо обґрунтування напрямків активізації інноваційної діяльності у сфері підприємництва.

**Формування цілей статті (постановка завдання).** Саме тому метою даного дослідження є обґрунтування теоретичних засад активізації інноваційної діяльності у сфері підприємництва України в умовах наростання глобалізаційних тенденцій.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Під інноваційно активним підприємством розуміють підприємство, що займалось інноваційною діяльністю. Аналіз інноваційної сфери української промисловості вказує на її кризовий стан. Уникнути його можливо лише відновлюючи самостійний науково-технічний розвиток. На сьогодні вбачається два напрямки інноваційного розвитку країни: з акцентом на першочерговий розвиток наукоємного виробництва на базі ВПК або ж першочерговим розвитком цивільних галузей, споживчого сектору. Необхідно відзначити, що перевагу необхідно надати споживчому сектору.

Для стимулювання інноваційної діяльності у промисловій галузі необхідні: мотивація працівників до інноваційної діяльності, зменшення міграції вчених; законодавчі зміни у галузі інноваційної діяльності щодо пільг і стимулів (зниження податків до підприємств, які розвиваються;



удосконалення амортизаційної політики); розширення джерел фінансування; тісна співпраця з іноземними підприємствами, обмін досвідом; активізація діяльності технопарків шляхом державної підтримки; розширення практики надання інноваційним підприємствам середньострокових кредитів із зниженням процентної ставки [1, с. 114].

Однією з найактуальніших проблем вітчизняної економіки є підвищення конкурентоспроможності промисловості на основі її технологічного переоснащення й розвитку наукоємних галузей виробництва. Тому виникає гостра потреба в одержанні підприємствами доступу до передових технологій.

Водночас підвищення ступеня відкритості національної економіки поряд із посиленням інтеграційних процесів у світовій економіці супроводжується загостренням конкуренції, що зумовлює необхідність пошуку ефективних шляхів просування продукції вітчизняних товаровиробників на ринку, переважно інноваційної, оскільки традиційні її види здебільшого неконкурентоспроможні [5, с. 15].

Нові макроекономічні умови сприяють інноваційній діяльності підприємств, особливо орієнтованих на внутрішній ринок, що різко підвищило конкурентоспроможність їхньої продукції порівняно з імпортною. Підприємства, що працюють на міжнародний ринок, змогли використати нові можливості незначною мірою. У таких умовах виробництва почали здійснювати технологічні нововведення з метою підвищення конкурентоспроможності своєї продукції на світовому ринку. Істотно підвищився їхній інтерес до вітчизняної техніки й вони активніше зверталися до вітчизняних виробників.

У дослідженнях, присвячених обговорюваній проблематиці, завжди роблять спроби обґрунтувати зв'язок рівня інноваційної активності з галузевою приналежністю, розмірами підприємств,

їхнім територіальним розташуванням, формою власності. Результати досліджень свідчать, що найвищою інноваційною активністю характеризуються підприємства машинобудування й металообробки. Рейтинг їхній за рівнем інноваційної активності залишається незмінним протягом останніх років.

Аналіз впливу чинника форми власності свідчить, що найбільша інноваційна активність характерна для підприємств іноземної і змішаної форм власності. Загальноприйнятою є точка зору, що державна форма власності мало стимулює впровадження інновацій для одержання прибутку, оскільки значна частина його надходить у дохід держави. Однак державні підприємства краще захищені в умовах політичної й соціально-економічної нестабільності, і, отже, можуть визначати більш довгострокові цілі свого розвитку, які можна реалізувати завдяки інноваційній діяльності. Крім того, державні підприємства, порівняно з новоствореними недержавними, мають великий запас завершених наукових розробок. Отже, форму власності підприємства не можна розглядати окремо від інших його характеристик, таких як галузева приналежність і специфіка виробленої продукції [2, с. 34].

Територіальний чинник також впливає на рівень інноваційної активності. Цільові опитування показують значну роль місцевих адміністрацій у стимулюванні інновацій. Важливе значення тут мають не лише прямі інвестиції з місцевого бюджету, а й створення інституційно-законодавчих умов, сприятливих для інноваційної діяльності. Кошти з регіональних джерел зазвичай розподіляються або на основі конкурсу, або в результаті прямого рішення місцевих органів влади. Неабияке значення мають також неформальні механізми, до того ж чим більший обсяг наданих коштів, то істотніша їхня роль. Окрім того, сьогодні конкурентне середовище також неоднакове в різних регіонах.

Аналіз чинників активізації

інноваційної діяльності підприємств засвідчує насамперед орієнтованість інноваційного процесу на ринок, а також таке: варто брати до уваги потреби не лише країни, а й світового ринку, необхідність випереджального виробництва інновацій порівняно з рівнем попиту на них і, нарешті, формування інфраструктури інноваційної діяльності.

На практиці також основну увагу приділено саме цим аспектам інноваційної діяльності, що є природним, тому що споживача здебільшого цікавлять не труднощі, що постають перед творцем інноваційної розробки, а практичні можливості останньої. У підсумку поза увагою дослідників зазвичай залишається ще один важливий аспект цієї діяльності, а саме рівень її достатності для неперервного й економічно доцільного розвитку національної економіки загалом та окремих її структурних ланок зокрема.

Отже, для нормального здійснення інноваційної діяльності необхідна відповідно розвинена інфраструктура; ініціювати інноваційну діяльність повинні самі розробники, інакше попит на інновації завжди випереджатиме їхню пропозицію; рівень інноваційних розробок має відповідати світовому рівню або перевищувати його. Принципове поєднання названих чинників дає можливість визначити, наскільки достатньою є активність інноваційної діяльності в країні для забезпечення її перманентного й ефективного розвитку. Крім того, ці чинники найістотніше визначають масштаби, динаміку й інші кількісні та якісні характеристики інноваційного потенціалу, який у зв'язку з цим можна розглядати як один із найзначніших параметрів інноваційного процесу [7, с. 201].

З огляду на викладене можна дійти висновків, що стосуються обліку впливу зазначених чинників на інноваційну діяльність, частина яких має загальний характер, а решта належить безпосередньо до вітчизняних особливостей.

По-перше, інфраструктуру інноваційної діяльності потрібно приймати і враховувати в обсязі й складі, що забезпечує її нормальне здійснення в національній економіці. Це означає, що до складу інфраструктури інноваційної діяльності входять мікросистеми, які забезпечують практичну реалізацію розроблених або створених нововведень (упровадження нововведень у мікросистему користувача).

По-друге, якщо ініціацію інноваційної діяльності повинен здійснювати розробник, то до її інфраструктури обов'язково мають входити наукові підрозділи, що забезпечують розробку новацій і в такий спосіб, по суті, формують фонд нововведень або інноваційний заділ.

Отже, інфраструктура інноваційної діяльності має складатися з двох основних систем підтримки, що, з одного боку, забезпечують створення нововведень, а з другого – сприяють якнайшвидшому впровадженню їх у практичну діяльність користувачів.

По-третє, такі інфраструктурні підрозділи мають бути забезпечені фінансовими активами, необхідними для виконання своїх функцій.

Отже, уже на стадії створення нововведення необхідна наявність особи, зацікавленої у позитивному кінцевому результаті його впровадження. Така особа стає інвестором інноваційної діяльності.

По-четверте, ініціація інноваційної діяльності розробником або творцем нововведення має бути чітко обґрунтована, щоб перед ним згодом не поставали проблеми зі збутом своєї продукції. Інакше творець нововведення стикатиметься з ризиком, який може нівелюватися лише перспективністю новації.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** З метою активізації інноваційного процесу в Україні вбачається за доцільне розробити і запровадити в практику норми та заходи законодавчого й

організаційного характеру. Для затвердження на законодавчому рівні пропонується розробити норми, які б встановлювали/

1. Порядок оподаткування, згідно з яким розмір бази оподаткування прибутку підприємств та організацій зменшувався б на суму коштів, яка була ними спрямована безпосередньо на науково-технічну та інноваційну діяльність.

2. Механізм забезпечення "податкових канікул" для учасників реалізації інноваційного проекту на термін до трьох років з часу підписання інноваційної угоди.

3. Новий тип оподаткування, згідно з яким податковий тиск на товаровиробника кінцевої продукції глибокої переробки був би меншим за податковий тиск на виробника сировини чи напівфабрикатів – це конче необхідна вимога зламу негативної тенденції до сировинізації економіки України. Природним для ментальності українців і відповідним до гео економічної та демографічної ситуації нашої держави є перехід від екологічно небезпечних, енерго- та матеріалоємних виробництв до новітніх ресурсощадливих і наукоємних високих технологій.

Пропонується розробити і запровадити у практику організаційні заходи щодо:

- державного страхування та відшкодування можливих ризиків від інноваційної діяльності з урахуванням інтересів інноватора, винахідника та інвестора, проектів при їх венчурному фінансуванні;

- розвитку сучасної інноваційної інфраструктури, яка була б максимально пристосована до роботи в ринкових умовах. Його метою має бути підвищення інноваційної активності у промисловості за рахунок створення сприятливих умов для діяльності й активної спеціалізації учасників інноваційного процесу з метою плідної роботи та практичного використання результатів науково-дослідних робіт;

- створення та залучення до активної інноваційної, винахідницької та інвестиційної (до реального сектора економіки) діяльності фінансово-промислових груп в Україні.

## **ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1 Говоруха Ж.А. Питання розвитку інноваційної діяльності підприємств України – Ж.А. Говоруха // Актуальні проблеми економіки. – 2017. – №8(74). – С. 107-115.

2 Гриньова В.М. Соціально-економічні проблеми інноваційного розвитку підприємств: монографія / В.М. Гриньова, О.В. Козирева. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2016. – 192 с.

3 Дикань В.Л. Інноваційний вектор забезпечення сталого розвитку економіки України / В.Л. Дикань, Б.Я. Остапук // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2012. – №39. – С. 15-20.

4 Дикань В.Л. Концепція інноваційного розвитку економіки / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2015. – №51. – С. 9-20.

5 Дикань В.Л. Стратегічні пріоритети розвитку економіки України в умовах зміни центрів економічної та політичної влади / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2013. – №41. – С. 11-16.

6 Зубенко В.О. Зміна парадигми забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств України / В.О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2012. – №40. – С. 160-162.

7 Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: навч. посіб / С.М. Ілляшенко. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Суми: ВТД «Університетська книга»; К.: Видавничий дім «Княгиня Ольга», 2015. – 324 с.

8 Федулова Л.І. Інноваційний розвиток промисловості України / Л.І. Федулова // Актуальні проблеми економіки. – 2017. – №3(69). – С. 83-97.

УДК 658.114.5

## УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНТЕГРОВАНИХ КОРПОРАТИВНИХ СТРУКТУР НА ОСНОВІ ЗБАЛАНСОВАНОЇ СИСТЕМИ ПОКАЗНИКІВ

*Чухлата Ж.Г., ст. викладач (НА НГУ)*

*У статті розкрито питання вдосконалення методичного підходу до регламентації діяльності корпоративних структур зі складною архітектурною побудовою на базі застосування концепції збалансованої системи показників. Запропоновано підхід до інтеграції цієї системи при використанні мереж Петрі. Досліджено, що визначення принципів стратегічного управління інтегрованої корпоративної системи базується на організації її стратегічного обліку і звітності в системі менеджменту.*

**Ключові слова:** *показник, структура, збалансована система, інтеграція, менеджмент, концепція*

## УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ИНТЕГРИРОВАННЫХ КОРПОРАТИВНЫХ СТРУКТУР НА ОСНОВЕ СБАЛАНСИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

*Чухлата Ж.Г., ст. преподаватель (НА НГУ)*

*В статье раскрыты вопросы совершенствования методического подхода к регламентации деятельности корпоративных структур со сложным архитектурным построением на базе применения концепции сбалансированной системы показателей. Предложен, подход к интеграции этой системы при использовании сетей Петри. Исследовано, что определение принципов стратегического управления интегрированной корпоративной системы базируется на организации стратегического учета и отчетности в системе менеджмента.*

**Ключевые слова:** *показатель, структура, сбалансированная система, интеграция, менеджмент, концепция*

## MANAGEMENT DEVELOPMENT OF INTEGRATED THE CORPORATE STRUCTURES BASED ON BALANCED SCORECARD

*Chuhlata.G., senior lecturer ( National Academy of National guard of Ukraine)*

*In conditions of tough competitive environment, it is pertinent to integration of enterprises, resulting in the formation of complex logistic chains and cooperation ties between enterprises. These chains, for its normal functioning require appropriate management system based on balanced scorecard. Chain logistics and cooperative relations between enterprises are often reflected in the form of integrated corporate structures.*

*For disclosure purpose, the article proposes the use of Petri nets apparatus. The*

*feasibility of its application due to the need to address selected objectives of the study in the dynamic aspect (the sequence of events and transitions).*

*The basis for the implementation of the strategy and the work generated through the subsystem of operational management can only make accounting system of integrated corporate structures. The feature of this system should be its focus on the recognition of strategic information, which is achieved by a specific sequence of actions.*

*First, event data, and transitions are used to justify the principles for the use of BSC in IKS. Feature of this scheme is the use of dehorn approach to the coordination of the principles of the strategic management (implemented by transitions t6, t8, TC) operation which involves re-completion of the cycle of development of system principles).*

*So, this study presents an approach to the construction of the loop of strategic management of integrated corporate structures, a feature which is to focus on balanced scorecard and nomenclature of the strategic account. However, further studies should more clearly define the components of strategy maps (pBSC) for their compliance with the architecture of X (the position of the RCA).*

**Key words:** rate, structure, balanced system, integration, management, concept.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** В умовах жорсткого конкурентного середовища актуальне значення набуває інтеграція підприємств, внаслідок чого формуються комплексні ланцюжки логістичних і коопераційних зв'язків між підприємствами. Ці ланцюжки для свого нормального функціонування потребують відповідної системи управління на основі збалансованої системи показників [1]. Ланцюжки логістичних і коопераційних зв'язків між підприємствами найчастіше знаходять своє втілення у вигляді інтегрованих корпоративних структур (ІКС).

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** В роботах таких авторів, як Іванова Ю.Б., Каплана Р., Радаєва В.В., Третьяк О.А., Флігстіна Н. та ін. [2-6] розглянуто питання управління інтеграційним розвитком підприємств. Разом з тим, залишається відкритим питання формування інструментарію для механізму управління інтегрованих корпоративних структур. В рамках обговорення даної проблеми дуже часто орієнтуються на впровадження збалансованої системи показників (Balanced Score Card, BSC [2]) в практику функціонування ІКС. При цьому, напрями

забезпечення взаємодії концепції BSC з системою стратегічного управління складних корпоративних структур з різним ступенем інтеграційних обмежень, залишаються поза зоною уваги вчених-економістів.

Отже, **метою** статті є формування моделі стратегічного управління інтегрованих корпоративних структур зі складною архітектурною побудовою на базі застосування концепції збалансованої системи показників.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Для розкриття мети статті запропоновано використання апарата мереж Петрі. Доцільність його застосування обумовлюється необхідністю розгляду обраної мети дослідження в динамічному аспекті (послідовності подій і переходів). При цьому передбачається використання кількох формалізованих мережами Петрі схем, що мають загальні елементи, такі як:

- рв – позиція, яка відображує з'ясування менеджментом ІКС наявності проблем в організації процесу операціоналізації і контролю реалізації стратегії;

- рS – відображення всіх наявних у ІКС стратегічних альтернатив розвитку та параметрів узгодження стратегічних цілей її учасників;

- рBSC – елементи збалансованої системи показників, що представляють собою набори ключових факторів успіху та показників ефективності ІКС;

- рКА – представлені у формалізованому вигляді (наприклад, у вигляді моделі Захмана) архітектура і організаційно-структурна побудова ІКС;

- рК, рГ – позиції відображають відповідно необхідність остаточної перевірки відповідності сформованої системи стратегічного управління запитами суб'єкта управління і готовність цієї системи до експлуатації;

- tC, tK – відповідно стартовий (свідчать про необхідність повторного проходження всіх запропонованих етапів) і кінцевий переходи (що свідчить про інтеграції системи стратегічного управління і BSC).

Спочатку дані події і переходи використовуються для обґрунтування принципів використання BSC в ІКС, що представлено на рис. 1. Особливістю даної схеми є застосування двохрівневого підходу до узгодження принципів

організації стратегічного управління (реалізовано переходами t6, t8, tC) спрацювання яких передбачає повторне проходження циклу розробки системи принципів). Крім цього, реалізація зазначеної схеми орієнтується на ряд наступних елементів. Для першого циклу формування принципів і правил стратегічного управління ІКС: t1 – розподіл функцій стратегічного управління та встановлення відповідальних за їх виконання; p1 – формалізоване подання організаційно-структурної декомпозиції інтегрованої освіти; t2 – співвіднесення ключових факторів успіху, стратегічних цілей і показників з різними рівнями архітектури ІКС; p2 – розроблені для вищого менеджменту ІКС (представлених у вигляді стратегічних бізнес-одиниць) система параметрів інтегрованої стратегії; t3 – формалізація стратегії через її подання у вигляді стратегічної карти BSC; p3 – розроблений варіант корпоративної стратегічної карти; t4 – каскадування елементів стратегічної карти за рівнями ієрархії (архітектури) ІКС.

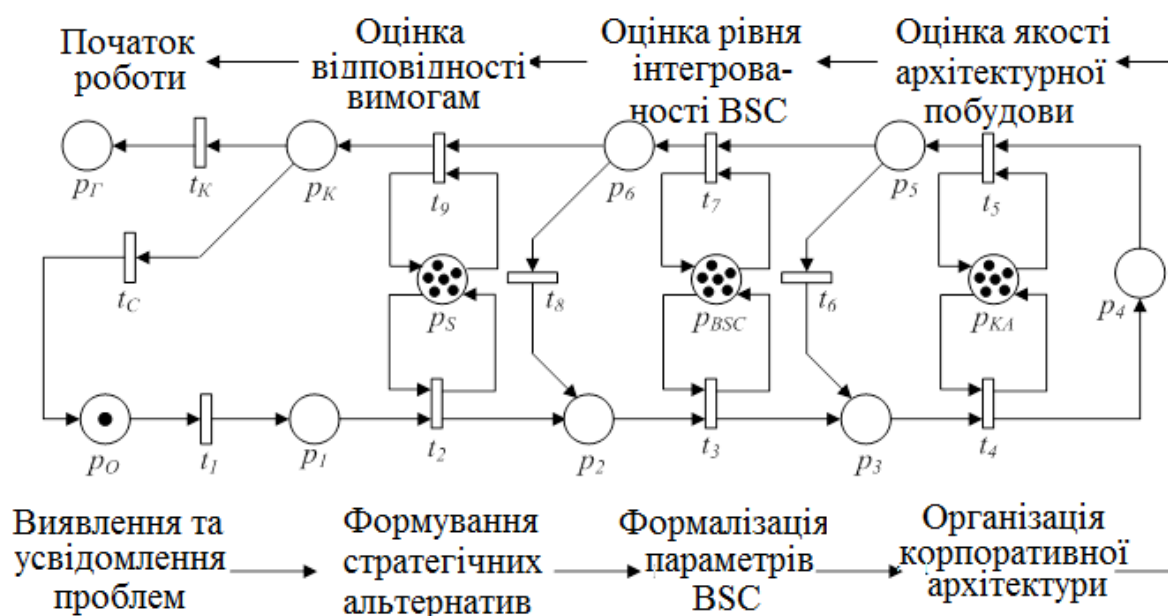


Рис. 1. Визначення принципів стратегічного управління інтегрованої корпоративної системи

Для другого рівня: р4 – затверджений варіант стратегії ІКС в рамках перспектив збалансованої системи показників; t5 –

забезпечення відповідності допоміжних процесів розподілу ролей учасників ІКС; р5 – регламенти управління функціональними

службами і допоміжними процесами ІКС;  $t_7$  – розробка системи контролю за досягненням учасниками ІКС планових показників;  $t_9$  – коригування відповідності функцій управління ІКС з параметрами стратегічної карти BSC.

Після означеного на рис. 1 визначення

принципів представлення стратегії ІКС в циклі BSC слід визначити основні напрями реалізації та контролю за реалізацією цієї стратегії. Тут найбільш оптимальним варіантом буде орієнтація на представлену на рис. 2 послідовність.

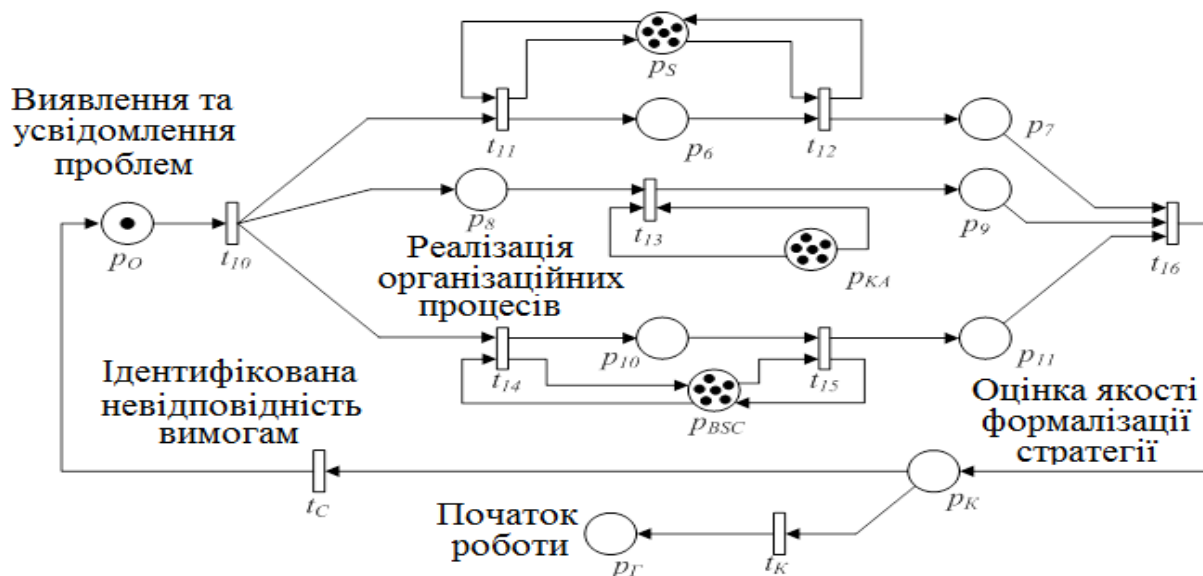


Рис. 2. Визначення параметрів підсистеми оперативного управління для забезпечення реалізації стратегічних альтернатив ІКС

Основу представлення параметрів системи оперативного управління при реалізації стратегії ІКС складають наступні події і переходи:  $t_{10}$  – визначення варіантів декомпозиції процесу реалізації стратегії;  $t_{11}$  – формування характеристик шаблонів поведінки учасників ІКС;  $p_6$  – розподіл ролей учасників ІКС та визначення прав і обов'язків корпоративного центру;  $t_{12}$  – формування механізмів коригування бізнес-процесів в ІКС (регламентація ресурсного забезпечення консолідованих процесів корпоративної логістики);  $p_7$  – система компетенцій учасників ІКС, в розрізі рівнів її архітекtonіки;  $p_8$  – регламенти взаємодії підрозділів при реалізації стратегії з поданням параметрів системи мотивації, орієнтованої на досягнення планових значень показників;  $t_{13}$  – нормування індикаторів реалізації стратегії у розрізі організаційно-структурного подання ІКС;  $p_9$  – розроблена і підкріплена створенням відповідних регламентів система

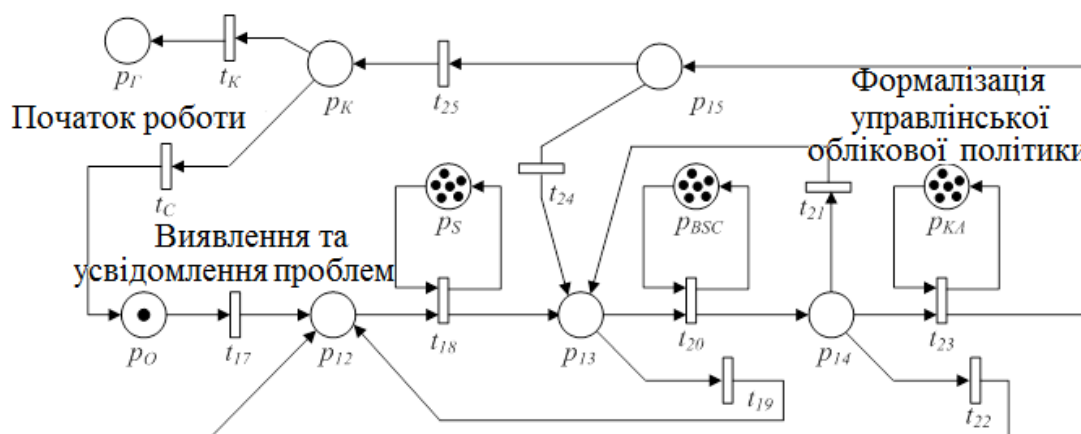
стратегічного бюджетування ІКС;  $t_{14}$  – розробка системи зворотних зв'язків і формування механізмів план-фактного контролю;  $p_{10}$  – регламенти коригування процесів ІКС;  $t_{15}$  – розробка документів, що регламентують функціонування BSC;  $p_{11}$  – формалізоване представлення системи контролінгу і стратегічного моніторингу ІКС; ;  $t_{16}$  – оцінка якості розробки та декомпозиції стратегії в рамках прийнятих в ІКС стандартів та розуміння якості стратегії.

Основу для реалізації стратегії і роботи сформованої за допомогою представленої на рис. 2 схеми підсистеми оперативного управління може складати тільки система бухгалтерського обліку ІКС. Особливістю даної системи повинна стати її орієнтація на відображення в обліку стратегічної інформації, що досягається представленою на рис. 3 послідовністю дій.

Реалізація цієї послідовності припускає наявність наступних подій і

переходів:  $t_{17}$  – визначення стратегічних завдань розвитку обліково-аналітичного забезпечення BSC та розвитку ІКС;  $p_{12}$  – регламенти системи стратегічного моніторингу, орієнтованого на систему ролей учасників ІКС;  $t_{18}$  – регламентація контрольованих параметрів бізнес-процесів ІКС з виділенням відповідних облікових номенклатур;  $p_{13}$  – система управлінської звітності, адаптованої для розкриття важливої для реалізації BSC інформації про діяльність ІКС;  $t_{19}$  – доповнення складу показників, включених у стратегічні карти;  $t_{20}$  – встановлення структури звітних форм і облікових процедур для розрахунку

показників бізнес-процесів;  $p_{14}$  – регламенти контролю за траєкторією розвитку ІКС в межах виділених рівнів корпоративної ієрархії;  $t_{21}$  – коригування складу контрольованих показників бізнес-процесів ІКС;  $t_{22}$  – перегляд принципів розробки номенклатур стратегічного обліку;  $t_{23}$  – автоматизація каскадування показників стратегічних карт;  $p_{15}$  – регламенти зовнішньої фінансової звітності та наказ про управлінську облікову політику;  $t_{24}$  – зміна підходу до відбору показників без коригування параметрів стратегії;  $t_{25}$  – впровадження розробленої схеми стратегічного обліку.



Погодження параметрів обліково-аналітичного забезпечення функціонування збалансованої системи показників

Рис. 3. Організація стратегічного обліку і звітності в системі менеджменту інтегрованої корпоративної структури

**Висновки.** Таким чином, у даному дослідженні представлено підхід до побудови контуру стратегічного управління інтегрованими корпоративними структурами, особливістю якого є орієнтація на збалансовану систему показників та номенклатури стратегічного обліку. Разом з тим, у подальших дослідженнях слід більш чітко визначити складові стратегічних карт (позиція  $p_{BSC}$ ) на їх відповідність елементом архітектури ІКС (позиція  $p_{KA}$ ).

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Каличева Н.С. Логістичні підходи, як основа раціональної організації

виробничого процесу на підприємстві/ Н.С. Каличева, В.О. Маслова// Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2014. - № 47. - С. 83 - 86.

2. Іванов Ю.Б. Концепція та онтологія предметної області управління інтеграційним розвитком підприємства / Ю.Б. Іванов, А.А. Пилипенко // Економіка промисловості. – 2006. – №1(32). – С. 162 – 171

3. Каплан Р. Стратегическое единство: создание синергии организации с помощью ССП./ Р. Каплан, Д. Нортон. – М.: ИД "Вильяс", 2006. – 384 с.

4. Радаєв В.В. Экономическая социология/ В.В. Радаєв. – М.: ГУ-ВШЭ,



2005. – 438 с.

– 50

5. Третьяк О.А. Сетевые формы межфирменной кооперации / О.А. Третьяк, М.А. Румянцева // Российский журнал менеджмента. – 2003. – №2. – Том 1. – С. 25

6. Флигстин Н. Поля, власть и социальные навыки / Н. Флигстин// Экономическая социология. – 2001. – № 4. – С. 28 – 55.

УДК 658.7.01:330.522.4

## ЛОГІСТИЧНІ МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМИ ЗАПАСАМИ ПІДПРИЄМСТВА: СУТНІСТЬ, РОЛЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ

*Швець Ю.О., к.е.н., ст. викладач,  
Андрієнко А.О., студентка (ЗНУ)*

*В статті проаналізовано підходи вітчизняних та зарубіжних вчених до трактування сутності поняття «запаси» та оцінено їх вплив на ефективність функціонування підприємств. Охарактеризовано класифікацію основних видів запасів та досліджено існуючі методи управління матеріальними запасами шляхом визначення їх переваг, недоліків та оцінки особливості впровадження на підприємствах. На основі проведеного дослідження сформовано загальні рекомендації щодо ефективного впровадження на підприємствах логістичного підходу та визначено перелік факторів впливу на використання логістичних методів.*

*Ключові слова: логістика, матеріальні запаси, логістичний підхід, підприємство, моделі управління запасами.*

## ЛОГИСТИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНЫМИ ЗАПАСАМИ ПРЕДПРИЯТИЯ: СУЩНОСТЬ, РОЛЬ И ОСОБЕННОСТИ ВНЕДРЕНИЯ

*Швець Ю.А., к.э.н., ст. преподаватель,  
Андрієнко А.А., студентка (ЗНУ)*

*В статье проанализированы подходы отечественных и зарубежных ученых к трактовке сущности понятия «запасы» и оценено их влияние на эффективность функционирования предприятий. Охарактеризована классификация основных видов запасов и исследованы существующие методы управления материальными запасами путем определения их преимуществ, недостатков и оценки особенности внедрения на предприятиях. На основе проведенного исследования сформированы общие рекомендации по эффективному внедрению на предприятиях логистического подхода и определен перечень факторов, влияющих на использование логистических методов.*

*Ключевые слова: логистика, материальные запасы, логистический подход, предприятие, модели управления запасами.*

## LOGISTICS METHODS OF MANAGING THE ENTERPRISE'S INVENTORIES: ESSENCE, ROLE AND FEATURES OF IMPLEMENTATION

*Shvets Y.A., candidate of Economic Sciences, senior teacher,  
Andrienko A. A., student (Zaporizhzhya national University)*

*An effective method of ensuring competitive advantage is the rationalization of inventory management, providing a continuous supply of products in the right amount and in right time. This is achieved by implementing a logistics approach.*

*The article analyzes the approaches of domestic and foreign scientists to the interpretation of the essence of the term «inventories» and assessed their impact on the efficiency of enterprises. Characterized classification of the main types of inventories and studied the existing methods of inventory management by identifying their nature, advantages, disadvantages and evaluate the implementation specifics in the workplace. General recommendations for the effective implementation of logistic approach at the enterprise formed on the basis of the research, a list of factors that impact on the use of logistics methods was defined.*

**Keywords:** *logistics, inventories, logistics approach, enterprise, models of inventory management.*

**Постановка проблеми.** Основою переходу України до ринкової економіки є поява розвинутого конкурентного середовища, яке потребує від менеджерів розробки стратегій задля здобуття конкурентних переваг, збільшення долі ринку та масштабу його покриття. Порівнюючи з діяльністю іноземних підприємств, вітчизняне виробництво характеризується низькою ефективністю, що обумовлене неспроможністю українських підприємств представляти на товарних ринках продукцію з низькою матеріалоємністю та з високими споживчими характеристиками. Передумовою вирішення даної проблеми є зосередження уваги керівництва на вдосконаленні виробничих процесів, а саме управлінні матеріальними запасами. Логістичний підхід, як засіб досягнення зазначеної мети, успішно використовується у західних країнах. Результатом впровадження даного підходу в систему управління матеріальними запасами є раціональне використання оборотних активів, скорочення виробничого циклу та зниження витрат виробництва. Проблема ефективності управління матеріальними

запасами є нагальною, адже їх стан є одним з основних факторів, що впливають на конкурентоспроможність підприємства, його фінансові результати.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Серед вітчизняних та іноземних вчених, праці яких присвячені проблемам управління матеріальними запасами на підприємстві, теоретичному обґрунтуванню логістичних процесів та механізму їх впровадження на практиці, слід відзначити таких: Болт Г. Дж. [1] розглядає систему управління запасами в розрізі збутової політики підприємства; Гордон М. П. [2] визначає перспективи організації руху товару на логістичної основі, форми і методи участі органів управління в удосконаленні цих процесів; Волгін В. В. [3] зазначає, що проблеми та успіхи підприємств криються в організації складських операцій і управління запасами; в своїх працях Дубініна М. В. [4], Багрій К. Л. [5], Кащена Н. Б. [6] та Білик М. С. [7] виділяють оптимізацію закупівель виробничих запасів як фактор скорочення виробничого циклу та підвищення ефективності діяльності підприємств; Гаджинський А. М. [8], Вольвач І. Ю. [9],

Ларіна Р. Р. [10] та Плєскач В. Л. [11] наголошують на наявності ряду обмежень, недоліків та припущень при використанні окремих методів управління запасами, які вимагають детального аналізу та пошуку підходів до вирішення таких проблем.

**Виділення невіршених частин загальної проблеми.** На сьогоднішній день проблема управління матеріальними запасами вимагає більш детального вивчення та розробки інтегрованих підходів. Нерозкритими залишаються проблеми моделювання механізму прийняття та реалізації управлінських рішень щодо покращення якості логістичних процесів та особливості управління матеріальними запасами в Україні.

**Метою статті** є дослідження сутності матеріальних запасів та їх впливу на ефективність роботи підприємства, характеристика класифікації видів запасів,

проведення аналізу існуючих методів управління матеріальними запасами, оцінка їх ролі, виокремлення особливостей впровадження логістичних методів, визначення переваг, недоліків та рекомендацій щодо використання логістичних методів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На сучасному етапі розвитку головною задачею логістів в системі управління матеріальними запасами є визначення їх оптимального рівня, при якому витрати на їх зберігання мінімізуються, а оборотність запасів збільшиться, що дозволить покращити й рівень обслуговування споживачів. Однак для подальшого ознайомлення з сутністю, методами та особливостями стратегій управління матеріальними запасами слід навести визначення самого поняття «запасів» (табл. 1).

*Таблиця 1*

*Підходи до визначення поняття «запаси»*

Науковці 1	Трактування 2
М. В. Дубініна	Виокремлює два види складських запасів – виробничі та товарні [4, с. 47], при цьому зазначає, що виробничі запаси – це матеріальні цінності, що знаходяться на складі підприємств виробничої сфери і призначені для подальшого використання; а товарні запаси – матеріальні цінності які знаходяться на складі, але призначені для продажу.
К. Л. Багрій	Виробничі запаси – це вартість запасів, малоцінних швидкозношуваних предметів, сировини, основних і допоміжних матеріалів, палива, покупних напівфабрикатів і комплектуючих виробів, запасних частин, тари, будівельних матеріалів та інших матеріалів, призначених для споживання в ході нормального операційного циклу [5, с. 51].
Н. Б. Кашена	Виробничі запаси – це вартість сировини, основних матеріалів, що становлять основу виготовленої продукції, придбаних напівфабрикатів і комплектуючих виробів, допоміжних речовин [6, с. 129].
М. С. Білик	Виробничі запаси – це сировина, основні матеріали, що комплектують вироби і інші матеріальні цінності, призначені для виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг, обслуговування виробництва і адміністративних потреб [7, с. 255].
А. М. Гаджинський	Матеріальні запаси – це матеріальна продукція, яка очікує вступу: • в процес виробничого споживання; • в процес продажу; • в процес особистого споживання [8, с. 318].

Примітка. Джерело: [4, с. 47; 5, с. 51; 6, с. 129; 7, с. 255; 8, с. 318]

Тобто запаси – це оборотний капітал підприємства і чим менше їх буде, тим ефективнішою буде робота виробництва. Політика підприємства з управління запасами повинна складатися з двох елементів: перший – що, коли і в яких

обсягах виробляти й закупати, а також розміщення запасів; другий – стосується стратегії управління запасами (централізовано або на кожному окрему розподільчому центрі). Важливим фактором впливу на ефективність роботи підприємства є рівень обслуговування. Він визначається наступними параметрами: тривалістю циклу обробки та виконання замовлення, нормою насичення попиту (частка замовлень, які можуть бути виконані за всіма параметрами) – за обсягом та асортиментом замовлення, загалом за всіма замовленнями або в будь-

якій комбінації цих параметрів. Ще одним обов'язковим механізмом управління матеріальними запасами підприємства є принцип «зворотного зв'язку». Метою його впровадження є надходження даних про новий стан всієї системи і оцінка результативності її функціонування.

Під час перетворення сировини в готовий продукт та подальшого руху цього продукту до споживача відбувається розподіл матеріальних запасів на два підвиди: виробничі та товарні запаси, кожен з яких ділиться ще на три групи – сезонні, страхові та поточні (рис. 1).

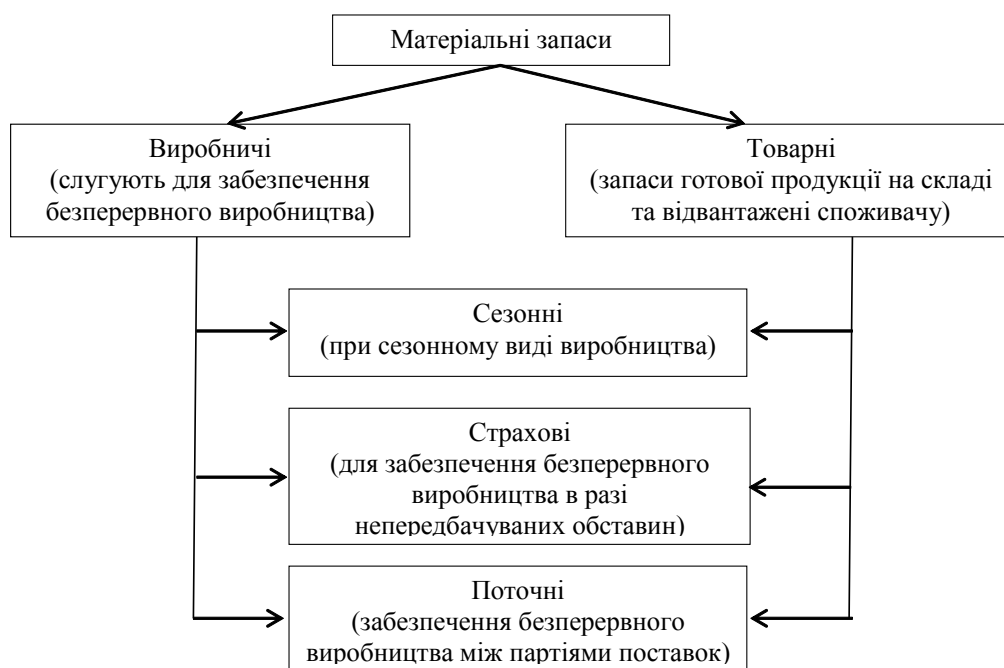


Рис. 1. Основні види матеріальних запасів [9, с. 321]

З даних рис. 1 слід визначити, що запаси виконують ряд функцій, які забезпечують підвищення гнучкості в управлінні підприємством: нагромадження, забезпечення безперервного виробництва, урівноваження попиту й пропозиції, захищеність від невизначеності (за рахунок страхових запасів).

Чітко визначена система оформлення операцій, щодо руху матеріальних запасів забезпечують ефективність їх організації.

Для аналізу матеріальних цінностей необхідно вивчити їх структуру, яка

передбачає групування запасів за їх функціональною роллю на підприємстві.

Розглянемо структуру матеріальних запасів за останні три роки на прикладі ПАТ «Чумак» та проаналізуємо співвідношення її елементів (табл. 2).

Проаналізувавши структуру матеріальних запасів на ПАТ «Чумак» бачимо, що основну частину усіх запасів підприємства складають виробничі запаси та готова продукція. Також спостерігається постійне зростання сукупного обсягу запасів.

У виробничій логістиці існує декілька систем ефективного управління матеріальними запасами. Серед них важливе місце посідає метод «Just in time», метою якого є виробляти та відвантажувати продукцію точно в строк для її подальшого використання.

Навпаки, традиційний підхід передбачає наявність запасів продукції «на всяк випадок» для того, щоб можна було задовольнити непередбачений попит на неї (табл. 3).

*Таблиця 2*

*Структура запасів за останні три роки на ПАТ «Чумак»*

Найменування запасів	Наявність запасів, тис. грн.			Структура %		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Виробничі запаси	81535	168339	231336	56	68	79
Поточні біологічні активи	0	0	0	0	0	0
Незавершене виробництво	0	0	0	0	0	0
Готова продукція	42734	63230	55706	29	25	19
Товари	21644	16554	4483	15	7	2
Всього	145913	248123	291525	100	100	100

Примітка. Джерело : розроблено автором

*Таблиця 3*

*Порівняння концепції «Just in time» та традиційного підходу до управління запасами*

Ознаки	Концепція «Just in time»	Традиційний підхід
Запаси	Відносяться до пасивів. Мінімізуються для зменшення витрат виробництва.	Відносяться до активів. Зберігаються «про всяк випадок» для захисту від помилок в прогнозуванні попиту та ненадійності постачальників.
Запаси незавершеного виробництва	За наявності таких запасів між виробничими підрозділами, їх слід фіксувати та усувати.	Акумулюються між структурними підрозділами та забезпечують безперервність виробничо-технічних циклів.
Обсяг закупівлі матеріальних ресурсів	Відображає лише поточну потребу.	Не враховується зміна розміру запасів за змін витрат збуту.
Постачальники	Невелика кількість, надійність, розглядаються як партнери у виробничій діяльності.	Велика кількість постачальників, між якими існує конкуренція.
Збут	Постійне відстеження попиту для швидкого переналадження виробництва. Виробництво невеликих партій готової продукції.	Не має пріоритетного значення. Максимізація обсягу випуску готової продукції.
Підтримка технологічним оснащенням	Витрати на безперервну та своєчасну підтримку, яка забезпечує доставку матеріальних ресурсів та запасів незавершеного періоду.	За необхідністю. Відсутність збоїв, доки запаси підтримуються на високому рівні.
Якість продукції	100 %-ва якість продукції. Відсутність дефектів. Комплексна перевірка якості готової продукції.	Допускається невеликий відсоток дефектів. Вибіркова інспекція якості готової продукції.
Тривалість виробничого періоду	Підтримується на мінімально можливому рівні.	Довготривалий період. Немає необхідності в мінімізації, доки підтримуються значні страхові запаси.
Персонал	Зміни повинні відбуватися узгоджено з усіма ланками менеджменту.	Управління здійснює middle-менеджмент за умови узгодження з top-менеджментом.

Примітка. Джерело: [10, с. 146]

Ще однією системою управління матеріальними запасами, метою якої є зниження їх рівня, є MRP (Material requirements planning) – це комп'ютерна система управління запасами розроблена для допомоги менеджерам виробництва в

плануванні та розміщенні замовлень на товари залежно від попиту.

MRP-система використовується для планування виробничих операцій, графіків доставки та закупівельних операцій. Принцип роботи системи проілюстровано на рис. 2.

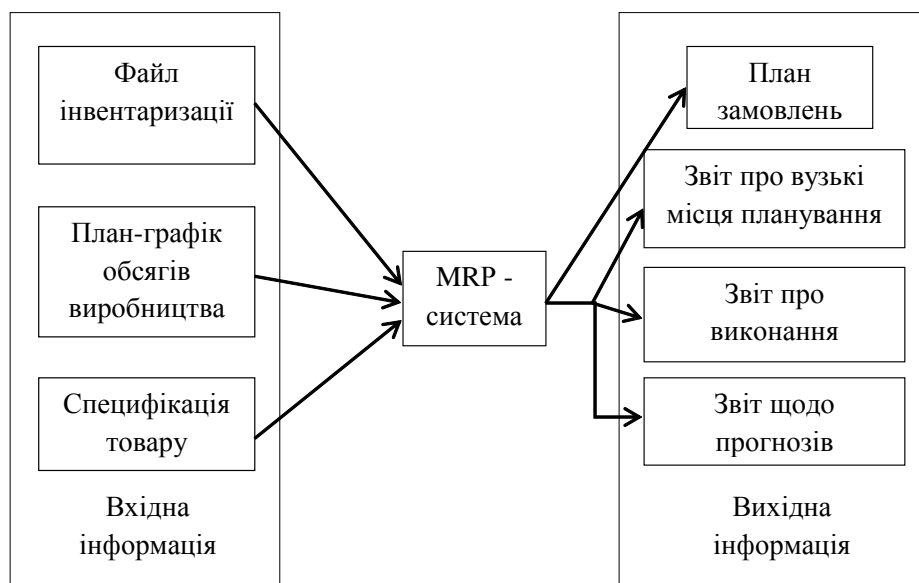


Рис. 2. Структура MRP-системи [11, с. 336]

Недоліком MRP-системи є її трудомісткість та висока вартість для реалізації, що може завадити її використанню більшістю малих та середніх підприємств України.

У світі актуальними на сьогодні є так звані Agile-методології, які широко застосовують в різноманітних сферах діяльності. В управлінні матеріальними запасами розповсюдженим є KANBAN, в основу якого покладене конвеєрне виробництво, а також різна швидкість виконання окремих технологічних операцій. Дана модель управління запасами знайшла своє відображення в системі організації виробництва OPT (Optimized Production Technology), відомої ще як «ізраїльський KANBAN».

Характерною особливістю цієї системи є спрямованість на виявлення вузьких місць в ланцюзі «постачання – виробництво – збут».

Використовуючи комплекс вищезгаданих методів, функціонує DRP-система управління розподілом продукції (Distribution Requirements Planing), основною задачею якої є контроль за станом запасів, включаючи розрахунок точки замовлення, формування зв'язків виробництва, постачання і збуту.

Саме можливість скоротити витрати зробила методи, засновані на концепції «Just in time» популярними серед вітчизняних підприємств. Однак існує декілька успішного функціонування даних систем, а саме: наявність надійних

постачальників орієнтованих на довгострокову співпрацю з гарантією якісного обслуговування; оптимально підібраний спосіб транспортування та відвантаження запасів.

Вищезгадане ПАТ «Чумак» є яскравим вітчизняним прикладом впровадження логістичної системи «Just in time» наряду з автоматизованими інформаційними системами. З 2006 року ЗАТ повністю перейшло на систему «just-

in-time», що передбачає випуск виробничих партій невеликого розміру, скорочення часу підготовки до виробництва, обмеження об'єму незавершеного виробництва. Велику увагу керівництво ЗАТ приділяє створенню власного логістичного центру – складського терміналу, інтегрованого з виробництвом [9]. Результати впровадження даної системи на ПАТ «Чумак» зображені в табл. 4.

Таблиця 4

Економічний ефект впровадження системи «Just in Time» на ПАТ «Чумак»

Показник	Значення	Норм. знач.	2007	2016	Відхилення, %
1	2	3	4	5	6
Коефіцієнт оборотності запасів (разів)	Характеризує кількість разів обертання запасів протягом звітного періоду	збільш.	2,69	4	1,31
Коефіцієнт завантаження запасами	Характеризує скільки використано виручки для проведення запасів через операційний цикл	зменш.	0,37	0,25	-0,12
Абсолютна сума прибутку на 1 грн. запасів	Характеризує скільки на 1 грн. запасів припадає прибутку від операційної діяльності	збільш.	-0,23	0,14	0,37
Рентабельність запасів	Рентабельність запасів	збільш.	-23%	14%	37%

Примітка. Джерело: розроблено автором

Проаналізувавши дані таблиці ми бачимо, що завдяки впровадженню логістичної системи управління матеріальними запасами «Just in time» підприємству вдалося значно покращити показники ефективності використання та оборотності запасів.

Кожен виробник самостійно встановлює критерії оптимізації матеріальних запасів, тобто параметрів, до яких слід прагнути. Прагнення занадто високого рівня задоволення попиту призводить до необхідності зберігання високого рівня запасів (рис. 3).

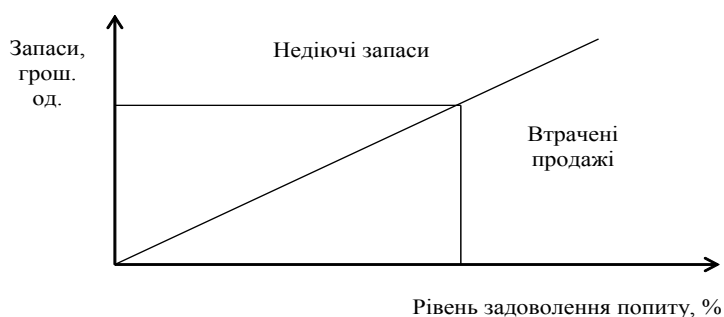


Рис. 3. Залежність обсягу матеріальних запасів від рівня задоволення попиту [10, с 368]

Графік залежності обсягу матеріальних запасів від рівня задоволення попиту показує, що організації не вигідно прагнути до стовідсоткового задоволення попиту, оскільки в результаті зростатимуть витрати на зберігання запасів. Щоб оцінити витрати, пов'язані зі збільшенням ступеня задоволеності попиту, розраховується показник, що відображає зростання вартості запасів на один відсоток збільшення ступеня задоволеності попиту. Оптимальний обсяг запасів визначається співвідношенням приросту витрат на зберігання запасів через їх збільшення і приросту валового прибутку через збільшення обсягу продажів. Якщо приріст витрат на зберігання менше приросту прибутку, слід збільшувати обсяг запасів готової продукції з метою збільшення ступеня задоволення попиту.

На сьогоднішній день, через неврівноваженість економічної ситуації в країні, важко спрогнозувати попит на ті чи інші товари. Тому підприємства прагнуть захистити себе від втрат, пов'язаних з відсутністю запасів, а саме: втрат від простою виробництва; втрат від відсутності товару на складі, в разі появи замовлення; втрат від закупівлі меншої партії комплектуючих за більш високою ціною і т. д.

Для оптимізації утримання запасів матеріальних ресурсів на оптимальному рівні необхідно визначити фактори, що впливають на розмір сукупних запасів. До них слід віднести: співвідношення елементів сукупного запасу матеріальних ресурсів; обсяг потреби в різних видах матеріальних запасів; обсяг поставок різних видів матеріальних запасів; динаміку витрачання запасів; періодичність виготовлення продукції підприємствами-постачальниками; види і способи транспортування; віддаленість комерційних партнерів.

З метою підвищення ефективності управління матеріальними запасами

шляхом впровадження логістичного підходу слід виокремити такі рекомендації:

- 1) визначити мету та цілі стратегії логістичного управління запасами;
- 2) проаналізувати та оцінити цілі:
  - сформулювати прогноз збереження та продажу товарів;
  - проаналізувати досягнення цілей стратегії логістичного управління запасами;
- 3) провести стратегічний аналіз запасів на підприємстві за допомогою фінансового аналізу та матриці SWOT;
- 4) скоригувати мету та цілі, відповідно до проведеного аналізу;
- 5) розробити стратегію управління запасами на підприємстві відповідно до існуючих зовнішніх та внутрішніх факторів, сильних та слабких сторін;
- 6) скласти план реалізації стратегії;
- 7) оцінити досягнення реалізації стратегії, її ефективність, в разі необхідності провести коригуючі дії.

**Висновок.** Аналіз вітчизняного та іноземного досвіду впровадження логістичної системи на виробництво показав, що кожна більш-менш розповсюджена методологія має свої переваги, недоліки та оптимальні сфери застосування. Використання «Just in time», KANBAN, MRP, OPT та DRP моделей в чистому вигляді є доцільним лише для певних видів організації виробництва: масового та серійного. Проте менеджери підприємств повинні бути ознайомлені з усіма методами управління запасами, щоб вміти застосовувати їх ситуаційно для покращення показників ефективності виробництва та фінансового стану.

Визначення сутності матеріальних запасів, формулювання основних завдань, цілей та найголовніших функцій менеджменту матеріальних запасів на підприємстві є основою для подальших досліджень з метою розробки інтегрованої моделі управління запасами.



**ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Болт Г. Дж. Практичний посібник з керування збутом: пер з англ. / Г. Дж. Болт. – М.: МТ-Прес, 2008. – 268 с.
2. Гордон М. П. Логістика товароруху / М. П. Гордон. – М.: «Центр економіки і маркетингу», 2009. – 195 с.
3. Волгін В. В. Склад: організація та управління. / В. В. Волгін. – М.: ВД «Дашков і Ко», 2007. – 400 с.
4. Дубініна М. В. Сутність виробничих запасів як складової частини процесу виробництва / М. В. Дубініна // Тенденції та закономірності розвитку обліково-аналітичного забезпечення в Україні : Тези доповідей на вузівської науково-практичної конференції. – Миколаїв : НУК, 2007. – 156 с.
5. Багрій К. Л. Особливості аналізу ефективності використання матеріальних запасів підприємства / К.Л. Багрій // Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. Економічні науки. Серія: «Облік і фінанси». – 2010. – Вип. 7(25), Ч. 1. – С. 50–58.
6. Кашена Н. Б. Удосконалення методики аналізу виробничих запасів підприємства / Н. Б. Кашена, О. В. Цуконова // Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг. – 2011. – № 2. – С. 128–135.
7. Білик М. С. Ідентифікація запасів в управлінні логістичною системою / М. С. Білик, Г. І. Кіндрацька, О. Я. Кобилюх // Вісник національного університету «Львівська політехнічна», 2010. – № 669. – С. 254–261.
8. Гаджинський А. М. Логістика. / А. М. Гаджинський. – М.: ВД «Дашков і Ко», 2008. – 408 с.
9. Вольвач І. Ю. Досвід впровадження логістичної концепції виробництва “Just-in-time” / І. Ю. Вольвач // Вісник Хмельницького національного університету, 2009. – № 4, Т. 2. – С. 250–245.
10. Ларіна Р. Р. Логістика : навчальний посібник / Р. Р. Ларіна. – Д.: ВІК, 2005. – 335 с.
11. Плєскач В. Л. Інформаційні системи і технології на підприємствах / Плєскач В. Л., Затонацька Т. Г. – М.: Знання, 2011 – 718 с.

УДК 338.48:379.81

## РОЗВИТОК РЕЛІГІЙНОГО ТУРИЗМУ ЯК ШЛЯХ ДО ВІДНОВЛЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ СОЦІАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

*Чередниченко А.О., к.е.н., ст. викладач (ХНУМГ ім. О.М. Бекетова)*

*В статті встановлено, що загострення глобальних і регіональних негативних проявів соціально-економічного та соціально-політичного характеру відбивається на розвитку туристичної галузі. Таким чином назріла необхідність впровадження нових напрямків туристичної діяльності, розробки та впровадження нового якісного туристичного продукту. Запропоновано розглянути в цьому контексті такий вид туризму як релігійний туризм. Визначені основні шляхи його розвитку України. Відпрацьовано рекомендації щодо його розвитку в сучасних умовах.*

*Ключові слова: релігійний туризм, паломництво, святі місця, культові споруди, туристичний продукт, екскурсійні поїздки.*

## РАЗВИТИЕ РЕЛИГИОЗНОГО ТУРИЗМА КАК ПУТЬ К ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТУРИЗМА В УСЛОВИЯХ СОЦИАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНИХ КРИЗИСА

*Чередниченко А.А., к.э.н., ст. преподаватель (ХНУГХ им. А.Н. Бекетова)*

*В статье установлено, что обострение глобальных и региональных негативных проявлений социально-экономического и социально-политического характера отражается на развитие туристической отрасли. Таким образом назрела необходимость внедрения новых направлений туристической деятельности, разработки и внедрения нового качественного туристического продукта. Предложено рассмотреть в этом контексте такой вид туризма как религиозный туризм. Определены основные пути его развития Украины. Отработаны рекомендации по его развитию в современных условиях.*

*Ключевые слова: религиозный, паломнический туризм, святые места, культовые сооружения, туристический продукт, экскурсионные поездки.*

## DEVELOPMENT OF RELIGIOUS TOURISM AS A WAY TO RESTORE THE TOURISM INDUSTRY IN TERMS OF SOCIO-EKONOMCHNOYI CRISIS

*Cherednychenko A.O., Candidate of Economic Sciences, p. teacher  
(O. M. Beketov National University of Urban Economy)*

*The paper established that the aggravation of global and regional negative effects of socio-economic and socio-political development affects the tourism industry. Ukraine has great potential for development of religious tourism. However, many recognize that this potential remains unrealized. The reasons may be poor infrastructure; lack of information*

*about available resources and routes; while weak links with between travel agencies and religious organizations; shortage in this area qualified personnel. Thus there is a need of introducing new tourism activities, development and implementation of new quality tourist product. Proposed to be considered in this context, this kind of tourism like religious tourism. The main ways of development of Ukraine. Developed recommendations for its development in modern conditions.*

**Keywords:** *religious, pilgrimage tourism, Holy places, places of worship, tourist attraction, excursions.*

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

В сучасних умовах фінансово-економічної і соціальної кризи туристична галузь потребує пошуку нових шляхів відновлення втрачених позицій. ХХ століття це той період часу коли бурхливо розвивалася індустрія туризму, удосконалювалися транспортні засоби та засоби зв'язку. У другій його половині окремі традиційні форми туризму почали втрачати актуальність та вже не задовольняли потреби туристів.

Безліч культових споруд було перепрофільована під музеї, концертні зали та інше, отже вони виступали не як об'єкти поклоніння, а як об'єкти туризму.

Нині зміст і призначення багатьох культових об'єктів набуває свого первинного сенсу, вони стають об'єктами поклоніння і об'єктами пізнання. Релігійні цінності – це частина культурної спадщини і об'єкти туризму одночасно. Слід зазначити що, релігійний туризм грає велику роль у системі як міжнародного так і внутрішнього туризму. Люди вирушають у паломництво і екскурсійні поїздки по святих місцях і до релігійних центрів. Вони прагнуть брати участь у релігійних церемоніях, помолитися, зробити жертвопринесення. Отже, релігія впливає на формування самосвідомості і стереотипів поведінки людей.

**Аналіз досліджень і публікацій.**

Розглядом вказаної проблеми займаються такі вчені як Дмитриєвський А.В., Любіцева О.О., Романчук С.П., Маїло Я.В., Христов Т.Т., Биржаков М.Б., Сенін

В.С., Муравйов О.Н., Романчук С.П., Павлов С.В., Мезенцев К.В. [1-9].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.**

Незважаючи на значну кількість досліджень, публікацій та наукових праць з проблем туризму та туристичної галузі існує безліч проблемних питань. Питання розвитку та перспективи релігійного туризму є невід'ємною частиною туристичної галузі. Невирішеними питанням є популяризація релігійного туризму, розробка тур пакетів, ведення обліку туристів релігійних турів.

**Мета статті.** Основна мета даного дослідження полягає у визначенні проблемних питань, особливостей організації та перспектив розвитку релігійного туризму (основних його різновидів) як в Україні так і за її межами.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Релігійний туризм вважається історично першим видом туристичних подорожей, що може бути віднесений до періоду формування світових релігій. Релігійний туризм - це самостійний вид туризму, який є складовою сучасної індустрії туризму У релігійному туризмі прийнято виокремлювати два напрями діяльності - релігійний, пов'язаний з участю у подіях релігійного життя, що здійснюються за допомогою екскурсій, і паломницький, як подорож з метою відвідування святих і святих місць.

Поняття «релігійний туризм», як правило, використовується як синонім терміна «паломництво». У широкому сенсі це допустимо. А у вузькому сенсі паломництвом вважається відвідування

головних святинь даної конфесії в строго певний час і з дотриманням режиму перебування, чим підкреслюється елітність паломництва по відношенню до інших форм релігійного туризму. Наприклад, у православ'ї паломництвом називають тільки відвідування Святої Землі протягом не менше 10 днів. Всі інші релігійні поїздки визначаються терміном «прощу». У мусульман відвідання Мекки може бути визнано хаджем тільки в тому випадку, якщо було здійснено у місяці зуль-хіджа під час свята Ід аль-адха. Інші культові поїздки, і не тільки в Мекку, називають «умра» [1]

Серед віруючих в Україні домінують християни (95%), з яких 54,5% православні та 18,6% католики. [2]

Основна відмінність паломницького туризму від релігійного туризму полягає у тому, що паломників, цікавить особиста участь у релігійних культурах. Під паломництвом можна розуміти мандрівку людей для поклоніння до святих місць. Відвідування екскурсій, музеїв, виставок для них вторинне та загалом мало цікаве. Тоді як для релігійних туристів об'єктами відвідування є місця та центри релігій. Такі поїздки можуть бути зумовлені культовими актами, святами, фестивалями, що відбуваються у конкретний період року.

Паломницькі тури на відміну від релігійно-пізнавальних чи культурно-історичних, несуть певний віруванням сенс скоєння обряду, тобто не тільки пізнавальну мету. Паломники переважно дбають про релігію, про святі місця до яких вони приїхали. У цих турах істотно скорочено розважальний розділ програми, хоча оздоровчий і пізнавальний відпочинок як таке не заперечується. Паломники зазвичай висувають набагато менше вимог до рівня і якості обслуговування, харчування, розміщення, ніж інші мандрівники. Вони зупиняються ночувати в келіях монастирів, біля храмів, в наметових містечках (наприклад, під час

хаджу), можуть відпочивати в храмах на підлозі або безпосередньо надворі. При цьому вибір їжі у паломників невеликий і не вибагливий. Паломники мають можливість поспілкуватися з релігійними особами (наприклад, з монахами монастирів), знайти тут собі духівників.

Паломництво відіграє важливу загальноосвітню роль. Так, монастирі й храми в Україні завжди, були як місцем духовного продукування, так й культурними центрами. Століттями накопичувалися книжки, ікони, твори прикладного мистецтва, вироби народних промислів. Монастирські і храмові будинки збудовані до 18 століття були головними архітектурними пам'ятниками своєї епохи. Тому, паломництво дає чудову можливість ознайомитися з історією, архітектурою, іконописом, ремісничими традиціями України, а це вже цікаво і світським туристам.

До популярних православних центрів світу належать:

- свята гора Афон (Греція);
- храм святого Лазаря з його гробницею і мощами (Кіпр);
- монастир Сопочани із діючою церквою Святої Трійці та фресками XIII ст. (Сербія);
- церква Святої Софії, собор О. Невського і церква Святого Пантелеймона (Болгарія);
- Сіонський собор, храм Метехі, Монастир Святого Давида (Тбілісі), храм Светі-Цховелі та монастир Гелаті (Мцхета) у Грузії;
- Києво-Печерська лавра (м. Київ, Україна);
- Почаївська Лавра (м. Почаїв, Україна);
- Олександрівська, Троїцько-Сергіївська (Росія) та ін. Католицизм - найчисленніший напрям у християнстві.

Для католиків і протестантів найбільшими сакральними реліквіями є: Істинний Хрест (Рим), Свята Кров (Брюгге, Бельгія), Терновий Вінець, Собор Паризької Богоматері (Париж, Франція),

Лурд (Франція), Туринська плащаниця (Турин, Італія), Святі Цвяхи (Ітонський коледж, Велика Британія), Ченстохово (Польща) тощо. Відомий центр паломництва буддистів - м. Бодхгая (Індія). Тут Далайлама щорічно читає лекції. У м. Дхармаса-ла (Індія) розташована сучасна резиденція Далайлами - буддистів Тибету й уряду тибетського у вигнанні. Важлива святиня ісламу - мечеть Хайфа Омара в Єрусалимі, що є третьою за значущістю у мусульманському світі.

На українському ринку туризму вже сформовані туристичні структури (фірми, агенції), які займаються практичною організацією поїздок як прочан так і екскурсантів, і які спеціалізуються на наданні послуг у сфері релігійного туризму. Організацією переважної більшості турів для прочан традиційно займалися структури, які діють при паломницьких відділах єпархій (це стосується християнських релігійних конфесій) та аналогічних структур інших релігійних конфесій (ісламської, буддистської та іншої направленості). Як правило для організації таких турів необхідно отримати дозвіл (благословення).

У цілому в Україні нараховується близько 130 паломницьких відділів, служб, агентств, фірм. Географія пропонованих ними маршрутів охоплює всю територію України та усі країни Європи і Близького Сходу. У середньому одна така служба пропонує за рік приблизно 50 поїздок. Визначити кількість внутрішніх релігійних туристів не є можливим. Якщо припустити, що усі активні віруючі здійснюють туристичні поїздки тільки з релігійними цілями, то їх частка у загальному туристичному потоці займає від 8,5% до 20%. Тоді на релігійний туризм припадає від 160 до 360 тисяч організованих поїздок і екскурсій, з яких 120–300 тис. – зарубіжні, і лише 25–60 тисяч – внутрішні. Виходить, що в Україні частка релігійного

туризму в загальному туристичному потоці навряд перевищує 8–10%, але швидше за все – вона нижча. Тобто, рівень розвитку релігійного туризму в Україні як мінімум в два рази нижче, ніж у середньому в світі. Кількість іноземних паломників в Україну складає в середньому 60–70 тисяч, релігійно-пізнавальних іноземних туристів приблизно стільки ж. З них дві третини складають ізраїльтяни, російських паломників не більше 15% (8–10 тисяч паломників). За даними місцевих спостережень у 2015 році кількість релігійних туристів у Львові склала близько 700 тис. осіб, у Києві – близько 600 тис. осіб, у Почаєві – не більше 500 тисяч, у Зарваниці – до 500 тисяч, у Джуублику – до 300 тисяч, у Святогірську – близько 100 тисяч. [8]

До основних причин, що перешкоджає розвитку релігійного туризму, належать:

- відсутність комплексної програми розвитку релігійного туризму;
- нерозвиненість туристичної інфраструктури;
- недостатня кількість готельних місць і невідповідність їх структурі попиту;
- відсутність належного громадського порядку в місцях здійснення паломництва;
- відсутність рекламно-інформаційної продукції, пропаганди та просування релігійного туризму;
- відсутність системи управління релігійним туризмом [3].

На сьогоднішньому ринку релігійного туризму існує небагато підприємств, які працюють з настільки специфічним турпродуктом і усвідомлюють всі його тонкощі. Для успішної організації туризму в духовних центрах потрібна співпраця туристичних підприємств з діячими церквами.

З точки зору туристських центрів релігійному туризму близький, так званий, науковий туризм релігійної тематики. Такі

поїздки малочисельні, але вони розширюють географію туристських поїздок. Вчених цікавить релігійна спадщина - рукописи, різні культові предмети, археологічні розкопки, архітектурні форми, минуле релігій й багато іншого.

На теперішній час, в індустрії релігійного туризму можна визначити чотири складові: релігійні об'єкти, розміщення, харчування, транспорт.

Туристи, які вирушають у паломницьку чи екскурсійну поїздку, використовують різні засоби транспорту задля досягнення пункту (пунктів) прибуття. Це авіаційний, залізничний, автомобільний (автобусний), водний транспорт. У паломництві практикуються піші переміщення за визначеними маршрутами, від одного пункту до іншого.

Вищезазначене потребує значних зусиль з розробки туристського продукту, тобто створення умов та організація подорожей є вкрай ускладненим процесом. Створення турпродукту звичайно починається із висування ідеї, й прийняття рішень розробити туристичний пакет (туристичний пакет - комплекс послуг із розміщення, перевезення, харчування релігійних туристів, послуги гідів, перекладачів та інші). Після прийняття рішення про створення туру (туристичного пакету), йдуть узагальнення кількох етапів розробки тур продукту:

- вивчення попиту на туристському ринку й визначення базових складових туру;
- розрахунок вартості туру (цінова політика);
- продаж (реалізація) туру, тобто просування його на ринок.

На початку відбувається створення концепції туру, вивчення основних тенденцій як в паломницькому туризмі так і в екскурсійному туризмі релігійної тематики. Вивчення якісно - кількісних характеристик туру: вид транспорту, наявність коштів на розміщення, пункти

харчування, об'єкти екскурсійного показу, культові споруди тощо. Поруч із попитом досліджується також пропозиція щодо пошуку та відбору для майбутнього туру первинних туристських послуг та його виробників і постачальників. Вивчаються релігійні центри, у яких прибудуть туристи. Важливі їх транспортна доступність, ступінь розвиненості інфраструктури, якість послуг тощо. При практичній організації паломницьких поїздок досліджуються особливості проведення культових заходів, а саме можливість прийняти в храмах, монастирях тощо. Під час створення туру важливо враховувати всі нюанси. Наприклад, окремі чоловічі православні монастирі приймають лише паломників-чоловіків тощо. У деякі індуські храми в Індії (чи його частини) пускають лише індусів, а Духовні Вчителі можуть бути відсутні у якийсь час року. У Мекку не дозволено в'їзд не мусульманам.

Коли завершено вивчення попиту й пропозиції на ринку складається вербальна модель (робочий проект) туру. Туроператор вибирає контрагентів, встановлює із ними контакт й починає переговори. Потім здійснюється просування турпродукту на туристському ринку. Створення системи заходів, спрямованої на попит й стимулювання збуту туристських послуг (збільшення продажів).

Проаналізувавши перспективи розвитку релігійного туризму в Україні можна дійти наступного висновку.

Нині у світі дедалі більше розвиток одержують різноманітні види пізнавального, зокрема і релігійного туризму. Маршрути поїздок віруючих різних конфесій склали такі країни як Ізраїль, Греція, Єгипет, Йорданія, Туреччина, Італія, Індія, Саудівська Аравія, Китайський Тибет та інші місця, що мають релігійну значимість. Проте існуючий сьогодні рівень підготовки подібних маршрутів вітчизняними турфірмами, їх супровід, відповідність

організації та прийому положенням різних віросповідань ще не відповідають необхідними вимогами. Більшість українських фірм, які проводять роботу, не мають підтримки і благословення церкви. Вартість запропонованих поїздок у закордонні країни перевищує можливості більшості громадян країни.

Крім зазначених не вирішених питань виїзного релігійного туризму, недостатньо опрацьованим є механізм залучення іноземних туристів до українських святинь, які мають значний конфесійний і культурне інтерес.

Враховуючи кризи у галузі туризму доцільним є розвиток цього сегменту, але на комплексній, програмній основі та за підтримки Міністерства інфраструктури, Міністерства культури, Міністерства освіти та науки та інших міністерств та відомств, банківських установ, вітчизняних та іноземних інвесторів. Особливу увагу передбачається приділити організації в'їзного релігійного туризму. Це дозволить інвестувати в українську економіку.

Найважливішим елементом реалізації цієї програми, безумовно, має бути його рекламно-інформаційний супровід: пропаганда через пресу, радіо і телебачення, випуск книжок про храмах, духовних пам'ятниках України, відеофільмів. Доцільним є проведення ряду безоплатних рекламно-інформаційних поїздок, участь у них діячів різних конфесій, журналістів, представників турагентств, кількох відомих і авторитетних осіб.

Визначити фактичну кількість релігійних туристів і екскурсантів в Україні неможливо, оскільки з цього виду туризму відсутні як статистика, так і аналітичні дослідження. В державному статистичному бюлетені з туризму враховуються лише організовані туристи і екскурсанти, які оформили путівки в українських тур агентствах. Самодіяльні ж туристи і екскурсійні бюро в облік не потрапляють.

**Висновки.** В ході вирішення вищенаведених проблем можна зробити висновок: Україна володіє величезною культурною та природною спадщиною, зокрема й у релігійному туризмі. Багато пам'яток релігійної спрямованості використовувалося в туризмі й раніше, розроблені популярні туристичні маршрути, але вони не зовсім відповідають світовим стандартам. В останні роки відмічається зростання зацікавленості туристів саме до цього сегменту туристичного ринку. Тому треба ефективно використати можливості.

Україна має великий потенціал розвитку релігійного туризму. Проте багато хто визнає, що це потенціал залишається нереалізованим. Серед причин може бути нерозвинена інфраструктура; дефіцит інформації про наявні ресурси і маршрути; слабкі поки що зв'язки з між туристичними фірмами і релігійними організаціями; брак у цій сфері кваліфікованих кадрів.

Тільки спільно паломницькі служби й туристські організації, за підтримки державних інституцій зможуть відродити, зберегти й упорядкувати об'єкти культури, визначні пам'ятки, місця паломництва, облаштувати їх і створити навколо них належний статок, культурне середовище проживання і комфортність

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дмитриевский А.В. Религиоведение для менеджеров туристического бизнеса: практические аспекты: учебное пособие / А.В. Дмитриевский. - Донецк: Донецкий ин-т туристического бизнеса, 2004. - 306 с.
2. Любіцева О.О. Напрямок розвитку релігійного туризму в Україні / О.О. Любіцева, С.П. Романчук // Туризм у XXI столітті: глобальні тенденції і регіональні особливості: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (10-11 жовтня 2001 р., м. Київ). - К.: Знання України, 2002. - С. 61-65.

3. Маїло Я.В. Проблеми розвитку релігійного туризму в Україні // Я.В. Маїло / Студентська наука в новому тисячолітті: сучасні проблеми громадського харчування, готельного господарства та туризму: матеріали Всеукр. студентської наук. конф. (19-21 квітня 2000 р., м. Київ). - К.: Київський держ. торговельно-економічний ун-т, 2000. - С. 119-121.

4. Христов Т.Т Релігійний туризм: навчальних посібників / Т.Т. Христов. - М.: Академія, 2005 – 288 с.

5. Биржаков М.Б. Паломницький і релігійний туризм: довідник / М.Б. Биржаков. - СПб.: ОЛБИС, 1997. – 732 с.

6. Сенин В.С. Организация международного туризма: Учебник / В.С. Сенин. – 2-е., перераб. и доп. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 400 с.

7. Муравьев А.Н. Путешествие по святым местам, [Текст] учебное пособие/ А.Н.Муравьев - М.: «Книга» 1990– 350с.

8. Павлов С.В. Географія релігій: навчальний посібник / С.В. Павлов, К.В. Мезенцев, О.О. Любіцева. - К.: АртЕК, 1998. - 504 с.

9. Романчук С.П. Паломництво українців до Святої Землі. Історико-географічний нарис / С.П. Романчук // Географія та основи економіки в школі. - 2000. - №1. - С. 11-14.



УДК 331

## ЗАЛЕЖНІСТЬ СТІЙКОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОСТУ ДЕРЖАВИ ВІД РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ВІДНОСИН

*Яковенко В.Г., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)*

*Розглянуто основні економічні та політичні питання, що впливають на розвиток соціально-трудо­вих відносин. Виявлено взаємозв'язки між проблемами соціально-трудо­вих відносин та дестабілізацією економічних процесів. Сформовано основні соціально-економічні компоненти, що впливають на стійкість економічного росту. Представлено фактори активізації інтелектуального потенціалу. Встановлено і доведено тісний зв'язок між трудовою діяльністю та соціальними відносинами, а також їх вплив на ефективність виробничих процесів, та розвиток економіки.*

*Доведено, що соціально-трудо­ві відносини є не менш важливими ніж матеріальні засоби виробництва, та являють собою основу для досягнення конкурентоспроможності і ефективності роботи підприємств та економічного зростання.*

*Ключові слова: соціально-трудо­ві відносини, економіка праці, мотивація праці, активізації соціального розвитку, трудо­ві відносини, працездатні та безробіття, управління персоналом.*

## ЗАВИСИМОСТЬ СТОЙКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА ГОСУДАРСТВА ОТ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ

*Яковенко В.Г., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*Рассмотрены основные экономические и политические вопросы, влияющие на развитие социально-трудо­вых отношений. Выявлены взаимосвязи между проблемами социально-трудо­вых отношений и дестабилизацией экономических процессов. Сформированы основные социально-экономические компоненты, влияющие на устойчивость экономического роста. Представлены факторы активизации интеллектуального потенциала. Установлено и доказано тесную взаимосвязь трудовой деятельности и социальных отношений, а также их влияние на эффективность производственных процессов, и развитие экономики.*

*Доказано, что социально-трудо­вые отношения являются не менее важными нежели материальные средства производства, и представляют собой основу для достижения конкурентоспособности, и эффективности работы предприятий, и экономического роста.*

*Ключевые слова: социально-трудо­вые отношения, экономика труда, мотивация труда, активизации социального развития, трудо­вые отношения, работоспособны и безработицы, управления персоналом.*

## DEPENDENCE ON SUSTAINABLE ECONOMIC GROWTH OF INDUSTRIAL RELATIONS

*Ykovenko V. G., candidate economic of sciences, associate professor  
(University of railway transport)*

*The main economic and political issues affecting the development of industrial relations. Revealed the relationship between the problems of industrial relations and the destabilization of economic processes. Formed main socio-economic components that affect the stability of economic growth. Presented factors enhance intellectual capacity. Established and proven close link employment and social relations and their impact on the efficiency of production processes, and economic development.*

*Article Labor Relations are no less important than the material means of production, and is a guarantee for achieving competitiveness, economic growth and efficiency. In drawing up business plans and plans for social development are determined by economic processes and phenomena which always have social consequences, without which it is impossible to carry out effective management. Besides the activities of labor groups in a market economy, the increase in economic potential of enterprises and their associations increases the possibility of simultaneously address interrelated problems of economic and social development.*

*Relevance of the topic due to the fact that the Labor Relations is a major component of public relations that are the basis for economic development and humanity.*

*Economic and social processes depend on each other. Therefore stabilization Ukrainian economic system depends largely on how quickly Ukraine will qualified, trained on a new qualitative level.*

**Keywords:** *Labor Relations, Labor Economics, motivation, enhance social development, labor relations, workable and unemployment.*

**Постановка проблеми.** Створення стабільно функціонуючої економіки потребує суттєвої роботи з відтворення трудових ресурсів України та визнання їх стратегічними ресурсами держави. Економічні і соціальні процеси залежать один від одного. Саме тому стабілізація української економічної системи значною мірою залежить від того, наскільки швидко в Україні з'являться кваліфіковані фахівці, підготовлені на новому, якісному рівні.

При складанні бізнес-планів і планів соціального розвитку визначаються економічні процеси і явища, які завжди мають соціальні наслідки, без урахування яких неможливо здійснювати ефективне управління підприємством. Окрім того діяльність трудових колективів в умовах ринкової економіки, зростання темпів економічного потенціалу підприємств та

їх об'єднань збільшує можливості одночасного вирішення взаємопов'язаних завдань економічного і соціального розвитку.

Актуальність теми обумовлена тим, що соціально-трудова відносина є головною складовою системи суспільних відносин, котрі являються основою розвитку економіки та людства.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивчення зарубіжної та вітчизняної спеціальної літератури, яка присвячена теорії управління персоналом, практичним аспектам розвитку трудових відносин, свідчить про безсумнівний інтерес вчених до даної проблеми.

Розробкою методологічних і науково-практичних питань управління соціально-трудова відносинами та управління персоналом й нарощування інтелектуального потенціалу активно

займаються вітчизняні вчені-економісти А.М. Колот [1], О. В. Моліна [6], О.О. Грішнова [11], О.О. Герасименко [3], В. В. Онікієнко [2] та ін. Цікавими і корисними для подальшого застосування у вітчизняних дослідженнях людського розвитку та управління персоналом є праці закордонних економістів, таких як Т. Мальтус [5], Е. Тоффлера [12], Ч. Хенді [13], які розширюють існуючі уявлення про кінцеві цілі соціально-економічного розвитку, роль і місце людини у ньому.

**Метою даної статті** є проведення аналізу факторів, що впливають на розвиток економіки. Виявлення взаємозв'язків між проблемами соціально-трудова відносин та дестабілізацією економічних процесів. Формування основних соціально-економічних компонентів, що впливають на стійкість економічного росту.

**Основний матеріал статті.** Сьогодні ми спостерігаємо наслідки фінансово-економічної кризи до яких відноситься погіршення соціально-економічної ситуації, що характеризується падінням рівня реальних доходів та загальним зниженням рівня життя населення.

До проблем соціально-трудова відносин, що дестабілізують економічні процеси можна віднести наступні:

- зростання вимог до відкритості та прозорості національної економіки;
- погіршення демографічної ситуації в країні;
- зменшення чисельності економічно активного населення;
- уповільнення темпів економічного зростання;
- проблеми зайнятості та безперервні зміни на ринку праці;
- низька, роль держави у забезпеченні стійкого розвитку соціально трудової сфери.

Зважаючи на це доречні слова провідного науковця А. Колота: «Використовуючи потенціал держави, необхідно задіяти економічні, правові, організаційні важелі розвитку державно-

приватного партнерства у соціальній сфері, нові організаційно-економічні механізми функціонування соціальних інститутів, які мають зупинити подальшу деградацію соціальної сфери, натомість надати їй стійкої динаміки розвитку»[1].

На соціально-трудова відносини в сучасній Україні впливає затяжна трансформаційна криза. Як наслідок, відбувається погіршення взаємовідносин між роботодавцем та найманим працівником. В Україні поширені різні моделі відносин між працівниками та роботодавцями. Та все ж таки їхньою загальною рисою є домінування сторони роботодавців. Незважаючи на те, що сторони мають юридичну рівність та фактично спостерігається нерівноправність трудових відносин[1]. До факторів, що спричиняють таку ситуацію слід віднести:

- дефіцит обсягів пропозиції робочих місць;
- погіршення демографічної структури населення, в тому числі економічно активного;
- малоефективна діяльність вітчизняних профспілок;
- невідповідна, потребам сучасності, роль держави у забезпеченні стійкого розвитку соціально-трудова сфери [10].

Дана ситуація відчутно послаблює мотивацію до ефективної праці, негативно відбивається на продуктивності та економічному зростанні, знижує рівень життя значної частини населення, для якої наймана праця є основним джерелом доходу [10].

Хоча вважається, що безробіття є важливим стимулятором активності працюючого населення, але ж і являється великим суспільним лихом. В країнах світу прикладають багато зусиль для подолання безробіття, але ще нікому не вдалося ліквідувати його повністю. За даними досліджень експертів Міжнародної організації праці відомо, що в середньому рівень безробіття найближчим часом досягне 10%.

Основною метою економічного розвитку більшості країн світу і їх регіонів є поліпшення якості життя населення.

Згідно даним Державної служби статистики (рис. 1) чисельність зайнятого населення України на кінець 2015 року склала 16,5 млн. чоловік, а безробітних

нараховується 1,638 млн. чоловік. Рівень безробіття за методологією Міжнародної організації праці склав 9%, при цьому рівень безробіття серед молоді до 25 років зріс до 23%. Станом на 1 січня 2016 року на одне вільне робоче місце виявилось 19 безробітних претендентів [4].

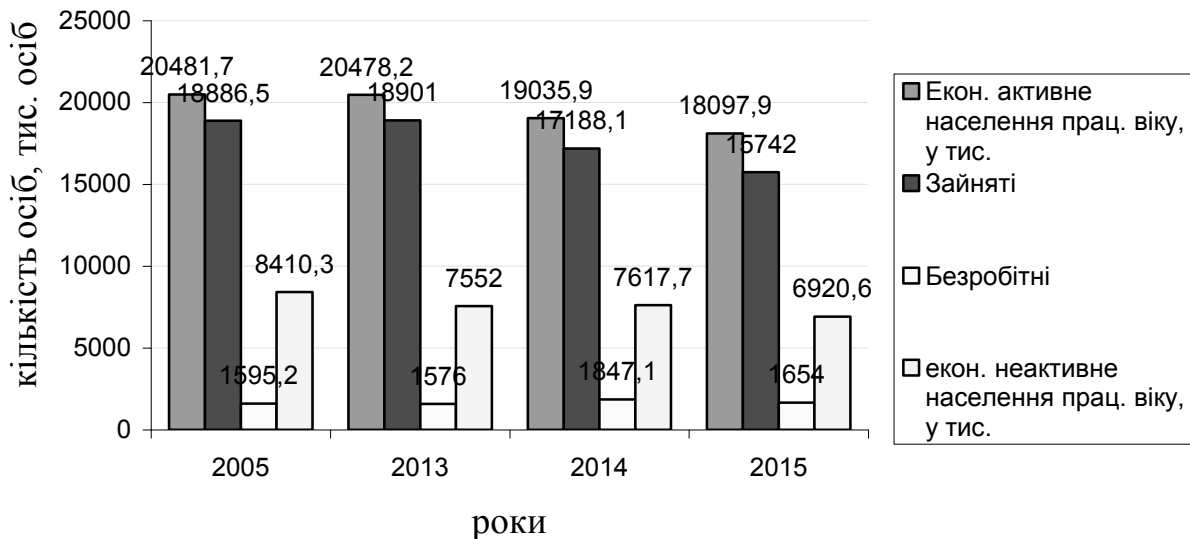


Рис. 1. Динаміка зайнятості та безробіття економічно активного населення України з 2005 по 2015 роки (складено автором за даними Держкомстату)

Безробіття - це негативний вплив і в економічному, і в соціальному розумінні, оскільки його зростання створює цілий комплекс проблем. А саме: скорочується купівельна спроможність населення, знижується рівень відшкодувань податків в бюджет країни, підприємство втрачає трудові ресурси. Наслідком таких подій є зростання ризику соціального напруження, погіршення кримінальної ситуації в регіонах, збільшення витрати на підтримку безробітних та вирішення проблем працевлаштування.

Англійський економіст Т.Мальтус [5] у своїй праці «Досвід про закон народонаселення» доводить, що людство на планеті розмножується в геометричній,

а виробництво засобів існування зростає в арифметичній прогресії. Тому, через деякий час, частка людей стає безробітними та немає засобів існування, тобто стає абсолютно надлишковою, що передбачає необхідність регулювання кількості безробітного населення.

Стосовно України, то чисельність наявного населення, за оцінкою Державної служби статистики, на 2016 рік становила 42800,5 тис. осіб (рис. 2). Упродовж 2015 року чисельність населення зменшилася на 168,8 тис. осіб (за рахунок природного скорочення на 183 тис. осіб). Кількість економічно активного населення віком від 15 до 70 років у середньому за 2015 рік становить 18,1 млн. осіб, у тому числі 1,6 млн. безробітних громадян [4].

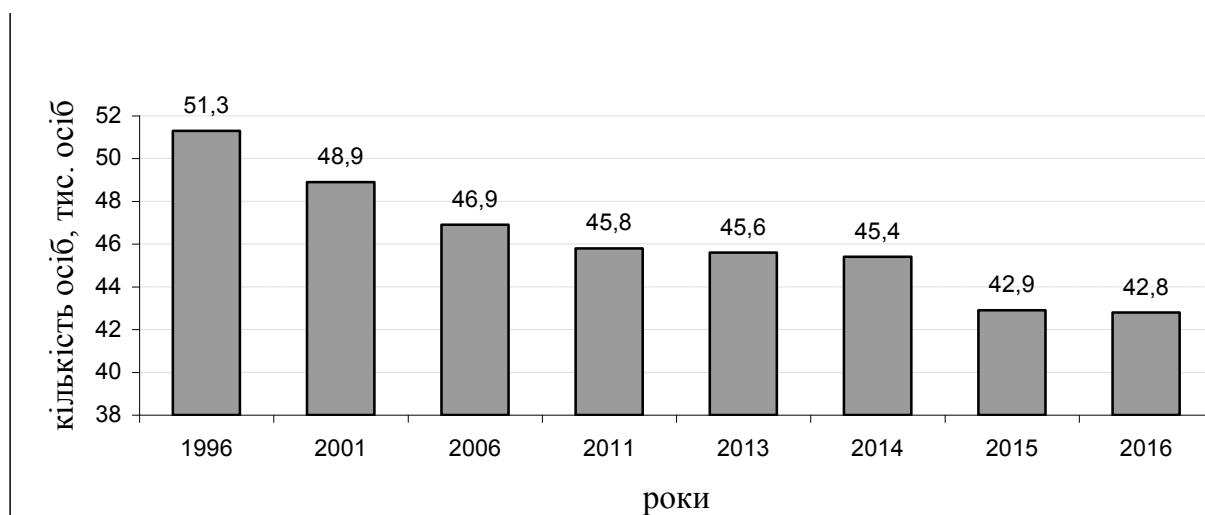


Рис. 2. Динаміка чисельності населення України з 1996 по 2016 роки (складено автором за даними Держкомстату)

Тож з огляду на вище наведену інформацію бачимо, що спостерігаються зміни в демографічній ситуації, причому в негативну сторону. Встановленим фактом є те, що на рівень та тривалість життя безпосередньо впливає рівень доходу людей, який в свою чергу залежить від соціально-економічних факторів.

Кожна окрема, економічно активна, людина працездатного віку зацікавлена в наявності робочих місць на виробництві та можливості достойного працевлаштування. Проте у створенні стабільних, працездатних трудових колективів, повинні бути зацікавлені роботодавці. Оскільки здатність виконувати роботу на високому професійному, кваліфікаційному рівні, освоювати нові види виробництва є запорукою конкурентостійкості підприємства.

Для досягнення успіхів в розвитку соціально-трудої сфери, необхідно розглядати значний спектр завдань, до яких відносяться:

- вирішення соціальних проблем територіальної громади[2];
- підвищення ефективності професійної підготовки;
- підвищення рівня зайнятості населення;

- вдосконалення систем організації праці,
- впровадження заходів направлених на досягнення соціальної безпеки[2].

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. Крім того необхідно приділяти більше уваги нематеріальним системам мотивації трудової діяльності, адекватним, професійним взаємовідносинам роботодавця і найманого працівника. Регулювання та розвиток соціально-трудої відносин є беззаперечним резервом для стабілізації економічного росту.

#### **Висновок і перспективи подальших досліджень.**

Всі вище викладені проблеми, спонукають до необхідності формування надійної системи соціального захисту, а саме:

- захист від безробіття;
- забезпечення допомоги для непрацездатних та найбідніших прошарків населення;
- поєднання страхової та державної систем соціального захисту,

- розвиток системи охорони здоров'я, освіти та інших галузей соціальної сфери;

- розвиток системи соціальної відповідальності кожного окремого підприємства.

Отже вважаємо, що основними задачами соціально-економічної сфери повинні бути наступні:

– підвищення рівня доходів населення;

- поліпшення здоров'я населення і підвищення рівня його освіти;

– створення умов, що сприяють зростанню самоповаги людей у результаті формування соціальної, політичної, економічної і інституційної систем, орієнтованих на пошану людської гідності;

– збільшення економічної свободи людей.

Подальшим напрямком дослідження є проведення аналізу, щодо ефективності управління соціальною відповідальністю підприємств.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Колот А. М. Еволюція ролі держави та інструментарію її впливу на розвиток соціально-трудої сфери [Текст]: / А.М. Колот// Соціально-трудої відносини: теорія та практика. Збірник наукових праць. - № 1. – 2011. – С. 4-10.

2. Онікієнко В. В. Розвиток ринку праці України: тенденції та перспективи [Текст]: монографія / за ред. В. В. Онікієнко. – К. : Рада по вивченню продуктивних сил України.- 2007. – 286 с.

3. Герасименко О.О. Компоненти моделі регулювання соціально-трудої відносин на підприємстві [Текст] / О.О. Герасименко // Стратегія економічного розвитку України. – 2009. - №24-25. – С.198-203.

4. Статистичний щорічник України за 2015 [Текст]: / за редакцією І.М. Жук. – Київ.- 2016. – 216 с.

5. Блауг М. Теорія перепроизводства Мальтуса [Текст] / М.

Блауг // Экономическая мысль в ретроспективе Economic Theory in Retrospect. — М.: Дело, 1994.- 627 с.

6. Моліна О.В. Соціально-економічний розвиток регіонів Українського Причорномор'я: теорія, методологія, практика [Текст]: монографія / За ред. акад. НАН України Б.В. Буркинського.- Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2010. – 376 с.

7. Яковенко В.Г. Підходи до формування мотиваційного впливу в сучасних умовах [Текст] / В.Г. Яковенко, Н.В. Гриценко, Т.О. Тимофеева / . - ScienceRise № 5/3(10). - 2015.- С. 5-12

8. Вітте Л. Європейська соціальна модель і соціальна згуртованість: яку роль відіграє ЄС. – К.: Заповіт, 2006. – 44 с.

9. Гідденс Е. Майбутнє європейської соціальної моделі [Текст]: /Е. Гідденс. – К.: Заповіт, 2006. – 56 с.

10. Яковенко В.Г. Розвиток соціально-трудої відносин, як резерв досягнення стійкого економічного росту [Текст]: » / В.Г. Яковенко // Матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції «Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів. - Харків: ХНУБА. - 2016. - С. 103-104

11. Грішнова О. А. Соціальні інновації у трудовій сфері: сутність, види, особливості реалізації в Україні [Електронний ресурс] / О. А. Грішнова, Г. Ю. Міщук // Демографія та соціальна економіка. - 2013. - № 2. - С. 167-178. - Режим доступу:[http://nbuv.gov.ua/UJRN/dse\\_2013\\_2\\_18](http://nbuv.gov.ua/UJRN/dse_2013_2_18).

12. Toffler, Alvin. The Third Wave [Electronic resource] / Alvin Toffler.- 1980. – 120 с. - Режим доступу: <http://gtmarket.ru/laboratory/basis/4821>.

13. Хенди Ч. Слоны и блохи (будущее крупных корпораций и мелкого бизнеса) [Текст]: / Ч. Хенди. – Альпина, Москва. – 2004. - 204 с.

УДК 351:328.185

## **ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ АСПЕКТ ВИКОРИСТАННЯ ДОСВІДУ СТВОРЕННЯ ТА ДІЯЛЬНОСТІ АНТИКОРУПЦІЙНИХ СТРУКТУР КРАЇН ЄС В РОБОТІ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ТА ПРОТИДІЇ КОРУПЦІЇ В УКРАЇНІ**

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

*У статті розглянуто європейський досвід створення органів щодо запобігання й протидії корупції з метою вироблення основних напрямів удосконалення правового механізму діяльності антикорупційних структур в Україні. На основі аналізу основних нормативно-правових актів міжнародного й національного права, досвіду європейських держав аргументовано висловлені положення щодо пріоритетних шляхів вдосконалення чинного законодавства у сфері запобігання й протидії корупції в нашій державі. Зроблено висновок, що європейський досвід протидії корупції і застосування антикорупційного законодавства має на меті використання всього арсеналу правових засобів боротьби і застосування превентивних інструментів як пріоритетних.*

*Ключові слова: корупція, корупційні прояви, міжнародний досвід, Європейський Союз, моніторинг, правоохоронні органи, фінансовий контроль, громадський контроль.*

## **ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОПЫТА СОЗДАНИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АНТИКОРРУПЦИОННЫХ СТРУКТУР СТРАН ЕС В РАБОТЕ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ КОРРУПЦИИ В УКРАИНЕ**

*Чередниченко А.Ю., к.е.н., доцент, докторант (УкрГУЖТ)*

*В статье рассмотрен европейский опыт создания органов по предотвращению и противодействию коррупции с целью выработки основных направлений совершенствования правового механизма деятельности антикоррупционных структур в Украине. На основе анализа основных нормативно-правовых актов международного и национального права, опыта европейских государств аргументировано высказанные положения относительно приоритетных путей совершенствования действующего законодательства в сфере предотвращения и противодействия коррупции в нашем государстве. Сделан вывод о том, что европейский опыт противодействия коррупции и применения антикоррупционного законодательства нацелен на использование всего арсенала средств борьбы и использования, в первую очередь, превентивных инструментов качестве приоритетных.*

*Ключевые слова: коррупция, коррупционные проявления, международный опыт, Европейский Союз, мониторинг, правоохранительные органы, финансовый контроль, общественный контроль.*

**ORGANIZATIONAL-ECONOMIC ASPECTS OF THE USE OF  
EXPERIENCE OF CREATION AND ACTIVITY OF ANTI-  
CORRUPTION AGENCIES OF THE EU IN THE WORK OF  
PREVENTION AND COUNTERACTION OF CORRUPTION IN  
UKRAINE**

*Cherednychenko O.U., Candidate of Economic Sciences, associate professor  
(USURT)*

*The article considers the European experience of creation department to prevent and combat corruption with the aim of developing the basic directions of improvement of the activities of anti-corruption agencies in Ukraine. Based on the analysis of the main legal acts of international and national law, the experience of the European States argued made provisions for the priority ways of improving current legislation in the sphere of prevention and counteraction of corruption in our country. It is concluded that the European experience of anti-corruption and anti-corruption legislation aimed to use the whole arsenal of means of struggle. Special attention in European countries on the use of preventive tools, they are treated as the priority that it is important to use in organizing activities to combat corruption in Ukraine.*

**Keywords:** *corruption, international experience, the European Union, monitoring, law enforcement, financial control, public control.*

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

Незважаючи на багатоаспектність природи виникнення та поширення корупційних проявів у кожній окремій державі, до основних факторів, що сприяють їх поширенню, можна віднести, з одного боку, зростаюче зuboжіння широких верств населення, погіршення криміногенної ситуації, високі показники нерівності розподілу прибутків, відсутність системи соціального захисту в одних країнах, а з іншого – нарощування економічного потенціалу та щорічне збільшення фінансових надходжень у вигляді іноземних інвестицій – в інших країнах. Аналіз міжнародного досвіду боротьби з корупцією свідчить про те, що за сучасних умов прояви корупції стали тими чинниками, що створюють реальну загрозу національній безпеці та демократичному розвитку більшості країн світу, негативно впливають на всі сторони суспільного життя.

Корупція у більшості держав Центральної та Східної Європи, а також у

країнах, які виникли на пострадянському просторі, тісно пов'язана з тим, що вони знаходяться в стані економічної та суспільної трансформації. Корупція, як соціальне явище, притаманна будь-якому суспільству та будь-якій державі. Жодна країна у світі сьогодні не може оголосити себе вільною від корупції. Однак окремим країнам світу вдається ефективно боротися з цим негативним явищем.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На сучасному етапі розвитку нашої держави особливого значення набувають наукові дослідження питань протидії й запобігання корупції. Теоретичні питання термінологічної визначеності понять в сфері протидії корупції розглядають у своїх дослідженнях Г. Атаманчук, С. Серьогін, С. Молдабаєв [1-3]. І. Вітик [4] вивчає окреслену проблему через призму реформування правоохоронних органів. Окремі аспекти світового досвіду протидії тіньовій економіці та вирішення багатогранних теоретико-методичних проблем щодо корупційних проявів представлено у



наукових працях Мунтіяна В., Сосніна О., Чемериса І., Чубатої Л., Чубенко І., Уточкіної Ю., Яцківа І. [5-11] та інших дослідників.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Враховуючи значні досягнення вищезазначених вчених у вирішенні проблем протидії корупції, потребує подальшого системного вивчення питання імплементації європейського досвіду створення та діяльності антикорупційних структур з метою розроблення цільових програм щодо протидії масштабній корупції.

**Метою статі** є обґрунтування теоретико-методичних засад та прикладних рекомендацій щодо використання у вітчизняній практиці запобігання та протидії корупції європейського позитивного досвіду створення та діяльності антикорупційних структур протидії тінізації економіки України.

**Виклад основного матеріалу.** Чинники успішної протидії корупції вже давно відомі та апробовані міжнародною спільнотою. Це, насамперед, відкритість влади, прозорість та зрозумілість процедур прийняття державних рішень, дієві механізми контролю за діяльністю державних органів з боку громадянського суспільства, свобода слова, свобода та незалежність засобів масової інформації.

Однією з головних складових формування і реалізації ефективної системи боротьби з корупцією є не тільки чітка взаємодія державних, у першу чергу правоохоронних органів, на регіональному і міжнародному рівнях, а і їх участь у заходах боротьби з цим негативним явищем, запроваджених у межах Організації Об'єднаних Націй, Радою Європи, Інтерполом, Міжнародним валютним фондом, Світовим банком та іншими міжнародними інституціями.

Так, найважливішими серед останніх документів Європейського Союзу у сфері боротьби з корупцією є Комюніке Європейської комісії від 28 травня 2003 р. щодо комплексної політики Європейського

Союзу з протидії корупції, в якій визначено основні засади боротьби з цим негативним явищем в Євросоюзі та окреслено принципи вдосконалення протидії корупції в нових країнах-членах, країнах-кандидатах і третіх країнах, а також Рамкове рішення Ради Європейського Союзу № 568 від 22 липня 2003 р. «Про боротьбу з корупцією в приватному секторі», в якому визначається поняття «активної» та «пасивної» корупції і встановлюються санкції у відношенні осіб, у тому числі юридичних, за вчинення такого роду злочинів. Основною метою створеної у травні 1999 року «Групи країн проти корупції» (GRECO), що діє в межах Ради Європи, є оцінка рівня корупції в державах-членах організації, виявлення недоліків у національних механізмах боротьби з корупцією, підтримка в проведенні необхідних законодавчих та інституційних реформ у цій сфері, здійснення контролю за виконанням угод і правових документів, прийнятих Радою Європи відповідно до програми дій проти корупції.

Досить чітка й ефективна система боротьби з корупцією, яка спирається на солідну нормативно-правову базу та однозначну підтримку суспільства діє у Фінляндії. Саме цю країну міжнародна неурядова організація по боротьбі з корупцією «Трансперенсі Інтернешнл» визначає як одну з найменш корумпованих країн серед 133 країн світу. Фінляндія як член Європейського Союзу є учасником усіх основних нормативних документів Євросоюзу з питань боротьби з організованою злочинністю та корупцією. В той же час, імплементація європейських законів у національну правову систему здійснюється цією країною досить виважено. Головним принципом цього процесу є органічне поєднання національного законодавства Фінляндії із загальноєвропейським із мінімально можливими змінами першого. Для фінської правової системи не є характерними закони з використанням терміну «боротьба» з визначенням певного виду злочину.

Фінський законодавець закріпив принципи попередження та застереження вчинення злочинів у кожному нормативно-правовому акті, що визначають конкретну сферу діяльності, а не вид злочину. Згідно з положеннями Кримінального кодексу Фінляндії, за вчинення дій, що можуть кваліфікуватися як «корупція», передбачено санкції від штрафу до ув'язнення строком до чотирьох років в залежності від ступеня суспільної небезпеки злочину.

У галузі боротьби з корупцією у Бельгії пішли не лише традиційним, так званим репресивним шляхом – установлення кримінальної відповідальності за корупційні діяння, а також подбали про попередження корупції. Так ця проблема знайшла своє відображення у межах реформи COPERNIC (модернізації державного управління), зокрема у реформі сектору фінансового контролю. Бельгія розширила поняття корупції стосовно зловживання владою, не обмежуючись лише кримінальним аспектом, а й залишивши місце для таких понять, як роз'яснення норм (правил, стандартів), їх нагадування, транспарентність поведінки, що приведе до вироблення кодексу поведінки (деонтології).

Досвід боротьби з корупцією у Німеччині та Словаччині свідчить про ефективність задіяння громадськості для боротьби з корупцією. Зокрема, відомство кримінальної поліції федеральної землі Нижня Саксонія впровадило прийом анонімних повідомлень від громадян про економічні злочини. У Федеративній Республіці Німеччина в основу боротьби з корупцією покладено завдання знищення матеріальної, насамперед фінансової бази злочинних угруповань. Це досягається шляхом конфіскації майна і створення належної правової бази для унеможливлення «відмивання» «брудних» грошей.

Основне завдання німецького уряду у сфері запобігання корупції полягає в

тому, щоб у результаті законодавчих, організаційних, кадрових та інших заходів унеможливити зловживання державного службовця своїм посадовим становищем [8].

У структурі Міністерства внутрішніх справ Словацької Республіки діє Антикорупційний комітет, до повноважень якого входить проведення превентивних заходів та розслідування фактів корупції серед співробітників міністерства та поліцейських структур країни. У Словацькій Республіці ліквідовано Центральне координаційне управління боротьби з корупцією та Комітет боротьби з корупцією і створено відділ боротьби з корупцією Секретаріату Уряду Словаччини, основним завданням якого є координація дій міністерств та відомств у сфері боротьби з корупцією. Безпосередньо реалізацією заходів у межах «Національної програми боротьби з корупцією» займаються Управління боротьби з корупцією Президії поліцейського корпусу МВС Словаччини та Словацька інформаційна служба (СІС). Крім цього, основні повноваження по боротьбі з корупцією перейшли від Міністерства фінансів до Міністерства юстиції Словаччини.

З метою отримання інформації про посадові злочини та локалізації цього явища в правоохоронних структурах установлено спеціальну телефонну лінію, по якій громадяни країни можуть повідомляти про відомі їм протиправні дії правоохоронців. Одночасно в міжнародній інформаційній мережі «Інтернет» створено веб-сторінку, де бажаючі можуть висловити свої пропозиції щодо необхідних заходів по боротьбі з корупцією в державних установах.

Крім того, в деяких державах у боротьбі з корупцією активно використовуються різноманітні громадські організації. Зокрема у Швеції незалежним моніторингом за рівнем корумпованості в тих чи інших сферах суспільства займається створена 1994 року громадська

організація «Демократичний аудит», яка об'єднує в собі провідних шведських політологів, економістів та інших науковців. Поряд із моніторингом стану розвитку демократичних свобод у шведському суспільстві, ця організація займається і вивченням специфічних питань, у т. ч. пов'язаних із боротьбою з корупцією.

Разом з цим слід зазначити, що втілення в життя ефективних заходів із боротьби з корупційними проявами в окремих країнах не проходить без суттєвих проблем, подолання яких вимагає підвищення ефективності ведення боротьби з корупцією, створення дієздатних систем протидії цьому негативному явищу.

Так не дивлячись на актуальність вказаного питання у Польщі, у цій країні досить довго не приймався окремий законодавчий акт щодо корупції. Вважалося, що достатньою правовою основою для боротьби з корупцією є низка статей Кримінального кодексу, які передбачають відповідальність за різні види хабарництва та перевищення повноважень посадовими особами. Однак загрозна для держави поширеність корупції та потреба більш повної реалізації підписаних Польщею (у зв'язку зі вступом до Європейського Союзу) міжнародно-правових угод спонукала польську владу до вжиття додаткових заходів. Зокрема, наприкінці 2002 року урядом Польщі затверджено Державну програму боротьби з корупцією під назвою «Антикорупційна стратегія». На виконання цієї програми створена та працює Надзвичайна кодифікаційна комісія сейму Польщі, яка займається змінами до Кримінального, Кримінально-процесуального та Кримінально-виконавчого кодексів

Крім того, з 24 серпня 2006 р. введено в дію Закон про «Центральне антикорупційне Управління (ЦАУ, Centralny Urząd Antykorupcyjny)». Основною метою діяльності ЦАУ є боротьба зі зловживаннями владою та використанням привілеїв для досягнення

особистої і майнової користі, а також діяльності, спрямованою проти економічних інтересів держави. ЦАУ повинне переслідувати корупційну злочинність, ретельно перевіряти майнові декларації чиновників та працівників сфери самоуправління, слідкувати за спробами порушити заборону поєднання громадських (державних) функцій із господарською діяльністю. Для боротьби з проявами корупції в лавах суддівського корпусу, інших учасників судового процесу, зали проведення засідань у польських судах з 2006 року почали обладнуватись відеокамерами та мікрофонами, які дозволять фіксувати хід судових засідань та поведінку кожного з їх учасників (суддів, прокурорів, адвокатів, протоколістів). Практика боротьби правоохоронних органів Польщі з проявами корупції свідчить також про ефективність застосування Закону про протидію введенню до фінансового обігу матеріальних засобів нелегального чи невизначеного походження, а також про протидію фінансуванню тероризму від 16 листопада 2000р. Досить значний ефект у справі протидії корупційним явищам досягнуто при застосуванні Закону Республіки Польща від 16 листопада 2000 р., яким створено новий державний орган фінансової розвідки, що передбачає втілення таких завдань: припинення злочинних дій у фінансовому секторі та створення банку даних для всіх компетентних державних інститутів, які протидіють використанню нелегальних джерел доходів. Генеральний інспектор фінансової інформації виконує посередницькі функції по збору, аналізу, оцінці та передачі даних, а також координації взаємодії між різними фінансовими інститутами і правоохоронними органами.

Досить активно намагаються боротися з корупцією уряди країн Балтії. Одночасно, на думку спеціалістів, унаслідок нескоординованості дій між правоохоронними органами Латвії

(боротьбу з цим негативним явищем у країні здійснюють аж 16 різних структур, у т. ч. правоохоронних), країна залишається найкорумпованішою у Європейському Союзі. У зв'язку зі вступом Литви до Європейського Союзу у заяві Європейського Парламенту теж зазначається про необхідність активізації боротьби в цій країні з корупцією та організованою злочинністю, особливо на кордоні.

З огляду на актуальність проблеми боротьби з корупцією, одним із головних завдань сучасності для багатьох держав світу є перегляд комплексу організаційно-правових та інших заходів на національному рівні з метою їх удосконалення, підвищення рівня взаємодії на двосторонньому та регіональному рівнях, а також активізація діяльності в межах міжнародних організацій у сфері боротьби з корупцією та організованою злочинністю.

Практика роботи у цьому напрямі правоохоронних органів зарубіжних країн свідчить про те, що саме досконалість нормативно-правового забезпечення протидії вказаному явищу та наявність ефективної системи протидії йому на національному й міжнародному рівнях є однією з головних умов успішного вирішення зазначеного питання. Слід також зазначити, що у багатьох державах світу з метою здійснення цілеспрямованих заходів розроблені, ухвалені та діють спеціальні закони щодо боротьби з корупцією.

Наприклад, у Румунії з 2000 року діє закон № 78/2000 «Про попередження, виявлення та покарання корупційних дій», а з 1 березня 2003 р. набув чинності закон № 39 від 21 січня 2003 р. «Про попередження та боротьбу з організованою злочинністю».

У деяких країнах світу існують закони, які безпосередньо спрямовані на боротьбу з корупцією, або регулюють окремі аспекти у межах законів щодо боротьби з організованою злочинністю або законах, які регулюють державну службу (Білорусь, Литва, Румунія).

Так, у ст. 2 Закону Республіки Білорусь № 47-3 від 10 червня 1997 р. «Про заходи боротьби з організованою злочинністю та корупцією» вказується, що «види та ознаки діянь, пов'язаних з організованою злочинністю та корупцією, а також кримінально-правові заходи покарання осіб, що їх скоїли, встановлюються Кримінальним кодексом Республіки Білорусь».

Водночас, у багатьох державах світу, зокрема в Австрії, Чехії, Швеції та в деяких інших, немає єдиного спеціального закону у сфері боротьби з корупцією. У цих країнах нормативно-правові документи з вказаних питань охоплюють низку законодавчих актів, а діяльність державних органів регламентована відповідними частинами Кримінального кодексу або, як один із варіантів, на основі співробітництва з міжнародними організаціями, насамперед Інтерполом і Європолом.

Наприклад, у Швеції проблема корупції не розглядається як така, що становить значну небезпеку для суспільства, відповідно, у країні не існує будь-яких спеціальних урядових програм чи спеціалізованих державних органів по боротьбі з корупцією. Питання корупції та хабарництва виписані у загальному шведському законодавстві, зокрема Кримінальному кодексі, Кодексі про судочинство, Акти про аудит та інших законодавчих і підзаконних актах.

Національне законодавство Великобританії у сфері боротьби з корупцією є досить розгалуженим, оскільки певні норми матеріального права, які стосуються праввідносин, що виникають унаслідок вчинення тими чи іншими посадовими особами корупційних дій, можуть міститися у різних актах (не тільки кримінального, а також інших галузях права). З огляду на те, що законодавство у цій сфері не є кодифікованим, існувала певна складність його застосування правоохоронними органами Великобританії, тому 24 березня 2005р. МВС Великобританії внесло на розгляд

заінтересованих міністерств і відомств Великобританії законопроект про боротьбу з корупцією. Оновлений законопроект узагальнює попереднє антикорупційне законодавство, і серед іншого скасовує парламентський імунітет від відповідальності за діяння, що містять ознаки корупційних.

Удосконалення законодавчої бази з метою ефективної боротьби з корупцією та організованою злочинністю в багатьох державах світу стало поштовхом для розробки комплексу інших додаткових заходів організаційного, правового та інформаційного характеру. Зокрема, у деяких державах ухвалено національні стратегії (доктрини, директиви тощо) або програми у сфері боротьби з корупцією, які мають перспективний характер і передбачають здійснення комплексу організаційно-правових та інших заходів щодо подальшого вдосконалення існуючої системи протидії корупції.

Так, парламент Швейцарської Конфедерації, виходячи з необхідності адекватного реагування на потенціальні загрози внутрішній безпеці, 3 вересня 1999 р. затвердив «Директиви щодо організації та здійснення політики безпеки», що стало першою фазою створення і розвитку нових інструментів у сфері боротьби з корупцією та організованою злочинністю у країні. З метою удосконалення системи забезпечення національної безпеки 2002 року у Швейцарії було фактично завершено формування нової структури державних органів у цій сфері.

Важливу роль у боротьбі з корупцією відіграють Національні програми по боротьбі з корупцією, прийняті урядами багатьох держав світу. Першочергову увагу в цих програмах приділено створенню механізмів та системи ефективного контролю, в т. ч. і за роботою недержавних організацій та широкого спектру незалежних засобів масової інформації. З метою проведення ефективної політики у сфері боротьби з корупцією у більшості держав створені та діють

спеціалізовані антикорупційні структури.

Так, типовою для багатьох країн Західної Європи є структура спеціалізованих служб у Франції: Центральна рахункова Палата (лише виявляє порушення), Служба попередження корупції, Центральна дирекція юридичної поліції, Центральна дирекція загального інформування, Центральний офіс покарання фінансових порушень у фінансовій сфері. Усі ці структури є державними і фінансуються з бюджету, кожна служба працює у визначеній для неї сфері. Одночасно французькі фахівці вважають, що створення спеціалізованих служб і органів по боротьбі з корупцією має розглядатися не як головна мета, а як засіб для досягнення мети.

Урядом Румунії у березні 2003 року створена спеціалізована структура по боротьбі з корупцією – Національна Прокуратура по Антикорупції. (Зазначена прокуратура розслідує справи, в яких спричинена матеріальна шкода дорівнює еквіваленту 100 тис. євро або протиправні дії, які скоєні членами парламенту, уряду, судових органів, префектами, керівниками державних організацій, банків тощо).

В Італії для боротьби з організованою злочинністю, в тому числі й корупцією, створено міжвідомчий спеціальний орган – «Управління розслідувань Антимафія» (ДІА). Основна частина кадрів ДІА складають фахівці слідчих органів Державної поліції, карабінерів та Фінансової гвардії із залученням цивільних фахівців у галузі інформатики, технічного та адміністративного забезпечення. До компетенції цього органу віднесено злочини з наявністю ознак «угруповання мафіозного типу». Як позитивний приклад є втілення в політико-правове поле Італії принципів розподілу влад, незалежності судової влади від урядового впливу та втручання інших гілок влади. Завдяки цьому Італійська судова система є найважливішою із трьох гілок влади в системі механізмів боротьби з корупцією. В

Конституції Італії втілено політичне рішення про надання Верховній Раді суддів виключних прав на заохочення та покарання суддів. Дві третини членів Ради обираються судьями, і одна третина - політичними партіями [7]. Крім того, адміністративні комісії мають статус судів, а Конституція передбачає адміністративне провадження з деяких кримінальних справ. Дієвим антикорупційним механізмом слід визнати також те, що судді, прокурори і слідчі вважаються членами однієї професії і регулярно міняються ролями. Кожна прокуратура є автономною. Кожний прокурор має такі ж гарантії незалежності, як і судді.

У деяких інших державах повноваження щодо протидії корупції покладено на одну із силових структур або їх розподілено між кількома відомствами.

З метою координації діяльності державних органів у сфері боротьби з корупцією на національному рівні та підготовки пропозицій щодо вдосконалення існуючої системи протидії цьому явищу в багатьох державах створено міжвідомчі комісії з представників профільних міністерств і відомств.

Зокрема в Угорській Республіці було створено комісію з фахівців у галузях права, управління та економіки, якою на сьогодні розроблені проекти та внесені зміни і доповнення до понад 20 законодавчих актів. Серед основних нововведень, спрямованих на протидію корупції, експерти відзначають: обмеження обігу готівкових коштів і запровадження порядку здійснення розрахунків між господарськими структурами на суми понад 200 тис. форинтів (одна тисяча доларів США) лише через банківські установи; зменшення кола осіб, які мають відстрочки та пільги у сплаті податку та митних зборів; звуження поняття податкової таємниці та підвищення рівня інформованості державно-адміністративних органів (передусім податкового управління, поліції та фінансово-митної служби).

Згідно з прийнятою міжнародною

спільнотою Кримінальною конвенцією «Про боротьбу з корупцією» та ратифікованою Верховною Радою України 16 березня 2005р. Цивільною конвенцією «Про боротьбу з корупцією», розроблених Радою Європи 1999 року (м. Страсбург), а також Конвенцією ООН проти корупції (Резолюція від 31 жовтня 2003 р.), убачається за доцільне імплементувати міжнародно-правові норми вказаних документів в українське правове поле з метою його гармонізації з міжнародними правовими стандартами та впровадити світовий досвід у сфері протидії корупції, дотримуючись виваженої політики у цьому питанні.

Проведений аналіз особливостей боротьби з корупційними злочинами в країнах Європейського Союзу дозволяє сформулювати уявлення про основи передової національної антикорупційної стратегії, розвиток якої необхідний в сьогоденні України:

- сильна політична воля вищого керівництва держави до боротьби з корупцією і сформована на її основі єдина державна політика в області боротьби з корупцією, яка б включала комплекс заходів державного, політичного, економічного, соціального і правового характеру. Ні законодавчі, ні адміністративні, ні будь-які інші заходи, що направлені на протидію корупції не можуть бути ефективними, якщо немає політичної волі на всіх рівнях влади;

- організований соціальний контроль з боку громадянського суспільства за всією системою державного адміністрування (неодмінною умовою для цього є створення атмосфери прозорості) і забезпечена можливість порушення в цих рамках кримінального переслідування правопорушників. Важливу роль тут відіграють дійсно незалежні засоби масової інформації;

- незалежність судової влади. Такий підхід всебічно ілюструє правоохоронна система Італії, Великобританії, Франції та інших країн;

- жорстка підзвітність осіб, які наділені владними повноваженнями, перед реально незалежним органом, що здійснює моніторинг чистоти діяльності державних службовців, а також наділений повноваженнями по притягненню до відповідальності посадовців незалежно від їх місця в ієрархічній структурі влади.

**Висновки.** Для правових систем деяких розвинутих країн узагалі не характерно використання в законодавстві терміну «боротьба» – законодавці закладають в нормативно-правовому акті принципи попередження правопорушень, які стосуються певної сфери діяльності. За умов масштабної корупції акцент робиться саме на усуненні причин, а не на боротьбі з конкретними проявами.

Україна прийняла всеосяжну правову основу для боротьби з корупцією, та створила незалежні антикорупційні органи, які мають певний кредит довіри з боку суспільства.

Результати гармонізації мають сприяти стабілізації ситуації в цій сфері, оскільки за останні роки рівень корупції в Україні виріс і вона стала однією з найгостріших проблем сучасності. Це негативне явище створює реальну загрозу безпеці, демократичному розвитку держави і суспільства, конституційного ладу. Україні потрібно врахувати позитивний досвід антикорупційної діяльності європейських країн у практичній роботі з викоренення цих ганебних явищ.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Атаманчук Г.В. Сущность государственной службы . история, теория, закон, практика: Монография / Г.В. Атаманчук. – М.: РАГС, 2002. – 272 с.

2. Серьогін С. М. Мета, завдання та функції державної служби / С. М. Серьогін

// Аспекти публічного управління. - 2013. - № 1. - С. 58-65.

3. Молдабаев С. Коррупция как социально-правовое явление / С. Молдабаев // Вісник Національної Академії прокуратури України. – 2009. – № 3. – С. 104-109.

4. Вітик І. Боротьба з корупцією в Україні крізь призму реформування правоохоронних органів: окремі нотатки до Закону України "Про засади запобігання та протидії корупції" / І. Вітик // Право України. – 2010. – № 11. – С. 39-43.

5. Мунтіян В. І. Економічна безпека України: монографія / В. І. Мунтіян. – К.: Вид-во НІСД при Президентові України, 1999. – 457 с.

6. Соснін О. Про необхідність використання світового досвіду в боротьбі з корупцією у вітчизняній практиці // Віче. — 2014. — № 1. — С. 17.

7. Чемерис І. Зарубіжний досвід протидії корупції в системі державного управління // Стратегічні пріоритети. — 2009. — № 3(12). — С. 13–16.

8. Чубата Л. В. Міжнародний досвід боротьби з проявами корупції / Л. В. Чубата // Часопис Київського університету права. – 2010. – № 2. – С. 338-342.

9. Чубенко І. Зарубіжний досвід боротьби з корупцією в органах виконавчої влади / І. Чубенко // Вісник державної служби України. – 2003. – № 1. – С. 81-87.

10. Уточкіна Ю. А. Міжнародний досвід протидії корупційним проявам / Ю. А. Уточкіна // Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка. – 2012. – № 5 : Спеціальний випуск: Адміністративне право та процес: реалії й перспективи розвитку. – С. 258-264.

11. Яцків І. Деякі питання застосування міжнародних механізмів протидії корупції в Україні / І. Яцків // Право України. – 2010. – № 11. – С. 259-265.

"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](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» № 58(Спецвипуск)**

Збірник науково-практичних статей

**Відповідальність за набір та викладення фактів у статтях несуть автори. Висловлені ними думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.**

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

**Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова**

Підписано до друку 24.05.17 р.  
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.  
Умовн.-друк. Арк. 14,35. Обл. – вид. арк. 14,60.  
Замовлення \_\_\_\_\_ Тираж 105. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.