

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№59

The bulletin of transport and
industry economics
№ 59



Харків – 2017

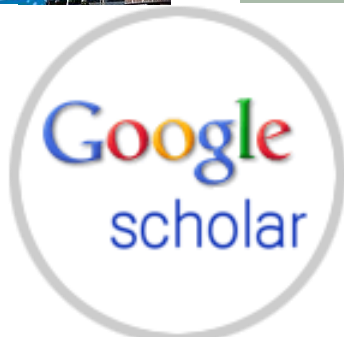
УДК 338.47:338.45

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



INDEX COPERNICUS
INTERNATIONAL

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

Номер затверджено на засіданні
Вченої ради УкрДУЗТ.
Протокол № 7 від 31 жовтня 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

Дикань О.В. – д.е.н., професор

Зайцева І.Ю. - д.е.н., професор

Зоріна О.І. – д.е.н., професор

Калабухін Ю.С. – 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

Третяк В.П. - д.е.н., доцент

Українська Л.О. - д.е.н., професор

Чупир О.М. - д.е.н., професор

Шинкаренко В.Г. - д.е.н., професор

Яковлев А.І. - д.е.н., професор

Васильсва Г.А – к.е.н., ведучий
наук.співробітник «ВНИИЖТ» (Росія,
м.Москва)

Вовк О.О. – д.е.н., професор (Росія,
м.Москва)

Герасименко П.В. – д.т.н., професор (Росія,
м.Санкт-Петербург)

Елма Мустен – д.філос, нач.від. зовн. зв'язків
Естонської залізниці (Естонія)

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

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

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

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

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

e-mail: vetp_euvkb@ukr.net,

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

Свідectво 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

Дикань В.Л., Обруч А.В. Украина в глобальной миросистеме: особенности и последствия государственной экономической политики	11
Кірдіна О.Г. Проблематика забезпечення міжнародної конкурентоспроможності українських підприємств	20
Маковоз О.В., Глазкова А.С., Ісаєва К.А. Визначення моделі оптимальної взаємодії транспортної та промислової галузей України	26
Шраменко О.В. Удосконалення державного регулювання підприємницької діяльності на основі розвитку інформатизації економічних операцій	32

Проблеми транспортного комплексу України

Дейнека О.Г., Бондарев Ю. С. Зарубіжний та вітчизняний досвід формування стратегії розвитку залізничного транспорту в контексті реформування Укрзалізниці	38
Дейнека О.Г., Семенцова О.В., Васильєв О.Л. Підходи до визначення ефективності публічного адміністрування залізничної галузі	47
Дейнека О.Г., Юрченко Є. Теоретико-концептуальні засади формування інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей	52
Єлагін Ю.В., Коршикова Г.В. Публічні закупівлі підприємств залізничного транспорту України в умовах реформування	62
Корінь М.В., Кривда В.М. Теоретичні засади підвищення рівня технологічної безпеки залізничного транспорту	68
Овчиннікова В.О., Габелков М.В. Стратегічне управління високошвидкісними пасажирськими залізничними перевезеннями	76

Устенко М. О., Івашкевич В.С.

Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України

84

Економіка підприємства

Андреева Т.Е., Гетьман О.А. Оценка стратегического потенциала предприятия в контексте влияния факторов внешней среды	91
Боровик Ю.Т. Управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств залізничного транспорту	101
Гребенюк Г.М. Удосконалення системи формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту	109
Заєць Г.П. Компетентність як складова характеристики трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту	117
Каличева Н.Є., Сілантьєв А.С. Аналіз напрямів забезпечення конкурентоспроможності підприємств приладобудування в сучасних умовах	122
Кузуб А.В. Теоретичні основи конкурентоспроможності вітчизняних підприємств вагонобудування	128
Маслова В.О., Бойко О.В. Оцінка стратегічної привабливості підприємства в умовах здійснення інтеграційних процесів	135
Назаренко І.Л., Стогнієва Т.Г. Оцінка кадрового потенціалу локомотивного депо	142
Писаревський М. І. Пріоритети зміцнення економічної безпеки підприємств машинобудування в напрямку протидії рейдерству	149
Радіонова Н. Й. Класифікація затрат підприємства з метою прийняття управлінських рішень	157
Соломніков І.В. Методичний підхід до оцінки інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту	164
Тертичний О.О. Оцінки ризиків та соціально-екологічних наслідків діяльності промислового підприємства	172

Толстова А.В., Котельнікова А.В.
Теоретичні основи управління конкурентоспроможністю вітчизняних підприємств 177

Уткіна Ю.М., Беседіна Ю.
Стратегічне планування логістичної діяльності підприємства 186

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Дикань О.В., Новак Т.О.
Теоретичні та методологічні підходи до стратегії інвестиційної привабливості України 195

Панченко Н.Г.
Особливості здійснення та фінансування інноваційної діяльності на залізничному транспорті 200

Токмакова І.В., Зубов А.М.
Організаційно-ресурсне забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту України 208

Менеджмент і маркетинг

Богоявленський О. В.
Формування лояльності персоналу в умовах концепції внутрішнього маркетингу 216

Дейнека О.Г., Каплієнко А.Л.
Теоретичні підходи до державного управління і адміністрування залізничного транспорту України 224

Дикань О. В., Смаль О.В.
Стратегічний менеджмент та його використання в практиці формування і досягнення цілей розвитку залізничного транспорту 230

Островерх Г.Є.
Теорії управління розвитком залізничного транспорту 235

Петрушов В. М.
Когнітивний синтез у прийнятті рішень персоналом структурних підрозділів залізниць, впроваджуючих перспективні інтенційні системи керування рухом швидкісних поїздів 242

Позднякова Л.О., Котик В.О., Стандіо А.К.
Удосконалення стратегії управління підприємством 249

Сухорукова Т.Г., Шпак С.И. Управление развитием персонала предприятия	256
---	-----

Загальноекономічні питання

Воловельская И.В., Калининская Е., Гончарова А. Анализ ресторанного бизнеса в мире и Украине	265
Воловельская И.В., Кулешов Б. Современные тенденции развития пивного рынка в Украине	270
Коломийчук Д.І. Тенденції та факторні умови стабільності кредитних потоків банків: український випадок	275

Соціально-економічні питання

Гриценко Н.В. Особенности формирования корпоративной культуры организации	284
Комаренко О.А. Уровень и качество жизни: экономические основания	290
Компанієць В. В., Полякова О. М., Бела О. О. Аксіологічні орієнтири православної моделі господарювання як шлях соціально-економічного розвитку України	300

Context

Government regulation

Dykan V.L., Obruch H.V. Ukraine in the global world system: peculiarities and consequences of the state economic policy	11
Kirdina E.G. The issue of ensuring international competitiveness Ukrainian enterprises	20
Makovoz E.V., Glazkova A.S., Isaeva E.A. Determination optimum model cooperation of transport and industrial industries Ukraine	26
Shramenko E.V. Improvement of state regulation of entrepreneurial activity on the basis of development of economic operations informatization	32

Problems of the transport complex of Ukraine

Deineka A., Bondarev Y. Foreign and domestic experience in forming a strategy for the development of rail transport in the context of the reform of the pjsc "Ukrainian gulf" are disclosed	38
Deineka O.G., Sementsova O.V., Vasiliev O.L. Approaches to determining the efficiency of public administration railway industry	47
Deineka A., Yurchenko E. Conceptual principles of the infrastructure system of fast railway trunks	52
Elagin Yu.V., Korshikova A.V. Public procurement of Ukrainian railway enterprises in the conditions of reform	62
Korin M., Kryvda V. Theoretical principles of increasing the technological safety of railway transport	68
Ovchinnikova V.O., Gabelkov M.V. Strategic management by high-speed passenger railway transportation	76
Ustenko M.O., Ivashkevych V.S. Prospects for development of transport and logistics systems of Ukraine	84

Enterprise economics

Andreeva T.E., Hetman O.O. Assessment of the strategic potential of the enterprise in the context of the influence of factors of the external environment	91
Borovik Y.T. Control of competitiveness of building enterprises of railway transport	101
Hrebeniuk H. Perfection of the system of formation of labor potential of enterprises of railway transport	109
Zaets A.P. Competence as a composition characteristic of the labor potential of the enterprise of railway transport	117
Kalicheva N.E., Silantiev A. S. Analysis of directions of competitiveness of enterprises of instrumentation in modern conditions	122
Kuzub A.V. Theoretical basis of competitiveness of domestic enterprises of wagon-building	128
Maslova V.O., Boyko E.V. Assessment of strategic appeal of the enterprise in the conditions of implementation of integration processes	135
Nazarenko I.L., Stognijeva T.G. Estimation of personnel potential of locomotive depot	142
Pysarevskiy M. Priorities for strengthening economic safety of machine-building enterprises under conditions of reider	149
Radionova N. Y. The classification of company's costs for taking management decisions	157
Solomnikov I.V. Methodical going near the estimation of innovative-investment potential of enterprises of railway transport	164
Tertichny A.O. Evaluation of risks and social and ecological consequences of activity of the industrial enterprise	172
Tolstova A.V., Kotelnikova A.V. Theoretical foundations of management of competitiveness of national enterprises	177

Utkina Yu.M., Besedina Yu. Strategic planning of logistics activity of the enterprise	186
---	-----

Innovation and investment practice

Dykan O.V., Novak T.A. Theoretical and methodological approaches to the strategy of investment attractiveness of Ukraine	195
Panchenko N.G. Especially the implementation and financing of innovative activities in railway transport	200
Tokmakova I.V., Zubov A.M. Organizational and resource support of innovative development of the railway transport enterprises of Ukraine	208

Management and marketing

Bogoyavlensky O.V. Formation of employee loyalty using the concept of internal marketing	216
Deineka O.G., Kaplienko A.L. Theoretical approach to the state management and administration of Ukrainian liquefied transport	224
Dykan O.V., Smal A. Strategic management and its use in the practice of forming and achieving goals of development of railway transport	230
Ostrovekh A.E. Theory of mechanisms of management by development of railway transport	235
Petrushov V. N. Cognitive synthesis in decision-making by personnel of structural divisions of railways, introducing promising intentional systems of control of the movement of high-speed trains	242
Pozdnyakova L.O., Kotik V.O., Standio A.K. Improvement of the enterprise management strategy	249
Suhorukova T.G, Shpac S.I. Management of the development of the personnel of the enterprise	256

General economic question

Volovelskaya I.V., Kalinkovskaya K., Goncharova A. Analysis of restaurant business in the world and Ukraine	265
Volovelskaya I.V., Kuleshov B. Modern trends in the development of the beer market in Ukraine	270
Kolomyichuk D. I. Trends and stability factor conditions of banks credit flows: the Ukrainian case	275

Economics-social tasks

Gritsenko N.V. Peculiarities of corporate culture of the organization	284
Komarenko O.A. Level and quality of life: economic basis	290
Kompaniets V.V., Polyakova, E.N., Bela A.A. Axiological orientations of the orthodox model of economics as a way of social and economic development of Ukraine	300

УДК 330.34(477)

УКРАИНА В ГЛОБАЛЬНОЙ МИРОСИСТЕМЕ: ОСОБЕННОСТИ И ПОСЛЕДСТВИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Обруч А.В., к.э.н., ст. преподаватель (УкрГУЖТ)*

В статье проанализированы основные проблемы и противоречия развития национальной экономики, представляющие собой результаты реализации действующей государственной политики. Рассмотрены перспективы развития Украины в глобальной миротсистеме как стагнирующей периферии и источника недорогих ресурсов. Определено, что Украина нуждается в формировании и реализации совершенно новой модели управления, направленной на создание мощного социально-ориентированного государства, во главе которого должны быть лидеры, которые готовы и способны брать на себя ответственность, ставят общенациональные интересы выше частных и собственных интересов, сосредоточены на достижении стратегических целей социально-экономического развития государства. Раскрыты основные императивы социально-ориентированной государственной политики Украины.

Ключевые слова: глобальная миротсистема, государственная политика, социально-ориентированное государство, национальная экономика, императивы развития

УКРАЇНА В ГЛОБАЛЬНІЙ СВІТОСИСТЕМІ: ОСОБЛИВОСТІ ТА НАСЛІДКИ ДЕРЖАВНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Обруч Г.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

У статті проаналізовано основні проблеми та протиріччя розвитку національної економіки, що представляють собою результати реалізації чинної державної політики. Розглянуто перспективи розвитку України в глобальній світотсистемі як стагнуючої периферії та джерела недорогих ресурсів. Визначено, що Україна потребує формування та реалізації абсолютно нової моделі управління, спрямованої на створення потужної соціально-орієнтованої держави, на чолі якої повинні бути лідери, які готові та здатні брати на себе відповідальність, ставлять загальнонаціональні інтереси вище приватних та власних інтересів, зосереджені на досягненні стратегічних цілей соціально-економічного розвитку держави. Розкрито основні імперативи соціально-орієнтованої державної політики України.

Ключові слова: глобальна світотсистема, державна політика, соціально-орієнтована держава, національна економіка, імперативи розвитку

UKRAINE IN THE GLOBAL WORLD SYSTEM: PECULIARITIES AND CONSEQUENCES OF THE STATE ECONOMIC POLICY

*Dykan V.L., Doctor of Economic Sciences, Professor,
Obruch H.V., Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer (USURT)*

The article analyzes the main problems and contradictions in the development of the national economy, which are the results of the implementation of the current state policy. The prospects of Ukraine's development in the global world system as a stagnating periphery and a source of inexpensive resources are considered. It is determined that Ukraine needs the formation and implementation of a completely new management model aimed at creating a powerful socially-oriented state, led by leaders who are ready and able to assume responsibility, put national interests above private and self-interest, focus on achievement of strategic goals of social and economic development of the state. The main imperatives of the socially-oriented state policy of Ukraine are revealed.

Keywords: *global world system, state policy, socially-oriented state, national economy, imperatives of development*

Постановление проблемы. Сегодня эксперты единогласно уверяют, что в ближайшие годы глобальная мировая система переживет кризис, который поможет одним странам выбраться на арену лидеров, а другим – откатиться за черту бедности. Причинами такого затруднительного положения выделяют следующие: падение спроса и замедление темпа роста мирового ВВП, увеличение степени волатильности сырьевых и финансовых рынков, ужесточение монетарной политики, усиление протекционизма, рост социального напряжения и распространение силовых методов перераспределения ресурсов и благ.

В связи с этим актуализируется вопрос о необходимости исследования современных тенденций развития Украины как результата реализации государственной политики, определения места национальной экономики в глобальной мировой системе и формирования основных направлений дальнейшего развития украинского государства.

Анализ последних исследований и публикаций. Сегодня насущным вопросом остается исследование основных

причин экономической стагнации и разрушения промышленного потенциала страны, определения направлений развития национальной экономики и резервов ее роста, формирования действенного инструментария государственной политики в контексте глобальных изменений в миросистеме. Проблемы и перспективы социально-экономического развития страны широко раскрыты в публикациях таких ученых как: В. Геец [1], Б. Данилишин [2], П. Ещенко [3], Ю. Киндзерский [4], В. Онищенко [5], В. Тарасевич [6], Ю. Харазишвили [7] и др.

Отдавая должное достижениям ученых и оценивая практическую значимость их трудов, возникает необходимость формирования новой модели государственного управления экономическим развитием и разработки инструментария ее реализации с учетом динамичности процессов в глобальной миросистеме и возможности ее коренных изменений, что и обусловило **цель данной статьи.**

Изложение основного материала. В течение нескольких последних десятилетий активно господствует неолиберальная и моноцентрическая

модель глобалізації, при якій львіна доля доходів і благ належить центру міросистеми, залишаючи периферії і периферії або незначительні вигоди, або значительні втрати. Як результат цих дій – розвинутий центр, розвиваються периферії і стагнують периферії. З однієї сторони, це принесло центру невідані раніше геополітичні і гео економічні завоювання, а з іншої – недвосмысленно означило межі експансії і початок заходу діючої системи [6].

Сейчас розвинутий центр демонструє зниження частки ВВП в світовому ВВП, зростаючий сукупний державний борг, досягнутий по суті астрономічних розмірів, падіння глобального впливу G7 як ядра центру, невдачі в просуванні Транстихоокеанського і Трансатлантичного партнерства, великі геополітичні провали на Близькому Сході. Лідер розвинутого центру і глобальний гегемон США залишаються найбільшою економікою і військово-політичною силою світу, але їх домінування вже не є настільки безумовним як в 90-і роки минулого століття. Уже в наші дні сукупний економічний і військово-політичний потенціал Китаю і Росії майже не поступає такому США. Іншими словами, зростає альтернативний центр сили, а міросистема стає біцентричною [6].

Подавляюча більшість країн, які безоговорочно слідували рекомендаціям МВФ і Вашингтона, отримали практично однакові результати: зростання зовнішнього боргу, відсутність стимулів і ініціативи в створенні і розвитку національної промисловості, а також вкладень в технічну модернізацію сільського

господарства, зниження рівня освіти, науки і охорони здоров'я, зменшення соціальних гарантій, зростання безробіття і люмпенізація широких шарів населення, розквіт тіньової економіки [8]. Якщо розрив між доходами 20 % найбільш багатих і 20 % найбільш бідних жителів планети після закінчення Другої світової війни був 7-9 разів, то в початку цього століття він став 50-75 разів [9], що свідчить про посилення неолібералістичної експлуатації і нерівності в розподілі доходів.

Це стало виключенням і Україна, яка знаходиться зараз в стані переходу з периферійної в периферійну країну. Місце, яке відведено країні в міросистемі – це бути джерелом дешевих ресурсів, в особливості людського капіталу, місцем розміщення екологічно шкідливих виробництв, великим нетто-імпортером продукції розвинутих економік, в тому числі сумнівного якості, засобом ослаблення і сдерживання Росії і т.п. [6]. Єдиним правильним і можливим виходом в цій ситуації є посилення національного державства шляхом забезпечення тісного взаємодіяння і консенсусу суспільства і влади з метою захисту загальнонаціональних інтересів.

Але, на жаль, загальнонаціональні інтереси в Україні формуються тільки одним соціальним шаром – кланово-корпоративними групами, які з допомогою тісної взаємодіяння з ТНК і державними структурами розвинутих країн зайняли «командні висоти» в економіці, державі, суспільстві, таким чином, забезпечивши найбільш вигідні умови для реалізації приватнокапіталістичних інтересів – і своїх, і партнерів.

Ми живемо в країні, де державна влада має тісну взаємодіяння з бізнесом, і сама стала бізнесом, де домінують приватні

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 [10].

Изучая данную проблематику и современные тенденции развития украинского государства, напрашивается вполне логичный вопрос: как, страна, которая имела мощный промышленный, аграрный, транспортный, интеллектуальный потенциал в советское время, за двадцать пять лет независимости превратилась в бедную и экономически отсталую страну?! По данным официальной статистики Украина – единственное государство в Европе, которое на сегодня имеет 49 % своего ВВП 1988 г. Для сравнения: Грузия – 75 %, Россия – 115 %, Венгрия – 130 %, Польша – 240 % [5]. Рассмотрим, что же стало ключевыми катализаторами этих отрицательных изменений, и каковы пути дальнейшего экономического развития Украины.

Научные исследования о проблемах преодоления стагнации и бедности в украинском государстве, первопричиной подобных деформаций выделяют систематический грабеж страны национальной «элитой» и бездеятельность народа, который играет роль стороннего наблюдателя за этим процессом.

Бытует наивное мнение, что цель власти – это создание величественного государства. В действительности, как отмечал Джордж Оруэлл: «Власть – не средство, она – цель. Цель власти – власть» [11]. И соответственно неплохой способ обогащения. Это психология всех постсоветских чиновников – безудержное стремление к накоплению. Поэтому, получив себе в подчинение страну, политическая элита сразу начинает искать источники этого накопления. А государство и общество, увы, не представляет ценности для украинской

элиты, создание экономически развитой страны и обеспечение благополучия народа – как уже было обозначено, не является целью их прихода к власти.

Украина оказалась в «ловушке бедности», то есть механизме, который самоусиливается и воспроизводит условия, делающие невозможным прогрессивное развитие; страна погружается в стагнацию при низком уровне доходов; бедность порождает бедность. Культура бедности – культура выживания и пассивности; горизонт жизни – сегодняшний день. Бедный человек не способен вписываться в современную экономику и в современные интернациональные формы сотрудничества, у него ограниченные ресурсы для обучения, он зациклен на удовлетворении потребностей первой очереди.

Бедность тормозит все – развитие предпринимательства, инноваций и социальной сферы, а также политическую жизнь. Бедность порождает коррупцию: чем беднее страна, тем больше коррупция. В нашей стране она слишком высока: 49,8 % взрослых украинцев допускает свою причастность к коррупционным действиям в том случае, когда это выгодно, то есть когда это может помочь решить какую-то собственную проблему. Это уже не банальная коррупция, которая есть везде, а способ хозяйствования, образ жизни значительной части населения страны [5].

Чтобы справиться с подобным уровнем бедности, которого мы достигли, необходимо набраться терпения и силы воли, тяжело трудится на благо общественных интересов не только рядовым гражданам, а в первую очередь – политической элите. На данном этапе, мы видим лишь процесс имитационного реформирования экономической, политической, социальной и других систем, что требует больших капиталовложений, но, увы, уже на

протяженні стольких лет не приносит ожидаемых положительных результатов. Вполне логично, что последствием этого стало возникновение другой тяжело разрешимой проблемы – формирования критического уровня недоверия общества к власти. Так, по результатам социальных опросов уровень доверия украинцев к президенту составляет 17,7 %, правительству – 9,2 %, Верховной Раде – 8,4 %, политическим партиям – 5,1 % [5].

За годы независимости Украины нанесен невосполнимый ущерб украинской промышленности, которая является не только фундаментом для постиндустриального развития национальной экономики, но и источником создания реальной добавленной стоимости, формирования ВВП страны и, соответственно, доходной части бюджета государства. Фактически происходит потеря целых отраслей промышленности. Так, объем реализации промышленной продукции в Украине в 2016 г. составил 1765582,8 млн. грн, с которых 64,4 % занимает перерабатывающая промышленность (в т.ч.: 18,33 % - производство пищевых продуктов, 15,54 % - металлургическое производство, 6,59 % - продукция машиностроения), 21,5 % - поставка электроэнергии, газа, пара и 13,01 % - добывающая промышленность. Что касается экспортной реализации промышленной продукции, то она составляет лишь 26,43 % (в т.ч.: 23,13 % - перерабатывающая промышленность, с которых 15,89 % - металлургическое производство) [12].

Первопричиной подобных преобразований является отсутствие государственной поддержки предприятий легкой промышленности и отраслей, которые производили товары народного потребления, ненадлежащее регулирование внутреннего рынка обусловили отток инвестиций в экспортоориентированные производства, а

именно металлургию, горнорудную, химическую промышленность и др., что привело к банкротству многих предприятий, утрате значительной части производства, квалифицированных работников. И как следствие, обусловило углубление деформации структуры национальной экономики, усиление импортозависимости страны. Отсутствие доступных финансовых ресурсов обусловило преобладание в экспорте продукции низкотехнологического производства, перерабатывающей промышленности, сырья. Государственное инвестирование предприятий осуществлялось по остаточному принципу [13].

Научная и инновационная деятельность, которая является фундаментом для создания высокотехнологичной продукции, находится в плачевном состоянии. Так, количество организаций, которые осуществляют научные исследования и разработки, в 2015 г. составило 978 (для сравнения в 2005 г. – 1510); объем выполненных научных и научно-технических работ – 12611,0 млн. грн (удельный вес в объеме ВВП – 0,64 %); объем государственного финансирования инновационной деятельности составил 55,1 млн. грн в 2015 г. (0,40 % в общем объеме финансирования) и 179,0 млн. грн в 2016 г. (0,77 %) [14]. В результате удельный вес высокотехнологичной продукции в украинской перерабатывающей промышленности неуклонно снижается: с 4,6 % в 2014 году до 4,3 % в 2016 году. Доля средне- и высокотехнологичной продукции упала с 15 % до 13,5 % соответственно [15].

Усложнило и без того тяжелое положение украинских предприятий недальновидность разрыва политических и экономических связей с Россией, что вызвало многочисленные проблемы развития многих отечественных предприятий, особенно отраслей

оборонной и ракетно-космической промышленности, железнодорожного машиностроения. Так, советский мировой лидер ракетно-космической отрасли – предприятие «Южмаш» сейчас находится в критическом состоянии. Единственное, что держало его «на плаву», это контракты с российскими предприятиями (по инженерному сопровождению ракетных комплексов). Так, с 2011 по 2014 годы поступление денежных средств на предприятие снизилось с 1,9 млрд. грн до 450 млн. грн, в том числе от предприятий-смежников из России – с 1,7 млрд. грн до 28 млн. грн. [16]. Лидеры отечественного вагоностроения по результатам деятельности 2015 г. получили убыток (ПАО «Азовобшемаш» - 3327,808 млн. грн [17], ПАО «Крюковский вагоностроительный завод» - 416,725 млн. грн [18], ПАО «Днепрвагонмаш» - 74,679 млн. грн) [19].

Происходит процесс деиндустриализации национальной экономики, что характеризуется «ликвидацией» и продажей стратегически важных украинских промышленных предприятий, которые могли бы стать базисом создания отечественных ТНК и возможностью конкурентоспособного соперничества на мировом рынке. Примером является продажа комбината «Криворожсталь», который надо полагать мог бы стать базой создания мощной отечественной ТНК в отрасли металлургии, способной конкурировать с зарубежными представителями. Стоит заметить, что ТНК являются не просто экономическими «суперобъектами», но и представляют весьма значимую инфраструктуру согласования экономических интересов национальных экономических субъектов, национального диалога, выступают важными центрами консолидации нации, ее достойного позиционирования в когорте других наций [6].

Усложняется развитие мелкого и среднего бизнеса в результате согласованных государственных и «элитарных» действий, происходит блокирование легального бизнеса и как результат – развитие теневой экономики. По расчетам Минэкономразвития, в 2016 г. уровень теневой экономики составил 34 % от официального ВВП, что на 6 % ниже уровня 2015 г. [20]. Однако, как отмечают эксперты, эти цифры довольно таки условны. Существует мнение, что наиболее точные результаты, которые бы полностью позволяли оценить объем теневой деятельности в стране можно получить лишь посредством макрорасчетов, а сам объем можно установить только через систему макроэкономических показателей.

Теневая экономика – это очень важный и спорный вопрос, который изучают много лет, пытаюсь ее регулировать, но еще никому не удавалось найти способ ее искоренения. Негативные последствия, порождаемые теневой экономикой, вполне очевидны. Переход значительной денежной массы из легального обращения в «тень» объективно снижает жизнеспособность кредитно-финансовой системы, обуславливает «хронические» неплатежи, ухудшает инвестиционный климат в стране, разрушает социальную инфраструктуру, создает условия для нелегального вывоза капитала за границу, и, кроме того, является питательной средой для активизации организованной преступности [7].

Вместе с тем занятость в теневой экономике способствует развитию новых предпринимательских качеств человека, более полной реализации его способности к труду, выполнению функции адаптации рабочей силы определенных количества и качества к современным рыночным условиям. Такая занятость все-таки дает возможность сохранить трудовой потенциал, способствует решению

проблеми доходов и даже элементарному выживанию определенной части населения [7]. То есть, теневая экономика, с одной стороны – следствие и главный экономический базис коррупции, а с другой – некий компенсатор экономических и финансовых шоков, особенно для малого и среднего бизнеса. Теневая экономика может быть колоссальным ресурсом для экономического роста [21], но для этого нужно сделать Украину более привлекательной для осуществления предпринимательской деятельности путем искоренения коррупции в фискальных органах, значительного снижения налогов и их жесткого администрирования.

Рассматривая сложившуюся экономическую ситуацию в стране, необходимо, прежде всего, отметить фактическое или «продуманное» ослабление государственного влияния, утрату основ государственного управления базовыми отраслями промышленности, потерю квалифицированных кадров в госуправлении, разрыв информационных и производственных связей между отраслями промышленности, переход в виртуальную, оторванную от жизни сферу управления, отсутствие целевой установки и понимания на государственном уровне значения и роли промышленности в развитии экономики регионов и страны в целом.

Выводы. Действующую сегодня в Украине модель государственного управления можно охарактеризовать как «антисоциальную олигархически-чиновничью», «авторитарно-плутократическую», «антинационально-квазидемократическую» или же просто «диким кланово-олигархическим капитализмом», которая довела страну до бедности, а общество до глубокой нищеты. Сейчас Украина нуждается в формировании и реализации совершенно новой модели управления, направленной

на создание мощного социально-ориентированного государства, во главе которого должны быть представители элиты общества – лидеры, которые готовы и способны брать на себя ответственность, ставят общенациональные интересы выше частных и собственных интересов, сосредоточены на достижении стратегических целей социально-экономического развития государства.

Основными императивами социально-ориентированной государственной политики Украины должны стать:

- формирование и развитие социального капитала нации – общество должно быть единым и иметь общенациональные интересы; государство, в свою очередь, должно обеспечить достойные условия жизни, возможность получения качественного образования и здравоохранения, создать базис для интеллектуального развития человека как высшей ценности государства;

- восстановление духовно-нравственной составляющей украинской нации и воссоздание национальных культурных и исторических ценностей, что за годы независимости приобрели западноевропейскую сущность;

- формирование в общественном сознании культа национальной гордости и патриотизма – создание программной платформы для популяризации отечественных достижений в области науки, культуры, спорта и т.п.;

- создание конкурентоспособной национальной экономики на основании реализации политики неоиндустриализации и активизации инновационно-инвестиционных процессов;

- минимизация социальных разрывов общества – снижение уровня разрыва между богатыми и бедными слоями населения, формирование среднего социального класса, уравнивание

доступности населения до качественных социальных услуг;

- использование эффективных инструментов консолидации украинской нации - формирование национальных кооперационных связей и рыночных трансакций, обеспечение достойной занятости трудоспособного населения;

- принятие законодательных и нормативно-правовых актов, которые направлены на реализацию общенациональных интересов и государства в целом, а не определенных социальных групп;

- введение некоторых ограничений на инвестирование иностранных предприятий и осуществление всевозможной государственной поддержки инвесторов отечественных предприятий;

- проведение реальной политики импортозамещения – концентрация производства необходимых товаров и услуг на территории собственного государства, минимизация и последующая ликвидация зависимости от иностранных производителей;

- демонополизация экономики и создание конкурентной среды для предприятий в стратегически важных отраслях промышленности, государственное стимулирование создания и развития высокотехнологичных отраслей;

- создание привлекательной бизнес среды для развития малых и средних предприятий, что поможет не только повысить налоговые поступления в бюджет страны, но и стимулировать процесс детенизации экономики;

- ведение национально-ориентированной внешнеэкономической политики – поиск альтернативных партнеров для экономического взаимодействия, модернизация системы национальной экономической безопасности, защита национальных

интересов в сотрудничестве с международными организациями;

- разработка и внедрение стратегических транспортно-логистических проектов с целью осуществления инновационной модернизации инфраструктурных отраслей и реализации транзитного потенциала страны;

- создание условий для развития отечественной научно-исследовательской базы и применение технико-технологических разработок на предприятиях с целью их инновационного развития;

- применение государственного заказа как одного из действенных и широко применяемых средств реализации стратегических планов и программ развития экономики, науки и техники, создания общественных благ и решения социальных проблем населения.

Таким образом, решение проблем социально-экономического развития Украины всецело зависит от формирования и практического применения действенных инструментов государственной политики, направленной на реализацию общенациональных интересов как на уровне государства, так и на уровне глобальной мировой системы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

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

2 Данилишин Б.М. Тактика эволюционизма в современном экономическом развитии мира (в аспекте Третьей и Четвертой промышленных революций) / Б.М. Данилишин // Экономика Украины. – 2016. – № 8. – С. 44-61.

3 Ещенко П.С. Стагнация украинской экономики: незавершенность реформ или продуманная политика? / П.С. Ещенко // Экономика Украины. – 2017. – № 8. – С. 29-46.

4 Кіндзерський Ю. Проблеми розвитку промисловості та розбудови ефективної промислової політики в Україні / Ю. Кіндзерський // Економіст. – 2012. – №8. – С. 15-22.

5 Онищенко В.Ф. Социальные предпосылки экономического развития Украины / В.Ф. Онищенко // Экономика Украины. – 2017. – № 9. – С. 19-37.

6 Тарасевич В.Н. Четверть века независимости Украины: актуальные контексты и императивы социально-экономических реформ / В.Н. Тарасевич // Экономика Украины. – 2017. – № 8. – С. 14-28.

7 Харазишвили Ю.М. Свет и тень экономики Украины: резервы роста и модернизации / Ю.М. Харазишвили. – 2017. – Вып. 4 (657). – С. 22-45.

8 Соломон К. Культурная экспансия и экономическая глобализация / К. Соломон // Мировая экономика и международные отношения. – 2000. – № 1. – С. 105-115.

9 Иноземцев В. Вестернизация как глобализация и «глобализация» как американизация / В. Иноземцев // Вопросы философии. – 2004. – № 4. – С. 58-69.

10 Дикань В.Л. Глобализационные процессы в экономике Украины / В.Л. Дикань, А.В. Кузуб // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2017. – Вип. 58. – С. 9-18.

11 Полоцк И. Джордж Оруэлл. Скотный двор: перевод с англ. / И. Полоцк // Журнал «Родник». – Рига, 1988.

12 Економічна статистика. Економічна діяльність. Промисловість [Електронний ресурс]: офіційні дані Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

13 Дикань В.Л. Государственное управление развитием экономики Украины в условиях «третьей волны» глобализации / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2013. – Вип. 43. – С. 11-20.

14 Економічна статистика. Наука, технології та інновації [Електронний ресурс]: офіційні дані Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

15 Глобальные экономические тренды и Украина без будущего [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.capital.ua/ru/publication/94966-globalnye-ekonomicheskie-trendy-i-ukraina-bez-buduschego#ixzz4v0WzHВEX>. – Загл. с экрана.

16 Днепр, «Южмаш»: гордость, которая чуть жива [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rian.com.ua/story/20170118/1020606670.html>. – Загл. с экрана.

17 Офіційний сайт ПАТ «Азовмаш» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.azovmash.com/>

18 Офіційний сайт ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.kvsz.com/

19 Офіційний сайт ПАТ «Дніпровагонмаш» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dvmash.biz/>

20 Минэкономразвития: теневая экономика в Украине снизилась до 34% ВВП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://economics.unian.net/finance/2008201-minekonomrazvitiya-tenevaya-ekonomika-v-ukraine-snzilas-do-34-vvp.html>. – Загл. с экрана.

21 Приходько А. После шторма: перспективы украинской экономики в 2017 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://finance.liga.net/economics/2016/12/28/opinion/51262.html>. – Загл. с экрана.

УДК 339.137.2:658

ПРОБЛЕМАТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Для економічного розвитку України вирішального значення набуває макро- і мікроекономічна структурна політика, яка б стимулювала конкурентоспроможність національних підприємств та їх об'єднань на світових ринках. Враховуючи умови, проблеми та особливості розвитку України, а також світогосподарські тенденції, стратегічними пріоритетами інтернаціоналізації української економіки є: система інтеграції у світове господарство із забезпеченням реальної міжнародної конкурентоспроможності; ефективна міжнародна спеціалізація; міжнародна диверсифікація, яка спрямована на ліквідацію монопольної залежності від окремих зарубіжних ринків; становлення власних транснаціональних економічних структур; інтеграційна взаємодія із СНД, Європейським Союзом, центрально- і східноєвропейськими угрупованнями країн; забезпечення належного рівня економічної безпеки з дійовими механізмами захисту від несприятливих змін міжнародної кон'юнктури та фінансових криз. Важливою умовою реалізації національних конкурентних переваг є виконання Комплексної програми утвердження України як транзитної держави. Передбачається створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів та інтегрування її у транспортні країни Європи й Азії, Балтійського та Чорноморського регіону.

Ключові слова: міжнародна конкурентоспроможність, світо господарські зв'язки, міжнародна спеціалізація, конкурентні переваги, національна економіка

ПРОБЛЕМАТИКА ОБЕСПЕЧЕННЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ УКРАИНСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Кирдина Е.Г., д.э.н., профессор (УкрГУЖТ)

Для экономического развития Украины решающее значение приобретает макро- и микроэкономическая структурная политика, которая бы стимулировала конкурентоспособность национальных предприятий и их объединений на мировых рынках. Учитывая условия, проблемы и особенности развития Украины, а также мирохозяйственные тенденции, стратегическими приоритетами интернационализации украинской экономики являются: система интеграции в мировое хозяйство с обеспечением реальной международной конкурентоспособности; эффективная международная специализация; международная диверсификация, направленная на ликвидацию монопольной зависимости от отдельных зарубежных рынков; становление собственных транснациональных экономических структур; интеграционное взаимодействие со странами СНГ, Европейским Союзом, центрально- и восточноевропейскими группировками стран; обеспечение надлежащего уровня экономической безопасности с действенными механизмами защиты от неблагоприятных изменений международной конъюнктуры и финансовых кризисов.

Важным условием реализации национальных конкурентных преимуществ является выполнение Комплексной программы утверждения Украины как транзитного государства. Предполагается создание соответственно международным стандартам национальной сети международных транспортных коридоров и интеграции ее в транспортные страны Европы и Азии, Балтийского и Черноморского региона.

Ключевые слова: *международная конкурентоспособность, мирохозяйственные связи, международная специализация, конкурентные преимущества, национальная экономика*

THE ISSUE OF ENSURING INTERNATIONAL COMPETITIVENESS UKRAINIAN ENTERPRISES

Kirdina E.G., doctor of Economics, Professor (USURT)

For the economic development of Ukraine is crucial macro - and microeconomic structural policies that would stimulate the competitiveness of national enterprises and their associations in global markets. Given the conditions, problems and features of development of Ukraine and world economic trends, strategic priorities of internationalization of the Ukrainian economy are: the system of integration into the world economy with real international competitiveness; efficient international specialization; international diversification, aimed at eliminating the exclusive dependence on individual foreign markets; the emergence of a transnational economic structures; integration cooperation with the CIS countries, the European Union, Central and Eastern European groups of countries; ensuring an appropriate level of economic security with effective mechanisms of protection against adverse changes in the international environment and financial crises. An important condition for the realization of national competitive advantages is the implementation of the Comprehensive program of approval of Ukraine as transit state. Accordingly, the creation of international standards of national network of international transport corridors and its integration in the transportation Europe and Asia, Baltic and black sea region.

Keywords: *international competitiveness, worldeconomic relations, international specialization, competitive advantages, national economy*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Для економічного розвитку України вирішального значення набуває макро- і мікроекономічна структурна політика, яка б стимулювала конкурентоспроможність національних підприємств та їх об'єднань на світових ринках.

Інтернаціоналізацію української економіки ускладнюють деякі зовнішні фактори:

- значне посилення міжнародної конкуренції на основних товарних ринках світу, у тому числі конкуренції інтересів

України та інших постсоціалістичних країн на міжнародних товарних і кредитно-інвестиційних ринках;

- істотне підвищення вимог споживачів до технологічного рівня та якості товарів;

- дискримінація українських експортерів багатьма зарубіжними країнами, розширення використання механізму антидемпінгових розслідувань;

- складність входження в міжнародні проекти високотехнологічного співробітництва через невідповідність міжнародним критеріям захисту прав інтелектуальної власності.

Україна має перспективи досягнення певної міжнародної конкурентоспроможності за умови реалізації власної стратегії інтернаціоналізації. Саме тому зазначена проблема є актуальною та потребує нагального вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження сутності поняття конкурентоспроможності, факторів впливу та механізмів забезпечення є одним з найважливіших питань в теорії конкуренції. В умовах інтеграції та міжнародної глобалізації з урахуванням їх наростаючих тенденцій дослідження конкурентоспроможності підприємств зміщується на міжнародний рівень. Серед найбільш актуальних робіт з теми дослідження, на нашу думку, слід виокремити науковий доробок таких вчених, як: В. Дикань [1-3], О. Єфременко [4], Я. Панчишин [5], В. Чернега [6], М. Чорна [7], та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на значну кількість наукових праць, які стосуються напрямку даного дослідження, автор вважає, що питання щодо проблематики інтернаціоналізації української економіки та міжнародних перспектив реалізації конкурентних переваг не знайшли достатнього відображення у роботах науковців.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою даної статті є дослідження проблематики забезпечення міжнародної конкурентоспроможності українських підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Традиційно конкурентоспроможність трактується як зумовлене економічними, соціальними і політичними факторами стійке становище країни або її продуцента на внутрішніх і зовнішніх ринках. В умовах відкритої економіки конкурентоспроможність також може бути визначена як здатність країни

протистояти міжнародній конкуренції на власному ринку і ринках інших країн.

Сучасний етап розвитку міжнародних економічних відносин відзначається викривленнями конкуренції. Вони полягають у тому, що ефективність виробництва товарів відходить на другий план, а провідну роль починають відігравати фактори вартості ресурсів у різних економічних системах і можливість отримання більшої рентабельності, не зумовленої ефективністю використання ресурсів. Для конкурентоспроможності це означатиме руйнацію її базових засад.

Сучасні міжнародні економічні відносини перебувають у стані трансформації. Для нього дедалі частіше стають характерними нові явища:

- суттєві зрушення у міжнародній економічній системі, які посилюють взаємозалежність і взаємопов'язаність національних ринків;

- глобальні зміни у процесах конкуренції, що впродовж останніх десяти років розвивалися під впливом усунення бар'єрів між стабільним ринковим середовищем капіталістичних країн та протилежною системою країн колишнього соціалістичного табору.

Тому виявляється певна неспроможність спільних заходів у подоланні наслідків стихійної інтеграції, відбувається загострення кризових явищ на різних світових ринках. Основні суперечності, що сьогодні спостерігаються, передусім полягають у підміні факторів конкурентоспроможності та методів її досягнення. Отже, класичні передумови досягнення успіху в конкурентній боротьбі суб'єктів міжнародних економічних відносин (значне накопичення капіталу, дешева кваліфікована робоча сила, необмежена сировинна база) самі по собі не можуть бути гарантом високого рівня конкурентоспроможності, особливо за умов різного масштабу цін цих ресурсів для конкурентів.

У подальшому заходи щодо виснаження конкурентів та посилення власного монополізму призводитимуть до втрати стимулів підтримки високого рівня конкурентоспроможності.

Особливості сучасних світових процесів, що суттєво впливають на конкурентоспроможність:

- посилення монополізму та тиску на «слабкі країни» (сьогодні ТНК контролюють до 40% світового промислового виробництва та понад 50% світової торгівлі);

- посилення цінової конкуренції;

- диспаритетність розвитку світових економічних систем і прискорення процесу їхнього зближення;

- часткова зміна якості конкурентною боротьбою;

- структурні зрушення у світовому господарстві;

- переважання факторів рентабельності над факторами ефективності.

Отже, протиріччя та негаразди сучасного етапу розвитку світової економіки вносять нові корективи у класичні визначення конкурентоспроможності та методів її досягнення. Регулювання внутрішнього середовища та нарощення конкурентоспроможного потенціалу виявляється ефективним засобом протистояння сильним конкурентам, ніж закриття кордонів. Тобто йдеться про стратегічну конкурентоспроможність країни.

Стратегічна конкурентоспроможність – це потенційна здатність об'єкта або суб'єкта управління конкурувати в майбутньому на конкретних ринках, яка забезпечується зниженням прояву стратегічних неконкурентоспроможних факторів і посиленням прояву стратегічних ексклюзивних конкурентних переваг об'єкта (суб'єкта) на основі проведення комплексної стратегічної діагностики

об'єкта або суб'єкта, параметрів ринку і конкурентів, розроблення стратегії.

У якості об'єктів і суб'єктів стратегічної конкурентоспроможності можуть бути документи, персонал, технологія, система управління, продукція, послуга, підприємство (організація), галузь, регіон, країна.

Для забезпечення стратегічної конкурентоспроможності країни необхідно:

- по-перше, стандартизувати терміни в області управління конкурентоспроможністю, оскільки у навчальній і діловій літературі поняття "конкурентоспроможність", "конкуренція", "конкурентні переваги", "форми і методи конкуренції", "принципи управління конкурентоспроможністю" і ін. розглядаються в кожному конкретному випадку занадто ізольовано, індивідуально, ексклюзивно;

- по-друге, створити правову базу управління конкурентоспроможністю. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів, галузей, регіонів і країни в цілому багато в чому залежить від якості управління конкурентними перевагами різних об'єктів, якості державного регулювання конкурентного середовища;

- по-третє, здійснювати прогнозування стратегічної конкурентоспроможності України. У наш час міжнародні організації не прогнозують конкурентоспроможність країн і не користуються терміном "стратегічна конкурентоспроможність". У методику розрахунку фактичної конкурентоспроможності країн ВЕФ включено 145 критеріїв. Більшість з них береться з офіційних джерел міжнародної і національної статистики. Однак критерії конкурентоспроможності країн ВЕФ не структуровані, вони не охоплюють всі аспекти, що характеризують рівень розвитку країни.

Така методика оцінки і

прогнозування конкурентоспроможності країн, заснована на застосуванні системного, комплексного і нормативного підходів, запропонована Р. Фатхутдиновим. Автор пропонує оцінювати конкурентоспроможність країни за 10 показниками, з урахуванням значущості яких можна прогнозувати рівень стратегічної конкурентоспроможності держави (табл. 1).

Таблиця 1

Показники стратегічної конкурентоспроможності країни

Показник (фактор) конкурентоспроможності країни	Вагомість показника
1. Витрати з держбюджету на науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи, % ВВП	0,15
2. Витрати з держбюджету в розвиток людини (освіту, охорону здоров'я, соціальну сферу), % ВВП	0,15
3. Ступінь ринкових перетворень у країні, %	0,12
4. ВВП на душу населення, тис. дол. США	0,08
5. Середня тривалість життя, р.	0,10
6. Показник ефективності використання ресурсів (порівняно з Японією, прийнятою за одиницю)	0,10
7. Експорт, % ВВП	0,05
8. Індекс розвитку людського потенціалу, місце у світі	0,05
9. Місце країни у світі за запасами природних ресурсів	0,05
10. Якість життя населення країни (за методикою ЮНЕСКО), місце у світі	0,15
Разом	Σ1,0

Для управління стратегічною конкурентоспроможністю автором пропонується побудувати дерево показників: на 1-му рівні дерева – 10 приведених показників, на 2-му – узагальнюючі показники і т. д. Прогнозуватися повинні показники вищого рівня. Із поліпшення кожного з 10 показників (факторів) конкурентоспроможності країни повинні розроблятися державні комплексні програми на перспективний період.

Отже, враховуючи умови, проблеми та особливості розвитку України, а також світогосподарські тенденції, стратегічними пріоритетами інтернаціоналізації української економіки є:

- система інтеграції у світове господарство із забезпеченням реальної міжнародної конкурентоспроможності;

- ефективна міжнародна спеціалізація;

- міжнародна диверсифікація, яка спрямована на ліквідацію монопольної залежності від окремих зарубіжних ринків;

- становлення власних транснаціональних економічних структур;

- інтеграційна взаємодія із СНД, Європейським Союзом, центрально- і східноєвропейськими угрупованнями країн;

- забезпечення належного рівня економічної безпеки з дійовими механізмами захисту від несприятливих змін міжнародної кон'юнктури та фінансових криз.

Кожна країна, яка намагається досягти і закріпити свої конкурентні переваги на міжнародному ринку, розробляє стратегію своєї діяльності в цій

сфері на перспективу.

Основна мета стратегії промислово-інноваційної політики України – забезпечення модернізації та структурної перебудови виробничого потенціалу, зниження його енерго- та матеріалоємності, підвищення конкурентоспроможності.

Реалізація завдань промислово-інноваційного розвитку української економіки передбачає:

- застосування стосовно високотехнологічних виробництв програмно-цільових методів економічного управління;

- реалізацію Комплексної державної програми з енергозбереження;

- розвиток на основі сучасних та світових досягнень національної інформаційної інфраструктури, створення та використання перспективних технологій, телекомунікаційних мереж, засобів інформатики та систем зв'язку;

- розвиток біологічної галузі, яка має унікальний науково-технічний потенціал;

- утворення фінансово-промислових груп, у т. ч. транснаціональних, а також горизонтальних та вертикальних холдингових компаній, науково-технічних центрів, технополісів, технопарків. У перспективі ці структури мають сформувати основний стрижень науково-технологічного та інноваційного процесу;

- здійснення заходів щодо стимулювання експортної орієнтації високотехнологічних виробництв;

- інституційне забезпечення інноваційної політики, у т. ч. сприяння міжнародному співробітництву в інноваційній сфері, її інформаційному та консалтинговому забезпеченні, розвиток трансферту технологій.

Важливою умовою реалізації національних конкурентних переваг є виконання Комплексної програми утвердження України як транзитної

держави. Передбачається створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів та інтегрування її у транспортні країни Європи й Азії, Балтійського та Чорноморського регіону.

Успішне виконання всіх цих завдань буде сприяти створенню стійких та прозорих міжнародних перспектив реалізації національних конкурентних переваг.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Для ефективного входження у світовий економічний простір українським підприємствам необхідно виготовляти таку продукцію, яка буде конкурентоспроможною на зарубіжних ринках.

Виділяють такі основні напрямки формування стратегії українських підприємств на міжнародних ринках, на думку автора, наступні.

1. Розвиток науки і технологій.
2. Залучення іноземних інвестицій для подолання технологічного відставання.
3. Розвиток інфраструктури і систем зв'язку.
4. Удосконалення системи збору та обробки інформації.
5. Створення сприятливих умов для кваліфікованих кадрів.

Розроблення стратегії виходу підприємства на світовий ринок повинно складатися з таких етапів: аналіз ситуації, в якій знаходиться підприємство (можливості галузі, діяльність конкурентів, їх технології, стан ринків, які обслуговуються); аналіз внутрішнього стану компанії у співставленні зі станом справ у всій галузі; розроблення можливої стратегії розвитку кожного підприємства на основі етапів I-II.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань, В.Л. Основи логістичної

інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українські залізниці», липень 2014. – №9(15). – С. 23-26.

2. Дикань, В.Л. Процеси формування стратегії діяльності корпоративних інтегрованих структур / В.Л. Дикань // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – Вип. 9. – Частина 3. – 2014. – С. 88-91.

3. 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.

4. Єфременко О.В. Конкурентостійкість підприємства: поняття та види [Електронний ресурс] / О.В. Єфременко // Вісник

Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2010. – №2. – Режим доступу: archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/VSU/2010_2_2/Efremenko.pdf

5. Панчишин, Я.М. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в інноваційній логістичній системі: дис. ... канд. екон. наук.: 08.00.03 / Я.М. Панчишин; Укр. держ. акад. залізничного трансп. – Х., 2009. – 293 с.

6. Чернега В.В. Конкурентостійкість підприємств та механізм її забезпечення: монографія / В.В. Чернега; відповід. ред. О.Д. Гудзинський; Київський національний ун-т технологій та дизайну; Ін-т підготовки кадрів державної служби зайнятості України. – К.: ІПК ДСЗУ, 2008. – 235 с.

7. Чорна М. Взаємозв'язок основних понять теорії конкурентоспроможності / М. Чорна // Вісник СумДУ. Серія Економіка. – 2009. – №2. – С. 186-191.

УДК 658.7:656.2

ВИЗНАЧЕННЯ МОДЕЛІ ОПТИМАЛЬНОЇ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ТА ПРОМИСЛОВОЇ ГАЛУЗЕЙ УКРАЇНИ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,
Глазкова А.С., к.е.н., ст. викладач,
Ісаєва К.А., магістр (УкрДУЗТ)*

У даній статті розглядаються основні напрямки розвитку взаємозв'язків між провідними галузями економіки України, такими як промислова та транспортна. Основна увага приділена міжгалузевим балансам, наведені сфери їх застосування. На основі проведеного аналізу робіт вітчизняних та зарубіжних вчених, зроблений аналіз основних факторів, які впливають на роботу галузей та запропоновано визначення моделі оптимальної взаємодії двох галузей.

Ключові слова: галузь, транспортний комплекс, промисловий комплекс, взаємодія, модель.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МОДЕЛИ ОПТИМАЛЬНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ И ПРОМЫШЛЕННОЙ ОТРАСЛЕЙ УКРАИНЫ

*Маковоз Е.В., к.э.н., доцент,
Глазкова А.С., к.э.н., ст. преподаватель,
Исаева Е.А., магистр (УкрГУЖТ)*

В данной статье рассмотрены основные направления развития взаимосвязей между ведущими отраслями экономики Украины, такими как промышленная и транспортная. Основное внимание уделено межотраслевым балансам, приведены сферы их использования. На основе проведенного анализа работ отечественных и зарубежных ученых, сделан анализ основных факторов, которые оказывают влияние на работу этих отраслей и предложено определение модели оптимального взаимодействия этих двух отраслей.

Ключевые слова: отрасль, транспортный комплекс, промышленный комплекс, модель взаимодействия.

DETERMINATION OPTIMUM MODEL COOPERATION OF TRANSPORT AND INDUSTRIAL INDUSTRIES UKRAINE

*Makovoz E.V., k.e.n., associate professor,
Glazkova A.S., k.e.n., teacher,
Isaeva E.A., master's degree (USURT)*

The industrial sector, as part of the national economy, is a coherent set of manufacturing firms focus coupled together elements of production infrastructure and organizational system of economic management. The industrial sector can not function fully without transport component. These two sectors combined and inextricably linked. But today, in a very difficult time for the economy of Ukraine, there are many negative factors that slow the development of cooperation between leading sectors. The problem is to find and establish relationships, create more favorable conditions for cooperation between the two sectors should identify "points of intersection" and propose ways out of the crisis in these sectors.

Every industry interacts with another, and influence one industry to another defined development strategy as one of the industry and the economy as a whole. Depending on the degree of influence of each branch to another is the development of the economy. At the present stage of development of Ukraine is of great importance strategic planning, by which developed plans and objectives. Thus, an important emphasis on the development and use of tools linkages between sectors.

This article discusses the main lines of the relationship between the leading sectors of Ukraine's economy, such as industry and transport. The main focus is on intersectoral balances, given their scope. Based on the analysis of domestic and foreign scientists, the analysis of the main factors affecting the industry and proposed models determine optimal interaction between the two sectors.

Keywords: branch, transport complex, industrial complex, interaction model.

Постановка проблеми. частина національної економіки, являє Промисловий комплекс, як складова собою цілісну сукупність підприємств

виробничого спрямування, поєднаних між собою елементами виробничої інфраструктури та організаційною системою управління господарством. Промисловий комплекс не може функціонувати у повному обсязі без транспортної складової. Ці дві галузі поєднані та нерозривно пов'язані між собою. Але сьогодні, у досить складний час для економіки України, існує багато несприятливих факторів, які зволікають розвиток співпраці між провідними галузями економіки. Проблема полягає у тому, щоб знайти та налагодити стосунки, створити більш сприятливі умови для співпраці двох галузей, треба виявити «точки перетин» та запропонувати шляхи виходу цих галузей із кризи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання становлення, функціонування та розвитку взаємодії транспорту з промисловим комплексом розглянуті в працях багатьох зарубіжних і вітчизняних вчених, зокрема: Алімова О. І. [1], Амітана В.Н.[2], Диканя В.Л. [3], Токмакової І.В.[4], Дикань В.В. [5], Келли К. [6], Леонтьєва В.В. [7], Сазонової Л.І.[8], Хлобистова Є.В. [9], Фащевського М.І. [10], Чумаченка Н.Г. [11], Шерешева М.Ю. [12], Ансоффа О.М. [13] та багатьох інших.

У вищезгаданих наукових працях описані сучасні тенденції розвитку та взаємодії різних галузей економіки, фактори які впливають на ту чи іншу сферу діяльності галузей, проблеми об'єднання промислових підприємств в мережеву структуру, які відбуваються в багатьох сферах діяльності, створення та функціонування транспортних кластерів, об'єднань. Зазначено, що на галузеву структуру економіки України впливають різні фактори, в тому числі розвиток продуктивних сил, темпи зростання або занепаду промислових підприємств, інтенсивність реалізації досягнень науки і техніки, транспортно-логістичні системи, міжнародний поділ праці, економічна

інтеграція. Визначено вплив та взаємодію інших факторів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Але у цих роботах тільки частково розкрито сутність комплексного, системного підходів до взаємодії і координації промислових підприємств з транспортом. Співпраця суб'єктів промисловості в складі транспортної мережі потребує вдосконалення та наукового забезпечення створення єдиного комплексу, який повинен забезпечити безперерйне функціонування провідних галузей економіки.

Аналіз наукових праць дозволив зробити висновок, що встановлення зв'язку транспортної галузі на рівні суб'єктів та промислової галузі є недостатньо висвітленими та потребує подальшого вивчення.

Мета статті. Метою цієї статті є запропонування визначення основних напрямків оптимальної взаємодії, взаємопроникнення промислової та транспортної галузей України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Кожна галузь взаємодіє з іншою, і вплив однієї галузі на іншу визначається стратегією розвитку як однієї галузі так і економіки в цілому. Залежно від ступеня впливу кожної галузі на іншу відбувається розвиток всієї економіки. На сучасному етапі розвитку України велике значення має стратегічне планування, за допомогою якого розробляються плани і завдання. При цьому, важлива увага приділяється розробці і використанню інструментів взаємозв'язків між галузями економіки.

Ефективність інструментів оцінки взаємодії між галузями оцінюється за допомогою методів порівняння показників роботи тієї чи іншої галузі з аналогічними показниками роботи іншої галузі, за допомогою розрахунків відповідних коефіцієнтів, макропоказників, враховуючи

різні фактори впливу, та показники взаємодії однієї галузі з іншою.

Збереження позицій України на ринку міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, підвищення ефективності використання її транзитних можливостей обумовлюють необхідність зростання конкурентоспроможності національних промислових підприємств, одним із напрямків досягнення якої є їх спільна дія.

Ринкова економіка являє собою результат тривалого історичного розвитку, який потребує формування відповідної структури, комплексу, умов співпраці різних галузей, пошук більш простого шляху виходу на світовий ринок, потребує глибокого вивчення макропоказників галузей та їх взаємодії. Багато проблем таких як, спад виробництва, інфляція, нестійкість гривні, криза платоспроможності підприємств, технічна відсталість, все це негативно впливає на взаємодію промислової та транспортної галузей та потребує проведення відповідної роботи у цьому напрямку.

Основною базою для аналізу співпраці основних галузей є міжгалузевий баланс. Можливості практичного застосування моделі міжгалузевого балансу в традиційній її постановці досить широкі. Підтвердженням цього може служити регулярна розробка звітних міжгалузевих балансів (далі по тексту МГБ). В Україні накопичений значний досвід у теоретичних дослідженнях і практичному застосуванні моделі для вирішення проблем розвитку національної економіки. Спираючись на цей досвід, слід зазначити, що, хоча в теоретичному і практичному аспектах ідеологія МГБ є дуже продуктивною, вона потребує подальшого удосконалення. Це дуже актуально, оскільки Україна перебуває в стадії переходу до цивілізованих структур ринкової економіки, коли з особливою гостротою постають питання узгодження соціальних інтересів суспільства і структурної перебудови економіки з метою

забезпечення цих інтересів. Існуючі економетричні моделі дозволяють оцінити економічні наслідки таких, наприклад, подій, як заморожування цін і заробітної плати, стимулювання експорту, збільшення або скорочення військових витрат, але в той же час не дають підстав для суджень про можливість їх здійснення. У такого роду моделях, включаючи і традиційну схему МГБ, не знаходиться адекватного висвітлення той факт, що вибір напрямів економічної політики відбувається в результаті реакції уряду на зміну циклічних чинників зростання, чим цілком ігноруються зворотні зв'язки, що виникають як відображення впливу економічної системи на процеси прийняття соціально-політичних рішень. Ця надто загальна властивість виявляється в ряді конкретних показників прикладних моделей: у способі розбивки змінних на ендогенні й екзогенні, у специфікації рівнянь тощо [14].

Промислова та транспортна галузь постійно взаємодіють, тому, ми зробили спробу запропонувати модель оптимальної взаємодії промислової та транспортної галузей народного господарства України. Для цього нам необхідно було виявити основні фактори, які впливають на роботу цих галузей. У таблиці 1 наведено внутрішні та зовнішні фактори взаємодії промислової та транспортної галузей.

Аналіз цих факторів, усунення негативних та посилення позитивних факторів дозволить підвищити ефективність взаємодії цих двох галузей, а це в свою чергу допоможе визначити та розробити модель оптимальної взаємодії транспортного та промислового комплексів. Ми пропонуємо визначити модель оптимальної взаємодії транспортного та промислового комплексів, яка дозволить проаналізувати створену систему з двох боків, з боку організацій, одиниць, які є ланками співпрацюючих галузей, та видів діяльності, технології, результати діяльності галузей в цілому.

Таблиця 1

Внутрішні та зовнішні фактори взаємодії промислової та транспортної галузей

Внутрішні	Зовнішні
1. Недосконалість структури управління.	1. Політичні аспекти, які впливають на їх роботу.
2. Регламент (сезонність) роботи промислових та транспортних підприємств.	2. Законодавча база, яка регламентує роботу підприємств транспорту та промисловості.
3. Нерівномірне територіальне розташування об'єктів промисловості та транспорту.	3. Податковий тягар.
4. Нерівномірність попиту та пропозиції на виготовлення та доставку товарів/послуг.	4. Відсутність інвестиційної привабливості та стимулювання інвестиційних проектів.
5. Відсутність цілісності інформаційного середовища між двома галузями.	5. Недосконалість кредитної політики та банківської системи.
6. Недостатній рівень якості наданих послуг по перевезенню вантажів та наданню транспортних послуг.	6. Технічна відсталість та практична відсутність інноваційних розробок (зношеність фондів)
7. Тарифна політика.	7. Дезактивація державної підтримки.
8. Неплатоспроможність та залежність від валютного ринку.	8. Спад обсягів державних закупівель та недосконалість тендерного законодавства.
9. Відсутність відповідальності з боку керівників.	9. Відсутність єдиного вектору розвитку галузей.
10. Застаріла матеріально - технічна база.	10. Відсутність науково - технічних програм та концентрації зусиль на розробку напрямів розвитку транспортно - промислового комплексу.
11. Протириччя приватних та державних інтересів.	11. Технологічні аспекти співіснування підприємств транспорту і промисловості.
	12. Залежність від вартості на енергоресурси.
	13. Відсутність мобільності.
	14. Відсутність забезпечення економічної, фінансової та фізичної безпеки.
	15. Відсталість від світових тенденцій розвитку високотехнологічних процесів.
	16. Корупція.

Модель оптимальної взаємодії це відтворення об'єкту, який відображає та відтворює принципи організації політичних, технологічних, економічних, організаційних, інформаційних операцій, які разом утворюють механізм створення комплексу взаємодії усіх ланок на всіх рівнях процесу розвитку комплексу.

Запропонована модель розуміє систему, комплекс, як єдине сполучення виробничих, економічних, інформаційних, людських ресурсів та збалансований набір функцій та вдалу координацію та утворює унікальний розвинений функціонуючий комплекс.

Висновок. Запропонована модель оптимальної взаємодії, на нашу думку, дозволяє не лише вивчити взаємозалежність між двома різними галузями економіки, що виявляється у взаємовпливі цін, обсягів виробництва, капіталовкладень і доходів, але і вирішувати наступні завдання:

- прогнозувати основні макроекономічні показники залежно від зміни як зовнішніх, так і внутрішніх чинників;
- прогнозувати оптові ціни продукції галузей матеріального

виробництва, рівня інфляції, вартості споживчої корзини;

- прогнозувати рівень безробіття;
- прогнозувати екологічну обстановку і оцінювати витрати на проведення природоохоронних заходів;
- оцінювати ефективність конкретних пропозицій по розміщенню продуктивних сил;
- оцінювати ефективність міжтериторіальних економічних зв'язків.

Таким чином, на основі запропонованого визначення моделі оптимальної взаємодії може бути розроблений комплекс моделей функціонування економіки з метою визначення раціональних стратегій управління соціально-економічним розвитком регіону і країни в цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алимов О. Промисловий потенціал України: напрями ефективного розвитку [Текст] / О. Алимов, В. Ємченко. К.: Економічний Часопис – XXI. – 2003. – № 6. – С. 41–46.
2. Амитан В. Н. Регион в ресурсной структуре государства [Текст] / В.Н. Амитан. К.: Регіональні перспективи. – 2009. – № 5–6. – С. 15–17.
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. - № 30. – 2010. – С. 11 – 16.
4. Дикань, В.Л. Стратегічне управління [Текст]: навч. посіб./ В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, І.В.Токмакова, О.В.Маковоз, О.В.Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с
5. Дикань, В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посіб./ В.Л.Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 266с.
6. Келли К. Новые правила для новой экономики. Двенадцать принципов преуспевания в бурно меняющемся мире [Электронный ресурс] / К. Келли // Знание–сила, 2008. – №4. – Режим доступа: <http://vivovoco.rsl.ru/vv/journal/zs/kelly.htm>
7. Леонтьев В.В. Межотраслевая экономика. [Текст] / В.В. Леонтьев. М., 1997. - 315 с.
8. Сазонова Л.І. Порівняльний аналіз розвитку будівельного комплексу і суміжних галузей. [Текст] : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03: 2006 / Сазонова Людмила Іванівна.- Харків, 2006.- 234с.
9. Хлобистов Є. В. Україна : соціально – економічні передумови формування політики техногенної безпеки у трансформаційному суспільстві [Текст] / Є. В. Хлобистов // Економіка України : проблеми, перспективи ринкових відносин. – 2000. – № 6. – С. 13–20.
10. Фащевський М. І. Теорія і практика економічного районування України та шляхи його удосконалення [Текст] / М. І. Фащевський . – К.: РВПС України НАН України, 2007. – 52 с.
11. Чумаченко Н.Г. Проблемы и пути решения развития регионов [Текст] / Н. Г. Чумаченко, А.И. Амоша . Экономика промышленности. – 2012. – № 4. – С. 201–206.
12. Шерешева М.Ю. Формы сетевого взаимодействия компаний [Текст] / М.Ю. Шерешева. – М.: Издат. дом Гос. ун-та Высшей школы экономики, 2010. – 339 с.
13. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия . [Текст] / И. Ансофф. СПб.: Питер Ком, 1999. — 416 с.
14. Глазкова А. С. Прогнозування та кількісні методи порівняння макроекономічних показників розвитку галузей регіону / А. С. Глазкова // Economics, Management, Law: socio - economic aspects of development / Collection of scientific articles / volume 2 / Edition Magi, Roma Italy/ 2016, P. 89-91.

УДК 004:658

УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ОСНОВІ РОЗВИТКУ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ ЕКОНОМІЧНИХ ОПЕРАЦІЙ

Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В статті доведена необхідність удосконалення державного регулювання підприємницької діяльності в умовах інформаційного суспільства.

Відмічено, що інформатизація охопила практично усі сфери життєдіяльності людини і є пріоритетним напрямом діяльності суспільства на шляху науково-технічного прогресу. Її розвиток є передумовою створення сприятливих можливостей для прогресивного розвитку держави та здійснення нею регулюючих функцій, а також для інтеграції до глобального світового господарства.

Важливою складовою державного регулювання підприємницької діяльності є податкове регулювання. Відзначено, що вагоме значення в інформаційно-аналітичному забезпеченні діяльності податкових органів має інформаційно-аналітична система.

Обґрунтовано необхідність підтримки створення електронного сервісу для малого і середнього бізнесу. Розкрито ризики впровадження та супроводу системи електронного документообігу, а також проблеми стимулювання її розвитку. Наведено пріоритетні напрямки вдосконалення інформатизації податкової інспекції.

Ключові слова: *державне регулювання, інформатизація, електронний сервіс.*

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ИНФОРМАТИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ

Шраменко Е.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье доказана необходимость усовершенствования государственного регулирования предпринимательской деятельности в условиях информационного общества.

Отмечено, что информатизация охватила практически все сферы жизнедеятельности человека и является приоритетным направлением деятельности общества на пути научно-технического прогресса. Ее развитие является предпосылкой для создания благоприятных возможностей для прогрессивного развития государства и осуществления им регулирующих функций, а также для интеграции в глобальное мировое хозяйство.

Важной составляющей государственного регулирования предпринимательской деятельности выступает налоговое регулирование. Выявлено, что весомое значение в информационно-аналитическом обеспечении деятельности налоговых органов имеет информационно-аналитическая система.

Обоснована необходимость поддержки создания электронного сервиса для малого и среднего бизнеса. Раскрыты риски внедрения и сопровождения системы электронного документооборота, а также проблемы стимулирования ее развития.

Приведены приоритетные направления усовершенствования информатизации налоговой инспекции.

Ключевые слова: государственное регулирование, информатизация, электронный сервис.

IMPROVEMENT OF STATE REGULATION OF ENTREPRENEURIAL ACTIVITY ON THE BASIS OF DEVELOPMENT OF ECONOMIC OPERATIONS INFORMATIZATION

Shramenko E.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (USURT)

The article proves the necessity of the state regulation improvement in the information society.

It is noted that informatization has covered almost every sphere of human life. Its development is a prerequisite for creating favorable opportunities for the progressive development of the state and exercise of its regulatory functions. Informatization also contributes to the integration of the state's economy into the global economy.

Tax regulation is an important component of state regulation of business activity. It is implemented in all countries with market economies. The informational and analytical system has an important role in information and analytical support of the activities of tax authorities.

The necessity of development support of electronic services for small and medium-sized businesses is substantiated. The risks of introduction and maintenance of the electronic document management system are disclosed. The problems of stimulating its development are revealed. Priority directions of informatization improvement of tax inspection are given.

Keywords: state regulation, informatization, electronic service.

Постановка проблеми. Зараз одним із пріоритетних напрямків розвитку України є вступ до Європейського Союзу. Для будь-якої країни, яка входить до ЄС, висувують вимоги європейських стандартів, основною з яких є інформатизація суспільства. З появою інформаційного суспільства виникло багато проблем, пов'язаних з його регулюванням. На сьогоднішній день в Україні прийнято низку законів, постанов та інших законодавчих і нормативних актів, спрямованих на інформатизацію суспільства, але не вирішеним залишається питання механізму впровадження таких систем.

Аналіз останніх досліджень. Питання державного регулювання підприємницької діяльності

висвітлюються в роботах багатьох зарубіжних та вітчизняних вчених, зокрема: П. Друкера, Д. Рікардо, А. Сміта, Й. Шумпетера, В.Л. Диканя, В.Кулішова, Б.В. Соркіна [1-9]. Проблеми інформатизації досліджували такі вчені, як: М.Г. Зайцев, А. І. Ракітов, Д. С.Черешкін, В. В. Трофимов та ін [10-12].

Але в роботах одних вчених державне регулювання досліджується в умовах індустріального та постіндустріального суспільства. В роботах інших - підходи до державного регулювання розглядаються без урахування зміни умов його здійснення. В той час інформаційне суспільство висуває нові вимоги, в тому числі стосовно регулюючих функцій держави.

В зв'язку з цим метою статті є вивчення питань удосконалення державного регулювання підприємницької діяльності в Україні на основі розвитку інформаційних технологій.

Викладення основного матеріалу. Під державним регулюванням підприємницької діяльності слід розуміти реалізацію об'єктивності економічної необхідності координування, узгодження діяльності підприємницьких структур з метою досягнення загальної мети макроекономічного розвитку - задоволення суспільних потреб. Досягнення цієї мети в значній мірі залежить від відповідності форм і методів державного регулювання підприємницької діяльності умовам суспільства, в якому воно відбувається.

В процесі еволюції постіндустріальне суспільство змінюється інформаційним, яке з часом трансформується в суспільство, засноване на знаннях. Постіндустріальне суспільство характеризується тим, що в видобуваючій та переробній промисловості та частково в індустрії послуг механічні й електромеханічні пристрої зростаючою мірою замінюються автоматизованими та роботизованими системами, які побудовано із застосуванням сучасних інформаційних технологій і які зберігають за людиною роль «головного конструктора», контролера та «верховного управляючого», винахідника, творця й, безумовно, отримувача благ і дивідендів.

В інформаційному суспільстві вирішальним компонентом усіх високих технологій та виготовлення наукоємної продукції виступають інформаційні технології, сучасні телекомунікації та системи. «Речь идет о кардинальной трансформации в управлении и о непрерывном повышении квалификации производителей» - відмічає Ракітов А.І.[10].

Нині інформатизація охопила практично усі сфери життєдіяльності

людини і є пріоритетним напрямом діяльності суспільства на шляху науково-технічного прогресу. Пропонується під інформатизацією розуміти процес, який включає три взаємопов'язаних складових: медіатизацію, комп'ютеризацію, інтелектуалізацію, та який охоплює різні сфери діяльності суспільства та спрямований на задоволення його інформаційних потреб і стає провідним фактором подальшого його перспективного розвитку. Вона відкриває принципово нові можливості для вирішення завдань, сприяє зміні характеру праці фахівців в сторону його інтелектуалізації, звільнення від рутинних операцій.

На сучасному етапі формування в Україні інформаційного суспільства ступінь використання інформаційного забезпечення є безпосереднім чинником економічного зростання, створення сприятливих можливостей для прогресивного розвитку держави та здійснення нею регулюючих функцій, забезпечення виходу держави в умовах глобалізації на світовий рівень та соціально-політичної стабільності.

На сьогодні інформація набуває статус четвертого після землі, капіталу та праці фактора економічного відтворення і стає основою всіх виробничих відносин.

На думку К. Шваба, одним з проявів Четвертої промислової революції вже зараз є нові інформаційні технології, що формують інші типи взаємовідносин і взаємодій суспільства та держави (способи державного регулювання, контролю й зворотного зв'язку мають стати гнучкими) [13].

І оскільки головним зовнішнім проявом інформаційного суспільства є інтенсивне насичення всіх його сфер життєдіяльності інформаційними продуктами й комп'ютерно-телекомунікаційними інформаційними технологіями, важливим є питання раціональної інформатизації, що

сприятиме підвищенню ефективності державного регулювання підприємницької діяльності.

Органи державного управління будують свої відносини з підприємцями, використовуючи:

- податкову й фінансово-кредитну політику;

- державне майно і систему резервів, ліцензії, концесії, лізинг, соціальні, екологічні та інші норми і нормативи;

- науково-технічні, економічні та соціальні програми;

- договори на виконання робіт і поставок для державних потреб.

Отже важливою складовою державного регулювання підприємницької діяльності є податкове регулювання.

Вагоме значення в інформаційно-аналітичному забезпеченні діяльності податкових органів має інформаційно-аналітична система – суспільна структура, що охоплює інформаційні технології, інформаційні системи й інформаційні ресурси для здійснення інформаційно-аналітичної діяльності. Це зумовлено основною метою регуляторної політики, а саме: забезпеченням оптимального рівня втручання органів регіонального управління та місцевого самоврядування в діяльність суб'єктів підприємництва.

Протягом останніх років мале підприємство в Україні було й залишається основою підприємницького сектору. У 2014 році, згідно даних Держкомстату, в Україні діяло 1915,05 тис. суб'єктів малого підприємства, з них 324,6 тис. суб'єктів (або 16,9%) – малі підприємства (включаючи мікропідприємства) і 1590,45 тис. суб'єктів (або 83,1%) – фізичні особи-підприємці.

Чисельність суб'єктів середнього підприємства в Україні в тому ж році складала 16,62 тис. суб'єктів, з них 15,91 тис. суб'єктів (або 95,7 %) – середні підприємства і 0,71 тис. суб'єктів (або 4,3%) – фізичні особи-підприємці.

Слід відмітити тенденцію скорочення підприємницького сектору, і, як наслідок, зниження податкової активності. З 2010 по 2014 рік кількість суб'єктів господарювання скоротилася на 11,5 %. Таке скорочення відбулося головним чином за рахунок зменшення кількості фізичних осіб-підприємців на 11,9%, а саме: суб'єктів малого підприємництва.

Основними причинами гальмування розвитку малого підприємництва в Україні та її регіонах є:

– відсутність дієвого механізму реалізації державної політики щодо підтримки малого підприємництва;

– неймовірно важкий тягар оподаткування;

– низькі темпи в процесі реформування власності;

– відсутність належного нормативно-правового забезпечення розвитку малого бізнесу;

– обмеженість або повна відсутність матеріальних фінансових ресурсів;

– недосконалість системи обліку та статистичної звітності малого підприємства, обмеженість інформаційного та консультативного забезпечення, недосконалість системи навчання та перепідготовки персоналу для підприємницької діяльності.

Внаслідок цього за період 2010–2014 рр. спостерігається скорочення як кількості підприємств, так і кількості зайнятих і найманих працівників.

Інформатизація є невід'ємною складовою розвитку будь-якої країни. Подання податкової звітності в електронній формі – це шлях, по якому вже давно ідуть передові країни світу. Наприклад, такі країни як Англія, Данія, Ірландія, Люксембург, Канада, Німеччина, США, Швеція, Чехія, Франція повністю перейшли або переходять на електронну форму звітності. Системи електронної звітності показали високу ефективність у таких країнах, як Сінгапур, США,

Великобританія, але в Україні питання оцінки ефективності впровадження такої системи досліджено не повністю.

Слід відмітити, що в Україні стимулюється розвиток електронних сервісів для великого бізнесу, натомість як співпраця контролюючого органу з малим та середнім бізнесом залишається на недостатньому рівні розвитку і впровадження для нього додаткових податкових сервісів вважається економічно недоцільним.

Низький рівень стимулювання електронних сервісів пов'язаний з тим, що впровадження та супровід системи електронного документообігу має для державної бюджетної організації ряд ризиків:

- ризик не сприйняття платниками податків інновацій і не використання електронної системи;
- ризик низької ефективності електронної системи адміністрування податків і зростання витрат на адміністрування податків порівняно із відсутністю системи;
- ризик зростання витрат на компенсацію наслідків некоректної роботи системи [14].

Також до проблем, що пояснюють низький рівень стимулювання розвитку електронних сервісів належать: консерватизм персоналу, психологічна неготовність керівництва до використання електронних аналогів власноручного підпису на документі, постійні структурні зміни в організації, що спричиняють слабку формалізацію бізнес-процесів, необхідність забезпечення юридичної сили електронних документів та організації взаємодії із зовнішнім середовищем, труднощі трансформації існуючих документів з паперової форми в електронну.

До пріоритетних напрямків вдосконалення інформатизації ДПА України відносяться:

- створення і розвиток

програмно-апаратних комплексів для забезпечення функціонування автоматизованих інформаційно-аналітичних систем центрального та обласних рівнів податкової служби;

- створення корпоративного комп'ютерно-телекомунікаційного середовища, що пов'язує воедино всі рівні податкової служби;

- створення та насичення районних податкових адміністрацій АРМ, об'єднаними локальними інформаційними мережами, для забезпечення ефективної взаємодії користувачів з корпоративним комп'ютерно-телекомунікаційним середовищем;

- створення типового математичного забезпечення для розв'язання функціональних задач податкової служби обласного та районного рівнів;

- впровадження новітніх методів, засобів, технологій для автоматизованого виявлення прихованих неплатників податків і тіньових елементів економіки, підвищення ефективності оперативно-розшукових заходів;

- підготовка і перепідготовка кадрів у галузі нових інформаційних технологій і їх використання в податковій службі;

- психологічна підготовка керівників та рядових працівників до впровадження електронних сервісів;

- встановлення на робочих місцях користувачів інтегрованих із клієнтською частиною СЕД копій програм розпізнавання;

- розробка якісного критерію оцінки ефективності використання системи електронного документообігу [15].

Ефективність функціонування системи електронного документообігу характеризують такі критерії: критерії, що впливають на тривалість робочого часу, вартісні – ті, що впливають на достовірність даних, та інші не

вимірювані параметри.

Таким чином, вдосконалення державного регулювання підприємницької діяльності на основі інформатизації економічних операцій дасть можливість знизити навантаження на суб'єктів підприємницької діяльності, скоротивши час на оформлення звітності, та підвищити їх податкову активність. З іншого боку, вирішити одну з нагальних проблем українського суспільства – унеможливлення використання корупційних схем за рахунок усунення взаємодії підприємців з контролюючими органами.

В цілому побудова державного регулювання з урахуванням вимог інформаційного суспільства сприятиме створенню сприятливих умов для розвитку економіки знань.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Друкер П. Ф. Бизнес и инновации [Текст] / П. Ф. Друкер. – М. : ООО «И.Д. Вильямс», 2007. – 432 с.
- 2 Рикардо Д. Начала политической экономии и налогового обложения. - М.: Эксмо, 2016. -1040 с.
- 3 Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов, - М.: Эксмо, 2016. -1056 с.
- 4 Психология предпринимательства. Хрестоматия. Учебное пособие; под ред. Д. Я. Райгородского;. Самара: Издательский Дом «Бахрах-М», 2007. – С. 175-184.
- 5 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.
- 6 Дикань, В. Л. Системный подход государственного регулирования в условиях рынка / В. Л. Дикань, А. Ю. Чердниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2007. – № 17. – С. 11-17.
- 7 Дикань В.Л. Государственное управление развитием экономики Украины в условиях «3 войны» глобализации / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 43. – С. 11-20.
- 8 Кулішов В. Державне регулювання підприємницької діяльності на мікрорівні / В. Кулішов // Молодь і ринок. - 2012. - № 3. - С. 44-47
- 9 Соркін Б.В. Державне регулювання підприємницької діяльності в ринкових умовах: методи, засоби та цілі / Б.В. Соркін // Наукові праці МАУП. – 2013. – Вип.1 . – С. 85-88.
- 10 Ракитов А.И. Общество, основанное на знаниях / А.И.Ракитов // Вестник Российской академии наук. – 2004. - Т 74. - №7. – С. 598-605.
- 11 Ракитов А.И. Постинформационное общество / А.И.Ракитов // Философские науки. 2016. - № 12. - С. 7 – 19.
- 12 Информационные технологии в экономике и управлении: учебник / Под ред. проф. В.В.Трофимова. – М.: Издательство Юрайт; ИД Юрайт, 2013. – 475с.
- 13 Klaus Schwab The Fourth Industrial Revolution. - Access mode: <https://www.foreignaffairs.com/articles/2015-12-12/fourth-industrial-revolution>
- 14 Проскура К.П. Аналіз розвитку та ефективності застосування в Україні системи електронної податкової звітності/ К. П. Проскура // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. - 2014. - № 1. - С. 103-110.
- 15 Кудрицька Ж.В. Проблеми ефективності реалізації електронного документообігу / Ж. В. Кудрицька. // Державне управління: удосконалення та розвиток. - 2011. - № 5. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua>

УДК 656.2.001.73(100) (477)

ЗАРУБІЖНИЙ ТА ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ РЕФОРМУВАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Бондарев Ю.С., магістрант програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

В статті розкриваються напрямки формування стратегії розвитку залізниць. Метою статті є систематизація теоретичних і практичних підходів залізничних адміністрацій країн Євросоюзу щодо організації швидкісного руху. Розглянуто як теоретичні підходи реорганізації залізниць, так і практичні кроки до реалізації цих варіантів. Моделі реформування залізниць світу розглянуто під кутом зору можливостей реалізації ПАТ «Українська залізниця»

Ключові слова: реформування, стратегія залізничного транспорту, криза, інструменти управління, ефективність, конкуренція, прибутковість.

ЗАРУБЕЖНЫЙ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПЫТ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В КОНТЕКСТЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ УКРЗАЛИЗНИЦЫ

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор,
Бондарев Ю.С., магистрант программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

В статье раскрываются направления формирования стратегии развития железных дорог. Целью статьи является систематизация теоретических и практических подходов железнодорожных администраций стран Евросоюза по организации скоростного движения. Рассмотрены как теоретические варианты реорганизаций железных дорог, так и практические шаги к реализации этих вариантов. Модели реформирования железных дорог мира рассмотрено с точки зрения возможностей реализации ПАО «Украинская железная дорога»

Ключевые слова: реформирование, стратегия железнодорожного транспорта, кризис, инструменты управления, эффективность, конкуренция, прибыльность.

FOREIGN AND DOMESTIC EXPERIENCE IN FORMING A STRATEGY FOR THE DEVELOPMENT OF RAIL TRANSPORT IN THE CONTEXT OF THE REFORM OF THE PJSC "UKRAINIAN RAILWAY" ARE DISCLOSED

*Deineka A., doctor of Economics, Professor,
Bondarev Y., Master of program TEMPUS (USURT)*

The article reveals the directions of formation of the railway development strategy. The purpose of the article is to systematize theoretical and practical approaches of the

railway administrations of the European Union countries regarding the organization of high-speed traffic. Considered as theoretical variants of railway reorganizations, as well as practical steps to implement these options. Models of the reformation of the railways of the world are considered from the perspective of the possibilities of realization of the PJSC "Ukrainian gulf are disclosed

Keywords: *reform, railway transport strategy, crisis management tools, efficiency, competition, profitability.*

Постановка проблеми. Реформування залізничного транспорту України має першочергове значення, що визначить інтеграцію його до європейських транспортних мереж. Чисельні варіанти реформування залізниць, що мали місце в Україні на протязі останніх двадцяти років, нажаль, реалізовані не були. Це було наслідком незваженої з економічної точки зору політики державних структур, що не підкріплювались ретельним розрахунком та відсутністю інвестиційних складових. Нечітко ставилися завдання відносно першочергового розвитку швидкісних і високошвидкісних магістралей, відокремлення фінансової складової пасажирських і приміських сполучень від вантажних, тощо. Таким чином криза залізниць світу значно негатив ніше проявляла себе на Українських залізницях. Як відомо більшість залізниць світу в 70-80-х рр. ХХ століття зіткнулися з тим, що темпи поглиблення проблем, що стоять перед залізничним транспортом, стали випереджати темпи оновлення та розвитку галузі. Швидке накопичення внутрішньо системних порушень загрожувало лавиноподібним наростанням різних дефектів (технологічних збоїв, аварій, зниженням якості послуг, що надаються), це стало серйозною перешкодою для збереження гарантованого рівня надійності, безпеки та ефективності функціонування залізниць.

Криза залізничного транспорту у всьому світі була пов'язана із зміною технологічної парадигми і проблемами, що виникли через не конкурентоспроможність

залізниць в порівнянні з новими видами транспорту через багато разове зростання витрат для підтримки й відновлення інфраструктури залізниць

Аналіз публікацій. Останні роки вийшли у світ чисельні публікації за цією тематикою. На початку етапу реформування українських залізниць доцільно ознайомитися з метою часткового залучення зарубіжного досвіду. Саме цій проблемі присвячена публікація. Значна кількість публікацій присвячена питанням розвитку залізничного транспорту, його реформування і організації швидкісного руху. В них розглядається великий комплекс проблем, що виникли. Так Б.Іванов [1] критикує модель реформування залізниць Великої Британії, яка привела до зниження обсягів перевезень. В статті "Реформи на железных дорогах, Бельгии вказано, що в найближчі кілька років національне товариство залізниць Бельгії (SNCB) може втратити статус монополіста [2], Л. Позднякова констатувала, що утворення компанії "Российские железные дороги призвело до ще більшої централізації управління господарською діяльністю [3]. Вчена зробила аналіз структурних перетворень на залізницях світу [4], Ю. Бараш аналізує умови розвитку європейських залізниць після прийняття декларацій Європейського союзу стосовно побудови організаційних структур управління транспортом [5]. Своє бачення проблеми впровадження високошвидкісного руху Укрзалізниця виклала у відповідній Концепції [6].

Чисельні публікації інших фахівців і вчених залізничних ВНЗ Харкова, Дніпра та Києва присвячені питанням реформування залізничного транспорту України та організації швидкісного і високошвидкісного руху. Разом з тим зазначені питання, ще і досі є предметом гострих дискусій і чисельних публікацій.

Метою статті є систематизація теоретичних і практичних підходів залізничних адміністрацій країн Євросоюзу щодо організації швидкісного руху в Україні. Залучення позитивних результатів реформування залізниць світу дозволить ПАТ «Українська залізниця» вийти із системної кризи і стати на рівень рентабельності пасажирських перевезень. Деякі принципові питання цього наведені у статті.

Викладення основного матеріалу. У більшості зарубіжних країн першим кроком для вирішення цих проблем стало проведення реформ залізничного транспорту, тобто розпочався процес реформування.

Реформування - це процес зміни напрямків діяльності, який пов'язаний зі становленням ринкової економіки та зміною соціально - економічних умов функціонування. Він включає реформування відносин власності (реорганізацію, корпоратизацію, реструктуризацію, приватизацію) та адаптацію цілей, стратегії, політики і організаційної структури управління до нових умов функціонування в умовах ринкової економіки.

Здійснення процесу реформування неможливо без обґрунтованої та зафіксованої у виді окремого документу стратегії розвитку. Тобто, початковим етапом процесу реформування є встановлення місії, визначення основних цілей та напрямків розвитку. Для реалізації процесу реформування на залізничному транспорті, зокрема, країн Європейського союзу, також застосовували наступні

стратегії розвитку: реорганізація, корпоратизація, реструктуризація та приватизація. У зв'язку з цим було розроблено стандартизований набір інструментів управління. Цей вибір включає в себе методи розділення функцій державного регулювання та управління господарською діяльністю, виділення природно-монопольних і конкурентних секторів, регулювання видів діяльності, які не є природно - монопольними, процедури переходу від монопольного стану галузі до конкурентного і багато інших, які з більшим чи меншим успіхом використовуються протягом останніх 20-30 років. Потреба у реформуванні підприємств залізничного транспорту обумовила розроблення п'яти загальних стратегічних варіантів реорганізації залізниць, які вперше у наукових публікаціях були запропоновані Д. Мойєром [7].

До теоретичних варіантів реорганізації залізниць відносяться: унітарна залізниця; орієнтація залізниць на конкретні види обслуговування; конкурентний підхід; оптовий підхід; стягнення плати за використання.

Рішення про перевагу якогось варіанта є питанням вибору між ефективністю транспорту ефективністю задоволення потреб ринку. Рейтинг варіанта унітарної залізниці високий з точки зору технічної ефективності, оскільки експлуатаційні конфлікти вирішуються директивно. Варіант орієнтації на конкретні види обслуговування характеризуються кращою спроможністю реагувати на ринкові зміни та аналізувати доходи і витрати за видами обслуговування, але відрізняється більш високою вірогідністю експлуатаційних конфліктів і витрат з реорганізації.

Варіант конкурентного підходу вводить конкуренцію усередині галузі на окремих ринках при збереженні єдиного управління більшістю залізничних

операцій. Але такий варіант часто є процесом еволюційним. Варіант оптового підходу передбачає високу компетенцію служб маркетингу, але функції експлуатації повинні залишатися в єдиних руках. Варіант «стягнення плати за використання» ближчий за інші до теоретичної моделі ефективного маркетингу, але відрізняється високою вірогідністю експлуатаційних конфліктів і витрат. Цей варіант потребує значних зусиль в управлінні з боку державних структур [8]. У реальних умовах складні поєднання методів експлуатації, видів обслуговування і особливостей географічних зон, які характеризують розвинуті залізничні системи, можуть вимагати складної комбінації можливих варіантів реорганізації. Найбільш поширеними варіантами реорганізації системи управління в країнах світу стали: - вертикальне або горизонтальне розділення. При такому підході, власність на інфраструктуру відокремлюється від власності на перевезення. Переважна форма конкуренції при такому підході - це

конкуренція між операторами - перевізниками. Ці компанії у свою чергу можуть бути розділені горизонтально, і конкуренція на різних сегментах може бути дозволена.

Найбільш часті приклади такого роду поділу були здійснені у Великобританії та Швеції, - вертикальна інтеграція з регульованим доступом. У цьому випадку базовий оператор залізниць залишається вертикально інтегрованим (хоча може мати місце часткове горизонтальне розділення). При цьому конкуруючі оператори перевізники отримують право доступу до інфраструктури базового оператора на регульованих умовах. Основна форма конкуренції при цьому підході - конкуренція між компаніями - перевізниками, які не володіють доступом до інфраструктури, а також між ними та інтегрованим базовим оператором; - вертикальна інтеграція (з горизонтальним поділом). У цьому підході базовий інтегрований залізничний оператор поділяється на кілька

Таблиця 1

Моделі реформування залізниць розвинутих країн світу

Модель	Країни основні представники	Варіанти реорганізації	Форма власності на перевезення	
			вантажів	пасажирів
Американська модель	США	Вертикальна інтеграція регульованим доступом	Приватні оператори	Державні компанії
Європейська модель	Німеччина, Італія, Австрія	Вертикальна інтеграція горизонтальним, розділенням	Приватні та державні оператори	Державні компанії у далеких сполученнях
	Іспанія	Горизонтальне розділення		
	Великобританія	Горизонтальне розділення	Приватні оператори	Приватні оператори
Унітарна модель	Росія, Україна, країни Африки та Азії		Державні компанії	Державні компанії

залізничної галузі України є європейське та національне законодавство. Європейське законодавство по залізничному транспорту містить пакет директив ЄС, вимоги яких є обов'язковими для виконання країнами - кандидатами на вступ до ЄС:[9] -директива Європейського парламенту і Ради 2001/12/ЄС від 26 лютого 2001 яка доповнює та змінює Директиву 91/440/ЄС по розвитку залізниць; компаній, що володіють певним набором маршрутів. У цьому випадку головні форми конкуренції - паралельна конкуренція (за наявності паралельних шляхів, що належать різним компаніям) і конкуренція вибору вантажовідправником пункту доставки (ринку збуту його товару) разом з вибором перевізника. Крім того, кожен оператор може встановити угоди з іншими операторами про взаємне надання своїх шляхів для руху поїздів конкурента: В умовах об'єднаної або загальної власності інфраструктура природної монополії (або частина її) знаходиться у спільній власності компаній - операторів поїздів. На практиці такий підхід до цих пір використовувався лише стосовно деяких обслуговуючих структур (таких як центральний вокзал у Мехіко або ключові ділянки колії). Розглянуті підходи не є несумісними. Можливо, наприклад, відділення інфраструктури від вантажних перевезень при збереженні інтеграції з пасажирськими послугами(як це має місце в Японії).

Практичний досвід роботи залізниць світу показав, що на базі відомих моделей кожною країною розроблялися власні моделі, котрі враховували національні умови та реалізовували поставлені завдання. Так, у світовій практиці з'явилися наступні моделі: - американська модель - наявність декількох вертикально інтегрованих компаній які конкурують на одних і тих

же напрямках; європейська модель - єдина інфраструктура відокремлена від перевізної діяльності. Перевізники конкурують або «на коліях», або за право доступу до інфраструктури; унітарна модель - залізниця є державною монополією. Моделі реформування залізниць розвинутих країн світу наведені у табл. 1.1 У відповідності до обраного курсу України на інтеграцію в ЄС реформування залізничного транспорту має бути спрямоване на майбутню інтеграцію залізниць України в загальноєвропейську залізничну мережу. Це є подальший вибір європейського варіанту реформування залізничного транспорту України. У зв'язку з цим правовою основою реформування директива 2001/13/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року, яка доповнює та змінює Директиву 95/18/ЄС Ради по ліцензуванню залізничних підприємств; директива 2001/14/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року про розподіл пропускнує спроможності залізничної інфраструктури, стягування плати за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації на відповідність вимогам безпеки. Основні положення Директиви Європейського парламенту і Ради 2001/12 ЄС від 26 лютого 2001 року (яка доповнює та змінює Директиву 91/440 ЄС по розвитку залізниць) вимагають від залізничних адміністрацій забезпечення справедливого і рівноправного доступу до залізничної інфраструктури всім ліцензованим залізничним підприємствам, виконуючих вимоги безпеки. При цьому інституціональне відокремлення інфраструктури від експлуатаційної діяльності є обов'язковим, але обов'язково мають бути розділені рахунки доходів та витрат й бухгалтерських балансів, а витрати по утриманню та експлуатації інфраструктури відокремлені

від витрат на перевезення. Директива 2001/13/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року, яка доповнює та змінює Директиву 95/18/ЄС, надає умови ліцензування з метою забезпечення дії права доступу до залізничної інфраструктури залізничних підприємств. Директива 2001/14/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року формує принципи

розподілу пропускну́ї спроможності залізничної інфраструктури, забезпечення оптимальних режимів використання залізничної структури, стягування плати за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації рухомого складу і інших основних виробничих фондів на відповідність вимогам безпеки.



Рис. 1.1 Основні етапи реформування залізниць в країнах ЄС

Це підтверджувалось Законом про акціонування залізничного транспорту України від 23.02.2012 р., який також передбачав реалізацію реформування у три етапи: 1 етап(2012-2013 рр.) - створення єдиної державної акціонерної компанії з розділенням функцій між державою та акціонерною залізничною компанією; 2 етап (2013-2015 рр.) - створення вертикально-інтегрованої виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності. На етапі стратегії реструктуризації на державу покладені такі функції:

- управління та фінансування розвитку транспортної інфраструктури;

- вирішення питання про заборгованість залізниць перед державою;
- забезпечення рівного доступу незалежних компаній - операторів до залізничної інфраструктури;

- встановлення пільгових тарифів та компенсування залізницям можливих збитків від їх застосування;

- сприяння створенню самостійних залізничних компаній - операторів з метою розвитку внутрішньої і міжгалузевої конкуренції. Залізниці з свого боку при реалізації даної стратегії мають виконувати такі функції:

- управління рухом і експлуатацією;

- організація перевезення пасажирів, вантажів, пошти;

- утримання і розвиток інфраструктури;

- здійснення допоміжної діяльності.

3 етап (2016-2019 рр.) - буде ліквідоване перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і створено господарське товариство у сфері пасажирських перевезень. На етапі приватизації здійснюється переведення діяльності залізничної галузі на комерційні засади, а саме:

- відмова від адміністративних та перехід до економічних методів управління на основі прибутковості перевезень;

- використання маркетингових принципів у взаємодії з користувачами послуг підвищення на цій базі прибутковості і конкурентної привабливості транспортних послуг.

Порівнюючи основні етапи реформування залізничної галузі, які відбулися в країнах ЄС та зараз реалізуються в Україні видно, що вони мають схожу структуру і націлені на однаковий результат, що підтверджується інтеграційним курсом нашої держави у світову транспортну систему. Як показує досвід роботи закордонних залізниць, початковим етапом процесу реформування є визначення відповідних стратегічних напрямків та пріоритетів. Ураховуючи інтеграційний курс нашої держави необхідно проаналізувати сучасні пріоритети стратегічного розвитку Європейського залізничного транспорту, основними з яких є створення системи комплексного транспортного обслуговування з використанням механізмів маркетингу та інтеграція у діяльність міжнародних логістичних ланцюгів, які передбачають: - підпорядкування технології перевізного

процесу вимогам маркетингу та логістики, що передбачає своєчасну доставку вантажів, забезпечення їх збереження, високу швидкість, швидку реакцію на вимоги клієнтури, можливість доставки вантажу за принципом «від дверей до дверей», гнучкі тарифи;

- розробка системи оцінки якості обслуговування (графіки, строки доставки, інформаційне забезпечення, надійність транспортних коштів);

- розвиток міжнародного транзиту, який є складовою сучасних міжнародних економічних відносин між різними країнами;

- створення транспортних коридорів, з'єднуючих важливі пункти відправлення та призначення, по яким слідують пріоритетні вантажні поїзди з встановленим часом виконання операцій та фіксованим прибуттям до пунктів призначення;

- подальший розвиток відправницької маршрутизації, яка охоплює основний обсяг масових вантажів, введення одно - та двох-групових поїздів підвищеної транзитності;

- скорочення переробки вагонопотоків на шляху прямування;

- впровадження системи перевезень (типу «Карго»), за якою контейнерні поїзди курсують між терміналами не застосовуючи маневрові операції і переробку на сортувальних станціях;

- розвиток системи регулярних міжнародних перевезень з гарантованим терміном поставки вантажів: протягом ночі - на відстань 200-300 км. однієї доби - 750км.і двох діб - 1500 км (Європа);

- більш повне використання потенціалу, комбінованих залізнично-автомобільних перевезень контейнерів і контрейлерів обмінних рефрижераторних кузовів зі швидкопсувними вантажами;

- організація перевезень контейнерів маршрутними поїздами згідно

системи «континентальний міст» з пробігом 1500-1600 км на добу, завантаженням контейнерів у два яруси;

створення комп'ютерних центрів управління перевезеннями з вирішеннями комплексу експлуатаційних задач.

На ці європейські пріоритетні напрямки розвитку залізничної галузі повинна орієнтуватися і наша країна при розробленні відповідних стратегічних напрямків з розвитку залізничного транспорту України. Так у 2009 році була розроблена а у 2014-2016 року доповнена Стратегія розвитку залізничного транспорту України до 2020 р., яка передбачає реалізацію наступних стратегічних напрямків, технічне переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць та забезпечення рухомим складом вітчизняного виробництва, здатним істотно підвищувати техніко-технологічні показники, що дозволить забезпечити прискорення руху потоків вантажів та пасажирів, товароруху, зниження транспортних витрат в економіці і її ефективне використання по всій вертикалі управління перевезеннями на основі економічних принципів; - удосконалення технології організації перевезень (перехід від принципу звітних діб до управління всім процесом, наближене до реального часу), яка використовує інноваційні технології на основі економічних принципів з вдуванням вимог ринку транспортних послуг, економічну оцінку експлуатаційної роботи, включаючи оптимізацію кордонів залізниць;

- впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів;

- реформування галузі залізничного транспорту, що передбачає на першому етапі розмежування господарських функцій і функцій державного управління, створення державного господарського об'єднання на базі

Укрзалізниці, залізниць і інших підприємств, установ і організацій залізничного транспорту загального користування, а на другому - оптимізацію організаційної структури залізничного транспорту;

- удосконалення системи формування тарифів на послуги залізничного транспорту та впровадження ринкового механізму ціноутворення у сфері вантажних та пасажирських перевезень;

- створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізничного

транспорту, забезпечення розвитку державно-приватного партнерства, впровадження механізму лізингу;

- прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи, налагодження тісного міжнародного співробітництва, впровадження принципів європейської транспортної політики, ефективного використання вигідного географічного розташування України для збільшення обсягу транзитних перевезень;

- здійснення комплексу заходів щодо забезпечення безпеки руху поїздів та схоронності вантажів під час перевезень, зменшення негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, впровадження ресурсозберігаючих технологій;

- удосконалення фінансово-економічної діяльності залізниць, забезпечення прозорості;

- підвищення рівня підготовки кадрів та соціального забезпечення працівників галузі залізничного транспорту, посилення мотивації до праці;

- підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринках транспортних послуг;

- надання державної підтримки у вирішенні питань щодо закупівлі пасажирського рухомого складу, будівництва і реконструкції об'єктів інфраструктури залізниць, що мають соціальне значення та утримання збиткових ділянок. Зараз під впливом інтеграційних процесів, що відбулися у світі та розвиваються у всіх сферах українського суспільства, управління залізничною сферою та стратегія її розвитку також повинна зазнати суттєвих змін, зорієнтованих на досягнення європейських та світових стандартів. Тому такі стратегічні напрямки Стратегії як «прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи, налагодження тісного міжнародного економічного співробітництва, впровадження принципів європейської транспортної політики, ефективного використання вигідного географічного розташування України для збільшення обсягу транзитних перевезень повинні стати найпріоритетнішими.

Висновки. Таким чином, реалізація зазначених у публікації напрямків реформування залізниць у світі є передумовою здійснення комплексу невідкладних завдань щодо залізничної галузі в Україні. Головним джерелом ефективного реформування вважається урахування позитивних здобутків, отриманих залізницями зарубіжних країн. Передбачається у подальших публікаціях проаналізувати практичні кроки ПАТ «Українська залізниця» з метою виведення галузі із системної кризи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Иванов. Б. Шаг к национализации как шаг спасению британских железных дорог /Прыднепровская магистраль. – 2002 - №17. - С. 21-29
2. Реформы на железных дорогах Бельгии //Железные дороги мира. - 2014. - №5. - С. 9-11
3. Позднякова Л.А. Соціальна економічна модель розвитку залізничного транспорту України: Автореф. Економ.наук. Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна .-Х., 2002.- 30 с.
4. Позднякова Л.А. Стабилизация работы железнодорожного транспорта в условиях убыточности// Бизнес форм. - 2009 - №5-6.- С.64-69
5. Бараш Ю.С. Управление залізничним транспортом України в умовах сучасного ринку. Автореф. дис... д-ра екон.наук. /Українська державно академія залізничного транспорту.-Х., 2007.-32с
6. Концепція впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України, /Державна адміністрація залізничного транспорту України. - К., 2014. - 220с.
7. Strategie behavior, and industrial comretition / D. j. Marris, P.J. Sinclair, N.D. Slater, J. C. Vickers //Clarendon Press, Oxford, 1986/-460p
8. Международные стратегии экономического развития /под ред. Ю В. Макогона. - :Знання, 2016 - 416с.
9. Фтиск А., Белая Книга о Транспортной политике ЕС/ А. Фрист// Транспорт.-2003.- №14(182).-С.54-55

УДК 35:005.591.4

ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Семенцова О.В., к.е.н., доцент,
Васильєв О.Л., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Розглянуто підходи до визначення ефективності управлінської діяльності комерційних підприємств та організацій сфери публічного адміністрування. Виділено основні складові ефективності публічного адміністрування залізничного транспорту за напрямками отримуваних результатів. Запропоновано підходи щодо визначення величини структурних складових та узагальнюючого інтегрального показника ефективності управлінських впливів публічного адміністрування залізниць. Класифіковано чинники, що здійснюють вплив на ефективність публічного адміністрування залізничної галузі.

Ключові слова: публічне адміністрування, залізничний транспорт, економічна ефективність, соціальна ефективність, функціональна ефективність

ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПУБЛИЧНОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор,
Семенцова Е.В., к.э.н., доцент,
Васильев О.Л., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

Рассмотрены подходы к определению эффективности управленческой деятельности коммерческих предприятий и организаций сферы публичного администрирования. Выделены основные составляющие эффективности публичного администрирования железнодорожного транспорта по направлениям получаемых результатов. Предложены подходы по определению величины структурных составляющих и обобщающего интегрального показателя эффективности управленческих воздействий публичного администрирования железных дорог. Классифицированы факторы, которые оказывают влияние на эффективность публичного администрирования отрасли.

Ключевые слова: публичное администрирование, железнодорожный транспорт, экономическая эффективность, социальная эффективность, функциональная эффективность

APPROACHES TO DETERMINING THE EFFICIENCY OF PUBLIC ADMINISTRATION RAILWAY INDUSTRY

*Deineka O.G., Doctor of Economics, professor,
Sementsova O.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Vasiliev O.L., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USURT)*

The materials of the article substantiate the need to evaluate the efficiency of the public administration of the railway industry. The forms of manifestation of managerial influences on railway transport are categorized and the most typical objects of evaluation of acts certifying administrative decisions are presented. The expediency and the advantages and disadvantages of methods of determining the partial indicators of public administration efficiency are substantiated. It is proved that the efficiency of public administration is an integral indicator formed under the influence of the components: economic, social, functional, scientific and technical, and environmental component. Approaches to the definition of each structural component of the effectiveness of public administration are proposed. It has been noted that, unlike management of commercial enterprises, where economic efficiency is the most important in assessing the effectiveness of management influences, in the field of public administration, this structural component is secondary, giving way to the component of social efficiency. The approach to the definition of the integral indicator of the efficiency of public administration is proposed. The classification of factors influencing the efficiency of public administration of the railway industry is given.

Keywords: *public administration, railways, economic efficiency, social efficiency, functional efficiency*

Постановка проблеми. Проблема визначення ефективності управлінської діяльності є традиційно актуальною для економіки макро- та мікрорівня і знаходиться в центрі уваги сучасної науки і практики. В умовах реформування залізничної галузі, що передбачає трансформацію прав власності, питання удосконалення підходів до визначення ефективності публічного адміністрування залізниць набуває все більшої значимості, що і обумовлює актуальність поставленої теми.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Поняття «ефективність виробництва» та «ефективність управління» широко розповсюджені та активно застосовуються в сучасній науці. Різні аспекти визначення ефективності публічного управління розглядалися в працях як іноземних (П. Друкер, М.

Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоурі, Р. Ликерт, Г. Райта та ін.) та вітчизняних (В.В. Цветков, А. Ф. Мельник, О. Ю. Оболенський, А. Ю. Васіна, Н. Нижник, А. Чемерис, І. Розпутенко, О. Пухкал, О. Брайченко В. М. Сороко та ін.) вчених [1-10]. Однак питання визначення ефективності управлінських впливів органів публічного адміністрування на залізничному транспорті потребують подальших досліджень.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не зважаючи на різноманіття наукових робіт, присвячених визначенню ефективності управління підприємствами різних форм власності та органів влади, аспекти визначення ефективності публічного адміністрування на залізничному транспорті потребують поглибленого вивчення. З огляду на це, **метою статті** є обґрунтування підходів до

визначення ефективності публічного адміністрування на залізничному транспорті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Поняття ефективності є давно вживаним та широко розповсюдженим. Найбільш застосованим воно є для економічної характеристики доцільності виробничого процесу на підприємствах різних форм власності. Визначення ефективності виробництва за моделлю «вигоди – витрати» підчас є доволі трудомістким процесом, але безперечно являє собою найбільш об'єктивну оцінку доцільності реалізації виробництва загалом та часткових його процесів зокрема, бо ґрунтується на формалізованих методах дослідження.

Значно складніше оцінити ефективність процесів, що мають нематеріальний характер, які повсякчас супроводжують будь-які виробничі процеси та, навіть, спонукають їх появу. Таким процесом є управління, породження якого обумовлюється бажанням людини щодо удосконалення оточуючого середовища. Повною мірою це стосується і оцінки ефективності управлінських рішень системи публічного адміністрування на залізничному транспорті.

Публічне адміністрування - діяльність органів державного (муніципального) управління з участю зацікавлених сторін з метою формування та розвитку суспільних відносин для досягнення стійкого розвитку держави, що сприяє забезпеченню прав і свобод громадян, задоволення їх потреб як у короткостроковій та середньостроковій, так і в довгостроковій перспективі. Соціально-економічні проекти є одним із об'єктів публічного адміністрування.

Залізничний транспорт також в певній мірі структурує фактор економічного розвитку регіону, в результаті чого високий рівень інтеграції

даного виду транспорту та виробничого ланцюга регіону сприяє зростанню регіональних ринків та поліпшує інвестиційний клімат. Відповідно, регіональна система залізничного транспорту знаходиться в прямій взаємодії з економікою регіону та сприяє її успішному розвитку.

Особлива роль взаємин державних структур та бізнесу в залізничній галузі, які спрямовані на розвиток механізмів управління даним видом транспорту, відповідає парадигмі публічного управління - розвиток взаємодії держави, бізнесу та суспільства в цілях підвищення якості життя населення.

Традиційно, ефективність будь-яких процесів класифікують за великою кількістю ознак, серед яких найпоширенішим є диференціація за напрямками отриманих результатів. Для умов сьогодення, на залізничному транспорті доцільно розрізняти показники ефективності публічного адміністрування за такими напрямками отриманих результатів, як:

- економічна ефективність;
- суспільна ефективність;
- функціональна ефективність;
- науково-технічна ефективність;
- екологічна ефективність тощо.

Як відомо, головною метою діяльності будь-якої організації в умовах ринку є отримання прибутку, тому і найголовнішим видом ефективності для комерційних підприємств є економічна. Узагальнюючий показник економічної ефективності традиційно визначається шляхом співставлення отриманих економічних результатів з витратами.

На відміну від комерційних підприємств, установи публічного адміністрування створюються з метою управління суспільством, як цілісною системою. Спрямованість публічного адміністрування у залізничній галузі полягає в прийнятті адміністративних

рішень, наданні адміністративних послуг та здійсненні внутрішнього адміністрування залізничної галузі. Тож, економічний аспект визначення ефективності публічного адміністрування залізничної галузі є, хоча і вагомою, але не визначальною складовою. На перший план виходить ефективність функціональна та суспільна.

Функціональну ефективність доцільно знаходити шляхом співставлення отриманих результатів управлінського впливу з поставленими цілями. До критеріїв функціональної ефективності публічного управління на залізничному транспорті можна віднести, наприклад, розподілення управління галуззю за напрямками управління інфраструктурою та перевізним процесом, забезпечення прозорості фінансових потоків галузі, відповідність вітчизняної транспортної галузі європейським стандартам обслуговування, розвиток перевезень транспортними коридорами тощо.

Визначення ж суспільної ефективності є найголовнішим у процесі оцінки ефективності діяльності публічних організацій і проводиться шляхом співставлення результатів діяльності цих організацій з основними вимогами суспільства. У якості критерію суспільної ефективності публічного управління на залізничному транспорті можна обрати ступінь задоволення вимог та очікувань споживачів від якості транспортної послуги (тобто отримання підвищеної якості обслуговування, зручність розкладу, зменшення часу перебування в поїзді, збільшення періодичності руху, впровадження нових маршрутів тощо).

Визначення науково-технічної ефективності публічного адміністрування залізничної галузі співставлення рівня науково-технічного прогресу галузі за результатами здійснення управлінських впливів публічного адміністрування до очікуваних. Критерієм науково-технічної

ефективності публічного управління у залізничній галузі може виступати відповідність методів, форм, способів, принципів, прийомів, інструментів управління залізничною галуззю.

Знаходження екологічної ефективності публічного адміністрування залізничної галузі співставлення екологічного впливу на оточуюче середовище за результатами здійснення управлінських впливів публічного адміністрування до попередніх (або прогнозованих) оцінок впливу. За критерій екологічної ефективності публічного управління галуззю можна обрати обсяг забруднень на душу населення, обсяг забруднень на одну гривню валового фінансового результату, обсяг забруднень на одиницю транспортної роботи, що цілком відповідають напрямкам розробок індексу екологічної ефективності.

Слід зазначити, що оцінка ефективності управлінських впливів публічного адміністрування в залізничній галузі не має обмежуватися визначенням означених часткових показників. Видається доцільним поєднання їх в єдиний узагальнюючий показник ($E_{заг}$):

$$E_{заг} = \sum_{i=1}^n E_i \cdot \alpha_i, \quad (1)$$

де E_i - рівень i -го часткового показника ефективності публічного адміністрування залізничної галузі ($i=1, \dots, n$, де n - кількість часткових показників ефективності управлінського впливу, що враховуються в узагальнюючому);

α_i - питома вага важливості i -го часткового показника ефективності публічного адміністрування залізничної галузі. Питома вага може бути визначена

експертним шляхом з урахуванням пріоритетів публічного адміністрування залізничної галузі.

На ефективність публічного управління на залізничному транспорті має вплив велика кількість факторів, найвагоміші з яких можна розподілити на дві групи:

- 1) фактори внутрішнього впливу:
 - цінності, які обрані за базові;
 - стратегічні цілі, легітимні концепції та моделі розвитку залізничного транспорту;
 - політичний курс організації;
 - організація системи управління залізничним транспортом України та її функціонування, як єдиної системи;
 - єдність політичного і правового простору;
 - стан адміністративного апарату, його пріоритетні форми, методи і стиль керуючої діяльності;
 - професіоналізм;
 - рівень взаємодії керуючої та керованої систем, а також зі споживачами;
- 2) фактори зовнішнього впливу:
 - економічна, політична стабільність;
 - соціальна ентропія суспільства.

Доцільно відмітити, що є можливим застосування формалізованих методів вимірювання ефективності переважно для визначення економічної ефективності. Такі методи дають точну та обґрунтовану оцінку управлінських впливів системи публічного адміністрування на об'єкт впливу – залізничний транспорт та його зовнішнє оточення.

Поруч з цим, вимірювання суспільної, науково-технічної, функціональної та екологічної складової ефективності управлінських впливів публічного адміністрування залізничної галузі переважно ведеться за умов застосовуються методів експертної оцінки, що унеможливує створення

типових моделей оцінки ефективності вказаних часткових показників. Результати проведення оцінки вказаними методами можуть носити ймовірнісний та варіативний характер в залежності від фокус-групи споживачів, співробітників та експертів, що залучалися до оціночного процесу, влучності формулювання актуальних для залізничної галузі питань, комунікаційних перешкод тощо.

Висновок. Удосконалення підходів до визначення ефективності публічного адміністрування залізничної галузі можливе при поглибленому дослідженні вимог споживачів, розумінні мети та місії організації, що набуває особливого змісту в умовах трансформації відносин власності в галузі залізничних перевезень. Означені заходи призведуть до підвищення соціальної та функціональної ефективності роботи галузі, чим створять і умови для зростання економічної складової ефективності.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Peter, F. D. The Practice of Management [Text] / Drucker F. Peter. - Butterworth-Heinemann, 1999. - 399 p.
- 2 Management [Text] / Michael H. Mescon, Michael Albert, Franklin Khedouri. - 3rd. ed. - Cambridge, MA [etc.], 1988. - 349 p.
- 3 Likert, R. New patterns of management [Text] / R. Likert. - N. Y. : Mc Graw - Hill, 1961. - P 125.
- 4 Райт, Г. Державне управління [Текст] / Г. Райт ; пер. з англ. В. Івашка, О. Коваленка, С. Соколик. - К. : Основи, 1994. - 191 с.
- 5 Цветков, В. В. Державне управління: основні фактори ефективності (політико-правовий аспект) [Текст] / В. В. Цветков. - Х. : Право, 1996. - 164 с.
- 6 Мельник, А. Ф. Державне управління [Текст]: підручник / А. Ф. Мельник, О. Ю. Оболенський, А. Ю.

Васіна. - К. : Знання, 2009. - 582 с.

7 Нижник, Н. До проблеми ефективності державного управління в Україні [Текст] / Н. Нижник // Підвищення ефективності державного управління: стан, перспективи та світовий досвід : зб наук. пр. / за заг. ред. В. М. Князева. - К. : Вид-во УАДУ, 2000. - С. 6-11.

8 Чемерис, А. Дієвість органів державного управління та органів місцевого самоврядування [Текст] / А.

Чемерис // Вісн. держ. служби України. - 2001. - № 1. - С. 52-60.

9 Ефективність державного управління та управлінських кадрів в умовах змін [Текст] : зб. наук. пр. / І. Розпутенко, О. Пухкал, О. Брайченко та ін. - К. : НАДУ, 2005. - 168 с.

10 Сороко, В. М. Надання публічних послуг органами державної влади та оцінка їх якості [Текст] : навч. посіб. / В. М. Сороко. - К. : НАДУ, 2008. - 104 с.

УДК 656.33:339.9.01

ТЕОРЕТИКО-КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНОЇ СИСТЕМИ ШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ МАГІСТРАЛЕЙ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Юрченко Є., магістрант програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

Забезпечено подальший розвиток тлумачення: інфраструктурна система, інфраструктурна система швидкісних залізничних магістралей. Визначено основні елементи інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей. Розглянуто закордонний досвід розвитку швидкісного руху та окреслено напрями подальших наукових досліджень

Ключові слова: швидкісна залізниця, інфраструктурна система, інфраструктурна система швидкісних залізничних магістралей, закордонний досвід

ТЕОРЕТИКО-КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ СИСТЕМЫ СКОРОСНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

*Дейнека А.Г д.э.н., профессор,
Юрченко Є., магистрант программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

Обеспечено дальнейшее развитие толкований: инфраструктурная система, инфраструктурная система скоростных железнодорожных магистралей. Определены основные элементы инфраструктурной системы скоростных железнодорожных

магістралей. Рассмотрен зарубежный опыт развития скоростного движения и намечены направления дальнейших научных исследований.

Ключевые слова: скоростная железная дорога, инфраструктурная система, инфраструктурная система скоростных железнодорожных магистралей, зарубежный опыт.

CONCEPTUAL PRINCIPLES OF THE INFRASTRUCTURE SYSTEM OF FAST RAILWAY TRUNKS

*Deineka A. doctor of Economicst, professor,
Yurchenko E., Master of program TEMPUS (USURT)*

The further development of interpretations is provided: an infrastructure system, an infrastructure system of high-speed railways. The basic elements of an infrastructure system of high-speed railways are determined. The foreign experience in the development of high-speed traffic is considered and directions for further scientific research are outlined. Metodo stati - review of theoretical and conceptual ambushes of infrastructural systems of shvidkisnyh voluminous magistrals, propositional shchodov rozvitku ponyatnogo aparatu; viznachennya basic elementiv infrastruktornoї sistemi shvidkishnykh zaliznichnykh magistraley, dosleniya zakordonnogo dosvidu rozvitku shvidkisnogo ruhu okreslennya naprymkiv podal'shikh nauchnykh doslenie

Keywords: high-speed railway, infrastructure system, infrastructure system of high-speed railways, foreign experience.

Постановка проблеми. Впровадження швидкісного руху на залізничному транспорті визнано провідними державами світу пріоритетним напрямом розвитку у сфері транспорту, через його екологічність, комфортність, доступність, безпечність, здатність забезпечити значний обсяг перевезень пасажирів. Інтеграція України до ЄС передбачає необхідність уніфікації залізниць до Європейських стандартів. Важливу складову має також організація швидкісного руху. Основною складовою швидкісного залізничного транспорту є інфраструктурна система, яка має відповідати вимогам швидкісного руху. З метою визначення пріоритетних напрямів її розвитку у першу чергу необхідно дослідити теоретико-концептуальні засади формування інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням теоретико-концептуальних засад розвитку залізничного транспорту і швидкісних перевезень зокрема присвячено роботи багатьох вчених, дослідників та практиків, зокрема: Бордун О.Ю.[2], Ковальчук О.І.[3], Перегудов Ф.І.[5], Харлан В.І.[9], Чупир О.М.[10]. та ін.

Наукова школа економістів і менеджерів Українського державного університету залізничного транспорту, що представлена чисельними публікаціями Диканя В.Л., Пазднякової Л.О., Чабанової Н.В., Дейнеки О.Г., Калабухіна Ю.Є. та ін. [14-16], значною мірою поповнила скарбницю досліджень. Публікації перелічених вчених присвячені питанням техніко – економічних і управлінських аспектів швидкісного руху і сфері швидкісних перевезень. Разом з тим недостатньо недослідженою залишається

інфраструктура швидкісного і високошвидкісного руху. У зв'язку з цим дослідження теоретико-концептуальних засад інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей. з погляду їх ефективності є мало вивченим та потребує додаткових наукових пошуків, що слугуватиме позиціями для прийняття практичних ПАТ «Українська залізниця»

Метою статті є обґрунтування теоретико-концептуальних засад формування інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей, та пропозицій щодо уточнення понятійного апарату терміну «інфраструктурна система»; визначення основних елементів інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей, дослідження закордонного досвіду розвитку швидкісного руху та окреслення напрямків подальших наукових досліджень.

Виклад основного матеріалу. Актуальною проблемою для України є інтеграція залізничного транспорту в загальноєвропейську транспортну мережу. Однак на сьогоднішній день міжнародні транспортні коридори в межах України не забезпечують необхідний рівень швидкості, комфортності пасажирів, термінів доставки. Вигідне, з погляду транспортних перевезень, геополітичне розташування України не використовується повною мірою. Потенційні можливості країни у справі залучення додаткових міжнародних транспортних потоків досить великі, геополітичне положення може забезпечити як внутрішні, так і міжнародні пасажирські перевезення. Для залучення пасажирів є за необхідне створення швидкісної мережі залізничних магістралей з виходом на європейську мережу і країни СНД [10].

Володіючи значними перевагами порівняно з іншими видами транспорту (економічність, високий рівень безпеки та

комфорту), швидкісні залізниці набувають усе більшого поширення. За визначенням Міжнародного союзу залізниць, під *високошвидкісним пасажирським потягом* розуміється поїзд, який пересувається зі швидкістю понад 250 км/год, спеціальними, коліями або зі швидкістю понад 200 км/год звичайними модернізованими залізничними коліями. У світі застосовують таку класифікацію швидкісних залізниць для перевезення пасажирів за трьома категоріями максимальної швидкості руху потягів: перша – 200-250 км/год; друга – 250-350 км/год; третя – понад 350 км/год. Швидкість найсучасніших поїздів перевищує 350 км/год, а на окремих ділянках досягає швидкості 486,1 км/год (магістраль Пекін Шанхай)[11]. Загальна протяжність високошвидкісних залізничних магістралей у світі зараз складає близько 8500 км, у тому числі понад 4000 км. в Європі, причому високошвидкісні поїзди обслуговують також полігон протяжністю близько 20 тис. км звичайних залізничних ліній, реконструйованих під швидкісний рух. Але процес проектування й будівництва нових ліній високошвидкісного руху не припиняється, так поряд з розвитком високошвидкісної залізничної мережі Південної Європи, довжина якої до 2020 р. може скласти приблизно 10 тис. км, передбачається зростання кількості високошвидкісних ліній у країнах Азії. Тільки в Китаї до 2025 року планується будівництво високошвидкісних ліній залізниць протяжністю близько 85 тис. км. Ключові технічні проблеми високошвидкісних залізничних магістралей усе більше концентруються навколо питань підвищення максимальної та маршрутної швидкості з визначенням її оптимальної межі з позицій безпеки, привабливості для пасажирів, енергетичного балансу, капітальних вкладень, експлуатаційних витрат,

отримання максимальних доходів, а також, що стає все більш актуальним, охорони навколишнього середовища. Якщо 30 років тому однією з основних проблем, навколо якої розгорталися дискусії, була проблема тяги, то тепер актуальним є питання аеродинаміки рухомого складу

Високошвидкісна залізнична магістраль - тип залізничного транспорту, який працює значно швидше, ніж традиційне залізничне сполучення, використовуючи інтегровану систему спеціалізованого рухомого складу та інфраструктурного комплексу [7]. Вперше така система почала функціонувати у

Японії у 1964 році та була широко відомою як високошвидкісний пасажирський експрес. Високошвидкісні поїзди звичайно впливають на сліди стандартного калібру безперервно зварної рейки на окремому від сорту праві проїзду, котрі включають великий радіус перетворення у його дизайн. Різноманітні визначення високошвидкісних магістралей використовуються у всьому світі [12].

Директива 96/48/ЕС Європейського союзу визначає швидкісну залізничну магістраль як складу трьох елементів. Табл 1. [13].

Таблиця 1

Основні елементи швидкісної залізничної магістралі

Назва	Вимоги
Інфраструктура	колія, побудована для швидкої подорожі чи особливо модернізована для швидкісної подорожі.
Мінімальне обмеження швидкості	Мінімальна швидкість на коліях, побудованих для великої швидкості та експлуатація на існуючих лініях, які були модернізовані.
Умови роботи	Рухомий склад має бути розробленим разом з його інфраструктурою з метою повної сумісності, з урахуванням безпеки і якості обслуговування

Важливу складову швидкісного руху має відповідно створена інфраструктура, яка в наукових дослідженнях формулюється як інфраструктурна складова. Ураховуючи, що основою швидкісного залізничного руху швидкісних залізничних магістралей є інфраструктурна складова вбачаємо за доцільне здійснити огляд відповідного категорійного понятійного апарату, та за результатами узагальнення запропонувати власне визначення терміну «*інфраструктурна система швидкісних залізничних магістралей*».

Велика радянська енциклопедія пропонує наступне визначення залізничної

магістралі, згідно якого це залізнична лінія, що забезпечує основні загальнодержавні транспортні зв'язки всередині держави та із закордонними країнами та в порівнянні з лініями місцевого значення споруджується з мінімальними ухилами і кривими, та мають велику ширину земляного полотна, потужнішу верхню будову колії та інші технічні поліпшення, розраховані на вищу пропускну спроможність [1].

Мала гірнича енциклопедія визначає, що інфраструктура (від лат. *infra*— «нижче», «під» та лат. *structura*— «будівля», «розташування») - це сукупність споруд, будівель, систем і служб,

необхідних для функціонування галузей матеріального виробництва та забезпечення умов життєдіяльності суспільства. Розрізняють *виробничу* (дороги, канали, порти, склади, системи зв'язку тощо) і *соціальну* (школи, лікарні, бібліотеки, театри, стадіони та ін.) інфраструктуру. Іноді терміном «інфраструктура» позначають комплекс так званих інфраструктурних галузей господарства (транспорт, зв'язок, освіта, охорона здоров'я та ін.) [4].

Транспортна інфраструктура – це сукупність об'єктів (підприємств, закладів), які займаються ремонтом, будівництвом та реконструкцією, а також експлуатаційним утриманням доріг, мостів та інших дорожніх шляхів [9]. Транспортна інфраструктура має забезпечувати наявність рівних та якісних доріг, а також зберігання їх у гарному стані.

В. Корж визначив транспортну інфраструктуру, як економічно збалансовану сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління і зв'язку, що забезпечує роботу всіх видів транспорту [3]. О. Бордун пропонує під поняттям транспортна інфраструктура розуміти сукупність споруд, системи мереж сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів [2].

До елементів інфраструктури залізничного транспорту відносяться окремі об'єкти інфраструктури залізничного транспорту та їх комплекси.

В нормативно-правових документах *інфраструктура залізничного транспорту* визначається як технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (в тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу,

системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до елементів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом [8].

Щодо огляду терміну система (від дав.-гр. *συστήμα*— «сполучення», «ціле», «з'єднання») — то це є множина взаємопов'язаних елементів, що утворюють єдине ціле, взаємодіють з середовищем та між собою, і мають мету [6].

Отже узагальнивши понятійні категорії формуємо власне визначення дефініції інфраструктурна система. Інфраструктурна система – це сукупність техніко-технологічних елементів будівель, споруд систем і служб та їх зв'язків, необхідних для функціонування галузей матеріального виробництва та забезпечення умов життєдіяльності суспільства. На основі вищевикладеного можливо формулювати безпосередньо дефініцію *Інфраструктурна система швидкісних залізничних магістралей*, під якою пропонується розуміти сукупність техніко-технологічних елементів залізничних колій, залізничних станцій, вокзальних комплексів, пристроїв електропостачання, мереж зв'язку, систем сигналізації, централізації і блокування, інформаційних комплексів і систем керування рухом, будівлі, споруди, пристрої й устаткування, що відповідають параметрам високошвидкісного залізничного сполучення. Основним завданням інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей

вбачаємо забезпечення високошвидкісного залізничного сполучення

До основних складових інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей відносимо: залізничні колії, залізничні станції,

вокзальні комплекси, пристрої електропостачання, мережі зв'язку, системи сигналізації, централізації і блокування, інформаційні комплекси і системи керування рухом, будівлі, споруди, пристрої й устаткування (Рис.1).

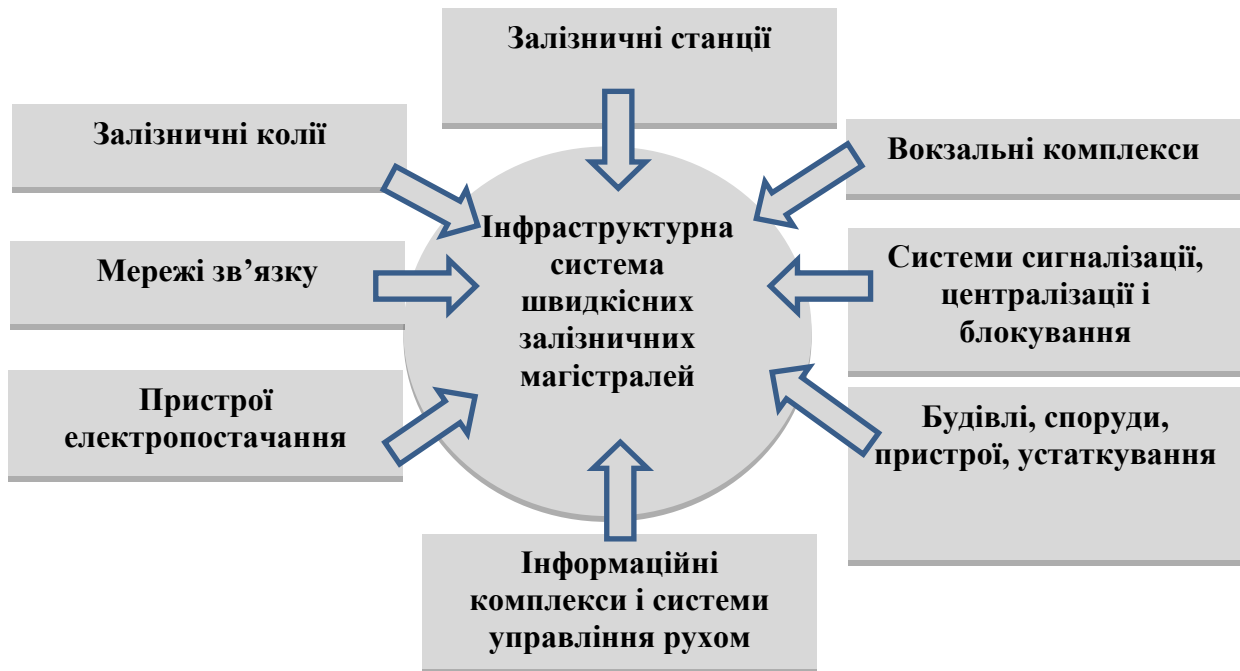


Рис.1 Блок-схема елементів інфраструктурної системи залізничного транспорту

З огляду на вищевикладене визначаємо основні сутнісні характеристики інфраструктурної системи швидкісного залізничного транспорту. Інфраструктурна система є взаємозалежною від її складових елементів, оскільки від стану кожного з них та комплексної взаємодії залежить безпека залізничного швидкісного сполучення. Кожна складова інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей має відповідати технічним вимогам та характеристикам, що визначено технічними регламентами та розрахунками для високошвидкісного руху поїздів. Визначення залізничної станції є на багато ширше за вокзальний комплекс, оскільки він є складовою станції. Також доцільно звернути увагу на те, що основними

елементами інфраструктури є колії, електрифікація, зв'язок, технологічні пристрої та обладнання, будівлі та споруди залізничного транспорту. Важливим елементом дослідження інфраструктурної складової є підходи до управління нею

Під суб'єктом управління інфраструктурною системою швидкісних залізничних магістралей пропонуємо розуміти – власника (оператора), залізничної інфраструктури, уповноважених ним посадових осіб, які забезпечують її надійну експлуатацію та управління нею.

Об'єктом управління інфраструктурною системою швидкісних залізничних магістралей є безпосередньо комплекс складових елементів інфраструктурної системи.

Завданням інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей є забезпечення безпечного процесу руху пасажирських поїздів по високошвидкісним магістралям за встановленою швидкістю руху.

Однією з найважливіших засад розвитку інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей вбачаємо ефективне управління та стратегічне планування розвитку швидкісного залізничного руху із залученням необхідних матеріально-технічних ресурсів та поєднання залізничної інфраструктури з прикордонними державами. На ринку залізничних перевезень у світі постійно відбуваються зміни як з точки зору кількості країн та і експлуатаційної швидкості потягів.

Ще 5-10 років тому назад на ринку швидкісних пасажирських перевезень домінували Японія, Франція й Німеччина, проте зараз залізниці більшості країн світу пропонують послуги з перевезення зі швидкістю більше 200 км/год. Перше

місце в рейтингу високошвидкісних магістралей займає Китай, де швидкість руху перевищує 350 км/год [11]. Результати дає активно здійснювана в континентальному Китаї програма будівництва високошвидкісних ліній. Передові технології організації високошвидкісного руху має Франція, яка з 2001 року впевнено збільшує цей сегмент ринку. Сьогодні довжина швидкісних мереж Франції дорівнює майже 2000 км, де показник швидкості до 300 км/год. Фінансування нового будівництва залізниць в планетарному масштабі оцінені в звіті Організації з безпеки і співробітництва в Європі (ОБСЄ) «Потреби стратегічної транспортної інфраструктури до 2030 року» (Табл. 1), з цих країн, в глобальну сімку входять США, Японія, Канада, Німеччина, Італія, Великобританія, Франція, Велика п'ятірка – країни БРІКС (Бразилія, Російська Федерація, Індія, Індонезія, Китай) Інформацію щодо протяжності високошвидкісних залізничних магістралей наведені у Табл.2. [Там же].

Таблиця 2

Протяжність високошвидкісних залізничних магістралей (ВШМ) у світі станом на 11.01.2011

Країна	Протяжність ВШМ в експлуатації, км	Протяжність ВШМ на стадії будівництва експлуатації, км	Усього за країнами, км
Китай	4837	6696	15054
Іспанія	1963	1781	3744
Японія	1906	590	2496
Франція	1872	234	2106
Німеччина	1032	378	1410
Італія	923	0	923
Туреччина	235	510	745
Південна Корея	330	82	412
США	362	0	362
Тайвань	345	0	345
Нідерланди	120	0	120
Великобританія	113	0	113
Фінляндія	60	0	60

Потреби в інвестиціях на глобальну залізничну інфраструктуру, 2009-2030, млрд. дол. США зазначаємо в Табл 3 [14].

Таблиця 3

Потреби в інвестиціях на розвиток системи швидкісних залізничних магістралей

Регіон світу	Щорічні потреби на будівництво залізниць та їх обслуговування		Агреговані потреби на будівництво залізниць та їх обслуговування		
	2009-2015	2015-2030	2009-2015	2015-2030	2009-2030
Велика сімка (G7)	37	55	260	830	1090
Інші країни ОЕСР	30	65	207	950	1160
Країни не члени ОЕСР	5	7	37	105	140
Велика п'ятірка – країни БРІКС	55	140	390	20903	2480
Всього	130	270	920	4060	5000

Здійснивши огляд досвіду провідних країни світу щодо розвитку напрямку швидкісних залізничних перевезень, зокрема Японії, Китаю, Російської Федерації, США, держав-членів ЄС можемо дійти до висновку, що основними підходами до розвитку напрямку є наступні складові, об'єднання яких в сукупності надасть нам порозуміння щодо можливих шляхів розвитку інфраструктури швидкісних залізничних магістралей в Україні. Швидкісний залізничний рух визнано перспективним в усіх провідних державах світу, переважно через його екологічність та розвиток технологій в частині підвищення швидкості поїздів та перевізної спроможності. Розвиток швидкісного руху в усіх державах світу де він дістав свого розвитку є пріоритетом державної політики у сфері транспорту, та його розвиток здійснюється за державної підтримки, як організаційної так і фінансово-економічної. Варто також зауважити, що широкого застосування дістало державно-приватне партнерство у сфері розвитку швидкісних залізничних магістралей. Важливою складовою

розвитку швидкісних залізничних магістралей є те, що пріоритетним є побудова магістралей, які поєднують між собою національні транспортні мережі і дозволяють здійснювати міжнародне сполучення. Особливою складовою є те, що в країнах ЄС значної уваги дістав розвиток системи інтероперабельності, та приведення техніко-технологічних складових швидкісного пасажирського руху у тому числі його інфраструктурної складової до загальних нормативів та технічних характеристик та забезпечення транспортного сполучення.

Отже є можливість узагальнення основних складових, що в поєднанні дозволяють дійти до формування комплексного підходу при впровадженні закордонного досвіду (рис. 2).

Висновки. Інфраструктурна система швидкісних залізничних магістралей є техніко-технологічним комплексом від кожного елементу якого залежить здатність здійснювати рух високошвидкісних поїздів, забезпечення пропускну швидкісної здатності, рівня комфорту і безпеки пересування та функціонування таких магістралей. Це в

свою чергу вимагає окремих підходів до інвестицій в розвиток. створення такого комплексу і значних



Рис. 2. Складові комплексного підходу до розвитку інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей за кордоном.

Важливою складовою розвитку інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей та в цілому високошвидкісного залізничного руху є значний обсяг капіталовкладень. Провідні світові практики дають підстави стверджувати, що фінансування робіт з будівництва та модернізації інфраструктури має здійснюватися за програмно-цільовим методом із застосуванням оптимально-доцільних з економічної точки зору фінансово-економічних інструментів.

Отже, з метою визначення шляхів управління розвитком інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей України потрібно здійснити аналіз існуючого стану національної інфраструктурної системи залізниць та визначити пріоритети її розвитку та оптимальні шляхи розвитку на середньо та довгострокову перспективу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Большая советская энциклопедия. — М.: Советская энциклопедия. 1969—1978 М., Издательство «Энциклопедия», 1979. - 842 с.
2. Бордун О.Ю. Стан та перспективи транспортного забезпечення туристичної індустрії Львівської області / О. Ю. Бордун // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія : Географія. - 2011. - № 2. - С. 147-152. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/NZTNPUg_2011_2_27
3. Ковальчук О. І. Транспортна логістика України в контексті європейської інтеграції /О. І. Ковальчук, М. А. Корж// Актуальні проблеми економіки та управління. – 2011. – Вип. 5. – С. 26-29
4. Мала гірнича енциклопедія: у 3 т./ за ред. В. С. Білецького — Д.: Східний видавничий дім, 2013. - 425 с.

5. Перегудов Ф. И. Введение в системный анализ/. — М.: Высшая школа, 1989 - с.515
6. Про залізничний транспорт [Електронний ресурс]: Закон України від 4 липня 1996 року № 293/96–ВР - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
7. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 № 494 – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF>
8. Транспортна інфраструктура [Електронний ресурс]: Вікіпедія – Режим доступу:https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0_%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0
9. Харлан Володимир Іванович. Вибір раціональних швидкостей руху пасажирських поїздів на ділянках міжнародних транспортних коридорів : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.06 / Харлан Володимир Іванович ; Дніпропетр. нац. ун-т залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. - Д., 2010. - 21 с.
10. Чупир О.М. Орієнтири розвитку швидкісних магістралей в Україні/ О.М. Чупир// Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. №42. – С. 190-194.
11. Швидкісна залізниця [Електронний ресурс]: Вікіпедія - Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A8%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D0%BA%D1%96%D1%81%D0%BD%D0%B0_%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8F
12. Council Directive 96/48/EC of 23 July 1996 on the interoperability of the trans-European high-speed rail system Official Journal L 235, 17/09/1996 P. 0006 – 0024
13. Strategic transport infrastructure needs to 2030 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/strategictransportinfrastructureneedsto2030.htm>
14. Дикань В.Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем / В.Л. Дикань, М.В. Корінь //Вісник економіки транспорту та промисловості збірник науково – практичних статей. – Х.: Укр. ДАЗТ 2011.- Вип. 33 - С. 13-19
15. Дейнека О.Г. Познякова Л.О. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці /О.Г. Дейнека, Л.О. Познякова // Українська залізниця: Науковий журнал. Х. 2017 №7-8 (49-50) - С. 32-34
16. Дейнека О.Г., Котик В.О. Теоретичні підходи щодо проблеми підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень О.Г. Дейнека, В.О. Котик // Вагонний парк. Науковий журнал . Х. Тов. Рухомий склад, 2016. - С. 57-59

УДК 339.138:656.073

ПУБЛІЧНІ ЗАКУПІВЛІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

*Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент,
Коршикова Г.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено сучасні проблеми забезпечення матеріальними ресурсами, їх ефективного використання в процесі реформування залізничного транспорту. Підкреслено, що зміна підходів до організації постачання в контексті Закону України «Про публічні закупівлі» вимагає створення інтегрованих матеріальних та інформаційних систем, стратегічне і тактичне узгодження, планування і контроль за створенням та використанням запасів матеріально – технічних ресурсів. Сформульовані пропозиції на підставі практичних результатів проведення відкритих торгів, переговорної процедури закупівлі, в умовах реформування залізничного транспорту, є надзвичайно актуальними і потребують поглибленого вивчення.

Ключові слова: забезпечення матеріальними ресурсами, Закон України «Про публічні закупівлі», залізничний транспорт, реформування.

ПУБЛИЧНЫЕ ЗАКУПКИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ

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

В статье исследованы современные проблемы обеспечения материальными ресурсами, их эффективное использование в условиях реформирования железнодорожного транспорта. Подчеркнуто, что изменение подходов к организации снабжения, с контексте применения Закона Украины «О публичных закупках», требует создания комплексных интегрированных : материальных и информационных систем, стратегическое и тактическое согласование, планирование и контроль за созданием и использованием запасов материально – технических ресурсов. Сформулированные предложения на основании практических результатов проведения открытых торгов, переговорной процедуры, в условиях реформирования железнодорожного транспорта, являются чрезвычайно актуальными и требуют углубленного изучения.

Ключевые слова: обеспечение материальными ресурсами, Закон Украины «О публичных закупках», железнодорожный транспорт, реформирование.

PUBLIC PROCUREMENT OF UKRAINIAN RAILWAY ENTERPRISES IN THE CONDITIONS OF REFORM

*Elagin Yu.V., Candidate of economics sciences, associate Professor
Korshikova A.V., post-graduate student (USURT)*

In this work, modern problems of providing material resources and their effective use in the conditions of railway transport reform was investigated.

It was emphasized that the change of approaches to the organization of supply, with the context of the application of the Law of Ukraine "About public procurement," requires the creation of integrated systems: material, both strategic and tactical coordination, planning and control of creation and use of inventories financially – technical resources. Proposals based on the practical results open tendering, negotiating procurement procedure in the conditions of railway transport reform is extremely important and require deeper study.

Keywords: providing with material resources, the Law of Ukraine "About public procurement", a rail transport, reforming.

Постановка проблеми. Введення в дію Закону України «Про публічні закупівлі» з 1 квітня 2016 року та використання його при проведенні закупівель матеріально – технічних ресурсів ПАТ «Укрзалізниця» створило нові умови функціонування залізничного транспорту в цілому. Досягнення мети ефективного, економічного, результативного та прозорого використання коштів держави може бути здійснено про створенні нових принципів здійснення закупівель та використання вже існуючих запасів.

Виконання вимог Закону щодо прозорості, відкритості, конкурентності, зменшення корупційних ризиків не повинно створювати штучний дефіцит матеріально – технічних ресурсів, неритмічне постачання та перешкоджати виконанню основної функції залізничного транспорту: здійсненню перевезення пасажирів і вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Вивченню проблем та пошуку шляхів забезпечення сталого забезпечення матеріально – технічними ресурсами підприємства,

проблемам практичного використання Закону України «Про публічні закупівлі» присвячені вітчизняних вчених та практиків: В.Л. Диканя, О.В. Гуртяка, О.О. Підмогильного, О.М. Полякової, В. Цвігуна, О. Шатковського, С. Яременко [2,3, 5, 6, 8, 10]. Проте специфіка проведення публічних закупівель, як новий спосіб здійснення постачання матеріально – технічних ресурсів, для безперервного функціонування залізничного транспорту не отримала значного висвітлення.

Сформульовані пропозиції на підставі практичних результатів проведення відкритих торгів, переговорної процедури закупівлі, в умовах реформування залізничного транспорту, є надзвичайно актуальними і в контексті використання Закону України «Про публічні закупівлі» потребують поглибленого вивчення.

Метою статті є дослідження проблем закупівель матеріальних ресурсів в системі прозорого та визначення оптимальних процесів постачання і створення запасів для безперервного функціонування залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Аналіз функціонування реформованих

залізниць різних країн свідчить: практично у всіх країнах залізничний транспорт відіграє соціально важливу роль не тільки у секторі пасажирських перевезень, а і у вантажних, які забезпечують обмін товарами і експлуатаційні витрати, яких входять до собівартості продукції практично всіх галузей економіки.

Сама по собі зміна форми власності не тільки не є гарантією досягнення поставлених цілей реформування, а і навпаки може призвести до втрати частки майна, доходів і прибутків. При визначенні шляхів і заходів реформування необхідно змінювати засоби не тільки у частині форми власності, а обов'язкове і удосконалення експлуатаційної роботи [4].

Жодне виробництво не може обійтися без залучення ресурсів із зовнішнього середовища. Від організації постачання, своєчасності поставок матеріальних ресурсів на виробництво в необхідних асортименті, кількості та

відповідної якості значною мірою залежать рівномірний і ритмічний випуск готової продукції, її якість і як результат - рівень прибутку та рентабельності підприємства.

В країнах ЄС виділяються такі підходи до функціонування закупівлі:

- економія (економія витрачених коштів держави);

- результативність (отримання прийнятного результату за вкладені кошти);

- ефективність (забезпечення потреби закупівлі саме того обсягу, який необхідний).

Публічні закупівлі розглядають не тільки як інструмент зменшення державних витрат, а й як відповідний механізм для зменшення корупції в країні. Далі в таблиці звернемо увагу на переваги та недоліки публічних електронних закупівель через систему Prozorro:

Таблиця 1

Переваги та недоліки публічних електронних закупівель у системі Prozorro

Переваги закупівель	Недоліки закупівель
Економія до 20 %	Цінові маніпуляції та низький рівень виявлення підставних фірм
Професіоналізація закупівель	Потенційне зниження шансів на успіх для малих та середніх підприємств
Зменшення корупції	Електронне подання всієї документації суперечить законодавству про захист персональних даних і через їх доступність уможливило використання інформації в злочинних цілях
Ефективність закупівель	Неповне охоплення ринку потенційних учасників тендерних торгів
Отримання прийнятного результату	Можливість відсіву учасників (в т.ч. зі злочинною метою) в процесі постаукційної кваліфікації

Використання системи електронних закупівель надає переваги, але створює низку проблем для постачання матеріальних ресурсів.

Проаналізуємо переваги та недоліки здійснених закупівель в системі Прозорро в

2016 та 2017 роках на прикладі Філії «Вінницятрансприлад».

Переваги: (безперечні)

1. Економія. Якщо в 2016 році зниження вартості закупівель склало 10 %, то станом на 01.05.2017 року – 12,5 %.

2. Професіоналізація закупівель. Приведення у відповідність предмету закупівель Єдиному закупівельному словнику, використання кінцевої кількості критеріїв для визначення переможця, можливість кількаразової перевірки (як системою торговельного майданчика, так і спеціалістами тендерного комітету), зменшуються часові витрати на проведення тендеру завдяки автоматизації усіх дій по його оголошенню (так при проведенні повторних відкритих торгів немає необхідності повторно розробляти комплект документів, відбувається копіювання за зразком та заміна термінів аукціону).

3. Зменшення корупції. Використання онлайн системи при здійсненні публічних закупівель підвищує відкритість та прозорість цієї процедури. Результат тендерів відкритий на сайті Прозорро для всіх бажаючих. Оскарження результату проведеного тендеру проводиться в електронному вигляді, що зменшує паперову роботу та можливості зловживань.

Переваги або недоліки (за відмінних обставин):

1. Ефективність закупівель – забезпечення потреби закупівлі в необхідному обсязі відбувається не завжди. Так в 2016 році не відбулося 8 закупівель, з яких по 5 позиціях – матеріали та запасні частини, для виготовлення основної продукції, а в 2017 році це 5 закупівель та 3 закупівлі відповідно. Також слід зазначити, що основні торги на закупівлю запасних частин та обладнання ще не проводилися, а саме по цим позиціям виникають проблемні питання. Особливо це стосується запасних частин та приладдя до устаткування, яке було збудовано за радянських часів. Закупівлі матеріалів з груп: метал, інструмент, підшипники, дизпаливо та бензин, мастильні матеріали, паперова канцелярія, папір офісний,

господарчі товари, проводяться більш успішно.

2. Отримання прийнятного результату. Чітке визначення предмету закупівлі, можливість проведення онлайн обговорення закупівлі з майбутніми постачальниками, виконання процедур вхідного контролю продукції відділом технічного контролю підвищує можливість отримання якісної продукції за результатами тендеру. Але використання виразу «або еквівалент», ставить під питання існування розроблених та затверджених норм на виробництво продукції підприємства, в яких вказано конкретний матеріал, його кількість. Також еквівалент не завжди можна використати в контексті придбання запасних частин.

Недоліки:

1. Неповне охоплення ринку потенційних учасників тендерних торгів (через недостатній моніторинг самими суб'єктами постачальниками). Неодноразово траплялися випадки, коли можливі постачальники звертались та пропонували придбання матеріалів після проведених тендерів, не маючи відомостей про те, що будуть проводитися аукціони по закупівлі.

2. Потенційне зниження шансів для малих та середніх підприємств. Так фізичні особи підприємці не мають достатньої підготовки для проведення тендерів. При проведенні закупівель вони часто, вигравши по ціні, не надавали комплект документів та їх пропозиції відхилялися.

3. Цінові маніпуляції та низький рівень виявлення підставних фірм. Був єдиний випадок, коли в фірми переможця було виявлено відсутність кінцевого бенефіціара.

Не зважаючи на реальні результати економії коштів, з'явився ряд проблем, що потребують вирішення та постійного контролю:

1. Закупівля матеріалів, які є в нормах на виробництво основної продукції,

але їх річна норма в грошовому еквіваленті не перевищує 50 тис. грн. (Приклад: батист, фарба для друку, поролон, спирт, мийний засіб);

2. Закупівля матеріалів, які використовуються для виготовлення пристосувань та оснащення (з особливих видів сталі, або в розмірах, які не можуть продаватися як оптові або мілкооптові партії);

3. Закупівля запасних частин для ремонту та обслуговування металообробних верстатів та іншого обладнання, виготовленого за радянських часів наприклад: отримані запасні частини – це законсервовані з тривалого зберігання;

4. Підвищення ціни до 10 % за укладеним договором ставить під питання що головніше: закупити весь матеріал, створити запаси, не збільшувати вартість, але не дотримуватися встановленого нормативу запасів, або дотримуватися нормативу запасів, але мати високу вірогідність того, що в продовж терміну дії договору, або буде підвищуватися ціна, або постачальник відмовиться і філія отримає «простій» в зв'язку з відсутністю матеріалів.

Окрім недоліків на шляху придбання матеріалів слід зазначити ще одну проблему – запаси. Запаси визнаються активом, якщо існує вірогідність того, що підприємство отримає в майбутньому економічні вигоди, пов'язані з їх використанням. Створення запасів може відбуватися декількома шляхами закупівель: відкриті торги, переговорна процедура, конкурентний діалог. Але використання цих методів не дасть упевненості в здійсненні закупівлі згідно встановленого регламенту проведення торгів. Терміни закупівлі можуть бути значно змінені: при відміні торгів за умови подання менше двох тендерних пропозицій, оскарження торгів або рішення про закупівлю, відмові переможця при значному підвищенні цін

на ринку від постачання товару до моменту укладання договору, ненадання переможцем довідок по ст. 16 та 17 Закону України «Про публічні закупівлі» та інше. Тобто ніхто не дасть гарантію, що закупівля відбудеться.

В сучасних умовах господарювання, враховуючи використання Закону «Про публічні закупівлі», необхідно ретельно стежити за створенням запасів та ефективно використовувати вже існуючі. Згідно наказів та Методики розрахунку нормативу запасів матеріально – технічних ресурсів на залізничному транспорті [11]. виділяються запаси: зайві – запаси ТМЦ, які не використовуються у виробничому процесі більше одного року; неходові – запаси ТМЦ, які не використовуються у виробничому процесі шести місяців; морально застарілі – запаси ТМЦ, які не придатні для експлуатації за технічними параметрами. Існуючий аналіз на теперішній час не повністю охоплює всі види запасів ТМЦ. Приклад: для виготовлення пристосувань або оснащення придбано бронза та мідь. Виготовлення оснащення здійснюється впродовж року за потребою. Якщо збільшується випуск продукції – збільшується кількість оснащення, і як наслідок кількість використаної міді та бронзи. Але через півроку цей матеріал вже неходовий. Гірший стан із запасними частинами до устаткування з терміном придбання більше 15 років.

В цілому можна сказати, що впровадження системи публічних електронних закупівель, призведе до наступних позитивних наслідків [8]:

- забезпечить прозору та вільну конкуренцію у сфері публічних закупівель;
- підвищить ефективність використання грошових коштів замовниками;
- усуне прояви зайвої бюрократії;
- дасть змогу використовувати спеціальні інструменти та персонал для

закупівель, уникати помилок під час проведення торгів;

- посилить публічний контроль закупівель.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Для сталої роботи підприємств залізничного транспорту пропонується вжити наступні кроки:

1. На теперішній час контроль за закупівлями підприємства здійснюється Департаментом матеріально – технічного забезпечення. Проте при використанні системи «Моніторинг» відсутня можливість отримувати інформацію про закупівлі та сумлінних постачальників на аналогічні товари інших залізничних підприємств. Пропонується для членів тендерного комітету зробити можливість отримання даної інформації згідно з кодами Єдиного закупівельного словника та кодами Фобос.

2. Створити Методику визначення планової вартості закупівлі для правильного визначення економії коштів.

3. Створити базу даних для аналізу та обліку обслуговування та ремонту обладнання. З часу створення ПАТ «УЗ» кожний основний засіб отримав свій інвентарний номер в автоматизованій системі бухгалтерського обліку «ФОБОС». Аналіз вартості закупівель та постачальників дозволить мати цілісну картину по групах устаткування та можливість в подальшому вибрати найраціональніший спосіб утримання їх в робочому стані. Якщо систематично не будуть здійснюватися закупівлі самих запасних частин та обладнання, то виникне необхідність скорочення персоналу ремонтних бригад, та переведення обслуговування обладнання на аутсорсінг за договорами.

4. Переглянути, або розробити нові Нормативи запасу для сталої роботи підприємства, які виготовляють серійну продукцію, і які повинні своєчасно отримувати матеріали та комплектуючі для

уникнення простоїв. А саме слід виділити: матеріали, які необхідні для виготовлення основної продукції або послуг згідно встановлених норм. Згідно Закону на рік закуповується планова річна норма, і якщо не закінчився термін придатності, ці матеріали не можуть входити до категорії – неходові; матеріали для обслуговування або ремонту устаткування маркуються і не вносяться до груп зайві або неходові при збереженні їх якості та придатності; матеріали, які не втрачають своїх якісних характеристик більший час, ніж піврічний проміжок часу, не обраховувати як зайві або неходові.

Отже для удосконалення роботи з матеріально – технічного постачання необхідна корпоративна логістична стратегія по кожній з функціональних вертикалей, яка дозволить не зупинити виробництво в зв'язку з тривалою закупівлею необхідного матеріалу та ефективно використовувати систему публічних закупівель.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Закон України Про публічні закупівлі. Закон України № 922-VIII від 25 грудня 2015 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/922-19>.

2 Гуртяк О.В. Основні проблеми під час участі у тендерних закупівлях діагностичного обладнання для служб електропостачання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrrailways.com/statti/2339-stvorennya-merezhi-vuzkokolijnikh-zalznits-u-zakarpatti-2.html>.

3. Дикань В.Л. Особливості реформування Національної транспортної системи /Дикань В. Л., Єлагіна О. М., // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2002. - № 1. - С. 17-21.

4 . Єлагін Ю.В. Основні умови ефективного реформування залізничного

транспорту./ Ю.В. Єлагін, В.С. Лебедська // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012 - № 37 - С. 115-117

5.Єлагін Ю. В. Перспективи розвитку транспортної логістики на підприємствах залізничного транспорту / Ю. В. Єлагін, Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 48. – С. 121-123.

6 Закупки нуждаются в новых подходах – интервью с главой закупочного филиала "Укрзалізниця" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/zakupki_nuzhdayutsya_a_v_novykh_podkhodakh_intervyu_s_glavo_y_zakupochного_filiala_ukrzaliznytsi_1173

7 Закуповувати розумно, або як Укрзалізниця реформує тендерні процедури [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://smarttender.biz/news-view?id=141>.

8 Підмогильний О.О. Проблемні питання шляхів впровадження електронних торгів як механізму

забезпечення ефективності системи державних закупівель України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=270>.

9 «Укрзалізниця» отменила тендери на закупку еще 1,5 тысяч вагонов [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://ru.slovoidilo.ua/2017/02/27/novost/jekonomika/ukrzaliznytsya-otmenila-tendery-na-zakupku-eshhe-15-tysyachi-vagonov>

10 Шатковський О. Коментарі до законодавства про публічні закупівлі [Електронний ресурс] / О.Шатковський, С.Яременко. – Режим доступу: http://eupublicprocurement.org.ua/wp-content/uploads/2017/01/PPL-Commentary_2017_UKR.pdf.

11 Методика розрахунку нормативу запасів матеріально - технічних ресурсів на залізничному транспорті: виробничо - практичне видання. Донецьк: видавництво "УкрНТЕК", 2002 р.

УДК 656.08

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ТЕХНОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Корінь М.В., к.е.н., доцент,
Кривда В.М., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті визначено, що критичний рівень спрацьованості техніко-технологічної бази залізничного транспорту негативно впливає на якість послуг українських залізниць і відповідно, створює загрозу для подальшого ефективного та безпечного функціонування галузі, підриваючи тим самим рівень її технологічної безпеки. Вивчення підходів до визначення змісту категорії «технологічна безпека» дозволило представити авторське бачення технологічної безпеки залізничного транспорту з точки зору стану його техніко-технологічної бази, що відповідає стандартам транспортного законодавства, та за якого створюється можливість для надання комплексних транспортно-логістичних послуг (дотримання термінів та висока швидкість доставки, оптимальний маршрут та гнучкість відправлень,

© Корінь М.В.,
Кривда В.М.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 59, 2017

збереженість вантажу та можливість моніторингу тощо), які відповідають європейському рівню. Систематизовано фактори, що впливають на рівень технологічної безпеки залізничного транспорту шляхом виділення факторів зовнішнього і внутрішнього середовища, які мають позитивний та негативний характер впливу на процеси її підвищення в галузі. Розкрито основні умови забезпечення зростання рівня технологічної безпеки залізничного транспорту.

Ключові слова: технологічна безпека, техніко-технологічна база, залізничний транспорт, технологічні інновації, фактори.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТУ

*Коринь М.В., к.э.н., доцент,
Кривда В.Н., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье определено, что критический уровень износа технико-технологической базы железнодорожного транспорта отрицательно влияет на качество услуг украинских железных дорог и соответственно, создает угрозу дальнейшему эффективному и безопасному функционированию отрасли, подрывая тем самым уровень ее технологической безопасности. Изучение подходов к определению содержания категории «технологическая безопасность», позволило представить авторское видение технологической безопасности железнодорожного транспорта с точки зрения состояния его технико-технологической базы, соответствующее стандартам транспортного законодательства, и при котором возникает возможность для предоставления комплексных транспортно-логистических услуг (соблюдение сроков и высокая скорость доставки, оптимальный маршрут и гибкость отправок, сохранность груза и возможность мониторинга и т.д.), отвечающих европейскому уровню. Систематизированы факторы, влияющие на уровень технологической безопасности железнодорожного транспорта путем выделения факторов внешней и внутренней среды, имеющие положительное и отрицательное воздействие на процессы ее повышения в отрасли. Раскрыты основные условия обеспечения роста уровня технологической безопасности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: технологическая безопасность, технико-технологическая база, железнодорожный транспорт, технологические инновации, факторы.

THEORETICAL PRINCIPLES OF INCREASING THE TECHNOLOGICAL SAFETY OF RAILWAY TRANSPORT

*Korin M., candidate of economic sciences, associate professor,
Kryvda V., master (USURT)*

The article states that the critical level of operation of the railway technology and technology base negatively affects the quality of Ukrainian railways services and, accordingly,

poses a threat to the future effective and safe functioning of the industry, thus undermining its level of technological safety. The study of approaches to the definition of the content of the category "technological safety" allowed to present the author's vision of the technological safety of the railway transport in terms of the state of its technological and technological base, which complies with the standards of transport legislation, and which provides the opportunity to provide integrated transport and logistics services (observance of terms and high speed of delivery, optimal route and flexibility of shipments, cargo safety and monitoring ability, etc.) that are European one level. The factors influencing the level of technological safety of railway transport by means of allocation of factors of external and internal environment, having a positive and negative character of influence on processes of its increase in the industry are systematized. The basic conditions for ensuring the growth of the level of technological safety of railway transport are revealed.

Keywords: *technological safety, technological and technological base, railway transport, technological innovations, factors.*

Актуальність теми дослідження. В умовах глобалізації та поглиблення процесів регіональної інтеграції економічний розвиток будь-якої країни визначається рівнем впровадженням найсучасніших інноваційних технологій. Залучення прогресивних технологій, їх акумулювання та впровадження виступають базисом досягнення технологічних зрушень і забезпечення економічного зростання будь-якого суб'єкта господарювання.

Сучасний період воєнно-політичної, соціально-економічної кризи в Україні вимагає впровадження технологічної концепції розвитку економіки, що виражалася б докорінній зміні технологічного забезпечення стратегічно важливої галузі для підтримання економічної безпеки держави, як залізничний транспорт.

На сьогоднішній день для залізничного транспорту, як і для більшості галузей вітчизняної економіки, притаманним є критичний рівень спрацьованості техніко-технологічної бази. За даними ПАТ «Українська залізниця» станом на початок 2017 року на 99 % зношений парк магістральних тепловозів, на 90 % - вантажних вагонів та електро- і дизель-поїздів, на 87 % - парк пасажирських вагонів, більше 80 % складає

рівень зносу магістральних електровозів та маневрових тепловозів, 67 % - рівень зносу тягових підстанцій та 55 % - контактної мережі [1]. Все це негативно впливає на якість послуг українських залізниць і відповідно, створює загрозу для подальшого ефективного та безпечного функціонуванню галузі, підриваючи тим самим рівень її технологічної безпеки. За таких умов виникає необхідність формування нових підходів до покращення рівня технологічної безпеки вітчизняних залізниць за рахунок реалізації заходів щодо проведення технологічної модернізації в галузі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню різних аспектів підвищення рівня безпеки залізничного транспорту присвятили свої публікації такі провідні вчені вітчизняної наукової школи, як В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, І.Л. Назаренко, Т.Г. Сухорукова, І.В. Токмакова, А.В. Толстова, О.В. Шраменко та інші [2-7]. Теоретичні основи забезпечення розвитку технологічної безпеки висвітлені у працях І.Ф. Бінько, Ю.О. Єлістратової, Г.В. Жаворонкової, Л.І. Крачок, В.Т. Шлемко та інших [8-10]. Разом із значною кількістю пропозицій та розробок щодо інструментів забезпечення технологічної безпеки існує потреба у формуванні теоретичного підґрунтя

підвищення рівня технологічної безпеки залізничного транспорту в умовах реалізації трансформаційних змін в галузі.

Саме тому, **метою даної статті** є удосконалення теоретичних засад підвищення рівня технологічної безпеки залізничного транспорту та систематизація факторів забезпечення її зростання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як економічна категорія термін «технологічна безпека» досить порізному розглядається вченими-науковцями. Найбільш поширеними є підходи до визначення змісту технологічної безпеки за ієрархічним рівнем, а саме розгляд даної категорії по відношенню до підприємства, регіону та держави в цілому.

Вперше визначення даного поняття було запропоновано В.Т. Шлемко та І.Ф. Бінько, які розглянули технологічну безпеку на державному рівні. На думку цих вчених, технологічна безпека означає впровадження новітніх технологій, досягнення технічного прогресу, збереження такого рівня вітчизняного науково-технічного й виробничого потенціалу, який у разі погіршення внутрішніх і зовнішніх умов забезпечив би виживання національної економіки за рахунок використання власних інтелектуальних і технологічних ресурсів, збереження державної незалежності [8].

На інноваційну роль технологічної безпеки вказується і в праці Л. Антоненко та К. Дера, які розглядають останню в якості основного інструменту реалізації інноваційної моделі економіки за рахунок скорочення термінів виконання наукових досліджень і розробок, прискорення їх впровадження у процес виробництва [11].

Розгляду технологічної безпеки на регіональному рівні приділяла увагу Жаворонкова Г.В. та Крачок Л.І., визначають даний термін як такий стан науково-технологічного та виробничого потенціалу регіону, який дає змогу

забезпечити належне функціонування регіональної економіки, достатнє для досягнення та підтримки конкурентоспроможності вітчизняної продукції, а також гарантування фінансової самостійності за рахунок власних інтелектуальних і технологічних ресурсів [10].

Єлістратова Ю.О. в своїй праці [9] зазначає, що в основі технологічної безпеки підприємства знаходяться техніка і технології, а її рівень залежить від здатності суб'єкта господарювання до впровадження технічних і технологічних інновацій.

На думку колективу авторів О.М. Петрашова, О.В. Мельникова та А.М. Штангрета, основними ознаками технологічної безпеки підприємства є [12]:

- якість і відповідність технологічного процесу виробництва та основного капіталу потребам ринку;
- захищеність техніко-технологічної сфери підприємства від негативного впливу зовнішніх і внутрішніх загроз;
- здатність техніко-технологічної сфери підприємства забезпечувати його високу конкурентоспроможність;
- за рахунок високої ефективності використання основного капіталу забезпечувати сталий розвиток підприємства.

Технологічна складова економічної безпеки на рівні підприємства розглянута і Хринюком О.С. та Корчовною М.Р. як ступінь відповідності застосовуваних на підприємстві технологій найкращим світовим зразкам за умови оптимізації витрат ресурсів, розвиток технологічного потенціалу [13].

Отже, вивчення підходів до розуміння сутності технологічної безпеки дозволило встановити, що більшість визначень мають спільні риси, які виражаються в розгляді даного поняття через стан технологій та рівень впровадження технологічних інновацій.

Безумовно, в умовах постіндустріального суспільства саме інновації виступають рушійною силою зростання рівня технологічної безпеки підприємства, галузі, регіону та країни в цілому.

Для залізничного транспорту проблема підвищення технологічної безпеки є стратегічно важливою, що пов'язано зі здатністю залізниць забезпечувати виконання своєї основної функції: задоволенням потреб населення і промисловості в перевезеннях на якісному європейському рівні. Незважаючи на те, що в процесі реформування галузі покращенню рівня технологічної безпеки на залізничному транспорті приділяється значна увага, в цілому реальний стан техніко-технологічної бази залізниць не відповідає вимогам та стандартам якості виконання транспортних перевезень.

Вивчаючи теоретичні засади підвищення технологічної безпеки залізничного транспорту, варто відзначити, що в «Технічному регламенті безпеки рухомого складу залізничного транспорту» надається визначення безпеки рухомого складу залізничного транспорту. Так, безпека рухомого складу залізничного транспорту - це стан рухомого складу залізничного транспорту, що характеризується відсутністю непередбачуваного ризику, пов'язаного з можливістю завдання шкоди життю, здоров'ю та майну громадян, під час надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом [14]. Однак, не лише рухомий склад становить основу техніко-технологічної бази залізничного транспорту, стратегічна роль в реалізації транспортного процесу належить залізничній інфраструктурі, пристроям енергопостачанням, системам зв'язку, сигналізації, централізації, блокування, інформаційним комплексам і системам керування рухом, що забезпечують функціонування єдиного комплексу перевезень залізничним

транспортом. Враховуючи специфіку залізничного транспорту, під технологічною безпекою залізничного транспорту необхідно розуміти стан техніко-технологічної бази залізничного транспорту, що відповідає стандартам транспортного законодавства, та за якого створюється можливість для надання комплексних транспортно-логістичних послуг (дотримання термінів та висока швидкість доставки, оптимальний маршрут та гнучкість відправлень, збереженість вантажу та можливість моніторингу тощо), які відповідають європейському рівню. Безумовно, такий стан техніко-технологічної бази залізничного транспорту можливо виключно за рахунок створення і впровадження найсучасніших технологічних інновацій, що забезпечать технологічну модернізацію залізниць та підвищення конкурентоспроможності галузі на європейському ринку транспортних послуг.

Рівень технологічної безпеки залежить від ряду чинників, що визначають умови та специфіку його розвитку і відтворення. Оскільки залізничний транспорт є складним технологічним комплексом, ефективність функціонування якого залежить і від умов зовнішнього середовища, фактори технологічної безпеки галузі доцільно згрупувати за характером та сферою впливу на процеси щодо підвищення її рівня на залізничному транспорті, а саме фактори негативного та позитивного впливу зовнішнього та внутрішнього середовища (рис. 1). Враховуючи наведену систематизацію факторів, що впливають на рівень технологічної безпеки залізничного транспорту, та існуюче критичне становище техніко-технологічної бази вітчизняних залізниць, основними умовами забезпечення зростання рівня технологічної безпеки в галузі доцільно визначити:

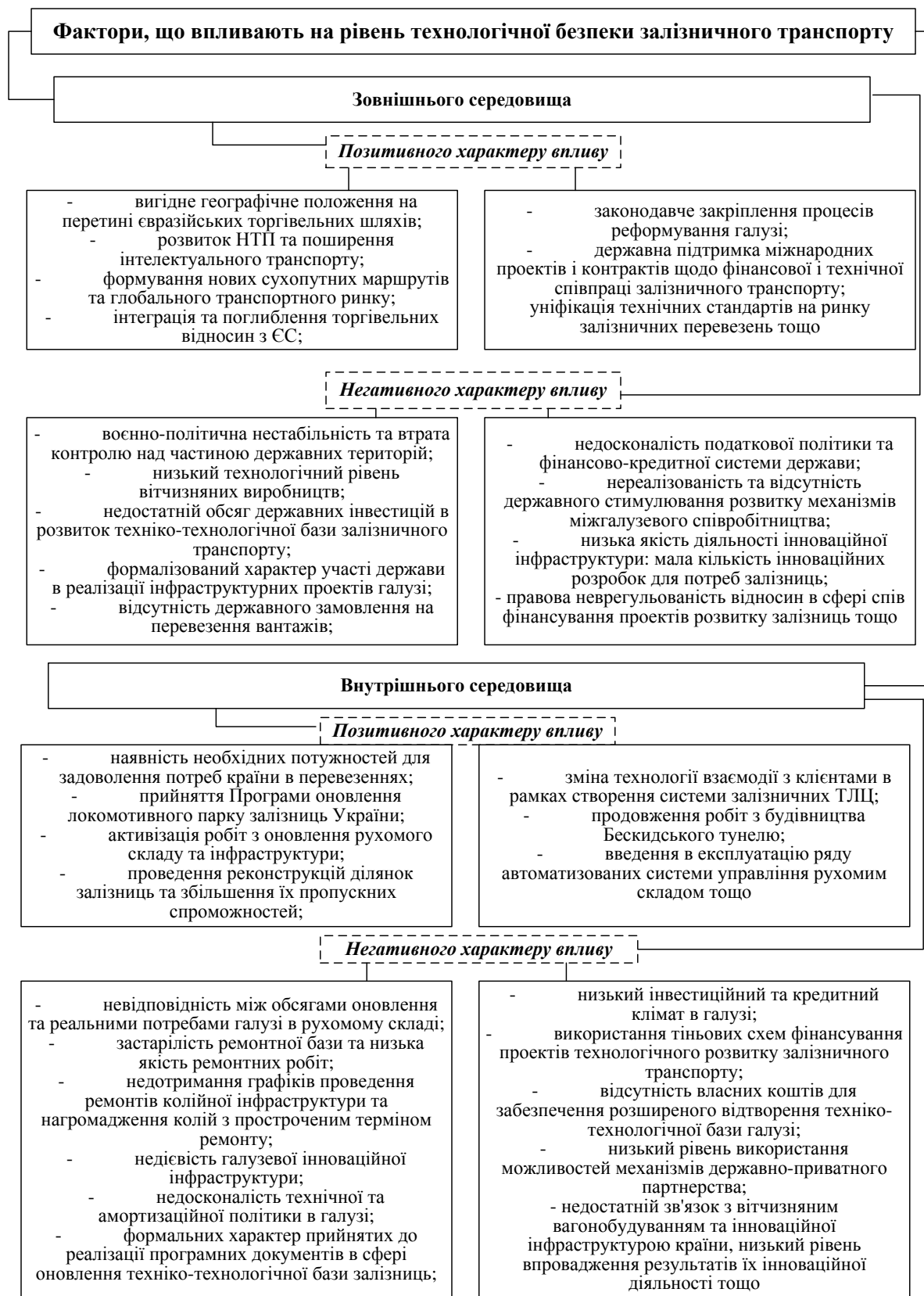


Рис. 1. Фактори, що впливають на рівень технологічної безпеки залізничного транспорту

1) на державному рівні необхідними є:

- збільшення обсягів державного фінансування проектів і програм технологічного розвитку залізничного транспорту, в тому числі через розширення системи державних гарантій і пільг для галузі, реалізацію механізму державного замовлення на перевезення;

- удосконалення чинного законодавства щодо реалізації сучасних механізмів співфінансування на залізничному транспорті, і в першу чергу, механізмів державно-приватного партнерства;

- розроблення законодавчо-правового базису реалізації міжгалузевих науково-виробничих зв'язків на залізничному транспорті, що визначатиме особливості підтримання такого роду взаємозв'язків та розподіл відповідальності між можливими учасниками;

- регулювання цін на продукцію вітчизняного вагонобудування за рахунок надання дотацій для підприємств, що задовольняються потреб українських залізниць тощо.

На галузевому рівня умовами підвищення рівня технологічної безпеки залізничного транспорту варто визначити:

- удосконалення технічної та амортизаційної політики на залізничному транспорті;

- розвиток внутрішньогалузевої бази досліджень та системи захисту інтелектуальної власності;

- впровадження прогресивних методів фінансування проектів оновлення технологічної бази залізниць та створення фонду стимулювання інновацій;

- реалізація моделі науково-виробничої кооперації з інноваційними установами та підприємствами вагонобудування України;

- розроблення і впровадження прозорого механізму відбору та фінансування проектів технологічного розвитку залізничного транспорту;

- створення внутрішньогалузевої системи якості ремонтних робіт та впровадження інструментарію ощадливого виробництва;

- створення ефективної системи розвитку корпоративних та професійних компетенцій персоналу, стимулювання раціоналізаторства серед працівників тощо.

Висновок. Таким чином, розкриття сутності технологічної безпеки та систематизація факторів, що впливають на її рівень, дозволили встановити, що в умовах поглиблення співробітництва на ринку ЄС підвищення рівня технологічної безпеки залізничної галузі є найважливішим пріоритетом, від якого залежить її прогресивний розвиток та конкурентоспроможність на європейському ринку транспортних послуг. Враховуючи критичне становища техніко-технологічної бази вітчизняних залізниць та наведену систематизацію факторів, розкрито основні умови забезпечення зростання рівня технологічної безпеки залізничного транспорту, що визначають необхідність впровадження інновацій в транспортний процес, підвищення рівня фінансування проектів технологічного розвитку галузі, поглиблення міжгалузевих науково-виробничих зв'язків та покращення інтелектуального рівня кадрового складу залізничного транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Офіційний сайт ПАТ «Українська залізниця». Інвесторська презентація: травень 2017 року [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/about/investors/>. – Назва з екрана.

2. Дикань В.Л. Специфические особенности системы обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта [Текст] / В.Л.Дикань, И.В. Воловельская // Научный вестник Херсонского государственного университета. Серия: Экономические науки. – 2016. – Вып. 16 – С. 63-66.
3. Дикань В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 142 с
4. Назаренко І.Л. Методика оцінки рівня економічної безпеки дистанції колії [Текст] / І.Л. Назаренко, Т.Г. Сухорукова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 48. – С. 64-69.
5. Токмакова І.В. Управління кадровою безпекою підприємств залізничного транспорту [Текст] / І.В. Токмакова, К.В. Дудка // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. - № 48. – С. 194-197.
6. Толстова А. В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни [Текст] / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – №37. – С. 75–78.
7. Шраменко О.В. Забезпечення інфраструктурної безпеки залізничного транспорту [Текст] / О.В.Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. - № 56. – С.113-118.
8. Шлемко В.Т. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення [Текст]: монографія / В.Т. Шлемко, І.Ф. Бінько. – К.: НІСД, 1997. – 144 с.
9. Єлістратова Ю.О. Економічна безпека сільськогосподарських підприємств та її складові на макро- та макrorівнях [Текст] / Ю.О. Єлістратова // Інноваційна економіка. – 2010. – №5. – С. 81-86.
10. Жаворонкова Г.В. Суть та особливості технологічної безпеки аграрної галузі [Текст] / Г.В. Жаворонкова, Л.І. Крачок // Інноваційна економіка. – 2013. – №7. – С. 11–15.
11. Антоненко Л.А. Технологічна безпека України в глобальному інноваційному просторі ХХІ сторіччя [Електронний ресурс] / Л.А. Антоненко, К.А. Дера. – Режим доступу: vlp.com.ua/files/03_34.pdf. – Назва з екрана.
12. Петрашова О.М. Моделирование загроз техніко-технологічної безпеки підприємств видавничо-поліграфічної галузі [Електронний ресурс] / О.М. Петрашова, О.В. Мельников, А.М. Штангрет. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=715>. – Назва з екрана.
13. Хринюк О.С. Система забезпечення економічної безпеки підприємства: основні елементи / О.С. Хринюк, М.Р. Корчовна // Ефективна економіка. – 2015. - № 3 - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.economy.nauka.com.ua/. – Назва з екрана.
14. Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/1194-2015-p. – Назва з екрана.

УДК 658:656.2 (477)

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ВИСОКОШВИДКІСНИМИ ПАСАЖИРСЬКИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

*Овчиннікова В.О., к.е.н., доцент,
Габелков М.В., магістрант програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

В статті обґрунтована необхідність застосування положень стратегічного управління під час розвитку високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень. Проаналізовано проблеми розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні, а також впровадження швидкісного руху в державі. Досліджено досвід господарювання країн світу на світовому ринку високошвидкісних залізничних перевезень. Визначені стратегічні орієнтири інноваційного розвитку залізничного транспорту України. Удосконалено теоретичні положення стратегічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями.

Ключові слова: управління, стратегія, стратегічне управління, розвиток, пасажирські перевезення, залізничний транспорт.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫМИ ПАСАЖИРСКИМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

*Овчинникова В.А., к.э.н., доцент,
Габелков М.В., магистрант программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

В статье обоснована необходимость применения положений стратегического управления при развитии высокоскоростных пассажирских железнодорожных перевозок. Проанализированы проблемы развития пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Украине, а также внедрение скоростного движения в стране. Исследован опыт хозяйствования стран мира на мировом рынке высокоскоростных железнодорожных перевозок. Определены стратегические ориентиры инновационного развития железнодорожного транспорта Украины. Усовершенствованы теоретические положения стратегического управления пассажирскими железнодорожными перевозками.

Ключевые слова: управление, стратегия, стратегическое управление, развитие, пассажирские перевозки, железнодорожный транспорт.

STRATEGIC MANAGEMENT BY HIGH-SPEED PASSENGER RAILWAY TRANSPORTATION

*Ovchinnikova V.O., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Gabelkov M.V., Master of program TEMPUS (USURT)*

The article substantiates the necessity of applying the provisions of strategic management in the development of high-speed passenger rail transport. The problems of

development of passenger transportation by rail in Ukraine, as well as introduction of high-speed traffic in the state are analyzed. The experience of managing the countries of the world in the world market of high-speed rail transportation is investigated. Strategic guidelines for innovation development of railway transport of Ukraine are defined. The theoretical positions of strategic management of passenger railroad traffic have been improved.

Keywords: *management, strategy, strategic management, development, passenger transportation, railway transport.*

Постановка проблеми.

Залізничний транспорт залишається одним із каталізаторів розвитку економіки будь-якої країни, зокрема в Україні залізниця є: ключовим активом для забезпечення мобільності населення і єдності держави (саме на неї припадає 43% пасажирообігу); одним із найбільших платників податку (в 2016 році державі було виплачено 15 млрд. грн) та джерелом забезпечення 3% ВВП економіки країни.

Крім того, українські залізниці мають одну з найбільших експлуатаційну протяжність головних колій, яка складає 19790 км, з яких електрифіковано 47,4%, це є однією з ключових переваг українського залізничного транспорту, однак зазначена перевага не використовується сьогодні в повній мірі для забезпечення конкурентоспроможності на світовому ринку залізничних перевезень, як і багато інших.

Про поступову втрату конкурентних позицій Укрзалізницю на світовому ринку свідчать дані The Global Competitiveness Report 2016 – 2017, згідно яких Україна за критерієм розвитку залізничної інфраструктури посідає – 34 місце, в той час коли сусідні Польща та Російська федерація посідають 49 та 25 місця відповідно. У 2014 році даний критерій в Україні був на 25 місці в світі, коли у Росії та Польщі 31 та 70 місця відповідно.

Тобто залізничний транспорт функціонує в умовах мінливого та агресивного зовнішнього середовища, що негативно впливає на фінансово-

економічний та відповідно техніко-технологічний стан галузі. Все це вимагає прийняття кардинальних рішучих дій, які б враховували зміни та імперативи зовнішнього середовища, а також базувалися б на явному економічному потенціалі галузі.

Ефективно здійснити зазначене можливо за рахунок використання методів та моделей стратегічного управління в системі менеджменту залізничного транспорту. В першу чергу це стосується високошвидкісних пасажирських перевезень, адже зміни в цьому виді діяльності залізничного транспорту кардинальні, а вітчизняні пасажирські перевезення в цьому бізнес-напрямку майже не змінилися.

Аналіз останніх досліджень і результатів. В статтю було закладено результати наукових досліджень стратегічного управління пасажирськими перевезеннями вітчизняних та закордонних вчених, зокрема: досліджень із впровадження швидкісного руху В.Л. Диканя [1]; економічної ефективності впровадження високошвидкісних пасажирських перевезень Ю.С. Бараша та А.В. Момота [2]; аналіз світового досвіду розвитку залізничного транспорту та перспектив його розвитку в Україні О.С. Полтавської [3]; аналіз проблем розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні Д.М. Козаченка, Р.Г. Коробйової та А.В. Рубець [4]; аналіз стратегічних орієнтирів інноваційного розвитку залізничного транспорту України І.В. Токмакової, О.В. Хомотюк та Р.О. Новікова [5]; забезпечення

ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту В.О. Зубенко та Л.Ю. Коник [6]; розроблену стратегію розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017-2021 роки [7]; стратегію розвитку холдингу «РЖД» на період до 2030 року [8]; дослідження В.П. Купріяновського, Г.В. Суконнікова, П.М. Бубнова, С.А. Синягова, Д.Е. Наміоту в напрямку цифрової залізниці [9]; аналіз досвіду Великобританії в сфері економіки інновацій цифрової залізниці В.П. Купріяновського, П.В. Куренкова, Г.В. Бубнова, О.П. Дунаєва, С.А. Синягова та Д.Е. Наміоту [10].

Однак існуючий стан та рівень розвитку пасажирських залізничних перевезень свідчить про доцільність проведення наукових досліджень в зазначеній тематиці.

Постановка цілей. Метою статті є удосконалення теоретичних положень стратегічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями.

Виклад основного матеріалу. Для того, щоб займати гідне місце вітчизняному залізничному транспорту на світовому ринку високошвидкісних залізничних перевезень, в першу чергу слід дослідити зміни в цьому напрямку, які відбувалися в інших країнах світу. Досвід країн світу демонструє, що найбільшої ефективності в пасажирських перевезеннях залізничним транспортом можна досягти за швидкості руху – 200–350 км / год, для таких швидкостей необхідна спеціальна інфраструктура та відповідний рухомий склад, що вимагає значних капіталовкладень для їх створення.

Високошвидкісні залізниці (що також називаються Lignes Grande Vitesse, або швидкісні лінії LGV) визначаються Міжнародним союзом залізниць та ЄС як стандартні, з допустимою максимальною швидкістю понад 200 км/год, або як нові

лінії, з передбаченою максимальною швидкістю понад 250км/год. Усі високошвидкісні залізниці LGV Великобританії, Франції, Німеччини, Бельгії, Голландії, Іспанії та Італії, прокладені протягом останніх 30 років, мають проектну швидкість лінії 300км/год та більше [3].

Загальна протяжність високошвидкісних залізничних магістралей у світі зараз складає 7000 км, зокрема 3750 км в Європі, причому високошвидкісні поїзди обслуговують також полігон протяжністю близько 20 тис. км звичайних залізничних ліній, реконструйованих для здійснення швидкісного руху. Процес проектування й будівництва нових ліній високошвидкісного руху не припиняється: так, поряд з розвитком високошвидкісної залізничної мережі Південної Європи (довжина якої до 2020 р. може становити приблизно 10 тис. км), передбачається зростання кількості високошвидкісних ліній у країнах Азії. Перше місце в рейтингу високошвидкісних магістралей займає Китай, де швидкість руху 350 км/год.

Лінія, якою курсують поїзди-рекордсмени поєднує Пекін і Шанхай. В 2011 році швидкість на даній ділянці знизилася до 300 км / год. Тепер оновлені потяги Fuxing їздять на 50 км / год швидше, а лінія повернула собі статус найшвидкісної залізниці в світі. «Потяги-кулі», які курсують між Шанхаєм і Пекіном вважаються найшвидшими в світі. Відстань між містами перевищує 1200 км. На швидкісному поїзді його можна подолати за 4 години 28 хвилин. Згідно з даними Google Maps, автомобілем цей маршрут займе не менше 13 годин. Лінія поєднує два найбільших міста, що забезпечує пасажиропотік в 100 млн осіб на рік. Вона була спроектована під рух із зазначеною швидкістю і поява нового поїзда фактично виводить її на плановий

режим роботи. Особливо наголошується, що нові поїзди повністю зібрані в Китаї. Виробники стверджують, що провели 600 000 км тестових поїздок і гарантують безпеку мінімум на 30 найближчих років. Від старих потягів Fuxing відрізняється також додатковими зручностями: Wi-Fi, USB-порти, звичайні розетки. Поїзд оснастили автономною системою безпеки, яка може відреагувати на позаштатні ситуації і зупинити поїзд.

Влада Китаю планує пов'язати країну ще з 17 державами. Це надасть Китаю статусу світового лідера в галузі швидкісних залізничних перевезень, а протяжність високошвидкісних залізничних магістралей у країні перевищить 50% від загального обсягу подібних магістралей у всьому світі. Незважаючи на комфортабельність високошвидкісних поїздів, вони є недоступними для великої категорії людей з низьким рівнем доходів. На відносно коротких маршрутах перевага високошвидкісних поїздів зовсім нівелюється високою вартістю проїзду. Поява поїздів з різними швидкостями руху дасть змогу пасажиром купувати дешевші квитки на "повільні" потяги, а також збільшить кількість зупинок [3].

Подібний проект зараз реалізується в Японії. Там планують експлуатувати поїзди-кулі на швидкості 360 км / год, але з'являться вони ще не скоро.

Серед країн СНД, які впроваджують високошвидкісний залізничний рух належить й Російська Федерація. Керівництво оператора-перевізника «Российские Железные Дороги» (РЖД) в концепції розвитку галузі поставило наступні головні цілі розвитку високошвидкісних залізничних перевезень:

- поліпшення транспортних зв'язків між найбільшими містами та регіонами країни;

- розширення ряду послуг, що пропонуються пасажиром;

- підвищення інтероперабельності залізничного транспорту в галузі пасажирських перевезень;

- підвищення транспортної мобільності населення підвищенні якості послуг, які пропонуються пасажиром [8].

Щодо залізничного транспорту в Україні, то слід зазначити, що під натиском міжнародних кредиторів влада України наважилася на реформу Укрзалізниці, яка була передбачена законодавчо ще у 2012 році.

З початку 2015 р. Держадміністрація залізничного транспорту стала публічним акціонерним товариством «Українська залізниця» (далі ПАТ «УЗ»). Замість шести окремих залізниць і десятків підприємств з'явився один господарчий суб'єкт з 29 філіями. У результаті утворилися вертикально інтегровані структури за видами діяльності (вантажні та пасажирські перевезення, ремонт рухомого складу і т. д.). Крім того, структура компанії стає прозорою та зрозумілою для інвесторів. Реформування залізниці в Україні також включає використання системи закупівель «Prozorro», що дозволяє відкинути можливості корупційних схем у сфері закупівель, більш ефективно використовувати фінансові засоби ПАТ «УЗ» та вивести акціонерне товариство у стан ринкових відносин. Акціонування Укрзалізниці – ще одна з вимог міжнародних кредиторів (ЄБРР, Світового банку, Європейського інвестиційного банку). Саме їх інвестиції можуть допомогти із розвитком галузі. Зокрема, йдеться про кошти на оновлення рухомого складу, поліпшення залізничного господарства і подальшу електрифікацію доріг [3]. Особливої уваги слід приділити одній із 29 філій – «Українській залізничній швидкісній компанії». Саме цей підрозділ займається перевезеннями у

режимі прискороного руху. Станом на 1 вересня 2017 року в Україні курсують 15 швидкісних(прискорених) поїздів. “ІНТЕРСІТІ+”, з рухомим складом корейського виробництва HYUNDAI; двома поїздами “ІНТЕРСІТІ” чеського виробництва “SKODA”, поїздами виробництва Крюківського вагонобудівного заводу із локомотивною тягою та поїзду ЕКр-1. Максимальна швидкість всіх видів рухомого складу становить 160км/год.

За останні роки багато чого змінено, створено перепрофілювання діяльності підприємств залізничного транспорту (наприклад «УЗШК», яка займається швидкісними перевезеннями пасажирів), алесьогодні цього не достатньо для досягнення позитивного ефекту, необхідні істотні стратегічні рішення.

Слід зазначити, що спроби у даному напрямку вже є, так у 2017 році ПАТ УЗ представила стратегію розвитку на 2017-2021 роки, але ж в результаті досліджень з'ясовано, що ця стратегія більш направлена на рішення тактичних задач, ніж стратегічних. В ній наголос робиться на аспекти властиві 4 технологічного устрою, і мінімум аспектів до устроїв більш високого рівня.

Якщо розглянути приклади залізниць країн світу, то, наприклад, ВАТ «Российские железные дороги» розглядають комплексну стратегію розвитку, в якій особлива увага приділяється інноваціям або ж концепції «цифрової (розумної) залізниці». А якщо розглянути приклад Великобританії, то там у 2012 році було опубліковано першу в галузі залізничну технічну стратегію (RTS), в якій описано, як інновації можуть дозволити зробити питомі витрати вдвічі менше, потужність залізниці можна буде збільшити в два рази, викиди вуглецю зменшити вдвічі і реалізувати новий досвід для клієнтів. У цей час рівень

інвестицій в інновації був низьким, отже першим кроком стало збільшення кількості активності в області інновацій. Чотири роки по тому, дослідники та промисловість Великобританії почали активно співпрацювати і створили суттєві розробки за основними напрямками, що складаються більш ніж з 200 інноваційних проектів і програм. Це було одним з головних досягнень. Отримавши більше інновацій в стадії реалізації, британці порахували життєво важливим, щоб створити об'єднання інноваційних перетворень галузі в одну програму - єдиний план. План, який фокусує зусилля, досвід та інвестиції, визначивши дії в порядку пріоритету.

Цей єдиний план передбачає базовий рівень - або пункти плану, проти яких можна зрозуміти актуальність і цінність будь-якого пункту з інновацій для діяльності всієї галузі. В даний час цей план виконується на чолі з новим технічним керівництвом групи, яка представляє групи Rail Delivery Group, Rail Supply Group разом з урядом. Цей план визначає можливості, які дозволять залізниці Великобританії запропонувати більш широкі можливості для транспортування пасажирів і вантажів [10]. Отже такий план є стратегічно зорієнтований на ефективний розвиток галузі швидкими темпами, задля отримання конкурентних переваг на ринку залізничних перевезень.

Для того, щоб створити подібну стратегію розвитку в Україні, необхідно сформулювати концептуальні положення стратегічного управління залізничними перевезеннями, які б враховували специфіку залізничних перевезень, що притаманна нашій країні.

Стратегічне управління - це таке управління, яке спирається на людський потенціал як основу організації, орієнтує виробничу діяльність на запити споживачів, гнучко реагує і проводить

своєчасні зміни в організації, що відповідають виклику з боку оточення і дозволяють домагатися конкурентних переваг, що в сукупності дає можливість організації виживати в довгостроковій перспективі, досягаючи при цьому своїх цілей. Проблеми стратегічного управління найчастіше виникають в результаті дії численних зовнішніх чинників. Тому, щоб не помилитися у виборі стратегії, важливо визначити, які економічні, політичні, науково-технічні, соціальні та інші чинники впливають на майбутнє організації.

В науковій літературі [12] основними принципами стратегічного управління обрано:

1) науково-аналітичного передбачення і розробки стратегії говорить про те, що для розробки стратегічного рішення недостатньо одних лише побажань і суб'єктивних передбачень. Необхідний аналіз попередньої діяльності організації, загальної ситуації в області її діяльності та динаміки її зміни. Необхідний також прогноз, а можливо, і розробка сценаріїв розвитку організації в найближчій і більш віддаленій перспективі;

2) обліку та узгодження зовнішніх і внутрішніх факторів розвитку організації передбачає, що стратегічні рішення, прийняті на підставі врахування впливу тільки зовнішніх або тільки внутрішніх чинників, будуть неминуче страждати недостатньою системністю, що, в свою чергу, може вести до помилково прийнятим рішенням. Адже стратегічні рішення повинні бути вивіреними і ефективними, оскільки за ними стоять напрямки розвитку і наступні результати діяльності не тільки окремо взятої людини, але цілої організації;

3) відповідності стратегії і тактики управління організацією стверджує, що для забезпечення успішної діяльності організації необхідні і вивірена стратегія, і ефективна тактика. При цьому ефективна

діяльність організації можлива за умови, коли тактика організації відповідає її стратегії, а формування стратегії враховує реальні можливості вирішення тактичних завдань;

4) пріоритетності людського фактора підкреслює, що ні стратегія, ні тактика організації не можуть бути реалізовані, якщо вони не будуть сприйняті як керівництво до дії її персоналом, і в першу чергу її менеджерами, яким делеговано право прийняття управлінських рішень на ввіреній їм ділянці;

5) визначеності стратегії і організації стратегічного обліку і контролю вказує на те, що розуміння персоналом поставлених перед ним завдань має впливати з чітких формулювань стратегії організації. Нечітко сформульовані стратегічні цілі організації можуть призводити до неоднозначного їх тлумачення різними службами організації;

6) відповідності стратегії організації наявних ресурсів вказує на те, що без забезпечення ресурсами (які включають не тільки сировину, матеріали, комплектуючі, енергію, а й персонал, інформацію, ділових партнерів, імідж і т. д.) Реалізація стратегії, якою б чудовою вона не була, виявляється частково або повністю під загрозою;

7) відповідності стратегії організації наявним технологіям підкреслює, що досягнення будь-якої мети, реалізація будь-яких задумів можливі, тільки якщо в розпорядженні організації є технології, за допомогою яких можна послідовно вирішити конкретні завдання, пов'язані зі стратегічною метою [12].

Однак зазначених принципів не достатньо для побудови комплексної системи стратегічного управління пасажирськими перевезеннями залізничним транспортом. Базуючись на специфіці залізничного транспорту слід виокремити принцип самоідентифікації чи зворотного впливу, який вказує на те, що залізничний транспорт є рушійною силою

змін в економіці, тут виникає необхідність вибору стратегії яка б передбачувала розвиток не тільки залізничного транспорту, а й національної економіки в цілому.

Відповідно до запропонованого принципу до стратегічних перспектив технологічного розвитку залізничного транспорту України поряд з інноваційними енерго- і ресурсоефективності системами для рухомого складу та інфраструктури слід віднести створення «розумної» залізниці. «Розумна» залізниця це єдиний інформаційний комплекс взаємопов'язаних систем обробки даних і систем автоматички в управлінні перевезеннями.

Розвиток інформаційних технологій лежить в основі стратегії підвищення привабливості залізничних послуг, що представляються пасажиром. При цьому ІТ-технології повинні забезпечити створення:

- умов, що забезпечують підтримку послуги пасажиром в режимі реального часу в будь-якому місці, в будь-який час, з урахуванням кількох видів транспорту, включаючи планування маршруту, покупку єдиних квитків та бронювання, супровід по маршруту, надання додаткових послуг;

- широкий спектр логістичних додатків для реалізації логістичних послуг на вибір клієнта, включаючи рівень 4PL і вище;

- інтелектуальних і гнучких систем управління транспортом з метою оптимізації архітектури і операційних систем залізничної мережі на рівні маршруту і окремого поїзда;

- взаємозв'язок і обмін інформацією для інтелектуальних транспортних систем.

В області організації пасажирських перевезень на базі «цифрових технологій» формуються світові стандарти ведення юридичної засновані на передовому досвіді забезпечення максимального рівня інтероперабельності транспортних систем. Комплекс послуг, що надаються

пасажиром на всіх етапах поїздки від планування до надання широкого спектра додаткових сервісних послуг в пункті призначення, включаючи забезпечення їх особистої безпеки, може бути реалізований за рахунок:

- максимального використання мобільних пристроїв різних цифрових стандартів зв'язку та відповідних функціональних додатків, що забезпечують вибір параметрів подорожі: швидкість, комфорт і інші індивідуальні умови;

- створення можливості передачі і отримання інформації в поїздах на залізничному транспорті в режимі реального часу на вокзалах, в транспортно-пересадочних вузлах і поїздах, завдяки чому реалізуються можливості on-line замовлення послуг, отримання інформації про поїздку та ін.;

- впровадження інтелектуальних систем управління вокзалами, що забезпечують функції інтелектуальних комплексів, що передбачають: гнучке реагування на динамічні зміни обсягів, структури, характеру та спрямованості пасажиропотоків;

- реалізацію принципу «постійна інформованість пасажирів» на основі інтерактивного інформування, візуальної навігації та інших форм забезпечення мобільності різних категорій пасажирів на вокзалах і в транспортно-пересадочних вузлах, в т.ч. інтерфейс поїзд / платформа;

- маркетинговий інтерактивний вплив, який формує сценарії поведінки пасажирів на території транспортних об'єктів, та відповідно гнучку технологію їх обслуговування;

- створення системи інтелектуального управління інженерною інфраструктурою вокзального комплексу [9].

Для реалізації клієнтоорієнтованої політики в області пасажирських перевезень з використанням ІТ-технологій повинні бути реалізовані системи

керування пасажирськими перевезеннями нового покоління, що забезпечують:

- облік попиту і рівня мобільності населення для територій різного масштабу - від міжнародного до локального рівня, і передбачення впливу демографічних змін на потреби клієнтів;

- виділення трендів в оцінці якості послуг пасажиром послуг, а також необхідних змін для збереження і збільшення обсягів перевезень в різних сегментах;

- розвиток і вдосконалення інформаційно-аналітичних систем, що використовуються для планування пасажирських перевезень, моніторингу мобільності населення та технічного забезпечення перевезень в різних секторах: високошвидкісних, швидкісних, далеких пасажирських, міжобласних і приміських. [8]

Висновки. В найближчий час в залізничній галузі України високошвидкісні перевезення (до 300 км/год) ймовірно будуть не можливі. Це, перш за все, викликане специфікою інфраструктури на таких швидкостях, а побудова її в умовах України не є простою задачею – різноманітний рельєф, велика кількість кривих ділянок та однією з найважливіших причин є фінансова неспроможність побудови. Розглянувши світовий досвід в галузі швидкісних і високошвидкісних перевезень, сучасні досягнення науково-технічного прогресу та зіставивши його із досвідом та поточним станом залізничної галузі в Україні, можна зробити висновки:

1. Обраний шлях в напрямку швидкісного (прискореного, до 160 км/год) руху є на даний час найперспективнішим для України.

2. Розширення сітки швидкісних перевезень на території країни не тільки породжує попит та підвищує мобільність населення, але і зобов'язує залізничний транспорт все більше і більше

задовольняти попит, а це можливо лише за умови підвищення швидкостей руху.

3. Для подальшого розвитку залізничного транспорту України необхідне створення та впровадження ефективної стратегії розвитку зосередженої на передових технологіях.

4. Для створення дієвої стратегії розвитку пасажирських перевезень доцільно скористатися запропонованими концептуальними положеннями.

Базуючись на цьому, і виконанні всіх умов, залізничний транспорт України може стати не тільки високо конкурентоспроможним на ринку швидкісних пасажирських перевезень, а й створити позитивний імідж всієї держави та підвищити інвестиційну привабливість економіки України в цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В. Л. Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы его развития в Украине / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. – № 32. – С. 15–25.

2. Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні [Текст] : монографія / Ю. С. Бараш, А. В. Момот. – Дніпропетровськ : Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. – 137 с.

3. Світовий досвід розвитку залізничного транспорту та перспективи його розвитку в Україні / О.С. Полтавська// Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2014.- С. 473–475;

4. Проблеми розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні / Д.М. Козаченко, Р.Г. Коробйова, А.В. Рубець// Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В.Лазаряна. – 2016. – №12. – С.46–49.

5. Стратегічні орієнтири інноваційного розвитку залізничного транспорту України/ І.В. Токмакова, О.В. Хомотюк, Р.О. Новіков// Вісник економіки і промисловості. - 2016. - №55. – С75–77.

6. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту/ В.О. Зубенко, Л.Ю. Коник// Вісник економіки і промисловості. - 2015. - №49. – С.179–180.

7. Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укразізниця» 2017-2021 роки [електронний ресурс] – Режим доступу: <http://agrecs.ua/oprilyudnenosnovni-aspekti-strategiyi-rozvitku-pat-ukrazalznitsya-na-2017-2021-roki>

8. Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года(основные положения) [електронний ресурс] – Режим доступу: <http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?>

STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&referLayerId=5101&id=6396

9. Цифровая железная дорога – прогнозы, инновации, проекты / В.П. Куприяновский, Г.В. Суконников, П.М. Бубнов, С.А.Синягов, Д.Е. Намиот// International Journal of Open Information Technologies. – 2016.- №9. – С.34–41.

10. Экономика инноваций цифровой железной дороги. Опыт Великобритании / В.П. Куприяновский, П.В. Куренков, Г.В. Бубнова, О.П. Дунаев, С.А. Синягов, Д.Е. Намиот // International Journal of Open Information Technologies. – 2017.- №3. – С.79–85.

11. Энциклопедия производственного менеджера [електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.up-pro.ru/encyclopedia/strategicheskoe-upravlenie.html>

УДК 658.7:656.2

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ

*Устенко М. О., к.е.н., доцент,
Івашкевич В.С., магістр (УкрДУЗТ)*

У даній статті розглянуто основні перспективи розвитку транспортно-логістичних систем, яких сприятимуть збільшенню перевезень і розвитку транспортної галузі в цілому, визначено напрямки розвитку і заходи для покращення транспортної логістики в Україні на сучасному етапі. Також виділено основні функції транспортної логістики на підприємствах та обґрунтовано важливість інтегруючої функції в сучасних умовах розвитку. Зроблено висновок, що поступова цілеспрямована інтеграція транспортного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, залучення іноземного капіталу, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів.

Ключові слова: логістика, транспортно-логістична система, логістичний підхід, інтеграція, підприємство, транспорт

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ УКРАИНЫ

*Устенко М. А., к.э.н., доцент,
Ивашкевич В.С., магистр (УкрГУЖТ)*

В данной статье рассмотрены основные перспективы развития транспортно-логистических систем, которые будут способствовать увеличению перевозок и развития транспортной отрасли в целом, определены направления развития и мероприятия для улучшения транспортной логистики в Украине на современном этапе. Также выделены основные функции транспортной логистики на предприятиях и обоснована важность интегрирующей функции в современных условиях развития. Сделан вывод, что постепенная целенаправленная интеграция транспортного комплекса Украины в общеевропейскую и мировую транспортную системы путем развития международных транспортных коридоров может обеспечить не только дополнительные поступления в бюджет, но и стимулировать инвестиционную активность, привлечение иностранного капитала, совершенствование технологий транспортировки, транспортной инфраструктуры страны в целом и экономическое развитие регионов.

Ключевые слова: логистика, транспортно-логистическая система, логистический подход, интеграция, предприятие, транспорт

PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS OF UKRAINE

*Ustenko M.O., Candidate of Economic Sciences,
Ivashkevych V.S., magister (USURT)*

This article examines the main prospects for development of transport and logistics systems, which will contribute to increase of transportation and development of the transport industry as a whole, development direction and measures for improvement of transport logistics in Ukraine at the present stage are determined. The main functions of transport logistics at enterprises are also highlighted, and the importance of integrating function in the modern conditions of development is substantiated. In the article were made locks that transport and logistics systems are a means of integrating the domestic transport complex into international transport and logistics systems by ensuring their effective interaction; satisfies the needs of consumers of transport and logistics services through the harmonization of their interests with the interests of all participants of the transport and distribution process; promotes the implementation of an effective transport policy based on the rational allocation of investment funds from the state and the private sector; creates a flexible tariff policy for various types of transport in order to increase transit freight flows through the territory of Ukraine on the basis of the formation of optimal delivery schemes. It can also be concluded that the gradual, purposeful integration of the transport complex of Ukraine into the pan-European and world transport system through the development of international transport corridors can provide not only additional revenues to the budget, but also stimulate investment activity, attract foreign capital, improve transport technologies, transport infrastructure of the country as a whole and the economic development of the regions.

Keywords: logistics, transport and logistic system, logistic approach, integration, enterprise, transport

Постановка проблеми. На сьогоднішній день транспортний сектор України – це значний і важливий сегмент для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для загального розвитку країни. Однак, існуюча конкуренція на ринку транспортних послуг, вимагає все нових підходів до розвитку транспортних відносин, створенню нових технологій та підвищенню якості послуг. Відсутність централізованого управління не дає можливості для комплексного розвитку всіх видів транспорту, а також складського, термінального та інших видів господарства[8].

В умовах європейської інтеграції найбільш ефективний напрям розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг[2].

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що загальні проблеми формування та завдання транспортно-логістичних систем глибоко проаналізовані багатьма вченими, серед яких М. Григорьев[1], В. Дикань [2], О.Зборовська [3], М. Корінь [4], Н. Клунко [5], Є. Крикавський [6], Т. Сухорукова [7], О. Лактіонова [8], Ю. Єлагін [9], та інші.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим аналіз публікацій свідчить, що недостатньо уваги приділялося саме перспективам розвитку

транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції.

Метою статті є визначення особливостей та перспектив розвитку транспортно-логістичної системи України.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сьогоднішній день транспортний сектор України – це значний сегмент для економіки країни в цілому, адже ефективна та злагоджена робота транспортної системи є рухомою силою для загального розвитку країни. У наш час ринок транспортно-логістичних послуг активно розвивається. Формування транспортно-логістичних систем сприяє поєднанню функціональних і забезпечуючих підсистем, інтеграції постачання, виробництва та збуту, прискоренню руху матеріальних потоків, зменшенню логістичних витрат. Тож розвиток транспортно-логістичного бізнесу в Україні є однією з найважливіших задач сьогодення.

В умовах ринкової економіки головною метою діяльності підприємства є мінімізація витрат та отримання максимальної вигоди. І якщо скорочення витрат клієнтів-користувачів транспортних послуг очевидно виражається в зменшенні транспортної складової в ціні продукції, раціоналізації використання перевізних ресурсів партнерів, що забезпечують доставку вантажів, в отриманні транспортними підприємствами додаткових доходів, то однією з найважливіших цілей застосування логістики є отримання комерційної вигоди за рахунок розробки та організації оптимальних схем доставки вантажів усіма видами транспорту[4].

Для транспортної системи будь-якої держави активна участь у глобалізації ринку транспортних послуг означає:

- лібералізацію усіх сфер транспортної діяльності, відмову від

державного регулювання, що спричинюється, отже, до зростання конкуренції;

- уніфікацію і універсалізацію транспортних засобів, технологій, технічних вимог, активний розвиток і модернізацію транспортної інфраструктури;

- зростання транспарентності ринку транспортних послуг, зростання інформаційної відкритості (зокрема фінансову інформацію), підпорядкування діяльності транспортних компаній вимогам закону і міжнародних угод.

Пріоритетним напрямком у стратегіях розвитку перевізників являється направлення на логістичну стратегію як загальної (корпоративної) стратегії. Ринок транспортних послуг набуває більш широкого значення, як ринок логістичних послуг (транспортних, експедиційних, страхувальних, пакувальних, складських, інформаційних тощо), при цьому окремі перевізники об'єднуються в логістичні організації.

Виділяють транспорт: загального користування (магістральний), який включає в себе залізничний транспорт, водний транспорт (морський і річковий), автомобільний, повітряний транспорт і транспорт трубопровідний, та задовольняє потреби всіх галузей народного господарства і населення у перевезеннях вантажів та пасажирів; внутрішньовиробничий транспорт, що відноситься до виробничих підприємств, як одна з частин підприємства.

На сьогоднішній день сформувалося три галузі логістики: виробнича логістика (мікрологістика), транспортна логістика, логістика руху товарів (макрологістика). Вивченням організації переміщення вантажів транспортом не загального користування, закупівель і розподілу займається внутрішньовиробнича логістика.

Транспортна логістика являє собою процес управління вантажопотоками

(пасажиропотоками) і супутніми потоками (інформаційними, фінансовими, сервісними, матеріальними та ін.). Функції логістики не починаються на станції відправлення і не закінчуються на станції призначення. Вони починаються з визначення пропозиції, необхідної для освоєння заданих обсягів перевезень, і продовжуються на всіх етапах обслуговування вантажів[7].

На сьогодні в рамках транспортної логістики науковці виділяють два основних напрями її діяльності: логістика вантажних перевезень і логістика пасажирських перевезень.

Вантажна логістика являє собою універсальний практичний інструмент оптимального планування, контролю та управління транспортуванням вантажів різними видами транспорту та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, які здійснюються в процесі доведення сировини, матеріалів і готової продукції до споживача відповідно до інтересів і вимог останнього, а також передачі, обробки та зберігання відповідної інформації. Це оптимізує інструментарій пошуку схеми забезпечення своєчасної доставки товару до місць призначення при обов'язковому скороченні транспортних витрат.

Закордонні дослідники логістики вже кілька десятиліть виділяють пасажирську логістику в окрему науку, в той час як у вітчизняній практиці вона отримала розповсюдження зовсім недавно. При цьому явно спостерігається розходження теоретичних підходів до вивчення пасажирської логістики, які приймаються в основному із закордонного досвіду, та практичному застосування логістичних підходів у вітчизняній практиці, виключно для вантажних перевезень.

Оптимальна організація пасажирських перевезень дозволяє уникнути проблеми неузгодженості роботи різних видів транспорту в точці їх взаємодії,

але вимагає витрат часу та фінансів, як пасажирів, так і перевізників.

До завдань транспортної логістики відносяться питання, пов'язані з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування:

- вибір виду та типу транспортного засобу;
- розробка оптимальних маршрутів доставки;
- забезпечення єдиної технології транспортно-складського процесу;
- оптимізація процесу транспортування при змішаних перевезеннях;
- контроль за виробничим, транспортним процесом.

Логістика з макроекономічного погляду виконує наступні функції: розподіл виробів по підрозділах підприємства, контроль якості; переробка транспортованих вантажів (управління запасами, їхнє переміщення, урегулювання інформаційних потоків); організація упакування, зберігання, складування товарів, вантажно-розвантажувальні операції; складування запасів, забезпечення споживачів, планування замовлень на продукцію; організація служби постачання і збуту.

Затрати на виконання логістичних операцій на шляху руху матеріального потоку від первинного джерела до кінцевого споживача складають до 50 % від суми загальних затрат на логістику. При застосуванні логістичних розробок, за даними Європейської асоціації логістики, час виробництва товарів скорочується на 25%, собівартість продукції знижується на 30% та обсяги матеріально-технічних запасів - на 30% - 70%. Реалізація наявних резервів у сфері звернення при застосуванні логістичного підходу за деякими оцінками дозволяє більш ніж на 40% збільшити прибуток.

Корпоративна логістика – це сукупність принципів та організаційних

методів управління, які забезпечують ефективну взаємодію структурних підрозділів та експлуатаційних господарств, підтримуючи при цьому системну стійкість та оптимізуючи як внутрішні, так і зовнішні міжорганізаційні взаємовідносини.

Основною задачею корпоративної логістики на підприємстві є узгодженість роботи вантажного, пасажирського секторів із забезпеченими інфраструктурними господарствами в умовах реформаційного розмежування за організаційними, технологічними, інформаційними та фінансовими аспектами:

- вирішення конфлікту цілей різних структурних підрозділів;
- удосконалення та прискорення обміну інформацією між підрозділами;
- підвищення координації діяльності різних підрозділів.
- Наявність та постійне оновлення інформації за загальними логістичними витратами і як наслідок зниження ступеня управління ними;
- підвищення ефективності діяльності підприємств[9].

Практична реалізація методології логістики виражається через її функціональні важелі. З позиції реформування та відокремлення можна виділити такі функції логістики: системоутворююча, інтегруюча, регулююча та результативна. Саме інтегруючій функції надають найбільш вагоме значення. Це пов'язано з організаційним розмежуванням, що викликає проблему злагодженої та ефективної роботи. Мова йде як про внутрішню, так і зовнішню інтеграцію.

Особливу увагу слід звернути на те, що Україна відіграє важливу роль у забезпеченні міжнародного транзиту. Крім того, досить перспективним сегментом ринку транспортно-логістичних послуг для України може стати ринок термінової доставки (just-in-time delivery). Прискорення розвитку транспортно-логістичних систем може бути забезпечене за рахунок:

- оновлення матеріально-технічної бази транспорту;
- посилення інформатизації;
- якісного поліпшення транспортно-логістичної інфраструктури України;
- розширення внутрішнього ринку транспортно-логістичних послуг;
- підвищення ефективності транспортних перевезень;
- розбудови транспортно-логістичної і митної інфраструктури;
- вдосконалення митно-тарифної та інвестиційної політики;
- погодженої взаємодії всіх учасників ланцюгів постачань вантажів;
- розробки і реалізації спільних міждержавних програм розвитку транспортно-логістичних систем.

Вказані заходи сприятимуть прискоренню доставки вантажів, підвищенню конкурентоспроможності маршрутів транзитних перевезень, покращенню інвестиційного клімату, а також розширенню діяльності компаній, що надають комплексні логістичні послуги.

Слід також відзначити, якість та доступність транспортних перевезень істотно покращує умови функціонування підприємств, збільшує потенціал комерційної діяльності, сприяє підвищенню рентабельності оптових посередників. Разом з тим потрібно враховувати екологічні наслідки функціонування транспорту, розробляти та реалізовувати заходи, спрямовані на збереження навколишнього природного середовища.

Держава підтримує сферу логістики, приймаючи закони та програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Закон України "Про комплексну програму затвердження України, як транзитної держави в 2005 - 2015 роках" визначає такі основні напрямки: створення правових основ подальшого розвитку транзитних перевезень вантажів; поетапний перехід на принципи міжнародної

транспортної й митної політики в сфері транзиту вантажів; впровадження нових технологій організації перевезень і пропуску вантажів через державний кордон України; розвиток змішаних (комбінованих) перевезень; забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту [11].

До пріоритетних напрямків розвитку вітчизняної транспортної логістики відносяться наступні: прискорений розвиток транспортної інфраструктури; створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів; інтегрування в транспортні системи Європи й Азії, Балтійського й Чорноморського регіонів.

Висновок. Вищенаведене є підґрунтям створення ефективної транспортно-логістичної системи в країні, здатної не тільки надавати транспортні послуги, а й забезпечувати координацію та взаємодію різних видів транспорту, сприяючи тим самим економічному розвитку суб'єктів господарювання. Ситуація, що склалася в економіці країни, вимагає створення принципово нової системи управління вантажопотоками, заснованої на сучасній технології і логістичних принципах переміщення вантажів. Основні завдання, що є перед транспортними організаціями, передбачають зниження вартості перевезень, поліпшення їх якості, скорочення термінів доставки, гармонійне поєднання на ринку транспортних послуг усіх видів сучасного транспорту через конкуренцію, їх координацію у разі змішаних перевезень, створення у транспортній галузі загального інформаційного простору.

Отже, транспортно-логістичні системи є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії;

задовольняє потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільчого процесу; сприяє реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору; створює гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу. Також можна зробити висновок, що поступова цілеспрямована інтеграція транспортного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, залучення іноземного капіталу, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Григорьев М. Н. Логистика: учеб. пособие [для студентов вузов] / М.Н. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. — М.: Гардарики, 2006. — 463 с.
2. Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем / В. Л. Дикань, Я. М. Панчишин // Вісн. економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр. — Х.: УкрДАЗТ, - 2009. - № 26. — С.60–63.
3. Зборовська О.М. Актуальність використання логістики у виробничо-господарській діяльності підприємств. / Зборовська О.М. // Вестник национального технического университета «ХПИ» - 2010 - № 5 — С. 36- 42.
4. Корінь М.В. Концепція створення логістично-інформаційно-маркетингового центру “Прозалінноватика” / М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр. — Х.: УкрДАЗТ, - 2012. - № 39. — С.239-245.
5. Клунко Н.С. Економіко-організаційний механізм логістичних процесів у виробничій сфері: дис.канд. екон. наук / Н.С. Клунко.—Х, 2010. — 182 с.
6. Крикавський Є. Економічний потенціал логістичних систем / Крикавський Є. — Л.: Вид-во ДУ “Львів. політехніка”, 1997. — 168 с.
7. Сухорукова Т.Г. Характеристика класифікаційних ознак транспортної логістики / Т.Г.Сухорукова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр. — Х.: УкрДАЗТ, - 2014. - № 47. — С.51-57.
8. Лактионова О.Е. Формирование логистических систем: методология и практика: [монография] / Лактионова О.Е. — Донецк: НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти, 2002. — 319 с.
9. Єлагин Ю.В. Сутність та роль логістичних підходів в підвищенні ефективності обслуговування пасажирів / Ю.В. Єлагин // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр. — Х.: УкрДАЗТ, - 2013. - № 44. — С.44-46.
10. Устенко М.О. Основні напрямки розвитку та завдання транспортної логістики [Електронний ресурс] / М.О. Устенко // Глобальні та національні проблеми економіки. — 2015. - №5. — Режим доступу: <http://global-national.in.ua/issue-5-2015/13-vipusk-5-traven-2015-r/792-ustenko-m-o-osnovni-napryamki-rozvitku-ta-zavdannya-transportnoji-logistiki>
11. Закон України «Про Комплексну програму утвердження України, як транзитної держави у 2005-2015 роках» // ВВРУ. — 2005. - №24.

УДК 658.5.011

ОЦЕНКА СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ ВЛИЯНИЯ ФАКТОРОВ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ

*Андреева Т.Е., к.э.н., профессор,
Гетьман О.А., к.э.н., доцент (ХНУСА)*

Управление стратегическим потенциалом предприятия как тема научных исследований особенно актуальна сейчас, когда предприятия требуют системного развития, несмотря на существование в условиях трансформационной экономики. При функционировании предприятия в турбулентной внешней среде одним из основных условий его развития является своевременная и качественная оценка стратегического потенциала. В статье доказана необходимость совершенствования оценки стратегического потенциала предприятия в контексте влияния факторов внешней среды его деятельности.

Ключевые слова: стратегический потенциал, теоретически-возможный потенциал, внешняя среда, ревитализация, рефрейминг, реструктуризация, трансформация, обновление предприятия.

ОЦІНКА СТРАТЕГІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА В КОНТЕКСТІ ВПЛИВУ ФАКТОРІВ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

*Андреева Т.Е., к.е.н., профессор,
Гетьман О.О., к.е.н., доцент (ХНУБА)*

Управління стратегічним потенціалом підприємства як тема наукових досліджень особливо актуальна зараз, коли підприємства вимагають системного розвитку, незважаючи на існування в умовах трансформаційної економіки. При функціонуванні підприємства в турбулентній зовнішньому середовищі одним з основних умов його розвитку є своєчасна і якісна оцінка стратегічного потенціалу. У статті доведено необхідність вдосконалення оцінки стратегічного потенціалу підприємства в контексті впливу факторів зовнішнього середовища його діяльності.

Ключові слова: стратегічний потенціал, теоретично-можливий потенціал, зовнішнє середовище, ревіталізація, рефреймінг, реструктуризація, трансформація, оновлення підприємства.

ASSESSMENT OF THE STRATEGIC POTENTIAL OF THE ENTERPRISE IN THE CONTEXT OF THE INFLUENCE OF FACTORS OF THE EXTERNAL ENVIRONMENT

*Andreeva T.E., Candidate of Economic Sciences, professor,
Hetman O.O., Candidate of Economic Sciences, assistant professor
(Kharkiv National University of Construction and Architecture)*

The management of the company's strategic potential as research topics is especially important today, when enterprises need systemic development, despite the existence of a transformational economy. When the enterprise functions in a turbulent external environment, one of the main conditions for its development is a timely and qualitative assessment of the strategic potential. The article proves the need to improve the assessment of the strategic potential of an enterprise in the context of the influence of environmental factors of its activities. Such an approach should be applied in all possible options for changing the impact of environmental factors of enterprises, with any administrative-territorial location, the availability of different types of techno-systems, the time of existence and size of enterprises. The developed approach, unlike existing ones, determines the weight of the strategic potential in time, as it takes into account its importance in dynamics taking into account the influence of the external environment of the enterprise's activity; Allows us to use the proposed sequence and set of actions when creating new and developing existing enterprises when they are updated.

Keywords: *strategic potential, theoretically-possible potential environment, revitalization, reframing, restructuring, transformation, renewal business.*

Постановка проблеми. Известно, что потенциал предприятия — это совокупность находящихся в его распоряжении ресурсов, определяющих границы возможностей функционирования предприятия в тех или иных условиях.

Стратегический потенциал формируют только те ресурсы, которые могут быть изменены в результате реализации стратегических решений, при этом стратегический потенциал является мерой возможностей и готовности организации выполнить задачи, обеспечивающие достижение поставленной стратегических целей [1].

Для их достижения необходимо качественно и своевременно управлять стратегическими изменениями, которые, в свою очередь, возможно осуществить только при наличии соответствующего стратегического потенциала предприятия.

В настоящее время предприятия требуют системного развития, несмотря на усиливающуюся турбулентность внешней среды. Учитывая сказанное выше, актуальным вопросом является разработка подхода к оценке стратегического потенциала предприятия в контексте влияния факторов внешней среды на его деятельность.

Анализ последних исследований и публикаций. Решению отдельных задач этой проблемы посвящены научные работы известных ученых: П. Бхаттачаря [2], В.Веснина [3], Л.Зайцева [4], Ю.Иванова [5], А. Крабе [6], Е.Лагуновой [7], В.Марковой [8], В.Сидуна [9], О.Фурманюка [10] и других исследователей. Для оценки стратегического потенциала предприятия учеными предлагалось использовать различные общеизвестные методы:

1) анализ сравнительных преимуществ;

- 2) метод, оснований на теории равновесия предприятия и отрасли;
- 3) метод, построенный на основе теории эффективной конкуренции;
- 4) метод, оснований на теории качества товара;
- 5) индикаторный метод оценки;
- 6) матричный метод оценки;
- 7) метод сравнения с эталоном и др.

Наиболее распространенным в научно-практической деятельности является метод экспертных оценок, который не только объединяет преимущества указанных выше методов, но и оптимизирует алгоритм расчета. К настоящему времени учеными разработаны различные методики расчета стратегического потенциала предприятия (на основании метода экспертных оценок), при этом определяющим в данных методиках является принцип расчета стратегического потенциала на основе интегрирования значений его составляющих.

В указанном аспекте следует особое внимание уделить работе Е.В. Лагуновой [7], в которой представлен подход к оценке стратегического потенциала предприятия существенно отличающийся от всех представленных ранее учеными подходов. Автор считает, что проблема оценки стратегического потенциала вытекает из ресурсной теории стратегического менеджмента и предлагает использовать схему анализа ресурсов и способностей компании исходя из таких критериев: ценность, редкость, воспроизводимость и организованность. На основе веса каждой составляющей потенциала компании предлагается рассчитать внутренний потенциал предприятия и показатель стратегического отклика, исходя из среднего влияния факторов макроокружения. Направление развития стратегического потенциала предприятия автор определяет как сумму внутреннего и внешнего (показатель стратегического отклика) потенциалов.

Нерешенная ранее часть общей проблемы. Безусловно, позитивным моментом является рассмотрение стратегического потенциала с учетом влияния факторов внешней среды. Однако отсутствие возможности определения соответствия стратегического потенциала ситуационным факторам (с учетом изменения динамичности и сложности внешней среды, как основных её характеристик при рассмотрении процесса в динамике) не позволяет своевременно корректировать стратегию развития предприятия и его организационную структуру, которые зависят не столько от общего значения влияния внешней среды (отрицательный, нулевой, положительный), сколько от уровней влияния её основных характеристик, изменяющих вес стратегического потенциала.

Отсутствие подхода к оценке стратегического потенциала в данном контексте являлось нерешенной ранее частью общей проблемы.

Цель исследования. Разработка теоретико-методического подхода к оценке стратегического потенциала предприятия в контексте влияния факторов внешней среды.

Основные результаты исследования. В современной теории выделяют четыре основные формы преобразования бизнеса: ревитализация, рефрейминг, реструктуризация, что обеспечивает обновление.

Ревитализация – оживление организации путем установления дополнительных и эффективных связей с внешней средой.

Рефрейминг – переориентация сознательных ценностей компании, изменение её миссии, идеологии, политики, в том числе с учетом переоценки социальных проблем.

Реструктуризация – изменение структуры и коммуникаций внутри организации, замена и модернизация

оборудования, оргтехники, систем обработки и управления информацией.

Обновление – это изменение конфигурации компании, её стратегических целей, в том числе в системе мотивации персонала [11].

При оценке стратегического потенциала предприятия учитывается важность не обособленных элементов изменений на предприятии, а их системная последовательность, которая включает ревитализацию, рефрейминг, реструктуризацию (трансформация конфигурации организационной структуры предприятия) и обновление, ведущие к реализации стратегии развития организации с учетом своевременно вносимых изменений.

Управление трансформационным процессом структуры предприятия, образование новых конфигураций имеет важное, а иногда и решающее воздействие на его деятельность [12]. Для этого следует четко определить степень влияния частей структуры в данной организации с целью определения основополагающего типа, особенно при существовании сложных или гибридных конфигурационных форм [12].

В процессе прохождения всех стадий преобразования предприятия, первостепенное значение имеет стратегический потенциал, который представляет собой продукт стратегического управления.

Составляющими стратегического потенциала предприятия предлагается считать: управленческий (в том числе структурно-организационный, предпринимательский, коммуникационный), техносистемный (технический и технологический), финансовый, экономический, кадровый, потенциал конкурентоустойчивости (рыночный), инновационный, информационный, социально-политический (применительно к сегменту рынка), исторический (применительно к

компании), при этом каждая из десяти составляющая потенциал является интегративной и определяется экспертами с учетом применения вышеуказанных методов. Конечным итогом оценки составляющей есть определенное значение (по 10-ти бальной шкале).

Если первые девять составляющих не вызывают сомнения в необходимости их оценки, то историческая составляющая требует разъяснения.

Приведем одно из известных определений понятия «история».

История - действительность в её развитии, движении [13]. Данное утверждение является истиной и для истории организации. Прошлое нельзя изменить, но настоящее даёт возможность исправить ошибки прошлого, создать положительный имидж предприятия или начать его деятельность с «чистого листа».

Следует также учесть тот факт, что при отсутствии развития организации, ее существование во времени (движение) невозможно, так как «Развитие организации – закономерный, управляемый процесс, направленный на позитивные изменения в обозначенное время непосредственно самой организации и ее организационной структуры с целью повышения эффективности функционирования, достижению качественно нового состояния, при этом являющийся необходимым критерием существования организации» [14].

Другими словами, развитие предприятия невозможно без стратегического управления, которое опирается на стратегический потенциал как основу организации.

В данной статье предлагается к рассмотрению и дальнейшему применению подход, согласно которому при оценке стратегического потенциала предприятия определяется соотношение

оцененного значения с максимальным (теоретически-возможным) его значением.

Расчет теоретически-возможной величины стратегического потенциала предприятия (P_t) производится как сумма потенциалов: реального и упущенного (рассчитанных методом экспертных оценок) (табл.1).

Реальный потенциал определяется формулой:

$$P = c * \sum_{i=1}^n (a_i * b_i), \quad (1)$$

где: a_i - значение оцененной составляющей потенциала, b_i – важность составляющей потенциала (согласно итогам ранжирования), c - количество составляющих.

Таблица 1

Расчетная матрица стратегического потенциала предприятия

N	Реальный потенциал			Упущенный потенциал		Потенциал теоретически-возможный	
	a	b	c	m-a	$P_y = c * \sum_{i=1}^n ((m - a_i) * b_i),$		
1	a_1	$(m - a)_1$		$P_y = c * \sum_{i=1}^n ((m - a_i) * b_i),$	$P_t = P + P_y$
..				
...				
n	c_n	$(m - a)_n$			
$P = c * \sum_{i=1}^n (a_i * b_i)$							

где: m – максимальное значение составляющей потенциала,
 P - реальный стратегический потенциал,
 P_y - упущенный потенциал

Упущенный потенциал (P_y) определяется интегрированием произведений важности составляющей потенциала и разностью между максимальным значением и величиной оцененной составляющей потенциала (определяется формулой 2).

$$P_y = c * \sum_{i=1}^n ((m - a_i) * b_i), \quad (2)$$

где: m – максимальное значение составляющей потенциала

Таким образом, теоретически-возможный потенциал определяется:

$$P_t = P + P_y \quad (3)$$

С помощью метода графического моделирования ниже изображен пример представления границ реального

стратегического потенциала предприятия (из расчета его десяти составляющих) в системе координат: оцененное значение (a), важность (b), количество составляющих (c) (рис.1).

Критерием соответствия потенциала выбранной стратегии является показатель, представляющий собой отношение величины оцененного потенциала к максимально (теоретически) возможному для данного предприятия (выраженного в процентах).

Если значение отношения реального стратегического потенциала к теоретически возможному (P/P_t) составляет менее 50% - реализация сформулированной стратегии невозможна и требует детального переосмысления.

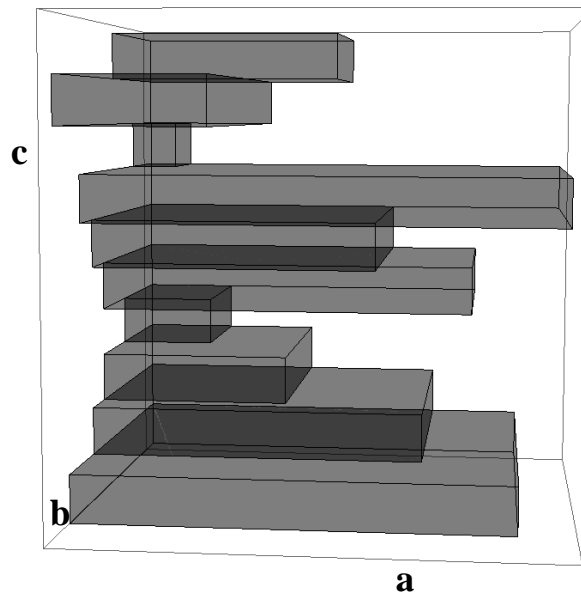


Рис. 1. Представление границ реального стратегического потенциала предприятия

Если значение отношения превышает 50%, но менее 75% - предлагается провести мероприятия по усилению потенциала. При значении отношения, превышающем 75% - следует рассматривать потенциал предприятия как соответствующий выбранной стратегии развития.

Для сравнения потенциалов предприятий, принадлежащих к разным отраслям или ориентированных на различные стратегические группы, предлагается применять такой показатель, как вес стратегического потенциала предприятия.

Указанный показатель предлагается применять и при сравнении величины потенциалов предприятия в разных интервалах времени (t) по конкретным «точкам», что дает возможность определить соответствие стратегического потенциала изменившимся ситуационным факторам при реализации стратегии развития.

Вес стратегического потенциала предприятия (V) – это реальный потенциал (произведение величины

важности, значения потенциала и количества составляющих), умноженный на «U-плотность» (наполнение, утяжеление), которая эквивалентна скорости движения системы отсчета.

$$V = P * U \quad (4)$$

Известно, что сложность внешней среды - это число факторов, на которые организация обязана реагировать, а также уровень вариативности каждого из этих факторов.

Динамичность среды - это скорость, с которой происходят изменения в окружающей среде. Степень динамичности внешней среды определяется темпом и частотой изменений.

Среда прямого воздействия включает факторы, которые непосредственно влияют на деятельность организации.

Под средой косвенного воздействия понимают факторы, которые могут не оказывать прямого немедленного воздействия на организацию, но

сказываются на её функционировании [15]. Ниже предлагается перечень факторов внешней среды для расчета уровня влияния на организацию (табл.2). Следует отметить, что указанные факторы (прямого воздействия 1-8, косвенного 9-14) влияют также и на саму внешнюю среду, определяя её интегративное изменение

Таким образом, система отсчета – это значения влияния основных характеристики внешней среды деятельности предприятия (динамичность и сложность) в определенный момент времени.

Скорость движения системы отсчета (внешней среды) – это производная от функции изменения ее состояния во времени (F(t)) на определенном отрезке. При этом, функция изменения состояния внешней среды определяется методом интерполяции по истории точек (T₁...T_n), значение которых по оси ординат рассчитывается как произведение коэффициента сложности (от 1 до 2) и величины динамичности (от 1 до10), определенных методом экспертных оценок.

Таблица 2

Перечень факторов внешней среды для расчета уровня влияния на организацию [15]

№	Факторы
1	Частота изменений в составе поставщиков
2	Частота изменений в характеристиках поставщиков
3	Частота изменений в составе потребителей
4	Частота изменений в предпочтениях потребителей
5	Частота изменений в методах работы конкурентов
6	Частота появления новых конкурентов
7	Частота появления товаров - субститутов
8	Рост влияния государственных учреждений
9	Изменение темпов научно-технического развития
10	Изменение социального состояния общества
11	Изменение вектора политической направленности курса развития
12	Изменение влияния культуры общества
13	Изменение влияния этнической составляющей
14	Изменение влияния экономической составляющей

$$T_i = D_i * X_i, \quad (5)$$

где $i = 1 \dots n$,

D – динамичность системы отсчета,

X – сложность системы отсчета.

Таким образом скорость системы отсчета определяется формулой:

$$U = F(t)' \quad (6)$$

При первоначальном определении величины веса потенциала, значение U принимается равным 1.

Данный алгоритм расчетов позволяет сравнивать состояние стратегического потенциала предприятия в определенный ситуацией момент времени, что является особенно актуальным в условиях турбулентной внешней среды.

Каждому значению стратегического потенциала соответствует только одно значение его веса, поэтому функциональная зависимость веса стратегического потенциала от реального потенциала и времени (рис.2) всегда расположена на одной поверхности

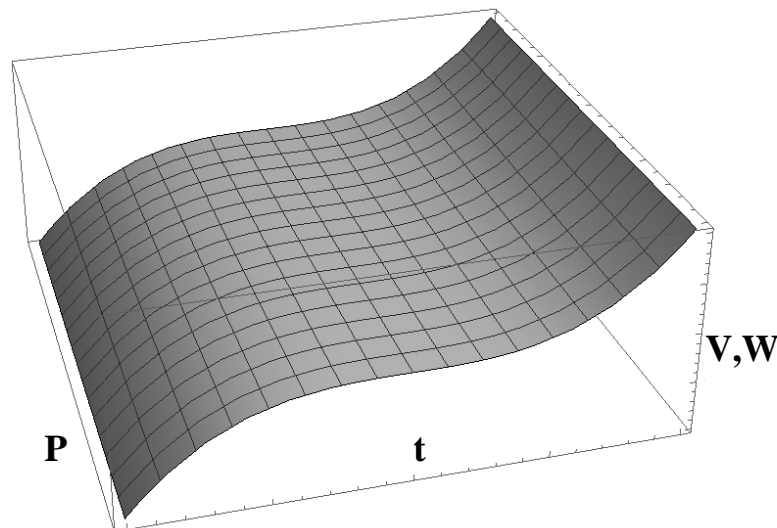
(положение которой описано функцией W), определенной с помощью метода экономико-математического моделирования:

$$W = kP + lt + zPt + gP^2 + qt^2 + \dots + eP^i t^i, \quad (7)$$

где k, l, z, g, q, e - расчетные коэффициенты, определенные с помощью метода интерполяции (аппроксимации) функции.

Значение отношения весов стратегического потенциала V_2/V_1 (последующего к предыдущему) должно

быть не ниже отношения значений функции изменения состояния внешней среды F_2/F_1 (в соответствующие моменты времени). При оценке составляющих стратегического потенциала следует учесть, что управленческий и кадровый потенциалы являются первичными по отношению к другим составляющим, поскольку величины этих составляющих уже в достаточно высокой степени являются следствием использования управленческого и кадрового потенциала в процессе развития предприятия.



P - реальный стратегический потенциал, W - функциональная зависимость веса стратегического потенциала от реального потенциала и времени, V - вес стратегического потенциала предприятия во времени (t)

Рис. 2. Пример зависимости веса стратегического потенциала от реального

Ниже схематически представлен теоретико-методический подход к оценке стратегического потенциала предприятия

в контексте влияния факторов внешней среды (рис.3).

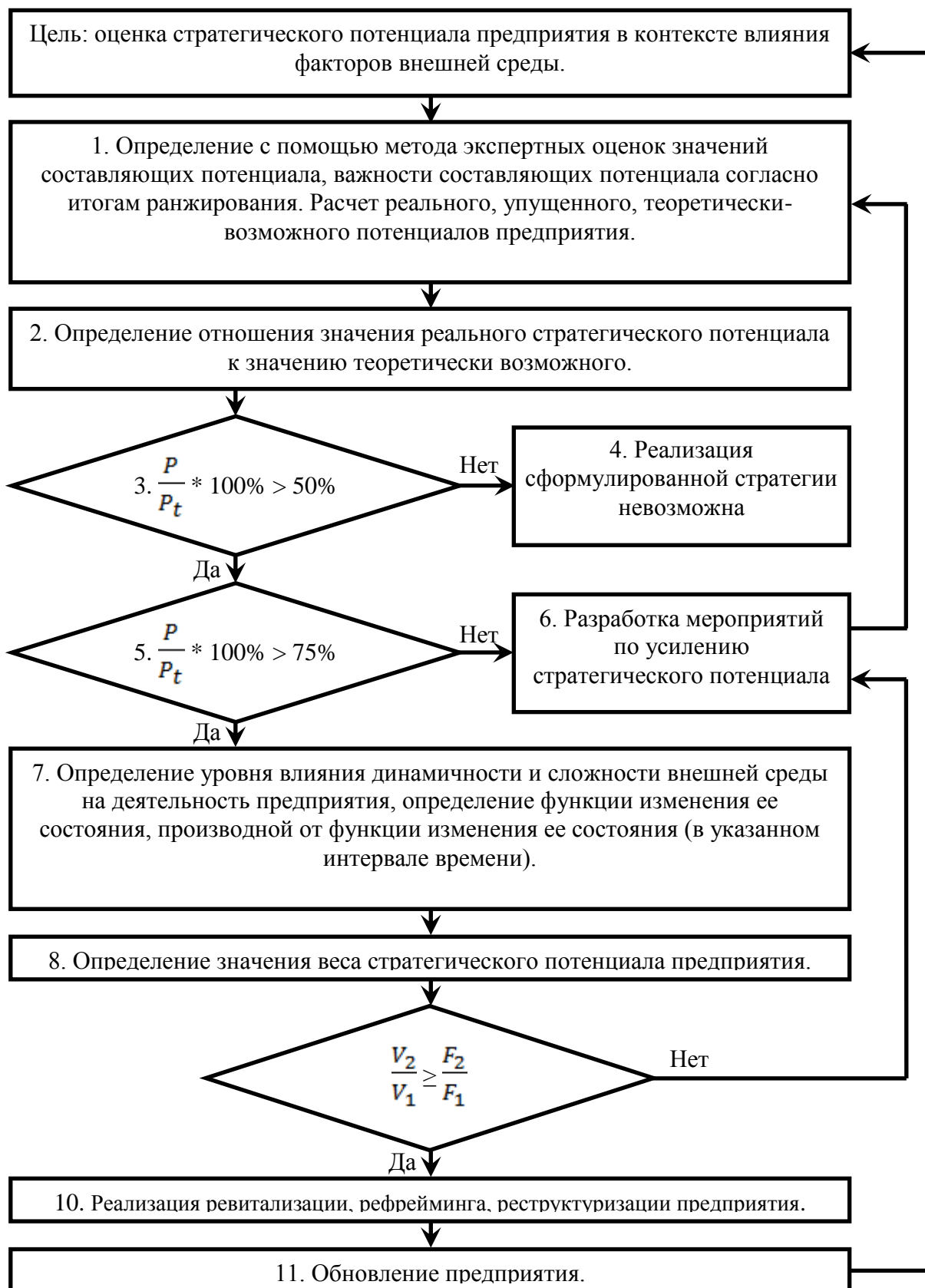


Рис. 3. Теоретико-методический подход к оценке стратегического потенциала предприятия в контексте влияния факторов внешней среды

Выводы и перспективы работы в данном направлении. В статье представлен разработанный системный и интегративный теоретико-методический подход к оценке стратегического потенциала предприятия в контексте влияния факторов внешней среды. Указанный подход рекомендуется применять при всех возможных вариантах изменений влияния факторов внешней среды предприятий, при любом административно-территориальном расположении, наличии различных типов техносистем, времени существования и размеров предприятий. Разработанный подход, в отличие от существующих, определяет вес стратегического потенциала во времени, так как рассматривает его значение в динамике с учетом влияния характеристик внешней среды деятельности предприятия; позволяет использовать предложенную последовательность и совокупность действий при построении новых и развитии существующих предприятий при их обновлении.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Потенциал предприятия [Электронный ресурс]. URL: <http://www.grandars.ru/college/ekonomika-firmy/potencial-predpriyatiya.html> (дата обращения: 09.09.2016).

2. Bhattacharya P. J. Enabling strategic transformations with enterprise systems: beyond operational efficiency / P. J. Bhattacharya, P. B. Seddon, R. Scheepers // International Conference on Information Systems (31st : 2010 : St Louis, Mo.): 12-15 Dec. 2010. - St. Louis, MO, USA. - pp. 1-12.

3. Веснин В. Р. Стратегическое управление / В.Р.Веснин, В.В. Кафидов. - СПб.: Питер, 2009. - 256 с.

4. Зайцев Л.Г. Стратегический менеджмент / Л.Г.Зайцев, М.И. Соколов - М.: Экономист, 2002. - 416 с.

5. Иванов Ю.Б. Конкурентоспособность предприятия: оценка, диагностика, стратегия: монография / Ю.Б. Иванов, А.Н. Тищенко, Н.А. Дробитько. - Х.: ХГЭУ, 2003. - 349 с.

6. Krabye A. From production to purpose : using design led innovation to Build Strategic Potential in a Family-Owned SME / A. Krabye, C. Wrigley, H. Judy, S. Bucolo // Proceedings 2013 IEEE Tsinghua International Design Management Symposium : Design-Driven Business Innovation. - Institute of Electrical and Electronics Engineers, Inc., Shenzhen, China, 2013. - pp. 37-46.

7. Лагунова Е. В. Стратегический потенциал компании и его оценка / Е.В.Лагунова // Проблемы управления, 2007. - № 6. - С. 40–44.

8. Маркова В. Д. Стратегический менеджмент / В.Д.Маркова, С.А. Кузнецова - М.: ИНФРА-М, 2004. - 288 с.

9. Сідун В.А. Економіка підприємства / В.А.Сідун, Ю.В.Пономарьова. - К.: Центр навчальної літератури, 2006. - 536 с.

10. Фурманюк О.Л. Управління конкурентоспроможністю підприємства / О.Л.Фурманюк, М.О.Тартачник. - Ірпінь: Національна академія ДПС України, 2003. - 114 с.

11. Методология антикризисного управления (АКУ) [Электронный ресурс] // Book-Science - Научная энциклопедия. URL: <http://book-science.ru/social/menedzhment/metodologija-antikrizisnogo-upravlenija-aku-.html> (дата обращения: 09.09.2016).

12. Андреева Т.Е. Использование функционального конфликта между заинтересованными группами в качестве катализатора процесса изменения организационной структуры предприятия [Текст] / Т.Е. Андреева, О.А. Гетьман //

- Socio-economic problems of management: Collective monograph. – Thorpe-Bowker®, Melbourne, Australia, 2015. – С. 107-122.
13. Лопатин В.В. Иллюстрированный толковый словарь современного русского языка / В.В. Лопатин, Л.Е. Лопатина - М.: Эксмо, 2007. - 976 с.
14. Гетьман О. А. Определение закономерностей между построением организационной структуры и эффективностью работы организации / О.А. Гетьман // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. – 2014. – № 47. – С. 70-76.
15. Андреева Т.Е. Основные подходы к разработке математической модели определения влияния факторов сложности и динамичности внешней среды предприятия в формате перспектив его развития [Электронный ресурс] / Т. Е. Андреева, О. А. Гетьман // Економіка. Управління. Інновації. – 2015. – Вып. 1 (13). – Режим доступа до журн. <http://www.nbu.gov.ua/>

УДК 69.00:65.012

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

У статті досліджено фактори впливу на конкурентоспроможність підприємства та визначено основні сфери управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств і організацій залізничного транспорту. Визначено організаційні заходи, які спрямовані на підвищення конкурентоспроможності будівельного підприємства.

Запропоновано маркетинговий механізм управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств залізничного транспорту. Досліджено специфіку будівельних підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: конкурентоспроможність, будівельні підприємства залізничного транспорту, фактори конкурентоспроможності, маркетинговий механізм управління конкурентоспроможністю.

УПРАВЛЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Боровик Ю.Т., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье исследованы факторы влияния на конкурентоспособность предприятий и определены основные сферы управления конкурентоспособностью строительных предприятий и организаций железнодорожного транспорта. В результате усиления конкуренции актуальной становится задача повышения конкурентоспособности строительных предприятий. Этим объясняется необходимость глубокого изучения различных подходов ученых к вопросу классификации факторов конкурентоспособности предприятия.

В статье определены организационные мероприятия, направленные на повышение конкурентоспособности строительных предприятий. Предложено маркетинговый механизм управления конкурентоспособностью строительных предприятий железнодорожного транспорта, который состоит из четырех основных компонентов: конкурентоспособность продукции предприятия; конкурентоспособность бренда предприятия, конкурентоспособность предприятия и конкурентоспособность потенциала предприятия.

Исследовано особенности строительной отрасли, включая специфику железнодорожного строительства.

Ключевые слова: конкурентоспособность, строительные предприятия железнодорожного транспорта, факторы конкурентоспособности, маркетинговый механизм управления конкурентоспособностью.

CONTROL OF COMPETITIVENESS OF BUILDING ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

Borovik Y.T., Ph. D., associate Professor (USURT)

In the article factors of influence on the competitiveness of enterprises are investigated and the main spheres of management of competitiveness of construction enterprises and organizations of railway transport are determined. As a result of increased competition, the task of increasing the competitiveness of construction companies becomes urgent. This explains the need for in-depth study of various approaches of scientists to the issue of classification of factors of enterprise competitiveness.

The article defines organizational measures aimed at increasing the competitiveness of construction companies. A marketing mechanism for managing the competitiveness of railway construction enterprises is proposed, which consists of four main components: the competitiveness of enterprise products as the basic basis for its development; the brand's competitiveness; the competitiveness of the enterprise and the competitiveness of the enterprise's potential, that is, the ability to work in the market in the long term, successfully adapt to changing conditions and environmental factors, preserve existing and create new competitive advantages.

The features of the construction industry, including the specifics of railway construction, are explored.

Keywords: competitiveness, construction enterprises of railway transport, factors of competitiveness, marketing mechanism of competitiveness management.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. В даний час проблема підвищення конкурентоспроможності будівельного підприємства залізничного транспорту є все більш і більш актуальною. Будівельні підприємства зіткнулися з багатьма труднощами у своїй діяльності. Збільшилися ризики та невизначеність в їх діяльності, що обумовлено кризовими явищами, проникненням на український ринок іноземних будівельних компаній і

виникненням нових, вітчизняних компаній на будівельному ринку.

Сучасні умови, в яких здійснюють свою діяльність будівельні підприємства в Україні характеризуються і тим, що все сильніше заявляє про себе конкуренція, яка є рушійною силою розвитку суспільства, головним інструментом економії ресурсів і підвищенням якості товарів. У зв'язку з цим для будівельної галузі є актуальною проблема підвищення конкурентоспроможності, адже безпосередньо

конкуренція розвиває будівництво. Саме через низьку конкурентоспроможність припиняють свою діяльність не відповідають вимогам ринку підприємства та організації й залишаються функціонувати та розвиватися тільки конкурентоспроможні будівельні підприємства.

Таким чином, розвиток конкурентних відносин і відповідно управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств і організацій залізничного транспорту є основою розвитку будівельного ринку в країні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідження управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств є одним з основних пріоритетів економічної науки. Багато вітчизняних та закордонних вчених присвятили свої праці вивченню аспектів конкурентоспроможності підприємств в умовах кризи. Це такі дослідники як Дикань В.Л.[3-5], Портер М.[8], питанням вивчення факторів конкурентоспроможності будівельних підприємств присвячені роботи: Асаула А.Н.[1], Беттса М.[12], Верхоглядовой Н.І.[2], Євтєсової В.Г.[6], Россіхіной О.Є.[9], Самошина О.Г. [10], Смачило В.В.[11]. Недослідженим залишається питання управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств залізничного транспорту з урахуванням специфіки галузі.

Метою статті є вивчення окремих теоретичних підходів управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств залізничного транспорту з використанням методів маркетингу.

Викладення основного матеріалу. Галуззю, яка дуже чутливо реагує на стан економіки країни – є будівельний комплекс. У будівництві найперше відчувається фаза економічного зростання саме, знаходячи своє втілення в обсягах інвестиційних капіталовкладень, що швидко зростають, у виконання будівельних робіт. У фазах стагнації та економічної кризи темпи

падіння обсягів будівництва є одними із найбільших серед інших галузей економіки. Це переконливо підтверджується статистичними даними щодо обсягів падіння будівельної галузі в Україні під час кризи 2008-2009 років. У теперішній час в Україні відбувається посилення конкуренції, тому керівники будівельних організацій повинні знаходити нові інструменти управління підприємствами та важелі підвищення їх конкурентоспроможності. Для забезпечення конкурентних переваг необхідно виявити ті фактори, які впливають на відношення споживачів до підприємства та його продукції, та на цій основі розробити адекватну умовам зовнішнього середовища програму забезпечення конкурентоспроможності підприємства.

Будівельний комплекс – складається із таких основних блоків як виробництво будівельних матеріалів, власне будівництво, будівельне машинобудування та проектно-конструкторські та дослідні роботи в галузі будівництва. Частка будівельного комплексу в національній економіці досить значна (в Україні питома вага в ВВП тільки будівництва становить 8%), комплекс охоплює майже 10% усіх зайнятих в національній економіці: з них 6% власне у будівництві, 3% - у галузі виробництва будівельних матеріалів. Будівельний комплекс також тісно пов'язаний з іншими галузями економіки, за його участю створюється значна частина основних виробничих та невиробничих фондів. З іншого боку, комплекс є споживачем продукції багатьох галузей: будівництво використовує 10% продукції машинобудування, 20% прокату чорних металів, 40% лісоматеріалів, споживає вироби хімічної промисловості [7].

Організаційними заходами, які спрямовані на підвищення конкурентоспроможності будівельного підприємства, можуть бути:

- забезпечення техніко-економічних і якісних показників, які створюють

пріоритетність продукції підприємства на ринку;

- зміна якості виробу і його техніко-економічних параметрів з метою більш повного врахування вимог споживача;

- виявлення і забезпечення переваг продукту в порівнянні з заміниками; виявлення переваг і недоліків товарів-аналогів, які випускаються конкурентами та використання цих результатів;

- визначення можливих модифікацій продукту шляхом підвищення якісних характеристик;

- виявлення і використання цінових факторів підвищення конкурентоспроможності продукції; перебування і використання можливих пріоритетних сфер застосування продукції, особливо інноваційної;

- диференціація продукції.

Забезпечення

конкурентоспроможності будівельних підприємств залізничного транспорту має відбуватись внаслідок функціонування ефективного маркетингового механізму управління нею. Для чіткого відокремлення впливу маркетингових чинників на конкурентоспроможність підприємства можливо побудувати модель конкурентоспроможності, яка складається із таких основних компонентів: конкурентоспроможності продукції підприємства; конкурентоспроможності торгової марки; конкурентоспроможності самого підприємства як організаційно-економічної системи та конкурентоспроможності потенціалу підприємства, що виявляється у його здатності функціонувати на ринку у довгостроковій перспективі, успішно адаптуватись до зміни умов і чинників зовнішнього середовища, підтримувати конкурентні переваги, що існують та формувати нові.

Основу конкурентоспроможності організації у ринковому середовищі формує конкурентоспроможність його продукції, що характеризує її здатність задовольняти

краще, ніж конкуренти, потреби споживачів, пропонуючи їм унікальні властивості продукції та оптимальне співвідношення «ціна-якість».

Другим рівнем моделі конкурентоспроможності суб'єкту, що господарює, є конкурентоспроможність торгової марки, що формує здатність протидіяти конкурентам та залучати споживачів на довготривалій основі. Конкурентоспроможна продукція є передумовою формування конкурентних переваг торгової марки й в процесі управління конкурентоспроможністю торгової марки визначальне місце займає саме маркетинг, а саме – політика підприємства у сфері реклами, комунікацій, формування іміджу та брендингу.

Виробництво й реалізація конкурентоспроможної продукції – обов'язкова умова конкурентоспроможності підприємства як організаційно-економічної системи, що розглядається як здатність виробляти та реалізовувати конкурентоспроможну продукцію за високого рівня обслуговування, можливість ефективно розпоряджатися наявними матеріальними, трудовими, фінансовими та інформаційними ресурсами на певних ринках в конкретний проміжок часу. Одним з основних маркетингових чинників формування конкурентоспроможності будівельного підприємства на цьому рівні є маркетингова збутова політика, оскільки чітка і налагоджена робота каналів розподілу продукції є запорукою успішного розвитку економіки будь-якої країни.

На вищому рівні конкурентоспроможності суб'єктів господарювання знаходиться конкурентоспроможність потенціалу підприємства, що формує основу для його успішного функціонування у довготривалій перспективі.

Важливе значення в маркетинговому механізмі управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств залізничного транспорту

належить підсистемі моніторингу зовнішнього середовища, що здійснює ретельне відстеження зовнішніх чинників впливу на конкурентоспроможність будівельних підприємств та формує інформаційний базис, на основі якого функціонує підсистема адаптації маркетингового потенціалу підприємства до умов середовища.

В умовах несприятливого зовнішнього середовища істотні зміни відбуваються у технологіях та методах ведення господарської діяльності підприємств будівельної сфери, що використовують провідні міжнародні компанії, які зокрема стосуються таких функціональних компонентів господарського механізму підприємств як загальні організаційно-управлінські бізнес-процеси, бізнес-процеси управління техніко-технологічним розвитком підприємств, бізнес-процеси управління маркетингом і збутом будівельної продукції, бізнес-процеси управління операційною діяльністю підприємства. В сучасних умовах успішне функціонування підприємств будівельної галузі в Україні практично неможливе без розробки та впровадження маркетингових механізмів управління конкурентоспроможністю та адаптації підприємств до нових умов зовнішнього господарського середовища.

Іншим компонентом маркетингового механізму управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств є підсистема адаптації маркетингового потенціалу підприємства до умов зовнішнього середовища, яка реалізується через розробку маркетингової стратегії, формування організаційно-управлінської та інформаційної інфраструктури маркетингової діяльності підприємства, а також проектування елементів його маркетингового комплексу.

Маркетингова стратегія визначає загальні напрями та базові принципи адаптації маркетингового потенціалу підприємства до умов зовнішнього

середовища, а її практичне втілення відбувається шляхом використання будівельними підприємствами відповідного маркетингового комплексу. Специфіка будівельного маркетингу полягає у чіткій спрямованості його складових на основний орієнтир ринку для досягнення результатів та збалансованому використанні потрібного набору маркетингових інструментів. Для будівельного ринку є характерними швидкі зміни у технологіях та високі вимоги до рівня технологічності пропонуваного на цих ринках товарів. Для учасників промислових ринків важливого значення набуває активна інноваційна політика, спрямована як на розробку принципово нових товарів, так і на постійне удосконалення технологій виробництва будівельних матеріалів, що існують. Дослідження показують, що нові матеріали та технології створюються і виводяться на будівельний ринок безупинно, при цьому найбільшу активність виявляють іноземні виробники будівельних матеріалів.

Забезпечення ефективного функціонування та розвитку підприємств будівельної галузі в сучасних умовах вимагає від них постійних еволюційних зусиль в напрямку вдосконалення структури управління, розширення ринків збуту, підвищення якості продукції та послуг, розробки інвестиційної та інноваційної політики, за умов врахування максимальної кількості чинників мікро- та макросередовища.

Будівництво є базовою сферою економіки будь-якої держави, від ефективності функціонування та темпів розвитку підприємств якої залежить рівень розвитку багатьох інших галузей.

Будівництво за своїми технічними, організаційними та економічними характеристиками об'єктивно відрізняється від інших галузей матеріального виробництва.

Продукцією будівництва є повністю закінчені та прийняті замовником об'єкти. Продукт капітального будівництва, на

відміну від інших галузей, має низку особливостей, які визначаються:

а) технічними особливостями будівельної продукції;

б) особливостями будівельного виробництва;

в) організаційно-економічними особливостями галузі.

Вплив особливостей продукту на економіку капітального будівництва полягає у наступному:

а) вплив технічних особливостей будівельної продукції на економіку будівництва:

- непорушність будівельної продукції приводить до необхідності пересувного характеру роботи виконавців будівельних робіт. У будівництві переміщуються люди та знаряддя праці, а не предмети праці як в промисловості. З'являється необхідність у додаткових витратах на тимчасові споруди й т.п.;

- великі розміри продукції, їх складність і багато детальність, матеріаломісткість визначають високу питому вартість матеріалів і конструкцій (до 50-60% загальних витрат);

- будівельна продукція є капіталомісткою, що вимагає великих капіталовкладень. Звідси важливість обґрунтування цих витрат, висока роль кредитів серед джерел фінансування будівництва;

- індивідуальний характер споруджуваних об'єктів визначає особливості ціноутворення на будівельну продукцію;

- тривалий термін служби будинків і споруд визначає високий рівень морального зносу будівельної продукції;

б) вплив особливостей будівельного виробництва на економіку капітального будівництва полягає у такому:

- загальна тривалість будівельного циклу визначає утворення великих розмірів незавершеного виробництва, поява фінансових розрахунків за етапи та

комплекси робіт, необхідність страхування від стихійних лих і т.п.;

- будівельні роботи здебільшого виробляються на відкритому повітрі, що викликає появу "сезонності", має наслідки, наприклад, зимове подорожчання тощо;

- різне розташування будівельних об'єктів і пересувний характер виконавців будівельних робіт визначає високу питому вагу в структурі основних фондів будівництва, транспортної техніки; специфічні конструктивні особливості будівельної техніки; необхідність мати велику кількість тимчасових або пересувних споруд;

- хід будівництва суттєво залежить від місцевих умов: розвитку мережі доріг, наявності близько розташованих підприємств з виробництва матеріалів і конструкцій і т.п. Навіть однакові об'єкти зводяться по-різному в різних регіонах і навіть у районах одного регіону;

- будівельники не тільки будують, вони зобов'язані й освоїти створені потужності (запустити інфраструктуру об'єкта, комунікації тощо);

в) вплив організаційно-економічних особливостей будівництва на економіку галузі визначається наступними чинниками:

- будівництво здійснюється "на замовлення" і дуже рідко на продаж. У цьому відношенні будівництво й досі залишається ремеслом;

- у будівництві одного об'єкта беруть участь декілька підприємств, що викликає створення особливих організаційних форм в управлінні будівництвом (генпідрядники, підрядники, замовники тощо);

- конструктивна складність будівельних об'єктів і різноманіття господарських зв'язків будівництва з іншими галузями виражається в необхідності використання тисяч видів матеріалів, конструкцій і послуг інших галузей;

- ступінь освоєння території в чому визначає витрати на будівництво, тому додаткові витрати (на

інфраструктуру) можуть перевищувати власне будівельні витрати в кілька разів;

- необхідність комплексного будівництва промислових об'єктів визначається неможливістю функціонування, наприклад, промислових будівель без складського господарства, інженерних мереж і т.п.;

- будівельнику доводиться враховувати та знати технологічні особливості тих галузей, для яких ведеться будівництво.

Залізничне будівництво – найбільш складне серед інших видів капітального будівництва, дуже специфічне із-за своєї значної лінійної протяжності. Воно здійснюється у різних кліматичних умовах та інженерно-геологічних умовах, просто неба, цілий рік, з використанням мобільної техніки та ведеться звичайно мало обжитих районах. До залізничного будівництва відносяться: споруда нових та з'єднувальних колій, спорудження других і третіх колій, електрифікація залізниць, що існують, та знову споруджуваних, реконструкція і перебудова окремих ліній. Роботи на залізницях, що існують, виробляються в умовах безперервного руху поїздів.

Усі роботи з будівництва залізниць за характером їх розподілу по трасі діляться на два види: зосереджені та розподілені.

Зважаючи на специфіку будівельної галузі можна розглядати розвиток підприємства в таких аспектах: інноваційна складова розвитку; економічна складова розвитку; техніко-технологічна складова розвитку; організаційна складова розвитку.

Нестабільність є характерною ознакою розвитку будівельного підприємства залізничного транспорту, як стан відкритої системи при якому відбувається зміна її складу, структури та поведінки. Процес розвитку відбувається під впливом зовнішніх та внутрішніх чинників, разом з тим система має постійно функціонувати, щоб зберегти умови свого існування.

Фактори зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства знаходяться у взаємодії, формуючи певні об'єктивні умови його розвитку.

Непрямої вплив на розвиток будівельного підприємства здійснюють групи фактори так званого макросередовища. До них слід віднести політичні, екологічні, соціокультурні, демографічні, макроекономічні, науково-технічні.

Специфіка будівельних ринків накладає певні обмеження на можливості варіювати каналами збуту продукції. Попит на будівельну продукцію носить похідний (вторинний) характер і похідним (вторинним) він є тому, що виникає не сам по собі, а внаслідок попиту на товари, будівельні роботи та послуги, для виготовлення чи надання яких потрібна будівельна продукція. У загальному випадку – попит на будівельну продукцію залежить від загального рівня економічного розвитку в країні.

Висновки. Стратегія конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості будівельного підприємства залізничного транспорту є взаємодоповнюючими та у тісній взаємодії цих двох факторів можливо забезпечити не лише виживання підприємства, але і його постійний розвиток.

Виходячи із розглянутого, розробка практичних рекомендацій для вирішення питань організації управління розвитком будівельних підприємств залізничного транспорту та вивчення ряду проблем, пов'язаних з критеріями формування стратегії розвитку підприємства визначає завдання для подальшого дослідження.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Асаул А.Н. Маркетинг-менеджмент в строительстве: под редакцией д.э.н., профессора, Заслуженного строителя РФ А.Н. Асаула / А.Н. Асаул, В.П.Грахов. – СПб.: «Гуманистика», 2007. – 248 с.

2. Верхоглядова Н.І., Коваленко-Марченкова. Оцінка конкурентоспроможності потенціалу будівельної галузі України/ Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка", № 3, 2017, <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5471>
3. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія/ М.І. Данько, В.Л.Дикань, Н.В. Якименко. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 170с.
4. Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоустойчивость предприятий: Монографія/ В.Л.Дикань. – Харьков: Основа, 1997. – 350 с.
5. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств. Підручник / В.Л.Дикань, Ю.Т.Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415с.
6. Євтеєва В. Г. Маркетинг як інструмент підвищення конкурентоспроможності будівельного підприємства на ринку житла України/ "Ефективна економіка", № 8, 2013/ [Електронний ресурс] – Режим доступу. – <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2243>
7. Основні показники соціально-економічного розвитку України/ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
8. Портер М. Международная конкуренция: конкурентные преимущества стран: Пер. с англ. / Под ред. В.Д. Щетинина. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.
9. Россіхіна О.Є. Конкурентоутворюючі фактори, як основа стратегії конкуренції будівельного підприємства / Россіхіна О.Є. // Международные конференции: Стратегії інноваційного розвитку економіки України проблеми, перспективи, ефективність. Секція 2. Економіка підприємства та маркетинг. – НТУ «ХПІ», 2010. / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Conferences/Стратегії%20інноваційного%20розвитку%20економіки%20України%20проблеми,%20перспективи,%20ефективність/2010/S2/КОНКУРЕНТОУТВОРЮЮЧИ%20ФАКТОРИ.pdf>
10. Самошин А.Г. Повышение конкурентоспособности строительного предприятия // Молодежный научный форум: Общественные и экономические науки: электр. сб. ст. по материалам XLIV студ. междунар. Заочной науч.-практ. конф.– М.: «МЦНО».–2017 – №4(44)/ [Електронний ресурс] –Режим доступа.– URL:[https://nauchforum.ru/archive/MNF_social/4\(44\).pdf](https://nauchforum.ru/archive/MNF_social/4(44).pdf)
11. Смачило В.В., Головко-Марченко І.С. Фактори конкурентоспроможності будівельних підприємств/ «Молодий вчений» • № 4.4 (44.4) • квітень, 2017 р. <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2017/4.4/23.pdf>
12. Betts M. Strategic Management of IT in Construction / M. Betts. – Oxford: Blackwell Science Ltd, 1999. – P. 73-82

УДК 331:656.07

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Гребенюк Г.М., асистент (ДНУЗТ ім. акад. В.Лазаряна)

В статті розкрито особливості формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту. За рахунок визначення системи принципів (базових, специфічних та управлінських), використання комплексного підходу до підбору кадрів, визначення вимог до кадрів (корпоративні, професійні компетенції, результативність та досвід, потенціал до розвитку) та запропонованих методів оцінювання претендентів удосконалено систему формування трудового потенціалу.

Ключові слова: трудовий потенціал, підприємства залізничного транспорту, підбір та відбір кадрів, система формування трудового потенціалу.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Гребенюк Г.М., асистент (ДНУЖТ ім. акад. В.Лазаряна)

В статье раскрыты особенности формирования трудового потенциала предприятий железнодорожного транспорта. Усовершенствована система формирования трудового потенциала за счет определения системы принципов (базовых, специфических и управленческого), использования комплексного подхода к подбору кадров, определения требований к кадрам (корпоративные, профессиональные компетенции, результативность и опыт, потенциал к развитию) и предложенных методов оценки претендентов.

Ключевые слова: трудовой потенциал, предприятия железнодорожного транспорта, подбор и отбор кадров, система формирование трудового потенциала.

PERFECTION OF THE SYSTEM OF FORMATION OF LABOR POTENTIAL OF ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

Hrebeniuk H., assistant (Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan)

The article reveals the peculiarities of the formation of labor potential of enterprises of railway transport. So the main difficulties of the formation of labor potential is the lack of an established mechanism for selecting candidates for vacant positions; Lack of well-defined requirements for candidates; Lack of connection of the goals of selection, selection and recruitment of personnel with the tasks and goals of the enterprise at a certain period of its development; A shortage of staff capable of qualified selection, selection and recruitment of personnel.

Providing quality recruitment and assessment of competencies range of candidates is not possible without creating an objective system of formation of labor potential of rail transport, including JSC "UZ" which, in our opinion, is a set of principles, approaches, methods and technologies selection Personnel, selection criteria, approaches to assessing the competencies of applicants. The system of labor potential formation will form a strong working potential of the company and its talent pool will facilitate the inflow of the most competent and qualified.

The system of principles of formation of competitive labor potential of rail transport, which include: a group of basic principles (fundamental) character specific group of princes and group management principles.

Determined that the selection of personnel management staff as well as professionals, employees, workers must hold the Commission for recruitment. The stages of selection and selection of personnel are revealed, the system of uniform requirements to the applicants is offered. The basic methods of conducting selection and evaluation of applicants are determined.

Keywords: *labor potential, railway transport enterprises, selection and selection of personnel, system of formation of labor potential.*

Постановка проблеми. Одним із ключових етапів процесу управління розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту є його формування, що базується на визначенні вимог до трудового потенціалу, системах планування, підбору, відбору та професійної адаптації кадрів.

На залізничному транспорті, від самого початку створення Державної адміністрації залізничного транспорту, основним завданням кадрової роботи було формування апарату Укрзалізниці та проведення державної кадрової політики на залізницях України в аспекті укомплектування галузі висококваліфікованими працівниками, зміцнення дисципліни і порядку [1]. Таку діяльність здійснювало Головне управління кадрової, соціальної політики та навчальних закладів Укрзалізниці. В умовах реформування галузі та створення ПАТ «Українська залізниця» Головне управління кадрової, соціальної політики та навчальних закладів Укрзалізниці було реорганізоване в Департамент управління персоналом та соціальної політики ПАТ «Укрзаліниця».

Кадровий резерв ПАТ «Укрзаліниця» формується на підставі

нормативних документів, які під час реформування не змінювались. Для виявлення потенційних претендентів по регіональним філіям ПАТ «Укрзаліниця» проводить форуми під гаслом «Залізничні агенти змін», що дозволяє виявити не лише талановитих лідерів, а і напрацювати низку ідей та проектів, які можуть бути реалізовані на ПАТ «Укрзаліниця». Основними джерелами пошуку працівників та формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту є: проект «Внутрішній ринок праці»; база даних на людей, які знаходяться в стадії пошуку роботи та звертаються до підприємства; міжнародні HR портали для пошуку персоналу rabota.ua та hh.ua, офіційний сайт ПАТ «Укрзаліниця» (www.uz.gov.ua) та сайти його філій, підприємств залізничного транспорту; зв'язок з профільними навчальними закладами; державна служба зайнятості [2, 3]. На сьогодні відбір на посади керівного складу та включення до кадрового резерву здійснюється Комісією Укрзалізниці з розгляду на питань оптимізації структури, системи управління персоналом та соціальної політики, мотивації до праці.

Однак, сучасна система формування трудового потенціалу підприємств

залізничного транспорту має ряд недоліків та потребує удосконалення. Так, основними проблемами системи формування трудового потенціалу є відсутність налагодженого механізму відбору кандидатів на вакантні посади; відсутність в чітко сформованих вимог до кандидатів; відсутність зв'язку цілей підбору, відбору і найму персоналу з завданнями і цілями підприємства на певному періоді її розвитку; недолік штату фахівців, здатних кваліфіковано провести підбір, відбір і наймання персоналу.

Формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту необхідно здійснювати на основі впровадження науково-обґрунтованих методів підбору висококваліфікованих працівників. Специфікою професійного відбору кадрів на залізничному транспорті має бути спектр потенційних можливостей та характеристик працівника і тому потрібно застосовувати всі можливі методики для визначення цих можливостей. Підбір персоналу в умовах ПАТ «Укрзалізниця» повинен бути процесом оцінки професійних якостей кола претендентів, визначення придатності кожного з них для роботи на певних посадах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проблемам формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту, підбору та відбору кадрів присвячено багато робіт провідних вчених серед яких: Волобуєв М., Головкова Л.С., Дикань В.Л., Калініченко Л.Л., Компанієць В.В., Кузнецова Н.В., Семеняк М.М., Чорна М.В., Білоножко М.М. [4-11]. Однак реформування залізничного транспорту, створення ПАТ «Українська залізниця», формування виробничо-інтегрованих структур за видами діяльності, централізації функцій управління, формування єдиного інформаційного

середовища обумовлюють необхідність удосконалення системи формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Метою статті є удосконалення системи формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Забезпечення якісного підбору кадрів та оцінку професійних якостей кола претендентів неможливо без створення об'єктивної системи формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту, в тому числі і ПАТ «Укрзалізниця», яка, на нашу думку, представляє собою сукупність принципів, підходів, методів та технологій відбору кадрів, критеріїв відбору, підходів до оцінки компетенцій претендентів. Така система формування трудового потенціалу дозволить сформувати потужний трудовий потенціал підприємства та його кадровий резерв, сприятиме припливу найбільш компетентних і кваліфікованих спеціалістів.

В теорії та практиці управління персоналом, HR-менеджменту формування трудового потенціалу підприємства зводиться до підбору та відбору персоналу. Дослідження наукової літератури дозволили виділити системний та процесний підходи до підбору та відбору персоналу.

Відповідно до системного підходу підбір персоналу розглядається як відкрита система, яка складається з певних, взаємопов'язаних елементів. До цієї системи з навколишнього середовища надходять необхідні за обсягом і структурою ресурси (трудові, інформаційні), які в межах системи перетворюються та трансформуються у персонал [11].

Використання системного підходу до підбору персоналу дозволяє підбір персоналу розглядати як систему, що складається з взаємопов'язаних елементів, дає можливість комплексного вирішення

проблем у разі невідповідності діючого штату вимогам стратегії розвитку підприємства. Системний підхід доцільно використовувати при створенні нового трудового потенціалу підприємства.

Підбір персоналу з позиції процесного підходу дозволяє трактувати його як процес, який здійснюється шляхом реалізації певних послідовних етапів. Дослідження работ М.В. Черної, М.М. Білоножко, Н.В. Кузнецової, М.Волобуєва [4, 9, 11] дозволило виділити наступні етапи: аналіз та формування вимог до складу, структури та якісних характеристик персоналу; визначення методів пошуку кандидатів та їх залучення; комплексна оцінка кандидата (аналіз резюме та анкетних даних, підготовка та проведення відбіркової співбесіди, інтерв'ю, тестування) і перевірка інформації про кандидата; вибір кращого кандидата; пропозиція роботи; затвердження на посаді. Процесний підхід дає можливість проводити етапи підбору персоналу одночасно або послідовно на різних стадіях роботи з метою скорочення термінів і підвищення якості підбору, враховуючи галузеву специфіку підприємства.

Розвиток трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту та трудовий потенціал працівника передбачає професійне зростання, кар'єрний ріст, що викликає необхідність постійного доукомплектування персоналу, зміни кількісних та якісних характеристик трудового потенціалу підприємств відповідно до стратегії розвитку підприємства та робить процес формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту безперервним.

Комплексне вирішення завдань формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту за якісними властивостями та структурою персоналу, враховуючи специфіку діяльності підприємств залізничного

транспорту та корегування кількісних та якісних характеристик раніше сформованого потенціалу відповідно до нових вимог пропонуємо здійснювати на основі використання комплексного підходу до відбору та підбору персоналу, який поєднує в собі елементи системного та процесного підходів.

Реформування залізничного транспорту направлено на формування виробничо-інтегрованих структур за видами діяльності, що передбачає централізацію функцій управління. Забезпечення ПАТ «Українська залізниця» та підприємств залізничного транспорту трудовим потенціалом високого рівня, формування кадрового резерву, в тому числі і управлінців, обумовлює необхідність створення єдиної системи формування трудового потенціалу (рис. 1).

Основними джерелами формування трудового потенціалу є внутрішній ринок праці, представницький резерв кандидатів, професійні навчальні заклади, служба зайнятості та зовнішній ринок праці. Одним із способів залучення нових кандидатів також є і прелімінаринг.

В формуванні конкурентоспроможного трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту слід керуватися системою принципів, до якої пропонуємо віднести: принципи базового (фундаментального) характеру, специфічні принципи та управлінські принципи (рис. 2).

Група базових принципів відносяться до принципів системи управління підприємства в цілому та відображає взаємозв'язок, цілісність та єдність всіх компонентів трудового потенціалу в загальній системі управління формуванням і розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту. Використання зазначеної групи принципів характерно для всіх підприємств залізничного транспорту.

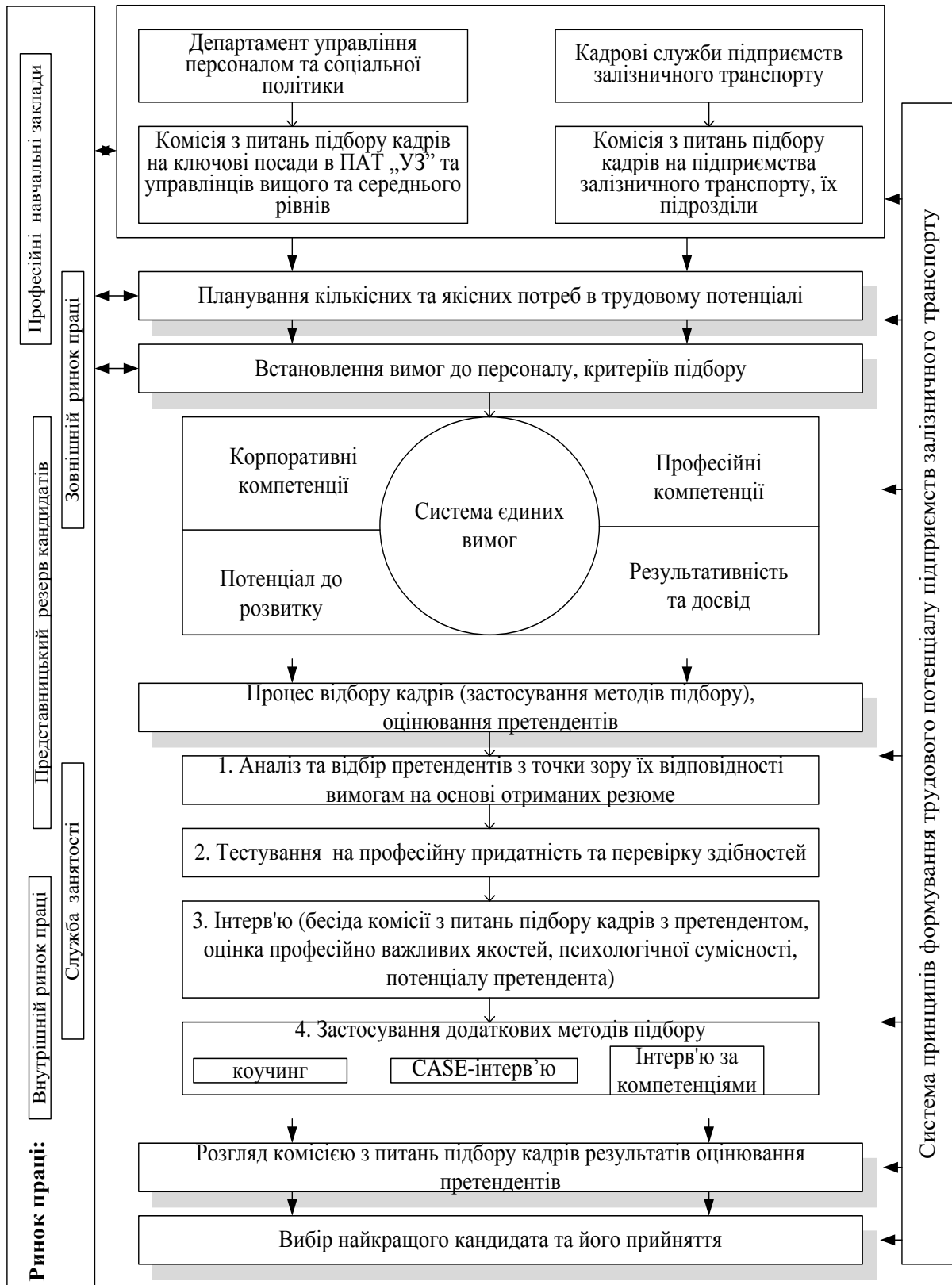


Рис. 1. Система формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту і межах комплексного підходу (розробка автора)



Рис. 2 - Система принципів формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту (сформовано автором)

Група специфічних принципів визначає умови формування та розвитку трудового потенціалу кожного підприємства залізничного транспорту, його компонентів, характерні для культури, традицій, вимог та цінностей, що склалися на підприємстві.

Управлінські принципи визначають умови, порядок та правила формування кадрового резерву та керівного складу підприємств залізничного транспорту.

Формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту на основі запропонованої системи принципів дозволить створити потенціал високого рівня, врахувати особливості трудового потенціалу різних рівнів (потенціал підприємства, колективу, працівника та особливості управлінського трудового потенціалу).

Організаційними структурами, на які покладено функції формування та управління розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту є Департамент управління персоналом та соціальної політики та кадрові служби філій та підприємств залізничного транспорту, що входять до ПАТ «Українська залізниця». До завдань Департаменту управління

персоналом та соціальної політики пропонуємо віднести і формування кадрового резерву, відбір управлінців вищого та середнього рівнів. Кадрові служби підприємств залізничного транспорту займатимуться формуванням трудового потенціалу шляхом відбору працівників необхідної кваліфікації та управлінців нижніх рівнів.

Відбір персоналу як керівного складу, так і спеціалістів, працівників, робітників повинна проводити Комісія з питань підбору кадрів. До складу такої комісії з питань підбору кадрів на ключові посади в ПАТ «Українська залізниця» та вищі керівні посади підприємств залізничного транспорту повинно входити сім осіб, серед яких керівник ПАТ «Українська залізниця», директор департаменту управління персоналу та соціальної політики, провідні спеціалісти, фахівці ПАТ «Українська залізниця», підприємств залізничного транспорту напрямку діяльності на яку претендує кандидат та психолог.

Комісія по підбору кадрів на підприємства залізничного транспорту повинна налічувати п'ять осіб та включати керівництво підприємства, підрозділу,

працівника кадрової служби, провідних спеціалістів сфери діяльності на яку претендує кандидат та психолога.

Сьогодні одним із ключових факторів ефективного функціонування підприємств залізничного транспорту є визначення потенційних можливостей працівника, створення сприятливого морально-психологічного клімату. Саме тому трудовий потенціал підприємств залізничного транспорту, колектив слід формувати враховуючи психологічну сумісність працівників. Залучення до комісії з питань підбору кадрів психолога дозволить оцінити, визначити особистісну поведінку претендента, його розумові можливості.

Першим етапом в формуванні трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту полягає в плануванні кількісних та якісних потреб в трудових ресурсах. Коли на підприємствах в результаті кадрового просування, змін в стратегії розвитку, управлінні персоналом виникає потреба в працівниках певної професії та кваліфікації кадровою службою здійснюється робота з планування потреб в персоналі.

Наступним етапом формування трудового потенціалу є визначення основних вимог до претендентів та критеріїв їх відбору.

З метою забезпечення підприємств залізничного транспорту конкурентоспроможним трудовим потенціалом, висококваліфікованими спеціалістами, проведення об'єктивної оцінки порівняння професійних якостей працівників та претендентів пропонуємо застосовувати систему єдиних вимог. Дана система включає наступні блоки вимог:

- корпоративні компетенції – це набір корпоративних вимог до ділових та управлінських якостей працівника в залежності від рівня посади (компетентність, клієнтоорієнтованість, корпоративність та відповідальність, якість

та безпека, креативність та інноваційність, лідерство);

- професійні компетенції – сукупність спеціальних фахових знань та навиків, необхідних працівникам для виконання професійних функцій;

- результативність та досвід роботи – сукупність параметрів, які визначають рівень успішності працівника в досягненні робочих цілей та завдань, професійний та управлінський досвід;

- потенціал до розвитку – сукупність параметрів, які прогнозують успішність професійного та кар'єрного зростання, зокрема, морально-етичні якості, здатність до навчання та розвитку, бажання кар'єрного зростання та ін.

Приєм на роботу відбувається після визначення потреб підприємства в нових кадрах та встановлення вимог до них. Спеціалісти кадрової служби визначають критерії відбору відповідно до посади, джерела та способи формування трудового потенціалу.

Етап підбору та відбору пропонуємо здійснювати в декілька кроків та почати з аналізу списку претендентів з точки зору їх відповідності вимогам на основі отриманих резюме. Наступним кроком в підборі кадрів слід обрати тестування на професійну придатність та перевірку здібностей. Даний метод дозволяє оцінити сучасний стан претендентів з урахуванням особливостей майбутньої посади.

Після отримання результатів тестування необхідно провести інтерв'ю. зазначений метод в вітчизняній практиці майже не використовується, однак бесіда комісії з питань підбору кадрів з претендентом дозволить оцінити професійно важливі якості, психологічну сумісність. На ряду з тестуванням та інтерв'ю доцільно застосовувати і такі креативні методи підбору, як коучинг, метод CASE-інтерв'ю, інтерв'ю за компетенціями. Ці методи дозволять оцінити можливості та прихований потенціал претендентів.

Після оцінювання претендентів та визначення їх відповідності посаді, відбору кращого претендента комісією приймається остаточне рішення щодо прийняття претендента.

Таким чином, використання комплексного підходу дозволяє сформувати єдину систему формування трудового потенціалу ПАТ «Українська залізниця» та підприємств залізничного транспорту, яка надає можливість проводити підбір кадрів з необхідними якісними властивостями, одночасно або послідовно на різних стадіях роботи та дозволяє скоротити терміни та підвищити якість підбору.

Висновки. За рахунок визначення системи принципів (базових, специфічних та управлінських), використання комплексного підходу до підбору кадрів, визначення вимог до кадрів (корпоративні, професійні компетенції, результативність та досвід, потенціал до розвитку) та запропонованих методів оцінювання претендентів удосконалено систему формування трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту. Така система дозволяє формувати трудовий потенціал з необхідними якісними властивостями та структурою персоналу, забезпечити відбір висококваліфікованих спеціалістів з можливостями подальшого розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-%D1%80>.
2. Офіційний сайт ПАТ «Українська залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>
3. Новий механізм кадрового підбору [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://magistral-uz.com.ua/reformuvannja/novij-mehanizm-kadrovogo-pidboru.html>
4. Волобуев М. Методы поиска персонала / М.Волобуев // Менеджер по персоналу. – 2008. – №4. – С.40-45
5. Головкова Л.С. Развитие трудоресурсного потенциала железнодорожной отрасли в контексте корпоративизации / Л.С. Головкова // Сборник научных работ Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта им. ак.В. Лазаряна «Проблемы экономики Украины». – 2012. – Вып.4. – С.26-37
6. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью) / В.Л. Дикань, Д.И. Бойко // Журнал «Бизнес информ» — 2010. — С. 48-50.
7. Калініченко Л.Л. Методолгічний підхід до управління персоналом підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі: монографія / Л.Л. Калініченко. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 382с.
8. Компанієць В.В. Система якості управління (менеджменту) на залізничному транспорті: концептуальні підходи та методика оцінки «людської складової» / В.В. Компанієць // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2009. — № 3. — С. 42—47.
9. Кузнецова Н.В. Подбор и расстановка кадров / Н.В. Кузнецова. – Владивосток: Из-во Дальневосточного университета, 2005. – 267с.
10. Семеняк М.М. Кадрове забезпечення Укрзалізниці в умовах реформування залізничного транспорту / М.М. Семеняк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - №41. – С.125-130
11. Чорна М. В. Підбір персоналу на підприємстві: системний та процесний підходи / М. В. Чорна, М. М. Білоножко // Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг. - 2013. - Вип. 1(2). - С. 69-76.

УДК 331.101.3:656.2

КОМПЕТЕНТНІСТЬ ЯК СКЛАДОВА ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Заєць Г.П., аспірант (УкрДУЗТ)

Статтю присвячено дослідженню питань розвитку компетентності працівників підприємств залізничного транспорту. Від ступеня компетентності та використання потенціалу працівників багато в чому залежить конкурентоспроможність і ефективність діяльності підприємств залізничної галузі. У зв'язку з цим досліджено сутність та розкрито зміст поняття «компетенції персоналу», визначено складові компетентності персоналу та сформовано основні напрямки розвитку компетенцій персоналу підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: компетентність, трудовий потенціал, залізничний транспорт, мотивація, модель компетенцій, компоненти трудового потенціалу, кадрова політика.

КОМПЕТЕНТНОСТЬ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Заец А.П., аспирант (УкрГУЖТ)

Статья посвящена исследованию вопросов развития компетентности работников предприятий железнодорожного транспорта. От степени компетентности и использования потенциала работников во многом зависит конкурентоспособность и эффективность деятельности предприятий железнодорожной отрасли. В связи с этим исследована сущность и раскрыто содержание понятия «компетенции персонала», определены составляющие компетентности персонала и сформированы основные направления развития компетенций персонала предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: компетентность, трудовой потенциал, железнодорожный транспорт, мотивация, модель компетенций, компоненты трудового потенциала, кадровая политика.

COMPETENCE AS A COMPOSITION CHARACTERISTIC OF THE LABOR POTENTIAL OF THE ENTERPRISE OF RAILWAY TRANSPORT

Zaets A.P., postgraduate student (USURT)

The article is devoted to the problem of competence of the worker as a component of a qualitative characteristic in the conditions of the modern labor market. A key factor in the successful implementation of rail transport enterprises is the development of personnel, the growth of its labor potential and capabilities. Competitiveness and efficiency of the company's

activity in the industry depends on the degree of competence and utilization of the employee's potential. In this connection, the essence of the concept of "competence of the personnel" was investigated, the content of the concept and the main directions of the development of personnel competences was revealed.

Keywords: *competence, labor potential, railway transport, motivation, model of competences, components of labor potential, personnel policy.*

Постановка проблеми. Для досягнення стійкого розвитку і формування конкурентних переваг підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі необхідно все більше уваги приділити ефективному використанню кадрового потенціалу, який являє собою одну з основних складових підвищення результативності діяльності, а трудові ресурси відіграють важливу роль у формуванні конкурентоспроможності підприємства.

Важливим аспектом для забезпечення ефективної діяльності підприємств залізничного транспорту є підтримка належного стану трудового потенціалу та забезпечення його постійного розвитку. На сьогодні існує ряд негативних тенденцій, погіршення якісних та кількісних характеристик трудового потенціалу, а також незадовільний стан його використання на підприємствах залізничного транспорту України. Тому проблема визначення сутності трудового потенціалу та компетентісної складової працівників підприємств залізничного транспорту є актуальною та потребує подальшого дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти управління персоналом на основі компетентісного підходу розкривають в своїй праці такі вчені як: М. Армстронг, Д.К. МакКлеланд, В.Л. Дикань, І.В. Токмакова, В.О. Зубенко, В.В. Компанієць, Л.В. Балабанова, О.В. Сардак, О.В. Варганова, Є.П. Скляр та інші [1-11]. Велика кількість досліджень, що проводяться в цій області, безліч конференцій і симпозіумів, присвячених проблемам ефективного використання та сталого розвитку трудового потенціалу,

підкреслюють необхідність даного дослідження.

Метою статті є дослідження змісту компетентності в системі якісної характеристики управління персоналом та розробка управлінських заходів із забезпечення розвитку компетенцій працівників підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Успішне функціонування підприємств в умовах конкурентного середовища забезпечується наявністю високорозвиненого потенціалу, елементом якого є трудовий потенціал.

У ринковій економіці змінюється підхід до формування трудового потенціалу, зокрема основний акцент переноситься на його якісний склад. Якість трудового потенціалу являє собою складну, багатоступеневу категорію. Основним якісним компонентом трудового потенціалу є його компетентність.

Поняття компетентності персоналу з'явилося в науковій літературі в англійських країнах у середині 60-х років ХХ століття. Вперше це поняття застосував американський вчений Д. МакКлеланд. Він охарактеризував певні якості особистості, які найтісніше пов'язані з успішним виконанням роботи і високою мотивацією персоналу. Д. К. МакКлеланд визначив компетентність як базову якість індивіда, що впливає на ефективність виконуваної роботи.

За твердженням Балабанової Л.В.[7] компетентність – це ступінь кваліфікації працівника, яка дозволяє успішно вирішувати задачі, що стоять перед ним, також вона визначає здатність працівника якісно і безпомилково виконувати свої

функції як у звичайних, так і в екстремальних умовах, успішно освоювати нове і швидко адаптуватися до умов, що змінюються.

Таким чином проаналізувавши поняття компетентності різних авторів, ми підтримує думку Балабанової Л.В. яка досить широко та змістовно розкриває поняття компетентності та будемо використовувати це поняття.

Загалом виділяють три основних типи компетенцій.

1) Корпоративні компетенції – це корпоративні вимоги до всіх працівників; потенціал працівника до кар'єрного зростання; особові установки і мотивація працівника.

2) Менеджерські компетенції - готовність працівника виконувати менеджерські функції; менеджерські навички і уміння, необхідні для успішного керування.

3) Функціональні (професійні) компетенції являють собою готовність працівника ефективно працювати в даній сфері діяльності; описують навички і уміння, які необхідні для ефективної роботи.

За більш широким підходом виділяють такі види компетентності:

1) функціональна (професійна) компетентність: характеризується професійними знаннями і умінням їх реалізувати. Вимоги до професійної компетентності багато в чому залежать від рівня управління та характеру посади. Сьогодні для вищих керівників скорочується значення спеціальних та зростає роль методичних і соціальних знань і навичок, здібностей в області спілкування, керівництва робітниками, здатності сприймати і інтерпретувати інформацію. В основі професійної компетентності - професійна придатність, яка представляє собою сукупність психічних і психофізіологічних особливостей людини, необхідних для здійснення ефективної професійної діяльності;

2) інтелектуальна компетентність: виражається в здатності до аналітичного мислення і здійснення комплексного підходу до виконання своїх обов'язків та вирішення поставлених керівництвом завдань;

3) ситуативна компетентність: означає уміння діяти згідно ситуації;

4) тимчасова компетентність: відображає уміння раціонально планувати і використовувати робочий час. Вона містить адекватну оцінку витрат часу ("почуття часу"), вміння конструювати програму досягнення мети в тимчасовому континуумі (просторі), правильно визначати витрата часу;

5) соціальна компетентність: передбачає наявність комунікаційних і інтеграційних здібностей, уміння підтримувати відносини, впливати, домагатися свого, правильно сприймати і інтерпретувати чужі думки, висловлювати до них відношення, вести бесіди і т.д.[16].

Особливу увагу на наш погляд потрібно приділяти професійній компетентності, яка є невід'ємною складовою трудового потенціалу та полягає в професійній придатності працівника, що являє собою сукупність психічних і психофізіологічних особливостей людини, необхідних для здійснення ефективної професійної діяльності.

Кадрова політика і цілі управління трудовими ресурсами на підприємствах залізничного транспорту повинні відповідати цілям функціонування організацій і передбачати конкретні заходи щодо підвищення результативності діяльності. Тому головним завданням керуючого підрозділом або залізницею в процесі управління персоналом є забезпечення підприємств залізничного транспорту кваліфікованими фахівцями, з високим рівнем професійної компетентності, що сприяють підвищенню інтелектуального рівня працівників, допомогти їм повністю розкрити свій трудовий та творчий потенціал. Прийняття

управлінських рішень, спрямованих на поліпшення управління персоналом покраще показники ефективності колективної роботи, знижує плинність кадрів в організації, а також приносить організації більший прибуток.

Роль професійної компетентності фахівців підприємств залізничного транспорту є важливою для успішного функціонування галузі та надання якісних послуг. Часто просування працівника по службі починає його «розслабляти» та зменшувати цілеспрямованість, людина не займається саморозвитком і в підсумку стає некомпетентним. З плинністю часу та розвитком нових технологій у галузі транспорту, працівники залізничного транспорту можуть стикатися з завданнями, що перевищують їх компетентність, таким чином, їх кар'єрний і професійний ріст зупиняється.

Фахівці залізничної галузі знаходяться в зоні підвищеного ризику - вони несуть відповідальність за людей, яких перевозять, за вантаж, який транспортується, за обладнання, яке експлуатується, тому їх кваліфікація та компетентність повинна постійно бути на належному рівні для забезпечення безперервного перевізного процесу.

Необхідно також враховувати, що науково-технічний прогрес сприяє впровадженню нової техніки і модернізації вже існуючої, а це змушує розвивати нові компетенції.

Крім того, працівники залізничного транспорту все більше користуються правилами, розробленими на іноземній мові або удосконалюють свої навички, на вимогах європейських стандартів. Саме тому для таких фахівців необхідно постійно підтримувати на належному рівні професійні компетенції та покращувати вміння отримувати, інтерпретувати і обробляти інформацію, а також оперативно приймати рішення стають особливо важливими.

Придбані компетенції не дадуть користі, якщо спеціалісти, які ними володіють, не зацікавлені реалізувати їх з максимальною віддачею. Тому для виконання цього завдання необхідно:

- створити н'а підприємствах залізничного транспорту гнучку систему справедливої винагороди;
- розробити і запровадити систему оцінювання результатів діяльності працівників;
- залучати працівників до управлінського процесу;
- створювати оптимальні умови їх праці.

Діюча система управління персоналом повинна забезпечувати та покращувати розвиток компетенцій на підприємствах залізничного транспорту. Управління компетенціями являє собою процес порівняння потреби організації в кадрах із наявними трудовими ресурсами і вибір форм впливу для приведення їх у відповідність з вимогами виробництва.

В даному випадку під потребою організації розуміється необхідний кількісний і якісний склад людських ресурсів, що визначається у відповідності зі стратегією підприємства та її розвитку. Результатом порівняння потреб і ресурсів стають управлінські рішення про ротацію, просування, прийом на роботу та розвиток персоналу.

Технологія управління компетенціями інтегрує технології управління за цілями, визначення вимог виробництва і передбачає приведення людських ресурсів організації у відповідність з цими вимогами. Управління компетенцією полягає в оцінці особою своїх можливостей у відповідності з вимогами посади. Така оцінка дає можливість особі активізувати одержані ним раніше знання, навички, інформацію. Вона формує мету своєї діяльності на обраній посаді, приймає для себе рішення: відповідає його компетенція вимогам посади чи необхідне додаткове навчання.

На наш погляд після точного визначення рівня компетенції кожного із співробітників, доцільно буде скласти план і методику підвищення рівня, його розвитку. Найпоширеніші методи розвитку компетенції:

- 1) навчання на робочому місці, без відриву від виробництва на досвіді інших;
- 2) виконання спеціальних розвиваючих завдань, націлених на підвищення рівня компетентності;
- 3) участь у тренінгах та семінарах, опрацювання спеціальної літератури;
- 4) рішення практичних спільних завдань в динамічному режимі, для розвитку навичок взаємодіяти в команді.

Висновки. Управління персоналом може розглядатись як управління компетенціями персоналу підприємства з реалізацією практики їх придбання, стимулювання та розвитку. Ці три завдання необхідно реалізувати для досягнення та покращення основних завдань діяльності підприємств залізничного транспорту. Початок застосування моделі компетенцій на практиці – це включення механізму підвищення ефективності працівників і, як наслідок, підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту.

ПЕРЕЛ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Армстронг М. Практика управління людськими ресурсами. / М. Армстронг; под ред. С.К. Мордовина.; перев.с англ. -[8-еиздание]. -СПб.: Питер, 2004. -832 с.
2. McClelland D. C. Testing for competence rather than for intelligence / D. C. McClelland // American Psychologist. -1973. -№28. -pp. 1-14.
3. Дикань В.Л. Оцінка якості робочої сили підприємства / В.Л. Дикань, С.В. Дмитрієнко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Збір наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2014. - № 48. – С. 9-12
4. Токмакова І.В. Управління розвитком персоналу на підприємствах залізничного транспорту / І.В. Токмакова // Тренди та інновації в сучасній економіці : колективна монографія: - Харків, 2016 - С. 133 — 142.
5. Зубенко В.О. Обеспечение эффективности использования производственного потенциала предприятий железнодорожного транспорта / В.О. Зубенко, И.Е. Кочухай // Вісник економіки транспорту і промисловості: Збір наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2015. - № 49. – С. 96-99
6. Компанієць В.В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. - Частина II. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на прикладі залізничного транспорту) : монографія / В. В. Компанієць. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 296 с.
7. Балабанова Л.В. Управління персоналом : навч. посіб. / Л.В. Балабанова, О.В. Сардак. – К. : Центр учбової літератури, 2011. – 468с.
8. Вартанова О.В. Компетенція персоналу :теоретичне визначення та складові / О.В. Вартанова, Є.П. Складар // Актуальні питання теорії і практики менеджменту. – Луганськ : СЛУ ім. В. Даля, 2010. – С.274–276.
9. Петрова І. Інтеграційна роль компетенцій у стратегічному управлінні людськими ресурсами / І. Петрова // Україна :аспекти праці. – 2008. – №8. – С. 23–28.
10. Киселева Г.С. Эффективность системы внутрифирменного обучения кадров на машиностроительных предприятиях [Электронный ресурс] :дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Галина Сергеевна Киселева ; науч. рук. О. В. Мраморнова. - Саратов, 2015. - 200 с. – Режим доступа :http://www.sstu.ru/upload/iblock/2a0/dissertat_siyakiselevoy_g.s..pdf

11. Карякин А. М. Командная работа: основы теории и практики / А.М. Карякин. – Иваново, 2003. – 136с.
12. Бариева Д. Производство: внедрение системы наставничества [Электронный ресурс] / Д. Бариева // Справочник по управлению персоналом. – 2011. – № 7. – Режим доступа: http://www.pro-personal.ru/journal/518/302194/?sphrase_id=296196.
13. Блинов А. Компетенции персонала в современной организации [Электронный ресурс] / А. Блинов. – Режим доступа: <http://www.e-executive.ru/knowledge/announcement/694102/?page=7>
14. Крилова Н.Б. Формування культури майбутнього фахівця / Н.Б. Крилова- М.: Вища школа. 1990. - 140 с. 7.
15. Черемис І. Нові вимоги до спеціаліста: поняття компетентності й компетенції // Вища освіта України. – 2006. - № 2. – с. 84-88
16. Дикань В.Л. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах / В.Л. Дикань// Монографія. – 2010. —Х. УкрДАЗТ — С.167
17. Кононова І. В. Аналіз підходів до управління підприємством у сучасних умовах / І. В. Кононова // Стратегії розвитку підприємства в умовах ринкової економіки. – 2013. — № 1(40). — С. 146 — 151.
18. Павленко О. О. Компетенція і компетентність: сутність, функції, структура / О.О. Павленко // Збірник наукових праць Військового інституту Київського національного університету імені Тараса Шевченка.- Випуск № 19.-К. ВІКНУ, 2009. – С. 231-236 .
19. Токмакова І.В. Мотивація трудової поведінки працівників залізничного транспорту в умовах реформування / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2013. - №44. – С. 286-289.
20. Каличева Н.Є. Удосконалення системи управління персоналом в умовах розвитку підприємства / Н.Є. Каличева, М.І. Стецюк // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. - №49. – С. 195-198.
21. Ейтутіс Д.Г. Мотивація персоналу підприємств транспорту на базі КРІ / Д.Г. Ейтутіс, О.А. Мельникова, С.О. Крищенко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління . - 2013. - Вип. 25. - С. 102-110.

УДК 681.2.009.12

АНАЛІЗ НАПРЯМІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПРИЛАДОБУДУВАННЯ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Сілантьєв А.С., магістрант (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена питанням визначення ролі стратегії збільшення конкурентоспроможності вітчизняних приладобудівних підприємств на ринку автоматизованих систем керування технологічним процесом. Досліджено, що для ефективного збільшення конкурентоспроможності приладобудівної галузі на ринку потрібно сконцентрувати увагу на декількох перспективних напрямках, одним з яких є

покращення якості маркетингових засобів, що дозволить створити умови для тісної взаємодії виробника та споживача.

Ключові слова: приладобудування, виробництво, автоматизовані системи керування технологічним процесом, маркетинг, співробітництво, розвиток, ефективність.

АНАЛИЗ НАПРАВЛЕНИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИБОРОСТРОЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Каличева Н.Е., к.э.н, доцент,
Силантьев А.С., магистрант (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена вопросам определения роли стратегии увеличения конкурентоспособности отечественных приборостроительных предприятий на рынке автоматизированных систем управления технологическим процессом. Доказано, что для эффективного увеличения конкурентоспособности приборостроительной отрасли на рынке нужно сконцентрировать внимание на нескольких перспективных направлениях, одним из которых является улучшение качества маркетинговых средств, что позволит создать условия для тесного взаимодействия производителя и потребителя.

Ключевые слова: приборостроение, производство, автоматизированные системы управления технологическим процессом, маркетинг, сотрудничество, развитие, эффективность

ANALYSIS OF DIRECTIONS OF COMPETITIVENESS OF ENTERPRISES OF INSTRUMENTATION IN MODERN CONDITIONS

*Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor,
Silantiev A. S., magister (USURT)*

At the moment it is impossible to imagine production without machines and electric equipment, as well as conveyor belts. It is because of this that there is such a concept as mass and serial production. But the time has come when the equipment used previously was morally outdated, in addition, all enterprises are faced with the need to reduce the cost of production by reducing the cost of resources, in particular energy. This leads to the need to use more quality equipment, so entrepreneurs turn to companies that are engaged in automated process control systems. For the automation market it is very important to keep pace with innovations, and to react as quickly as possible to new technologies, to support those standards that are gaining demand from the consumer. The goal of an enterprise's competitiveness is to expand, diversify, or innovate. In the conditions of rapid changes in the marketing environment, the enterprise-manufacturer must continuously evaluate the structure of its activities, taking decisions on the completion of production, its timely modification or replacement of a new one. These decisions are very important for the survival of the company and maintaining its competitive advantages. Researchers note that in the most successful enterprises, 40-60% of demand is provided by goods, which were not 5 years ago. Successful implementation of the innovation strategy depends on the close relationship and interaction of

different services of the enterprise, the correct division of responsibility between them. In particular, sometimes the opportunity for marketers to participate in the innovation process at the initial stages of product manufacturing is excluded. Only at the stage of development of a prototype there is a need to find a marketing service for its potential consumer. This strategy relates to a strategy for adapting innovation and is characterized by a high degree of risk. Such research can be conducted over the years and there is a high probability of a commercial failure. However, in the market for success, the firm - "pioneer", receives profits because of a monopoly position. At the present stage, innovations that are "pushed out by the laboratory" become the main source of competitive advantages in fast-growing markets. These are knowledge-intensive, dynamic industries with high-tech products.

Keywords: *instrument making, manufacturing, automated process control systems, advertising, cooperation, development, efficiency*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На даний момент неможливо уявити виробництво без машин та електричного обладнання, а також конвеєрних стрічок. Саме завдяки цьому з'явилося таке поняття як масове та серійне виробництво. Але прийшов час, коли обладнання, яке використовувалось раніше вже морально застаріло, крім того всі підприємства знаходяться перед потребою у зменшенні собівартості продукції шляхом зниження витрат на ресурси, зокрема енергетичні. Це призводить до необхідності використовувати більш якісне обладнання, тому підприємці звертаються до компаній, які займаються автоматизованими системами керування технологічним процесом (АСК ТП).

Український ринок автоматизації знаходиться в стані розвитку. Хоча цей стан і характеризується відносною легкістю виходу на ринок, але умови, в яких розвивається український ринок АСК ТП є несприятливими. На шляху формування підприємств з автоматизації стають, з однієї сторони великі закордонні корпорації, які вже завоювали ринок шляхом виготовлення надійної та якісної техніки, а з іншого боку – наявність продукції з Китаю, яка має як нижчу якість, так і нижчу ціну. Тим більше, що на сьогоднішній день споживачі, на жаль, досить насторожено відносяться до

українського виробника, бо коштує їх продукція дорожче ніж азіатські аналоги, та й якість залишається на не високому рівні. Тож, вітчизняні приладобудівні підприємства мають прикласти чимало зусиль для завоювання цього сегменту ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Питання підвищення конкурентоспроможності висвітлено в працях багатьох вчених, серед яких варто виділити роботи Потрера М., Фатхутдинова Р.А. Диканя В.Л., Крюкової І.В., Жаліло Я.А. та ін. [1-7]. Та для забезпечення конкурентоспроможності необхідно не лише вирішувати сьогоденні питання, а й визначати напрями довгострокового розвитку [8,9]. Оскільки, ринок автоматизації знаходиться в жорсткій конкурентній боротьбі, як зі сторони вітчизняних виробників, так і зі сторони великих міжнародних компаній, отже необхідно звернути увагу на найперспективніші напрями його розвитку, зокрема підвищення якості обслуговування та покращення маркетингових заходів, що допоможе покращити умови для тісного зв'язку між виробником та споживачем і сприятиме залученню нових інвесторів.

Мета статті полягає у визначенні напрямів розвитку для ринку

автоматизації в сучасних умовах жорсткої конкуренції.

Викладення основного матеріалу дослідження. Ринок автоматизації заснований на потребах в модернізації промисловості. Клієнтами такого ринку можуть бути як офісні будівлі, для яких проектується системи кондиціонування та контрольно-пропускні пункти, так і заводи, для яких проектується цілі системи пожежної безпеки та робочий процес в цілому. Вихід з ладу одного з приладів може зупинити все виробництво, а в системах безпеки – поставити під загрозу людські життя. Тому, при проектуванні таких систем споживач повинен розраховувати на великий запас по міцності та надійності приладів, а при використанні контрольно-вимірвальних приладів, на точність. Тому, всі прилади повинні проходити жорсткий відбір та перевірку по механічній та електричній надійності, та мати сертифікати, які будуть свідчити про придатність приладу для виробничого процесу [10].

Клієнт повинен розуміти, що в разі використання приладів, виробник бере на себе повну відповідальність, як матеріальну так і юридичну, за їх якість та надійність. Прилади повинні «супроводжуватись» виробником від початку і до кінця гарантійного строку відведеного для роботи кожного з них. Адже, не кожен споживач має достатньо кваліфікації для проектування систем, монтажу та налаштування приладів, створення програмного забезпечення та пристосування приладів до системи, яка вже використовується. Тому повинні бути створенні підрозділи, які будуть супроводжувати клієнта від моменту проектування до запуску системи в цілому. Кожен з приладів хоч і повинен працювати по міжнародним стандартам, але може мати специфіку налаштувань та монтажу, саме в цьому і повинен допомагати виробник, який знає про

функціонування свого приладу абсолютно все [11].

Тож, для успішного виходу на ринок автоматизації вітчизняні підприємства повинні звернути увагу на основні фактори забезпечення конкурентоспроможності, а саме:

- якість приладів. Це важлива складова, тому що вихід з ладу приладу може зупинити робочий процес, або лінію в цілому, що призведе до великих фінансових збитків;

- післяпродажний сервіс та обслуговування клієнтів. Не знайдеться такого фахівця, який би розбирався в приладі так, як той, хто його спроектував. Для клієнта важливо розуміти, що навіть після купівлі приладу, він зможе звернутися до кваліфікованих працівників, які допоможуть не тільки своєчасно надати допомогу, але і попередити вихід системи з ладу;

- стандартизація приладів. Прилади повинні не тільки бути взаємозамінні, але і працювати з аналогами інших виробників. Монтаж повинен бути легким, а прилади повинні працювати в системі, яка матиме міжнародні стандарти;

- розширення послуг, суміжних з напрямком ринку. Не кожен споживач має відділ інженерів та програмістів, які б змогли спроектувати та провести монтаж приладів. Клієнту зручно замовити продукцію там, де зможуть виконати роботу від початку і до кінця;

- семінари та тренінги. Клієнт матиме змогу не тільки ближче познайомитися з номенклатурою виробництва, а й матиме можливість оцінити роботу новинок та познайомитися з новими приладами;

- інновації. Весь ринок автоматизації побудований на інноваційних рішеннях та нових пропозиціях. Хто першим запропонує щось принципово нове, той зможе

забезпечити ефективність власних конкурентних переваг;

- показові стенди та реклама. Реклама – двигун прогресу, та велика можливість завоювати нових споживачів. І чим яскравіша реклама, тим більша ймовірність розширити їх коло.

Варто відзначити, що кожен виробник повинен розвиватися в напрямку автоматизації, та допомагати в цьому своїм споживачам. Саме обмін досвідом найефективніше допоможе розібратися в специфічних темах, які стосуються ринку АСК ТП. Для цього потрібно проводити тренінги та семінари, на яких матимуть змогу навчитися основам проектування систем автоматизації споживачів, а виробник таким чином зможе відстежувати напрямок ринку та потреби клієнтів з різних секторів. Також відкривається можливість залучення кваліфікованих кадрів, які розвиваються в напрямку АСК ТП та хочуть працювати у відповідних підприємствах.

Для ринку автоматизації дуже важливо йти в одну ногу з інноваціями, та якомога швидше реагувати на нові технології, підтримувати ті стандарти, які набувають попиту у споживача. Так як ринок автоматизації іде поруч з ІТ та комп'ютерними технологіями, а ця сфера розвивається дуже стрімко. [12].

У центрі стратегії по забезпеченню конкурентоспроможності будь-якого підприємства лежить мета розширення, диверсифікації чи інновації. В умовах швидких змін маркетингового середовища підприємство-виробник повинно постійно оцінювати структуру своєї діяльності, приймаючи рішення щодо завершення випуску продукції, її вчасну модифікацію чи заміну новою. Ці рішення дуже важливі для виживання підприємства та утримання ним конкурентних переваг [13].

Дослідники відзначають, що на найуспішніших підприємствах 40-60% попиту забезпечується товарами-новинками, яких не було 5 років тому.

Світові дослідження в галузі інноваційного менеджменту свідчать, що майже 60-80% успішних нововведень мають ринкове походження проти 20-40%, які виходять з лабораторії. Разом з тим, нововведення, які базуються на фундаментальних дослідженнях, можуть привести до технологічного прориву, який дає фірмі суттєві переваги перед конкурентами [14].

Хоча стимульовані ринком нововведення завжди більш популярні, ніж ті, які випливають з технічного і наукового прогресу, оскільки використання останніх часто не поєднується з детальними дослідженнями потреб споживачів, отже, часто має місце "виробництво поза ринком" [15].

Таким чином, успішна реалізація інноваційної стратегії залежить від тісного взаємозв'язку і взаємодії різних служб підприємства, правильного поділу відповідальності між ними. Зокрема, інколи виключається можливість участі маркетологів в інноваційному процесі на початкових етапах виготовлення товару. Лише на етапі розробки дослідного зразка виникає необхідність пошуку службою маркетингу його потенційного споживача. Ця стратегія відноситься до стратегії пристосування інновацій і характеризується значним ступенем ризику. Такі наукові дослідження можуть проводитися роками і мати високу ймовірність комерційного провалу. Проте за умов успіху на ринку фірма - "піонер", отримує надприбутки внаслідок монопольного становища. На сучасному етапі нововведення, які "виштовхуються лабораторією", стають основним джерелом конкурентних переваг на швидко зростаючих ринках [16]. Це наукоємні, динамічні галузі з високотехнологічних товарів.

Висновки. Отже, для забезпечення конкурентоспроможності підприємств приладобудівної галузі необхідно рухатися за всіма основними напрямками

обслуговування та надання саме якісних послуг споживачам. Кожен клієнт повинен відчувати на собі якість, ввічливе обслуговування, кваліфіковану підтримку, а системи автоматизації повинні бути стандартизовані та легко вводиться й виводиться з технологічного процесу. Тож, виробник повинен розуміти, яку відповідальність бере на себе і в разі неякісного обладнання своєчасно виявити це, та не допустити виходу на ринок таких приладів. Прилади повинні постійно оновлюватися, а їхні функціональні можливості постійно вдосконалюватися та розширюватися. Таким чином, якщо підприємству вдається виконувати такі критерії, воно зможе бути конкурентоспроможним на ринку приладобудування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Портер М. Международная конкуренция/ М. Портер. пер. с англ. и с предисловием В.Д.Щетинина. – М.: Междунар.отношения, 1993. – 896с.
2. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление/ Р.А. Фатхутдинов. – М.: ИНФРА – М, 2000. – 312с.
3. Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоустойчивость предприятий: монографія/ В.Л. Дикань. – Харьков: Основа, 1997. -345 с.
4. Конкурентоспроможність економіки України: монографія / За ред. д.е.н. І.В. Крюкової. – К.: Основа, 2007 . – 488 с.
5. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації: монографія/ [Я.А. Жаліло, Я.Б. Базилюк, Я.В. Белінська та ін.]. За ред. Я.А. Жаліла. - К:НІСД, 2005. – 388 с.
6. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування міжнародних транспортних коридорів/ В.Л. Дикань, М.В. Корінь// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДУЗТ. -2015. - Вип. 52. - С. 149-157.
7. Уткіна Ю. М. Інноваційно-інвестиційні підходи до забезпечення конкурентоспроможності українських підприємств на глобальних конкурентних ринках/ Ю.М. Уткіна, К.Ю. Сюсько // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДУЗТ. -2015. - Вип. 52. - С. 149-157.
8. Дикань В.Л. Реанимирование экономики Украины / В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ. -2014. - Вип. 45. - С. 11 - 17.
9. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 4 (40). - С. 117 – 120
10. Войтко С.В. Управління розвитком наукомістких виробництв : монографія / С.В. Войтко. – К. : ВПІ «Політехніка». –2012. – 280 с.
11. Промислова автоматизація і АСУ ТП: 10 років по тому // ІТ вік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.itweek.ru/industrial/article/detail.php?ID=59590>
12. Столяров А.В. Сучасний стан розвитку приладобудування в Україні / А.В. Столяров // Міжнародна стратегія економічного розвитку регіону : матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції, м. Суми, 3-5 вересня 2013 р. / За заг. ред. О.В. Прокопенко. - Суми : СумДУ, 2013. - С. 153-154.
13. Каличева Н.Є. Напрями забезпечення ефективного розвитку

промислових підприємств в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева, С.Є. Бохан// Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). С. 5 – 15.

14. Дикань В.Л. Розвиток промислового потенціалу українських підприємств / В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ. - 2014. - Вип. 46. - С. 136 - 142.

15. Ринок інформаційних технологій у 2016 році: шлях крізь терни // Ракурс [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ua.racurs.ua/1070-rynok-informaciynih-tehnologiy-u-2016-roci-shlyah-kriz-ternu>

16. Ринок АСК ТП // Комп'ютерворд [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.osp.ru/cw/2000/08/3349/>

УДК 656.078.8:629.48

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ ВАГОНОБУДУВАННЯ

Кузуб А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

В статті проаналізовано такі поняття як «конкуренція» та «конкурентоспроможність». Надана класифікація факторів конкурентоспроможності підприємств вагонобудівної галузі, яка підрозділяється на внутрішні: НІОКР, виробництво, персонал та зовнішні: імідж, здатність реагувати на ринкову ситуацію.

Запропоновано заходи, які сприяють підвищенню конкурентоспроможності не тільки вагонобудівних підприємств, але й вітчизняної економіки загалом.

Ключові слова: конкуренція, конкурентоспроможність, вагонобудівні підприємства, виробництво.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ВАГОНОСТРОЕНИЯ

Кузуб А.В., аспирант (УкрГУЖТ)

В статье проанализированы такие понятия как «конкуренция» и «конкурентоспособность». Предоставленная классификация факторов конкурентоспособности предприятий вагоностроительной отрасли, которая подразделяется на внутренние: НИОКР, производство, персонал и внешние: имидж, способность реагировать на рыночную ситуацию.

Предложены мероприятия, которые способствуют повышению конкурентоспособности не только вагоностроительных предприятий, но и отечественной экономики в целом.

Ключевые слова: конкуренция, конкурентоспособность, вагоностроительные предприятия, производство.

THEORETICAL BASIS OF COMPETITIVENESS OF DOMESTIC ENTERPRISES OF WAGON-BUILDING

Kuzub A. V., postgraduate student (USURT)

The article analyzes such concepts as "competition" and "competitiveness". Given their definition, competition - is a rivalry between the producers of goods and services for the best, economically advantageous conditions for the production and sale of products to meet the needs of consumers. Competitiveness of wagon-building enterprises is the ability of an enterprise to provide higher efficiency of production, which uses a higher priority of consumers in the conditions of effective economic activity and its practical, profitable realization in the conditions of a particular market.

The classification of factors of competitiveness of enterprises of the railcar industry is divided into internal ones: R & D, production, personnel and external: image, ability to react to market situation.

The measures, which promote competitiveness increase not only of car-building enterprises, but also of the domestic economy as a whole, are offered.

Keywords: *competition, competitiveness, car manufacturing enterprises, production.*

Постановка проблеми. Для економіки України особливе значення має галузь вагонобудування, яка є однією з основних ланок промислового виробництва України та має значний потенціал для забезпечення потреб світового ринку та ринку країн СНД.

Конкурентоспроможність одна з найважливіших умов, яка забезпечує сталий розвиток галузі. В умовах глобалізації світової економіки глобалізується і конкуренція підприємств. Практично, це завжди конкуренція з відомими світовими виробниками. Сьогодні не можна розраховувати на те, що знайдеться ринок, недоступний для світових виробників, тому проблема забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств потребуватиме постійних рішучих дій для свого вирішення.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Дослідження питання теоретичних основ конкурентоспроможності підприємств висвітлені в працях таких зарубіжних та вітчизняних вчених: Г.Л. Азоев, В.Л. Дикань, І.З. Должанський, Т.О. Загорна, Ю.Б. Иванов, Н.Є. Каличева,

Г.Я. Кіперман, М.Портер, Р.А. Фатхутдінов, І.П. Фамінский, С.О. Шевельова, З.Є. Шершньова [14].

Мета статті полягає в аналізі та виявленні теоретичних основ конкурентоспроможності вітчизняних підприємств вагонобудівних підприємств.

Виклад основного матеріалу Дослідження «конкурентоспроможності підприємства» передбачає з'ясування сутності категорії «конкуренція», оскільки вони тісно взаємозв'язані як в етимологічному, так і в чисто логічному сенсі – про конкурентоспроможність можна говорити тільки при наявності конкуренції між виробниками певної продукції.

Виникнення і розвиток суспільства супроводжується формуванням явища конкуренції, яка є одним із постійно діючих чинників його прогресивного руху вперед. Конкуренція змушує суб'єктів підприємницької діяльності не зупинятися на досягнутому, а постійно самовдосконалюватися, знижати витрати на виробництво, покращувати якість продукції, що пропонуються на ринку, підвищувати свою конкурентоспроможність.

В працях більш пізнього періоду, конкуренція трактується, перш за все, як суперництво:

1. суперництво, боротьба за досягнення кращих результатів будь – якої діяльності;

2. боротьба між фірмами (підприємцями) за найбільш вигідні умови виробництва та збуту продукції;

3. боротьба між країнами за джерела сировини, ринки збуту і сфери положення капіталу.

Існують і інші визначення поняття «конкуренція», одне з них надає нам вітчизняний науковець В.Л. Дикань: під конкуренцією слід розуміти процес суперництва між учасниками господарського обігу та ринку, коли не один з них не може впливати на загальні умови реалізації на ринку даного товару [2].

Отже, на думку автора в сучасних умовах господарювання, конкуренція – являє собою суперництво між виробниками товарів та послуг за кращі, економічно вигідні умови виробництва та реалізації продукції для задоволення потреб споживачів.

Розглянемо погляди різних науковців до визначення поняття конкурентоспроможності.

В вітчизняній економіці, вчений, який розглядав конкурентоспроможність підприємства являється Дикань В.Л. - забезпечення конкурентоспроможності неминуче зв'язано з підвищенням ефективності виробництва, останнє являється законом для підприємницької діяльності. Економічна ефективність передбачає, що підприємство буде отримувати даний обсяг виробництва товарів чи послуг при найменших витратах.

Так під конкурентостійкістю товару чи продукції розуміють, по-перше, відносну характеристику товару, яка відображає його відмінність в кращу сторону від товару фірми-конкурента, по-

друге, витрати на виробництво, реалізацію і експлуатацію (споживчу ціну) товару. Таким чином, конкурентоспроможність товару визначає реальну можливість збуту даного товару на конкретному ринку (внутрішньому чи зовнішньому) [2].

Класиком теорії конкуренції і конкурентоспроможності по праву вважається М. Портер, вагомим внеском якого є дослідження поняття «конкурентних переваг» – ключових факторів успіху, характерних для певного підприємства (галузі) чинників, що дають йому переваги над конкурентами (іншими галузями), наприклад, у боротьбі за інвестиції за рахунок більшої прибутковості або швидкості обороту капіталу тощо. Він писав, що конкурентні переваги поділяються на два основних види: більш низькі витрати та диференціація товарів [7].

Аналізуючи різні підходи до пояснення природи конкурентоспроможності підприємства й національної економіки, Портер дійшов висновку, що конкурентна перевага як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках залежить від наявності й ефективності використання ресурсів, що перебувають у розпорядженні фірми. Причому комбінація ключових факторів успіху не є постійною та універсальною для всіх галузей промисловості. Кожна окрема галузь має свої специфічні вимоги до такої комбінації.

З.Є. Шершньова, С.В. Оборська визначають: «Конкурентоспроможність підприємства – рівень його компетенції відносно інших підприємств-конкурентів у нагромадженні та використанні виробничого потенціалу певної спрямованості, а також його окремих складових: технології, ресурсів, менеджменту (особливо – стратегічного поточного планування), навичок і знань персоналу тощо, що знаходить вираження в таких результативних показниках, як

якість продукції, прибутковість, продуктивність тощо.

Конкурентоспроможність продукції – ступінь її відповідності на певний момент вимогам цільових груп споживачів або обраного ринку за найважливішими характеристиками: технічними, економічними, екологічними тощо» [11].

На думку Ю.Б. Іванова: «Під конкурентоспроможністю, по-перше, розуміють ступінь відповідності конкретного товару в кожній даний момент часу вимогам обраного ринку за технічними, економічними і іншими характеристиками. По-друге, це комплекс факторів, що відображають як техніко-економічні характеристики продукції, так і умови їхньої реалізації. По-третє, під конкурентоспроможністю товару розуміється комплекс споживчих і вартісних характеристик, у зв'язку з якими відбувається розподіл попиту між даним товаром і іншими товарами, що обертаються на ринку [4].

Конкурентоспроможність підприємства – це можливість ефективно розпоряджатися власними й позиковими ресурсами в умовах конкурентного ринку, тобто основна увага приділяється фінансовій стороні діяльності підприємства, зазначає Азоєв Г.Л. [1].

Українські вчені І. Должанський та Т. Загорна трактують конкурентоспроможність підприємства як здатність виробляти й реалізовувати продукцію швидко, в достатній кількості, при високому технологічному рівні обслуговування та як можливість ефективно розпоряджатися власними й позиковими ресурсами в умовах конкурентного ринку [3].

Як зазначає Р.А. Фатхутдінов, конкурентоспроможність є властивістю об'єкта та системи сервісу, що характеризується ступенем реального або потенційного задоволення ним конкретної

потреби у порівнянні з аналогічними об'єктами на даному ринку. [8].

Кіперман А.Я. трактує конкурентоспроможність підприємства як здатність протистояти на ринку іншим виробникам і постачальникам аналогічної продукції за ступенем задоволення своїми товарам [6].

Ліпсіц І.В., Фамінський І.П. визначають конкурентоспроможність підприємства як можливість запропонувати товар, який задовольнить конкретні вимоги споживача відносно якості та вигідних умов [9].

Незважаючи на наведені положення, вважаємо, що ґрунтувати визначення конкурентоспроможності підприємства лише на предметі конкуренції є спрощеним розумінням даної категорії, адже такі визначення передбачають як основу концепцію конкурентоспроможності товару та в меншому ступені відображають результативність діяльності господарюючого суб'єкта.

На думку автора, в економічній науці не існує єдиної ознаки, яку можна було б розглядати як показник рівня конкурентоспроможності суб'єкта господарювання. В формах статистичної звітності промислових підприємств сьогодні відсутній як показник прогнозної здатності вести суперництво у ринкових умовах господарювання, тобто показник конкурентоспроможності, так і показник успішності фактичної конкурентної боротьби, тобто показник конкурентоспроможності.

Підходи до визначення поняття конкурентоспроможності підприємства являються різноманітними. Проаналізувавши та узагальнивши існуючу літературу можна дати наступне визначення для вагонобудівних підприємств: конкурентоспроможність підприємств – це здатність підприємства забезпечити більш високу ефективність виробництва, яка користується більш

пріоритетним попитом у споживачів за умови ефективної господарської діяльності та її практичної прибуткової реалізації в умовах конкретного ринку.

Значення параметрів конкурентоспроможності вагобудівної галузі на світовому ринку та ринках СНД залежать від впливу зовнішніх та внутрішніх факторів. Надавання великого значення дослідженню своїх сильних і слабких сторін для оцінювання реальних можливостей у конкурентній боротьбі й

розробленні заходів та накопичення коштів, за рахунок яких воно змогло б підвищити конкурентоспроможність і забезпечити свій успіх на ринку. У процесі такого дослідження використовують якісні та кількісні показники, які свідчать про ступінь стабільності підприємства, здатності випускати продукцію в оптимальному обсязі, яка користується попитом, а крім того, що забезпечує одержання намічених і стабільних результатів (рисунк 1).



Рис. 1. Фактори, що впливають на конкурентоспроможність підприємства

Зовнішні фактори – це такий вплив який зі сторони фірми неможливий або вкрай обмежений. Внутрішні – це ті, на які повністю або в значній мірі може впливати управління фірми [2].

До вищесказаного можна додати та виділити наступні фактори конкурентоспроможності вагобудівних підприємств:

1. НІОКР: якість наукових досліджень, що проводяться; можливість інновацій у виробничому процесі; можливість розробки нових удосконалених пасажирських та вантажних вагонів; оволодіння існуючими технологіями та

освоєння нових технологій виробництва. Вагомі кроки до НІОКР були застосовані в 2017 році. В вересні 2017 року було передано до експлуатації 7 оновлених купейних вагонів, що пройшли капітально-відновлювальний ремонт (КВР). До кінця року планується оновити 20 вагонів. В оновлених вагонах встановлено сучасні системи клімат-контролю, завдяки чому поїзна бригада має змогу підтримувати комфортну температуру у вагоні незалежно від того, яка погода надворі. Сучасні вакуумні туалети забезпечують чистоту і зручність для пасажирів, а також дозволяють зменшити забруднення

навколишнього середовища.

Вітчизняний майстер колісно-роликового цеху вагоно-ремонтного цеху Купянськ - Юрій Клейн виготовив обладнання, яке дозволяє виконувати ремонт буксового вузла без демонтажу внутрішніх кілець. Для ремонту цього вузла доводиться демонтувати внутрішні кільця роликових підшипників із шийок осей колісних пар, аби усунути виявлені дефекти. Ця робота копітка і забирає чимало часу (більше 2 годин). Із впровадженням обладнання для шліфування кілець роликових підшипників на шийці вісі колісних пар тривалість цієї операції становить лише півгодини.

2. Виробництво: низька собівартість продукції (досягнення економії на масштабах виробництва і т.д.); якість продукції (зниження кількості дефектів, зменшення потреб в ремонті); висока можливість використання виробничих потужностей; вигідне розташування підприємств вагонобудування; доступ до кваліфікованої робочої сили; висока продуктивність праці; спроможність виготовлення досить великої кількості вагонів. ПАТ «Українська залізниця» приділяє значну увагу оновленню рухомого складу. До кінця 2017 року на власній виробничій базі компанії буду капітально відремонтовано 91 вагон. Ще 62 одиниці пройдуть КВР на сторонніх підприємствах. А вже починаючи з наступного року, планується відновити по 200 одиниць щороку, що дає змогу суттєво підвищити рівень обслуговування пасажирів на Українській залізниці.

3. Персонал: організація і управління в області контролю за якістю; компетентність в області виробництва; здатність швидко трансформувати нові товари з стадії розробки в промислове виробництво. Для досягнення покращення роботи персоналу керівництво підприємств вагонобудівної галузі в вересні 2017 року для мотивування персоналу планує ввести додаткове преміювання робітників у розмірі

25-30% на місяць.

4. Організація: рівень інформаційних систем; здатність швидко реагувати на ринкову ситуацію, що змінюється; високоефективна стратегія управління на різних етапах виробництва. На думку автора важливим показником є те, що на передодні сезону масових перевезень нового врожаю 2017 року було відремонтовано понад 13,2 тис. найдефіцитніших піввагонів. Вагонобудівні філії ПАТ «Українська залізниця» продовжили будувати новий рухомий склад, а на заводах ПАТ «Української залізниці» на момент 2017 року вже виготовлено 664 піввагони та 2 окатишевози.

5. Інше: сприятливий імідж; вигідне розташування; організаційна культура на високому рівні.

Наведена класифікація хоча й у неявному вигляді теж підрозділяє характеристики конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств на внутрішні (НЮОКР, виробництво, персонал) та зовнішні (імідж, здатність реагувати на ринкову ситуацію та інші).

Основними завданнями у сфері підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств вагонобудування можна визначити такі:

- усунення бар'єрів підприємницькій діяльності, зменшення податкового тиску;
- державна підтримка вагонобудівних підприємств: створення служб інформації про новітні технології, зміни у законодавстві, вихід на перспективні світові ринки та ринки країн СНД;
- фінансове та соціальне стимулювання інноваційної діяльності підприємств щодо створення нових вагонів. Шляхом до покращення інноваційної діяльності, ефективного виробництва керівництво галузі має наміри зацікавити молодь для співпраці та дає можливість будувати кар'єру саме в вагонобудівній галузі. Одним з важливих умов може стати

відновлення програми будівництва житла: служба, або інші варіанти.

Перелічені заходи сприяють підвищенню конкурентоспроможності не тільки вагобудівних підприємств, а й вітчизняної економіки загалом.

Висновки.

Конкурентоспроможність вагобудівних підприємств – це здатність підприємства забезпечити більш високу ефективність виробництва, яка користується більш пріоритетним попитом у споживачів за умови ефективної господарської діяльності та її практичної прибуткової реалізації в умовах конкретного ринку.

Конкурентоспроможність підприємства характеризує можливість та ефективність його адаптації до умов конкурентного середовища.

Значення параметрів конкурентоспроможності вагобудівної галузі на світовому ринку та ринках СНД залежать від впливу зовнішніх та внутрішніх факторів. Надавання великого значення дослідженню своїх сильних і слабких сторін для оцінювання реальних можливостей у конкурентній боротьбі й розробленні заходів та накопичення коштів, за рахунок яких воно змогло б підвищити конкурентоспроможність і забезпечити свій успіх на ринку. У процесі такого дослідження використовують якісні та кількісні показники, які свідчать про ступінь стабільності підприємства, здатності випускати продукцію в оптимальному обсязі, яка користується попитом, а крім того, що забезпечує одержання намічених і стабільних результатів.

СПИСКИ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Азоев Г.Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика / Г.Л. Азоев. – М.: Центр экономики и маркетинга. 1996. – 208 с.

2. Дикань В.Л. Обеспечение

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

3. Должанський І.З.

Конкурентоспроможність підприємства / І.З. Должанський, Т.О. Загорна/. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 384с.

4. Иванов Ю.Б.

Конкурентоспособность в системе категорий рыночной экономики / Ю. Иванов // Бизнес Информ. – 1994. – № 11. – С. 11- 14.

5. Каличева Н.Є.

Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева, С.Є. Бохан // Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). С. 5 – 15.

6. Киперман Г. Я.

Показатели и нормативы в новых условиях хозяйствования. Оценка деятельности предприятия [Текст] / Г. Я. Киперман – М.: Финансы и статистика, 1989. – С. 176.

7. Портер М.

Международная конкуренция / М. Портер. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.

8. Фатхутдинов Р.А.

Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление / Р.А. Фатхутдинов. – М.: ИНФРА-М. – 2000. – 312 с. – (Серия “Высшее образование”)

9. Фаминский И. П.

Основы внешнеэкономических знаний [Текст] / И.П. Фаминский. – М.: Международные отношения, 1994. – 382 с.

10. Шевельова С.О.

Конкурентоспроможність молочного підкомплексу [С.О. Шевельова]. Монографія – Тернопіль: Збруч, 2001. – 408 с.

11. Шершньова З. Є.

Стратегічне управління: Навч. Посібник / З. Є. Шершньова, С. В. Оборська – К.: КНЕУ, 1999. – 384 с.

УДК 334.012.82:658

ОЦІНКА СТРАТЕГІЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ЗДІЙСНЕННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Бойко О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті обґрунтовано необхідність використання стратегічного підходу до формування і розвитку інтегрованих структур на основі оцінки стратегічної привабливості підприємств-учасників. Дано визначення поняття стратегічної привабливості підприємства щодо включення його до складу інтегрованої структури. Запропоновано і обґрунтовано систему внутрішніх і зовнішніх характеристик діяльності підприємства для оцінки його стратегічної привабливості в умовах здійснення інтеграційних процесів.

Ключові слова: інтеграційні процеси, інтегрована структура, стратегічний підхід, стратегічна привабливість підприємства, інвестиційний потенціал

ОЦЕНКА СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,
Бойко Е.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье обоснована необходимость использования стратегического подхода к формированию и развитию интегрированных структур на основе оценки стратегической привлекательности предприятий-участников. Дано определение понятия стратегической привлекательности предприятия относительно включения его в состав интегрированной структуры. Предложена и обоснована система внутренних и внешних характеристик деятельности предприятия для оценки его стратегической привлекательности в условиях осуществления интеграционных процессов.

Ключевые слова: интеграционные процессы, интегрированная структура, стратегический подход, стратегическая привлекательность предприятия, инвестиционный потенциал.

ASSESSMENT OF STRATEGIC APPEAL OF THE ENTERPRISE IN THE CONDITIONS OF IMPLEMENTATION OF INTEGRATION PROCESSES

*Maslova V.O., PhD Econ., associate professor,
Boyko E.V., master (USURT)*

In article need of use of a strategic campaign to formation and development of the integrated structures on the basis of assessment of strategic appeal of the participating

enterprises is proved. Definition of a concept of strategic appeal of the enterprise for his inclusion in structure of the integrated structure within which it is offered to understand the concrete condition of the main characteristics of activity of the enterprise providing performance of the purposes of functioning of the integrated system in long-term (strategic) term is given. The system of internal and external characteristics of activity of the enterprise for assessment of his strategic appeal in the conditions of implementation of integration processes is offered and proved. This system includes assessment of all subsystems of activity of the enterprise and also assessment of appeal of branch of basing, for the purpose of identification of favorable impact of factors of the environment on formation of sufficient volume of own financial and investment resources necessary for development and ensuring performance of a strategic objective of functioning of the integrated structure.

Keywords: *integration processes, the integrated structure, strategic approach, strategic appeal of the enterprise, investment potential.*

Постановка проблеми. Інтеграційні процеси, процеси злиття та поглинань, сьогодні відбуваються не тільки в базових галузях економіки України, таких як промисловість, торгівля, транспорт, сільське господарство, але й в майже всіх сферах життєдіяльності суспільства. Відповідно до реалізації новітніх реформ різного роду об'єднання відбуваються в сферах державного управління, охорони здоров'я, освіти тощо. Основною метою цих процесів у невиробничій сфері, на нашу думку, є забезпечення ефективності діяльності не стільки за рахунок підвищення обсягів та якості надання ними послуг, скільки за рахунок економії витрат, і перш за все, бюджетних коштів. У виробничому секторі інтеграційні процеси здійснюються переважно з метою виживання вітчизняних підприємств у конкурентній боротьбі. Однак для забезпечення життєздатності та конкурентоспроможності самої інтегрованої структури (ІС) як у найближчій, так і віддаленій перспективі, особливо в умовах дефіциту інвестиційних коштів, до її складу повинні входити суб'єкти господарювання, які відповідають меті створення та функціонування ІС. У зв'язку з цим виникає актуальність застосування певного методологічного підходу до формування об'єднань підприємств для визначення можливості забезпечення

збереження, примноження та ефективного використання усіх складових їх наявного потенціалу при здійсненні інтеграційних процесів. На нашу думку, застосування саме стратегічного підходу дозволить забезпечити виконання визначених вище завдань, оскільки являє собою технологію управління процесами формування та розвитку підприємства, у тому числі й ІС, в умовах нестабільності та невизначеності факторів зовнішнього і внутрішнього середовища. У рамках цього підходу обстеження потенційних учасників ІС варто проводити на основі оцінки їх стратегічної привабливості, яка обов'язково повинна включати характеристики як внутрішнього, так і зовнішнього середовища підприємств-учасників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що питанням розвитку інтеграційних процесів у різних галузях та економіки України в цілому приділяється велика увага як науковців, так і фахівців з питань корпоративного управління. Серед досліджень за останні роки можна виділити праці Диканя В.Л. [1,2], Кузуб А.В. [2], Прохорової В.В. [4], Скопенко Н.С. [5], Толстової А.В. [6] та інших вчених, в яких наголошується на визначальній ролі інтегрованих компаній у створенні крупного капіталу для забезпечення економічного зростання країни. Питання застосування

стратегічного підходу до управління інтегрованими структурами досліджувалися у працях таких вчених, як Дикань В.Л. [1,3], Ганущак-Єфіменко Л.М. [7], де розглядалася необхідність забезпечення збалансованості бізнес-портфелю при його формуванні інтегрованими структурами. Визначенням поняття та етапами оцінки стратегічної привабливості підприємства займалися Опікунова Н.В. та Лаврова С.С. [8].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У той же час у зазначених роботах питання оцінки стратегічної привабливості підприємств, задіяних в інтеграційних процесах, з точки зору здійснення основного призначення інтегрованих структур у забезпеченні збереження, примноження та ефективного використання усіх складових їх наявного потенціалу, розглядаються не достатньо.

Метою статті є обґрунтування та формування системи характеристик зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства для оцінки його стратегічної привабливості щодо включення до складу інтегрованої структури з метою забезпечення виконання основної мети її функціонування.

Виклад основного матеріалу. Перш ніж перейти до розгляду показників, за допомогою яких можна оцінити стратегічну привабливість підприємства, варто зупинитися на визначенні самого поняття. На основі проведеного морфологічного аналізу досліджень з питань стратегічного управління Н.В.Опікунова та С.С.Лаврова [8] надають наступне визначення: стратегічна привабливість – це інвестиційна привабливість у довгостроковій перспективі. Однак з позиції функціонування інтегрованих структур, які можуть формуватися не тільки на засадах поглинання, але й добровільного об'єднання, або за рішенням державних органів управління тощо, таке визначення є некоректним.

На нашу думку, під стратегічною привабливістю підприємства варто розуміти конкретний стан основних характеристик (показників) діяльності підприємства, які забезпечують виконання цілей функціонування інтегрованої структури у довгостроковій (стратегічній) перспективі.

Основною метою існування інтегрованих структур в економіці є консолідація виробничого, фінансового та інтелектуального капіталу для формування та нарощування інвестиційного потенціалу. Для вітчизняних підприємств, які функціонують в умовах жорсткого дефіциту фінансових ресурсів, здійснення інвестиційної діяльності у розвиток власного бізнесу та забезпечення конкурентоспроможності можливе у найближчий час за рахунок входження до складу інтегрованої структури. У той же час сама інтегрована структура не повинна нести суттєвих фінансових втрат на забезпечення функціонування підприємства-учасника, якщо це не передбачено метою її існування.

На рисунку 1 запропонована система характеристик діяльності підприємства, за допомогою якої варто виконати оцінку його стратегічної привабливості щодо включення до складу інтегрованої структури (ІС), основною метою якої, у свою чергу, є формування внутрішніх ресурсів для активізації інвестиційної діяльності.

Оцінку стратегічної привабливості підприємства варто проводити за такими напрямками:

- оцінка всіх підсистем діяльності підприємства, що впливають на формування його фінансових ресурсів (форма власності, наявність стратегії розвитку діяльності; характеристика системи управління, виробничого потенціалу, фінансового стану тощо);

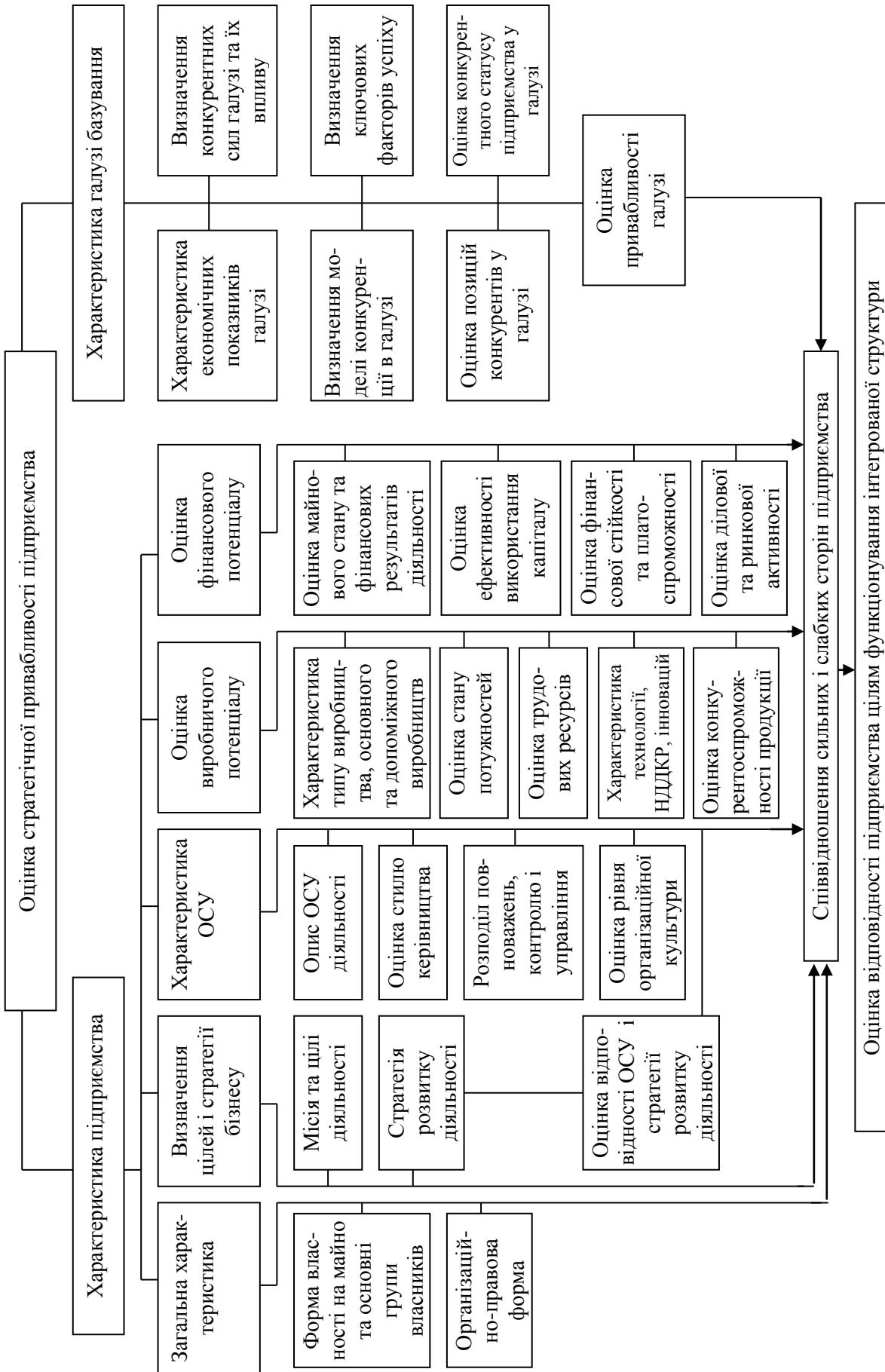


Рис.1. Оцінка стратегічної привабливості підприємства - потенційного учасника інтегрованої структури

- оцінка привабливості галузі базування підприємства з точки зору існування сприятливого впливу факторів зовнішнього середовища на формування достатнього обсягу фінансових ресурсів підприємства (аналіз економічних показників галузі, оцінка конкуренції тощо).

На інвестиційний потенціал підприємства та можливість його реалізації у складі ІС передусім впливають організаційно-правова форма (товариства, холдинги, виробничі кооперативи, унітарні підприємства, концерни, трести, асоціації тощо) та форма власності на майно (приватна, колективна, державна, змішана). Організаційно-правова форма впливатиме на інвестиційний потенціал в частині формування грошових потоків та визначення їх сукупної величини, а форма власності - на прийняття рішень відносно розподілу грошових надходжень на реалізацію спільних інвестиційних проектів ІС.

Будь-яка стратегія підприємства переслідує вирішення двох основних проблем: мінімізація витрат та максимізація прибутку. Вирішення хоча б однієї з них приводить до економічного зростання підприємства. Тому, наявність чітко означеної стратегії поведінки підприємства на ринку підвищує його стратегічну привабливість.

Оскільки інвестиційна діяльність підприємства безпосередньо пов'язана з прийняттям управлінських рішень відносно реалізації інвестиційних проектів, то суттєвий вплив на її можливість спричиняє і організаційна структура управління підприємства та окремі її складові (стиль керівництва, порядок розподілу повноважень та відповідальності, організаційна культура).

Головною задачею при оцінці організаційної структури управління підприємства, що планується ввести до складу ІС, є визначення її відповідності масштабам діяльності підприємства,

реалізації як стратегії окремого функціонування, так і меті створення ІС, а також визначення необхідності, можливості та ефективності зміни організаційної структури, оскільки на це потребуються певні фінансові ресурси.

Оцінку виробничого потенціалу підприємства слід проводити за такими напрямками: характеристика типу виробництва, основного та допоміжного виробництв; оцінка стану потужностей та основних виробничих фондів; оцінка забезпечення трудовими ресурсами; характеристика технологій, НДДКР, інновацій, які розробляє і використовує підприємство в своїй діяльності; оцінка конкурентоспроможності продукції на ринку товарів та послуг. Найбільший обсяг грошових надходжень, перш за все за рахунок прибутку, отримують підприємства з масовим та крупносерійним типом виробництва, що пов'язано з дією ефекту від масштабу виробництва та кривою досвіду. Такі підприємства також мають у своїй структурі якщо не повний виробничий цикл, то певну сукупність допоміжних та обслуговуючих підрозділів, призначених для забезпечення всім необхідним основного виробництва підприємств, що значно зменшує собівартість і підвищує конкурентоздатність продукції підприємства. Крім того, наявність допоміжних та обслуговуючих виробництв у складі підприємства, які пов'язані з основним виробництвом технологічно, значно зменшують інвестиційні потоки на підприємство, оскільки інновації, що застосовуються на основному виробництві, можуть також ефективно бути застосованими на допоміжних виробництвах. Водночас розробки, впроваджені у підрозділах, можуть приносити додаткові грошові надходження до підприємства взагалі. Оцінка стану потужностей полягає у визначенні рівня їх завантаження, тому що через недовикористання виробничих

потужностей збільшується частка постійних витрат у собівартості продукції та зменшується сукупний прибуток підприємства. Основні фонди оцінюються з точки зору їх фізичного та морального зносу та визначення обсягу капітальних вкладень для підтримки їх у належному стані відповідно до стратегії діяльності ІС. Трудові ресурси підприємства оцінюються з позиції наявності кваліфікації, яка необхідна для реалізації інвестиційних проектів, а також визначаються обсяги інвестицій для підвищення кваліфікації персоналу при необхідності. Від характеристики технології, яка використовується на підприємстві, розвитку НДДКР, впровадження нововведень залежатиме рівень інноваційної діяльності підприємства, що з одного боку буде збільшувати обсяги інвестицій у підприємство, а з іншого - відбуватиметься нагромадження прибутку від впровадження або реалізації інновацій. Нарешті, рівень конкурентоспроможності продукції буде мати найважливіше значення у формуванні грошових потоків у вигляді прибутку для інвестиційних цілей.

Оцінку фінансового потенціалу підприємства у забезпечення майбутньої інвестиційної діяльності пропонується здійснювати за допомогою обчислення основних фінансових показників, які характеризують ефективність фінансової діяльності підприємства: майнового стану підприємства; ефективності використання власного та залученого капіталу; фінансової стійкості та платоспроможності підприємства; ліквідності; ділової та ринкової активності. Наведені групи показників дозволять оцінити стан, склад та ефективність розміщення фінансових ресурсів підприємства та одночасно оцінити його фінансово-ресурсну підсистему інвестиційного потенціалу ІС.

Основна задача оцінки підприємства та його потенціалу полягає у визначенні співвідношення між обсягами капітальних вкладень, необхідних для

забезпечення підприємства, та обсягами надходження грошових потоків від реалізації продукції, які у якості інвестицій можуть бути спрямованими на розвиток підприємства відповідно до вимог ринку.

Проте, на грошові потоки будь-якого підприємства впливають і зовнішні фактори, що формуються, перш за все, у галузі базування підприємства. Тому, при оцінці інвестиційного потенціалу підприємства необхідно обстежити і можливості галузі, в якій воно функціонує. Оцінку галузі пропонується здійснювати за такими напрямками: характеристика економічних показників галузі; визначення конкурентних сил та їх впливу, а також моделі конкуренції, що склалася у галузі; визначення ключових факторів успіху у галузі; оцінка позицій конкурентів, і на цій основі визначення конкурентного статусу підприємства, що обстежується; загальна характеристика привабливості галузі базування підприємства. До основних економічних показників галузі, що обумовлюватимуть розвиток інвестиційного потенціалу підприємства належать: розміри ринку (обсяги річних доходів та реалізації продукції у натуральному виразі) та щорічні темпи його зростання; стадія життєвого циклу галузі; кількість споживачів у галузі, їх потреби та ймовірність появи додаткової кількості споживачів; кількість конкурентів у галузі та щорічні обсяги їх продажу; середній рівень завантаження потужностей підприємства галузі; технологічна динамічність галузі; можливість економії на масштабах виробництва; прибутковість галузі відносно рівня прибутковості інших галузей народного господарства. При визначенні конкурентних сил у галузі оцінюється ступінь впливу на діяльність підприємства постачальників, споживачів, конкурентів, товарів-субститутів. Модель конкуренції в галузі також впливатиме на інвестиційний потенціал підприємства, оскільки, наприклад, в галузях з монополістичною або олігополістичною

моделлю конкуренції рівень рентабельності продажів значно вищий за рівень рентабельності у галузях з моделлю чистої конкуренції, а звідси і грошові потоки значно більші. Визначення ключових факторів успіху та оцінка позицій конкурентів у галузі обумовлюватимуть конкурентні переваги або недоліки підприємства, що обстежується, до його основних конкурентів з метою визначення сильних і слабких сторін діяльності.

На базі всіх встановлених характеристик галузі базування досліджуваного підприємства робиться оцінка привабливості галузі в цілому та бажаності включення її до господарського портфелю ІС.

Завершальним етапом обстеження учасника ІС є співставлення визначених сильних і слабких сторін його діяльності, а також можливостей і погроз його бізнесу з боку галузі базування (проведення SWOT-аналізу) на підставі всіх результатів дослідження. Відповідно до цього визначаються конкурентні переваги підприємства, що обстежується, які повинні забезпечувати максимізацію прибутків, мінімізацію витрат, та оцінюється їх відповідність до мети функціонування ІС.

Висновок. Основною метою функціонування сучасних інтегрованих структур в Україні є збереження, примноження та ефективне використання усіх складових їх наявного потенціалу, що набуває особливої актуальності в умовах значного дефіциту інвестиційних ресурсів. Відповідно до цієї мети повинно відбуватися обстеження потенційного підприємства-учасника на основі оцінки його стратегічної привабливості для здійснення інтеграційного процесу. У цьому випадку стратегічна привабливість підприємства-учасника являє собою конкретний стан основних характеристик діяльності підприємства, які забезпечують виконання цілей функціонування

інтегрованої структури у довгостроковій (стратегічній) перспективі. До складу системи оцінки стратегічної привабливості обов'язково повинні входити як характеристики внутрішнього середовища діяльності підприємства-учасника (формують уявлення про стан організаційного, виробничого, фінансового забезпечення та розмври необхідного інвестування), так і характеристики галузі базування підприємства-учасника (формують уявлення про його можливості щодо обсягів майбутніх грошових надходжень).

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань, В.Л. Процеси формування стратегії діяльності корпоративних інтегрованих структур / В.Л.Дикань // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – Вип. 9. – Ч.3. – 2014. – С. 88-91.

2 Дикань, В.Л. Глобализационные процессы в экономике Украины / В.Л.Дикань, А.В.Кузуб // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Х: УкрДУЗТ. – 2017. – № 58. – С. 9-18.

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

4 Прохорова, В.В. Розвиток корпоративного сектору як передумова ефективної реалізації трансформаційних процесів в економіці / В.В.Прохорова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2017. – № 57. – С. 76-81.

5 Скопенко, Н.С. Особливості розвитку інтеграційних процесів та формування інтегрованих структур в Україні / Н.С. Скопенко // Економіка в контексті євроінтеграційних процесів: український вимір: монографія. -

Сімферополь: ОджакЪ, 2012. - С. 90-113.

6 Толстова, А.В. Промислово-територіальні кластери – основа реіндустріалізації вітчизняної промисловості / А.В.Толстова, Ю.Половнева // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Х: УкрДУЗТ. – 2016. – № 55. – С. 9-16.

7 Ганущак-Єфименко, Л.М. Методичні засади стратегічного управління

портфелем бізнесу інтегрованих бізнес-структур / Л.М. Ганущак-Єфименко // Актуальні проблеми економіки. – 2014. – № 6(156). – С. 197-204.

8 Опікунова, Н.В. Стратегічна привабливість підприємства / Н.В.Опікунова, С.С.Лаврова. – Режим доступу: http://vuzlib.com.ua/articles/book/35536-Strategichna_privablivist_pÑ/1.html

УДК 330.341.1:656.2

ОЦІНКА КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Стогнієва Т.Г., слухачка магістратури ІППК (УкрДУЗТ)*

В статті отримала подальший розвиток методика оцінки кадрового потенціалу служби залізниці для застосування у локомотивному депо шляхом доповнення системи показників коефіцієнтами стану здоров'я та фізичної працездатності. Це дозволить більш точно оцінити кадровий потенціал локомотивного депо. Виконано розрахунки за матеріалами Краснолиманського локомотивного депо за 2012 – 2016 роки, проаналізовано причини зміни його кадрового потенціалу.

Ключові слова: кадровий потенціал, залізничний транспорт, локомотивне депо, методика оцінки кадрового потенціалу.

ОЦЕНКА КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО

*Назаренко І.Л., к.э.н., доцент,
Стогниева Т.Г., слушатель магистратуры ИППК (УкрГУЖТ)*

В статье получила дальнейшее развитие методика оценки кадрового потенциала службы железной дороги для применения в локомотивном депо путем дополнения системы показателей коэффициентами состояния здоровья и физической работоспособности. Это позволит более точно оценить кадровый потенциал локомотивного депо. Выполнены расчеты по материалам Краснолиманского локомотивного депо за 2012 - 2016 годы, проанализированы причины изменения его кадрового потенциала.

Ключевые слова: кадровый потенциал, железнодорожный транспорт, локомотивное депо, методика оценки кадрового потенциала.

ESTIMATION OF PERSONNEL POTENTIAL OF LOCOMOTIVE DEPOT

*Nazarenko I.L., PhD (economics), associate,
Stognijeva T.G., master student Institute of retraining and increasing qualifications
of staff (Ukrainian State University of Railway Transport)*

In the article existing methodology of estimation of level of personnel potential of a department of railway has been improved for locomotive depot, taking into account specific character of locomotive depot activity (realizing of transportations and repairs of locomotives). This specific character requires from the workers (locomotive brigades and repairmen of locomotives) to be healthy, lusty and to have high working capacity. Therefore the system of indices of estimation of locomotive depot's personnel potential has been complemented by two indices (describing physiology constituent of personnel potential potential of depot): by the coefficient of staff's health and by the coefficient of physical working capacity. It allows to estimate the level of personnel potential of locomotive depot more faithfully.

Calculations of personnel potential level of Krasnolyumanske locomotive depot for 2012 – 2016 have been done, reasons of its change have been analysed.

Keywords: *personnel potential, railway transport, locomotive depot methodology of estimation of personnel potential.*

Постановка проблеми. ПАТ «Українська залізниця» - одна з найбільших компаній, яка: забезпечує 3% ВВП економіки України і є ключовим стратегічним активом держави; є одним з найбільших платників податку (наприклад, у 2016 р. сплачено 15 млрд грн); є містоутворюючим підприємством в багатьох регіонах; має ключове значення для підтримки експортного потенціалу держави; має стратегічне значення для розвитку транзитного потенціалу держави – 4 з 10-ти Міжнародних транспортних коридорів проходять через Україну.

ПАТ «Укрзалізниця» має визначну значимість для суспільної стабільності: це ключовий актив для забезпечення мобільності населення і єдності держави - 43% пасажирообігу, в тому числі пільгових категорій громадян; це найбільший працедавець в Україні – 272 тис. робітників (і понад 400 тис. членів їх сімей), або 1,5% від усіх зайнятих [1].

Для розроблення адекватної стратегії забезпечення розвитку залізничного транспорту, як і будь-якої галузі та окремого підприємства,

необхідно оцінити та ефективно використовувати його економічний потенціал.

Важливою складовою економічного потенціалу залізничного транспорту є кадровий потенціал, від ефективності використання та збереження якого залежить ефективність діяльності галузі в цілому.

Кадровий потенціал залізничного транспорту - це сукупність спроможностей працівників залізничного транспорту максимально ефективно виконувати свої обов'язки і виробляти високоякісні транспортні та інші послуги, роботи, продукцію для задоволення потреб економіки та населення у вантажних і пасажирських перевезеннях і отримання прибутку [2].

Особливо актуальною в теперішній час, в умовах фінансово-економічної кризи та військової операції АТО на Сході країни, є необхідність зберегти кадровий потенціал галузі та підвищити ефективність його використання. Тому необхідним є дослідження кадрового

потенціалу, зокрема, локомотивних депо, чому і присвячена дана стаття.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Теоретичним та практичним аспектам оцінки та управління кадровим потенціалом підприємств присвячені праці таких учених, як Т. Білорус, Н. Гавкалова, І. Джаїн, Є. Лапін, М. Новікова, Н. Краснокутська, В. Гавва, Е. Божко, Ю. Одегов, В. Пономаренко зі співавторами та інші [3 – 6 та ін.]. В галузі залізничного транспорту ці проблеми знайшли відображення у працях [7 – 11 та ін.].

Існує багато методик оцінки кадрового потенціалу підприємства: на базі витратного підходу, доходного підходу та негрошових вимірників (натуральному – як чисельності працівників, обсягу виробленої ними продукції; часовому – як баланс робочого часу працівників; умовному – за допомогою експертно-бальних або коефіцієнтних методик). Їхні переваги та недоліки проаналізовані в [9].

Але оцінку кадрового потенціалу підприємств та підрозділів залізничного транспорту можна виконали лише за двома існуючими в літературі методиками, розробленими спеціально для залізничного транспорту

Так, експертно-бальна методика оцінки кадрового потенціалу підприємства залізничного транспорту [9, 10] дозволяє оцінити, по-перше, індивідуальний кадровий потенціал кожного працівника, по-друге, кадровий потенціал підприємства з урахуванням недо- або переутримання персоналу, але за її допомогою неможливо оцінити вплив зміни чисельності працівників (з урахуванням їхнього віку, раціоналізаторської активності, підвищення кваліфікації, трудової дисципліни тощо) на структурні, якісні та інші характеристики кадрового потенціалу. Крім того, вона є достатньо трудомісткою у застосуванні.

Це обумовило доцільність розроблення у 2013 році методики оцінки

кадрового потенціалу дирекції залізниці [11], яка базується на показниках, що визначаються за матеріалами існуючої звітності (форми УТО-1, 1-ПВ, 6-ПВ та інших) та дозволяє при оптимізації персоналу визначити вплив зміни його чисельності на структурні, якісні та інші характеристики кадрового потенціалу (вимірюються за допомогою запропонованого інтегрального показника). Ця методика удосконалена шляхом врахування ступені значущості локальних показників у [2] та використана для оцінки кадрового потенціалу служби матеріально-технічного постачання Донецької залізниці.

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Таким чином, цю методику [2] ми вважаємо найбільш придатною для оцінки кадрового потенціалу локомотивного депо, але вона потребує подальшого розвитку з урахуванням специфіки діяльності депо.

Тому метою даної статті є подальший розвиток даної методики для застосування її у локомотивному депо.

Основний матеріал статті. Кадровий потенціал підприємства характеризується як кількісною характеристикою (середньоспискова чисельність персоналу, фонд часу роботи), так і якісною (структура, оновлюваність та інші показники), а результатом його функціонування є виробництво споживчих вартостей, що можна оцінити за допомогою показника продуктивності праці [9]. І саме методика [11; 2] дозволяє оцінити якісну характеристику кадрового потенціалу певного підрозділу залізничного транспорту (дирекції та служби відповідно).

На нашу думку, враховуючи специфіку діяльності локомотивного депо (виконання перевезень та ремонтів рухомого складу), яка вимагає від робітників (а саме - локомотивних бригад та слюсарів з ремонту рухомого складу) гарного фізичного стану та високої працездатності - вважаємо доцільним

додати до системи показників кадрового потенціалу [11; 2] такі, які будуть враховувати саме фізіологічну складову кадрового потенціалу підприємства (локомотивного депо). Це коефіцієнт стану здоров'я та коефіцієнт фізичної працездатності.

У статті О.А. Харун [12, с. 95] запропоновано систему оцінки трудового потенціалу робітників, службовців та фахівців промислового підприємства, в якій коефіцієнт фізичної працездатності визначається як питома вага працівників підприємства у найбільш продуктивному віці – від 22 до 35 років, а коефіцієнт стану здоров'я – як доповнення до одиниці результату ділення кількості годин невиходів на роботу через хворобу на загальний річний фонд робочого часу депо.

Стосовно коефіцієнту здоров'я – погоджуємося з методикою його розрахунку. Але, на нашу думку, недостатньо коректним є визначення коефіцієнта фізичної працездатності для всіх категорій працівників, включаючи фахівців, керівників, адже керівник старше 35 років, навіть старше 50 років - це не фактор, який знижує ефективність кадрового потенціалу. Навпаки – він має більший досвід, що є необхідним для прийняття вірних управлінських рішень. Те ж саме стосується і фахівців та професіоналів підприємства.

Тому пропонуємо розраховувати коефіцієнт фізичної працездатності лише для робітників. Для локомотивного депо це, в основному, восьма категорія працівників (згідно з діючим Класифікатором професій : робітники з обслуговування, експлуатації та контролю за роботою технологічного обладнання, складання обладнання та машин (до них відносяться локомотивні бригади); також це сьома категорія - кваліфіковані робітники з інструментом (до них

відносяться слюсарі з ремонту рухомого складу та інші працівники цеха ремонту). Крім вищеперерахованих, незначна чисельність робітників депо може належати до дев'ятої категорії – найпростіші професії, п'ятої категорії – робітники сфери торгівлі та послуг (якщо у депо є свій магазин, у багатьох локомотивних депо він є) та навіть до шостої категорії - кваліфіковані робітники сільського та лісного господарства, риборозведення та риболовлі (якщо підсобно-допоміжна діяльність депо включає такі види діяльності). Як бачимо, такі види робіт вимагають гарного здоров'я і вік таких працівників – це фактор кадрового потенціалу. Тому вважаємо доцільним додати до системи показників кадрового потенціалу коефіцієнт фізичної працездатності, який, враховуючи специфіку діяльності локомотивного депо, буде розраховуватися лише для робітників перерахованих вище категорій.

Ці показники дозволять більш повно врахувати фізичний стан здоров'я працівників депо як важливу складову його кадрового потенціалу.

Питомі ваги значущості локальних показників, як було запропоновано у [2], визначаємо за допомогою експертних оцінок, використовуючи метод середніх рангів. В якості експертів нами були залучені працівники депо, а саме: 4 керівники та 4 професіонали.

Визначення коефіцієнтів важливості (питомих вагів значущості) показників за результатами експертних оцінок працівників депо наведено в табл. 1.

Найбільш важливими для оцінки кадрового потенціалу локомотивного депо є показники освіти, навчання персоналу, підвищення кваліфікації, плинності кадрів та фізичної працездатності.

Таблиця 1

Визначення коефіцієнтів важливості показників

Показники	Ранги	Перетворення	Коефіцієнти важливості
1	2	3	4
1 Показник освіти (питома вага працівників з повною вищою освітою у середньосписковій чисельності), %	1	1/1=1	0,213
2 Показник якості управлінського персоналу (питома вага магістрів у керівних кадрах), %	4	1/4=0,25	0,053
3 Показник віку персоналу (питома вага персоналу віком до 59 років), %	6	1/6=0,167	0,034
4 Показник творчої активності персоналу (питома вага винахідників та раціоналізаторів у середньосп. чисельності), %	3	1/3=0,333	0,071
5 Показник навчання персоналу (питома вага персоналу, який пройшов навчання, у середньосписковій чисельності), %	2	1/2=0,5	0,107
6 Показник підвищення кваліфікації (питома вага персоналу, що підвищив кваліфікацію, у середньосписковій чисельності), %	2	1/2=0,5	0,107
7 Показник трудової дисципліни (кількість стягнень за порушення трудової дисципліни, яка припадає на 1 працівника), %	4	1/4=0,25	0,053
8 Коефіцієнт обороту кадрів по прийому, %	5	1/5=0,2	0,043
9 Коефіцієнт плинності кадрів, %	2	1/2=0,5	0,107
10 Коефіцієнт використання робочого часу (питома вага фактично відпрацьованого часу у фонді робочого часу), %	6	1/6=0,167	0,034
11 Коефіцієнт стану здоров'я (доповнення до одиниці результату ділення кількості годин невиходів на роботу через хворобу на загальний річний фонд робочого часу депо)	3	1/3=0,333	0,071
12 Коефіцієнт фізичної працездатності (питома вага робітників депо у віці 22 – 35 років)	2	1/2=0,5	0,107
Всього	-	4,700	1,000

Результати розрахунків наведені в табл. 2. Як бачимо, протягом аналізованого періоду інтегральний показник незначно зріс, досягнувши вельми високого значення 0,9440, в основному внаслідок підвищення показника освіти (більше ніж у 1,5 рази), показника навчання персоналу (майже у 2 рази), а також показників якості управлінського персоналу та творчої активності, незважаючи на погіршення коефіцієнту обороту кадрів по прийому.

За звітністю депо, за п'ять років кількісна характеристика кадрового потенціалу локомотивного депо - середньоспискова чисельність персоналу з експлуатації - знизилася на 275 працівників (з 1312 до 1037), або на 11%, якісна характеристика – інтегральний показник – зросла на 15,9%, а показник ефективності функціонування кадрового потенціалу – продуктивність праці – збільшився на 11,2% (див. рис. 1).

Таблиця 2

Визначення узагальнюючого показника структури, творчої активності, руху персоналу та використання робочого часу Красноліманського локомотивного депо за 2012 – 2016 роки

Показник	Питома вага	2012		2013		2014		2015		2016	
		Абс.	Відн.	Абс.	Відн.	Абс.	Відн.	Абс.	Відн.	Абс.	Відн.
1 Показник освіти, %	0,213	10,92	0,6535	10,43	0,6242	14,10	0,8438	16,40	0,9814	16,71	1,0
2 Показник якості управлінського персоналу, %	0,053	25,0	0,5447	26,1	0,5686	29,7	0,6471	42,9	0,9346	45,9	1,0
3 Показник віку персоналу, %	0,034	97,3	0,9929	98,1	1,0	98,1	1,0	98,1	1,0	98,0	0,9990
4 Показник творчої активності персоналу, %	0,071	2,08	0,6957	1,60	0,5351	1,94	0,6488	2,22	0,7425	2,99	1,0
5 Показник навчання персоналу, %	0,107	3,94	0,5137	4,72	0,6154	6,89	0,8983	7,32	0,9544	7,67	1,0
6 Показник підвищення кваліфікації, %	0,107	22,51	0,9603	17,59	0,7504	18,64	0,7952	12,42	0,5299	23,44	1,0
7 Показник трудової дисципліни, %	0,053	0,0126	0,8810	0,0137	0,8102	0,0154	0,7208	0,0111	1,0	0,0131	0,8473
8 Коефіцієнт обороту кадрів по прийому, %	0,043	0,0527	1,0	0,0495	0,9393	0,0130	0,2467	0,0278	0,5275	0,1120	0,2125
9 Коефіцієнт плинності кадрів, %	0,107	0,0691	1,0	0,0746	0,9263	0,1507	0,4585	0,0871	0,7933	0,0812	0,8510
10 Коефіцієнт використання робочого часу, %	0,034	0,816	0,9600	0,847	0,9965	0,774	0,9106	0,733	0,8624	0,850	1,0
11 Коефіцієнт стану здоров'я	0,071	0,9666	0,9993	0,9667	0,9994	0,9664	0,9991	0,9667	0,9993	0,9673	1,0
12 Коефіцієнт фізичної працездатності	0,107	38,89	0,9846	39,50	1,0	37,45	0,9481	37,80	0,9570	38,0	0,9620
Інтегральний показник структури, творчої активності, руху персоналу та використання робочого часу	-	-	0,8142	-	0,7680	-	0,7762	-	0,8673	-	0,9440

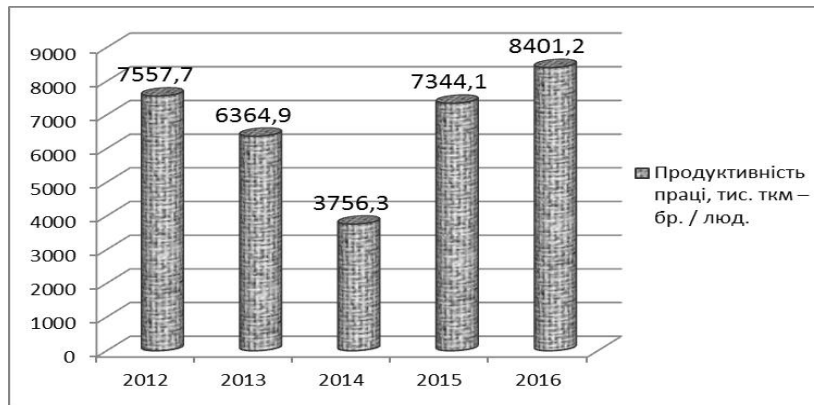


Рис. 1. Продуктивність праці у Краснолиманському локомотивному депо

Таким чином, можна зробити висновок, що протягом аналізованого періоду в даному депо відбулося як покращення якісної характеристики кадрового потенціалу, так і підвищення ефективності його використання.

Висновки і перспективи подальших досліджень. В статті отримала подальший розвиток методика оцінки кадрового потенціалу служби залізниці для застосування у локомотивному депо шляхом доповнення системи показників коефіцієнтами стану здоров'я та фізичної працездатності. Виконані розрахунки на матеріалах Краснолиманського локомотивного депо за 2012 – 2016 рр. показали доцільність її практичного застосування.

Перспективами подальших досліджень може бути розроблення організаційно-економічного механізму управління персоналом депо на основі даної методики.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця». 2017-2021 роки [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_fin1.pdf
- 2 Назаренко І.Л. Методика оцінки кадрового потенціалу служби залізниці [Текст] / І. Л. Назаренко, В.О.Маслова,

Я.Д. Погрібна // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 49, 2015. – С.248-253.

3 Джаин І.О. Оценка трудового потенциала [Текст]: монографія. / І.О. Джаин. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2002. – 250 с.

4 Білорус Т. В. Стратегічне управління кадровим потенціалом підприємства [Текст]: монографія / Т. В. Білорус. – Ірпінь: Нац. академія ДПС України, 2008. – 240 с.

5 Новікова М.М. Методологічне забезпечення системи управління трудовим потенціалом промислових підприємств [Текст]: автореф. дис ... д-ра екон. наук / М. М. Новікова . – Харків, 2010 . – 36 с.

6 Управління трудовим потенціалом [Текст] / В.С.Пономаренко, В.М. Гриньова, М.М.Салун, М.М.Новікова та ін.. – Харків: ХНЕУ, 2006. – 348 с.

7 Дикань В. Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: підручник для студ. вищ. навч. закл. / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова. - Х.: УкрДАЗТ, 2012. - 276 с.

8 Компанієць В.В. Система якості управління (менеджменту) на залізничному транспорті: концептуальні підходи та методика оцінки «людської складової» / В.В. Компанієць// Вісник економіки транспорту і промисловості.-2009.- № 3. - С. 42 - 47.

9 Іванілов О.С. Нова експертно-бальна методика оцінки кадрового

потенціалу підприємства [Текст] / О.С. Іванілов, І.Л. Плетникова, Д.М. Дячков // Вісник економіки транспорту і промисловості. - №15-16. - 2006. - С. 67 - 74.

10 Плетникова І.Л.(Назаренко І.Л.). Удосконалення методики оцінки кадрового потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / І.Л. Плетникова // Вісник Хмельницького нац. ун-ту. Економічні науки. - 2008. - №4, т. 2. - С. 52 - 56.

11 Назаренко І.Л. Оцінка та оптимізація кадрового потенціалу дирекції залізничного транспорту [Текст] / І. Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - Вип. 44. - С. 70-74.

12 Харун О. А. Оцінка трудового потенціалу промислового підприємства / О. А. Харун // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. - Вип. 25. - 2014. - С. 92-97.

УДК 658.012.8

ПРІОРИТЕТИ ЗМІЦНЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ В НАПРЯМУ ПРОТИДІЇ РЕЙДЕРСТВУ

Писаревський М. І., аспірант (ХНУМГ імені О.М. Бекетова)

Метою статті є виявлення основних загроз економічній безпеці підприємств машинобудування та окреслення основних напрямів її зміцнення в напрямку протидії рейдерству. На основі систематизації наукових праць вітчизняних та зарубіжних вчених проаналізовано причини розвитку рейдерства в Україні. У результаті проведеного дослідження визначено основні передумов розвитку рейдерства та обґрунтовано пріоритетні напрями зміцнення економічної безпеки підприємств машинобудування в напрямку протидії рейдерству.

Ключові слова: економічна безпека, підприємство, рейдерство, загрози, забезпечення економічної безпеки підприємства в напрямку протидії рейдерству.

ПРИОРИТЕТЫ УКРЕПЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ В НАПРАВЛЕНИИ ПРОТИДЕЙСТВИЮ РЕЙДЕРСТВУ

Писаревский Н. И., аспирант (ХНУГХ имени А.Н. Бекетова)

Целью статьи является выявление основных угроз экономической безопасности предприятий машиностроения и определение основных направлений ее укрепления в направлении противодействия рейдерству. На основе систематизации научных трудов отечественных и зарубежных ученых проанализированы причины развития рейдерства в Украине. В результате проведенного исследования определены основные предпосылки развития рейдерства и обоснованы приоритетные направления

укрепления экономической безопасности предприятий машиностроения в направлении противодействию рейдерству.

Ключевые слова: экономическая безопасность, предприятие, рейдерство, угрозы, обеспечение экономической безопасности предприятия в направлении противодействию рейдерству.

PRIORITIES FOR STRENGTHENING ECONOMIC SAFETY OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES UNDER CONDITIONS OF REIDER

Pysarevskiy M., graduate student

(O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv)

The aim of the article is an exposure of basic threats to economic security of enterprises of engineer and lineation of basic directions of her strengthening in the conditions of corporate raid. On the basis of systematization of scientific works home and foreign scientists are analysed reasons of development of corporate raid in Ukraine. As a result of undertaken a study certainly basic pre-conditions of development of corporate raid and priority directions of strengthening of economic security of enterprises of engineer are reasonable in the conditions of corporate raid, that gives an opportunity to choose the complex of the measures of organizationally-economic character, sent to maintenance of the proof functioning and development of enterprise in current and future periods. The prospects of further researches in this direction is a scientific ground of theoretical aspects of forming of effective mechanism of providing of economic security of enterprise in the conditions of corporate raid on the basis of analysis of the conceptual going near determination of essence description of separate elements of concept vehicle, namely concepts "economic security of enterprise" and corporate "raid". The improvement of concept vehicle will allow to form quality the tool of providing of economic security of enterprise is scientifically reasonable at direction of counteraction to the corporate raid.

Keywords: economic security, enterprise, corporate raid, threats, providing of economic security of enterprise at direction of counteraction to the corporate raid.

Постановка проблеми. Вітчизняні підприємства машинобудування в умовах інтеграційних змін внаслідок негативного впливу факторів зовнішнього і внутрішнього середовища втрачають традиційні ринки збуту, що створює загрози стабільному функціонуванню та подальшому розвитку. Високий ризик рейдерських захоплень через погіршення фінансового стану та недосконалість чинного законодавства в сфері корпоративного управління посилюють ризики господарської діяльності, провокують загрозу банкрутства та погіршення виробничих параметрів підприємства. Головним завданням

ефективного управління підприємствами машинобудування є забезпечення економічної безпеки, що сприятиме підвищенню рівня конкурентоспроможності, інвестиційної активності, прибутковості. Стабільний розвиток вітчизняного машинобудівного сектору забезпечує економічне зростання як окремих регіонів, так і держави в цілому, оскільки відіграє провідну роль в створенні матеріально-технічної бази вітчизняної промисловості та впровадженню досягнень науково-технічного прогресу, інноваційних змін. В зв'язку з цим дослідження стану та визначення основних загроз економічній

безпеці підприємств машинобудування України у напрямку протидії рейдерству є актуальним та своєчасним завданням.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми забезпечення економічної безпеки підприємств досліджувалися в роботах вітчизняних економістів: З. Варналія [1], О. Барановського [2], Н. Кузьминчук [2] та ін. Дослідженням функціонування підприємства в умовах протидії недружньому злиттю та поглинанню і оцінкою рейдерських загроз займалися Согрина Н.С. [3], Кіреєв О. [4] та ін. Теоретико-методичні основи формування механізму протидії недружньому поглинанню та злиттю підприємств розглянуто у роботах О. Бурбело [5], С. Молодецького [6], Б. Сребника [7], Ю. Щеглова [8], І.Ю. Зайцевої [9].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим, актуальність проблеми забезпечення економічної безпеки вітчизняних підприємств машинобудування в складних умовах ведення господарської діяльності, негативного впливу факторів як внутрішнього так і зовнішнього середовища, рейдерських загроз полягає в необхідності визначення основних пріоритетів зміцнення економічної безпеки у напрямку протидії рейдерству.

Метою статті є виявлення основних загроз економічній безпеці підприємств машинобудування та окреслення основних напрямів її зміцнення в напрямку протидії рейдерству.

Виклад основного матеріалу дослідження. Об'єктами рейдерських атак в Україні дедалі частіше стають не лише слабкі підприємства, які самостійно не можуть вирішити економічні проблеми і знаходяться на грані банкрутства, а й фінансово привабливі і найбільш прибуткові, що володіють високоліквідними активами та стабільно працюють. Насамперед це стосується машинобудівної галузі як провідного

сектора вітчизняної промисловості. За даними представників Антирейдерської асоціації України, за період 2010-2014 рр. від рейдерських захоплень постраждали близько 5 тис. підприємств, зокрема, рейдерські атаки були спрямовані на цілі галузі вітчизняної економіки, а щорічна сума операцій з незаконного перерозподілу майна становила близько 7 млрд. дол. [10]. Протягом 2014 р. відбулося декілька гучних рейдерських захоплень з використання рішень господарських судів для надання максимальної легальності недружньому поглинанню та злиттю підприємств. За результатами проведеного Українським інститутом дослідження екстремізму моніторингу рейдерських атак в Україні за січень-лютий 2015 р. зафіксовано 68 об'єктів власності, що піддалися рейдерським атакам [11]. За регіональною ознакою найменше об'єктів нападу (7 випадків) зафіксовано в Західному регіоні, в Центральному регіоні зафіксовано 21 спробу незаконного перерозподілу власності. Найбільша кількість рейдерських атак зосереджена в Південно-східному регіону (30 випадків), що пояснюється загрозами захоплення привабливих об'єктів внаслідок близькості до зони проведення АТО та використанням озброєних формувань добровольчих загонів для вирішення проблемних питань розподілу власності. Відповідно до офіційних даних в 2015 р. в Україні зафіксовано вже близько 3 тис. рейдерських захоплень підприємств, які переважно працюють в сфері роздрібною торгівлі, нерухомості та аграрного бізнесу [6, с. 11]. Протягом 2016 р. по країні прокотилася хвиля рейдерських захоплень підприємств аграрного сектору, а, за даними Міністерства економічного розвитку та торгівлі, в 2017 р. відкрито 44 карні справи щодо незаконного захоплення від 1 до 3 тис. гектарів землі. Зважаючи на дані опитування Центру Разумкова, відповідно до яких 78,3%

громадян відчувають загрозу відчуження майна [12], проблема рейдерства стає все більш актуальною та потребує негайного вирішення, оскільки виступає значним бар'єром на шляху іноземного інвестора, перешкоджає припливу прямих іноземних інвестицій, негативно впливає на інвестиційний клімат та економічну безпеку суб'єктів господарювання.

Наведені дані свідчать про значні масштаби проблеми в сфері дотримання корпоративних прав та захисту інституту власності як найважливішого елементу ринкової економіки. На сьогодні постає проблема забезпечення високого рівня економічної безпеки підприємств машинобудування у напрямку протидії рейдерству, оскільки стабільний фінансово-економічний стан машинобудівного комплексу відіграє значну роль не лише для розвитку промисловості, але й для економіки в цілому. Проте, незважаючи на велику кількість досліджень, присвячених проблемі попередження загроз економічної безпеки підприємства в напрямку протидії рейдерству, слід відзначити відсутність єдиного підходу до досліджуваних проблем.

На законодавчому рівні [13] визначено основні шляхи створення акціонерних товариств, до яких віднесено наступні: заснування, злиття, поділ, виділ чи перетворення. Злиття, в свою чергу, трактується як процес виникнення нового акціонерного товариства- правонаступника з передачею йому всього майна, всіх прав та обов'язків двох або більше акціонерних товариств одночасно з їх припиненням. Жодним чином не висвітлюється проблематика недружнього поглинання та злиття з огляду на необхідність зміцнення економічної безпеки підприємства та протидії рейдерським захопленням. Окремі автори під «злиттям» розуміють всю сукупність можливих варіантів злиття та поглинань, починаючи з дружнього поглинання аж до скупівлі абсолютно всіх

активів підприємства з наступним їх перепродажем [14, с. 351]. Інколи відповідні операції об'єднуються поняттям «поглинання», що передбачає наступні способи злиття підприємств: злиття за взаємною згодою на основі рішення власників та керівництва через процес купівлі акцій; захоплення, які носять ворожий характер, і відбуваються шляхом купівлі акцій безпосередньо у акціонерів за завищеними цінами; встановлення контролю над радою директорів через голосування за дорученням без викупу контрольного пакету акцій.

Як зазначається науковцями у роботах [1, 5, 7] угоди по злиттю та поглинанню можуть носити як дружній так і недружній (ворожий) характер. У випадку дружніх угод злиття та поглинань об'єднання компаній відбувається за взаємною згодою їх керівників з метою досягнення наступних переваг: підвищення якості управління компанією; отримання синергетичного ефекту від об'єднання активів; диверсифікації бізнесу та його подальшого розвитку і зростання та ін. [8, с. 172]. Недружні угоди злиття та поглинань передбачають проведення відповідної процедури без згоди керівництва компанії-цілі. Недружні поглинання, проведені в рамках правового поля, не несуть негативних наслідків для господарської діяльності товариства, оскільки спрямовані на подальше співробітництво та розвиток в рамках об'єднаної компанії. Однак, в нашій країні процедура недружнього злиття та поглинання починається із конференційного збору інформації щодо діяльності підприємства-цілі, керівники якого здогадуються про наміри рейдерів лише тоді, коли починаються ворожі дії зі сторони потенційних покупців. Найчастіше, вороже поглинання відбувається шляхом напівлегального привласнення активів або через процедуру банкрутства, не зважаючи на реальний

стан справ підприємства-цілі, виробничі зв'язки та фінансові результати господарської діяльності. В цьому випадку мова йде саме про рейдерство, як елемент інституційної деформації економічної безпеки підприємства та інструмент перерозподілу власності. На думку авторів дослідження [11] головною відмінністю між «недружнім поглинанням» та «рейдерством» є законність дій компанії, що намагається встановити контроль над активами підприємства-цілі. Навіть цілком законна операція стосовно поглинання активів підприємства стає рейдерським актом, якщо хоча б на одному з її етапів застосовуються незаконні методи [15, с. 62]. Саме тому в свої роботах багато фахівців використовують таке поняття як «кримінальне рейдерство», що безпосередньо пов'язане із захопленням виробничих приміщень, обладнання, іншого майна підприємства з використанням лише незаконних методів [2, 4]. Економічне рейдерство тісно пов'язують із хвилею насильства та ескалації агресії у суспільстві, що створює загрози інвестиційному клімату країни, знищує підприємницьку активність, негативно впливає на економічний розвиток держави в умовах необхідності дотримання умов Угоди про асоціацію України та Європейського Союзу [11]. І хоча, відповідно до оприлюдненого в 2017 р. Всесвітнім банком рейтингу країн, де легше всього вести бізнес, Україна піднялася на три пункти порівняно з минулим роком і зайняла 80-е місце серед 190 країн, іноземні інвестори визнають, що без зв'язків вести справи в Україні не вигідно та складно [16].

Аналіз наукової літератури дозволив зробити висновки про відсутність системного підходу до вивчення причин та процесів розвитку рейдерства в Україні. Водночас найбільш прийнятною та обґрунтованою, на думку автора, є систематизація передумов розвитку

рейдерства в Україні, що запропонована відомим українським економістом З.С. Варналієм [1]. Учений виділяє такі основні причини поширення рейдерства в Україні: слабкість правової системи та судової влади; корумпованість органів влади; відсутність державних інститутів, що ефективно захищали б права власника; низький рівень правової культури; правовий нігілізм – як у суб'єктів господарювання, так і в представників органів влади; сумнівна передісторія приватизації певних об'єктів тощо. Деякі автори звертають увагу не тільки на зовнішні, але й на внутрішньогосподарські передумови поширення рейдерства в Україні. Наприклад, І. Паславський, аналізуючи причини виникнення рейдерства звертає увагу на «велику кількість помилок і порушень в управлінні підприємствами, тобто наявність значного резерву формальних приводів для рейдерських атак» [17, с. 159]. Лазуренко В.І. у роботі [18] вказує на об'єктивний характер передумов виникнення рейдерства, оскільки дане явище проявляється як форма перерозподілу засобів виробництва та, фактично, стає боротьбою за виробничі ресурси [18, с. 44]. Причинами рейдерства на думку вченого є: виникнення корпоративних конфліктів; недосконалість законодавства; бажання інвесторів контролювати юридичну особу; невміле використання законодавчих положень та нормативно-правових актів в боротьбі з рейдерами; наявність легальних та нелегальних методів, що дозволяють позбавити власників корпоративних прав або значно їх обмежують; відсутність чітких критеріїв визначення недійсних корпоративних рішень, механізмів відповідальності менеджерів та контролюючих акціонерів; недостатня регламентація дій в системі ринку цінних паперів та процедури реєстрації юридичних осіб, наявність міжвідомчих суперечностей; недосконалість

корпоративного права та процесуального законодавства; сумнівна історія приватизації об'єкта, відсутність реальних важелів забезпечення гарантій прав власності за наявності рішення суду; відсутність захисту інформації господарюючим суб'єктом; безкарність дій рейдерів та слабкість контролю зі сторони держави; неефективність судового контролю, корупція та ін.

В роботі [19] виокремлюються такі передумови розвитку рейдерства: нечітка, непрозора система реєстрації прав власності; високий рівень чиновницької корумпованості; високий ступінь недосконалості ринку корпоративного контролю на фоні зростання його сумарних значень у ВВП; недооцінка активів середніх і малих ВАТ, чиї акції не є інструментом ринку корпоративного контролю, що призводить до зростання конкуренції при оцінці альтернатив та рівня витрат угод активів в секторі середніх і малих ВАТ. На думку автора, основними факторами, що вплинули на розвиток рейдерства в Україні, є: недотримання правових норм в сфері захисту прав власності як на рівні окремих суб'єктів підприємницької діяльності, так і на державному рівні; високий рівень корупції серед представників правоохоронних органів, судової влади та дозвільних структур; недосконалість корпоративного законодавства, що провокує виникнення корпоративних конфліктів; неефективність ринкових інструментів перерозподілу власності та відсутність реально функціонуючого фондового ринку, що не дозволяє забезпечити вільний та прозорий обіг акцій; складана та непрозора система реєстрації прав власності; наявність великої кількості внутрішньогосподарських помилок, що створюють формальні приводи для атаки рейдерів на підприємство; відсутність

системи систематичного моніторингу рейдерських загроз на підприємствах та низька інформаційна обізнаність керівництва підприємств щодо можливих методів та інструментів захисту від рейдерських атак; відсутність або формальна діяльність існуючих державних інституцій ефективного захисту прав власності в Україні.

Отже в умовах ринкової економіки функціонування і розвиток підприємств машинобудування обумовлені стабільною роботою механізму забезпечення економічної безпеки, а також ефективністю реалізованих підприємством заходів щодо захисту від рейдерських атак. Економічна безпека підприємства характеризується як стан захищеності його інтересів в умовах негативних впливів як внутрішніх так і зовнішніх загроз, що дозволяє забезпечити стабільне функціонування та збалансований, динамічний розвиток в поточному та перспективному періодах [20]. Загрози недружнього поглинання та рейдерського захоплення охопили абсолютно всі сфери економічної діяльності, що пояснюється низьким рівнем захисту інтересів господарюючих суб'єктів. Аналіз рейдерської діяльності у вітчизняній економіці показав, що для підприємств машинобудівної галузі спостерігається високий рівень загрози рейдерських захоплень, що є наслідком дії цілої низки факторів. На деяких з них вже акцентувалася увага в дослідженні, на інших наголошується у працях таких відомих науковців, як: З.С. Варналія [1], О.А. Бурбело [5], С.С. Молодецького [6], В.І. Лазуренко [18] та ін. Узагальнено загрози економічній безпеці вітчизняних підприємств машинобудування в напрямку протидії рейдерству, а також шляхи їх вирішення наведено у табл. 1. (складено автором на основі узагальнення джерел [1-8]).

Загрози економічній безпеці підприємств машинобудування та шляхи їх усунення у напрямку протидії рейдерству

Загрози економічній безпеці	Шляхи усунення наведених загроз
1	2
На державному рівні	
Недосконале нормативно-правове забезпечення єдиної державної політики у сфері протидії рейдерству.	Розробка нормативно-правових актів, спрямованих на посилення захисту прав власності та визначення дій щодо протидії рейдерству; розробка єдиних підходів до визначення рейдерства, його ознак, встановлення чітких принципів та механізмів захисту від рейдерських атак.
Високий рівень корупції в державних, правоохоронних, контролюючих та судових органах влади, що покликані протидіяти рейдерським схемам захоплення підприємств.	Протидія корупції з метою виключення можливостей використання рейдерських схем перерозподілу власності, активізація роботи спеціальних державних органів протидії рейдерству, забезпечення належного виконання чинних нормативно-правових актів в сфері корпоративного права та антирейдерського законодавства.
Погіршення інвестиційного клімату в країні, зниження обсягів іноземних інвестицій, зниження підприємницької активності на негативний вплив на економічний розвиток держави.	Впровадження системи моніторингу рейдерських атак, аналіз і оцінка характеру реальних і потенційних внутрішніх і зовнішніх загроз економічній безпеці підприємств на державному рівні, адекватна реакція з боку правоохоронних органів на звернення постраждалих; зміцнення інституту власності.
Відсутність на рівні держави єдиної системної методології оцінювання загроз рейдерських захоплень підприємств за галузями.	Вибір та обґрунтування методик оцінки рейдерських захоплень вітчизняних підприємств та, зокрема, промислових, з метою прийняття ефективних управлінських рішень щодо їх захисту.
На рівні підприємств	
Зниження рівня конкурентоспроможності продукції підприємства та погіршення умов її реалізації, відтік висококваліфікованого персоналу.	Удосконалення внутрішньогосподарської системи розподілу функцій та повноважень з метою посилення захисту комерційної таємниці, налагодження ефективної взаємодії між підрозділами підприємства, що здійснюють моніторинг рейдерських загроз, створення сприятливих умов для роботи персоналу підприємства, активізація роботи служби безпеки підприємства.
Втрата господарської самостійності та зниження ступеня ефективності функціонування підприємства, скорочення прибутків, зниження інвестиційної та інноваційної активності підприємства.	Реалізація заходів, спрямованих на нейтралізацію або відшкодування понесених збитків шляхом формування ефективного механізму зміцнення економічної безпеки та системи протидії недружнім поглинанням на основі впровадження методики оцінки ризику рейдерства.
Припинення діяльності через навмисне доведення до банкрутства, відсторонення від управління керівництва та перерозподіл активів.	Постійний моніторинг укладених угод щодо розірвання завідомо збиткових, економічно необґрунтованих зобов'язань; відмова від сумнівним партнерів у випадках надання гарантій, поруки, надання в заставу майна, що серед іншого потребує впровадження системи превентивних методів захисту від рейдерства.

Висновок. У роботах [2-6, 19] науковці зазначають, що незважаючи на загрозу рейдерства, труднощі, пов'язані із забезпеченням економічної безпеки, вітчизняний машинобудівний комплекс зберігає суттєвий базовий потенціал для подальшого розвитку, зокрема: значні виробничі потужності, високий рівень забезпечення кваліфікованими кадрами, сучасний науково-виробничий потенціал з таких наукоємних галузей машинобудування як аерокосмічна, електронна, виробництво засобів зв'язку, приладобудування, суднобудування та ін., привабливі природно-кліматичні умови та наявність різноманітних природничих ресурсів, які мають вирішальне значення для розвитку промисловості. Підвищення рівня економічної безпеки підприємств машинобудування у напрямку протидії рейдерству забезпечить їх розвиток в стратегічній перспективі. Розв'язання найвагоміших проблем діяльності підприємств машинобудування з урахуванням загроз рейдерського захоплення вимагає розробки та реалізації ефективного механізму забезпечення економічної безпеки, зокрема удосконалення теоретико-методичних основ з використання сучасних інструментів управління. Вирішення окреслених питань сприятиме формуванню механізму забезпечення економічної безпеки підприємств у напрямку протидії рейдерству, реалізація якого дозволить підвищити рівень конкурентоспроможності та економічної безпеки вітчизняних підприємств машинобудування.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Варналій З.С. Економічна безпека України: проблеми та пріоритети зміцнення: [монографія] / З.С. Варналій, Д.Д. Буркальцева, О.С. Саєнко. – К.: Знання України, 2011. – 299 с.

2. Економічна безпека: підручник/

авт. кол.; за ред. д-ра екон. наук, проф. О. Б. Жихор, д-ра екон. наук, проф. О. І. Барановського. – К.: УБС НБУ, 2015. – 467 с.

3. Согрина Н. С. Методика оценки риска недружественного поглощения (рейдерства) в трансформируемой экономике / Н. С. Согрина // Вестник Челябинского государственного университета. Экономика. Вып. 25. – 2010. – № 5 (186). – С. 166-172.

4. Киреев А. Рейдерство на рынке корпоративного контроля: результат эволюции силового предпринимательства / А. Киреев // Вопросы экономики. – 2007. – № 8. – С. 80-92.

5. Бурбело О.А. Рейдерство: витоки, процедури, способи запобігання: монограф. / О.А. Бурбело, Г.В. Козаченко, Ю.С. Погорелов, С.О. Бурбело; МВС України, Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка. – Луганськ: РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2012. – 184 с.

6. Молодецький С. С. Виникнення та сучасний стан рейдерства в Україні / С.С. Молодецький // Вчені записки Університету «Крок». Серія «Економіка». – К. 2015. – № 35. – С. 11-18.

7. Сребник Б.В. Поглощение компаний и способы защиты от него / Б.В. Сребник // Финансы. – 2011. – №9. – С. 65-70.

8. Щеглов Ю.А. Экономические подходы оценки риска рейдерства в посткризисных условиях / Ю.А. Щеглов // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2013. – №2(26). – С. 171-179.

9. Зайцева І.Ю. Підвищення економічної безпеки автотранспортних підприємств в умовах розвитку недружніх поглинань / І.Ю. Зайцева. – Харків: УкрДАЗТ, 2009. – 357 с.

10. Загальна кількість підприємств, що піддалися рейдерським захопленням за час президентства Януковича, становила близько 5 тисяч – Антирейдерська асоціація [Електронний

- ресурс]. – Режим доступу: <https://press.unian.ua/press/983434-zagalna-kilkist-pidpriemstv-scho-piddalisyareyderskim-zahoplennyam-za-chas-prezidentstva-yanukovicha-stanovila-blizko-5-tisyach-antireyderska-asotsiatsiya.html>
11. Моніторинг рейдерських атак в Україні за січень-лютий 2015 р. (відповідно до повідомлень ЗМІ) / Український інститут дослідження екстремізму [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uire.org.ua/wp-content/uploads/2015/03/Reyderstvo-doslidzhennya-UIRE.pdf>
12. Чи почуваєте Ви себе захищено від... (перелік; динаміка, 2008-2009) / Центр Разумкова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://old.razumkov.org.ua/ukr/poll.php?poll_id=325
13. Про акціонерні товариства: Закон України №514-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/514-17>
14. Федулова Л.І. Сучасні концепції менеджменту Навч. посібник / За ред. д-ра екон. наук, проф. Л.І. Федулової. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 536 с.
15. Полушкин О.А. Рейдерство: пути решения актуальных проблем / О.А. Полушкин // Закон и право. – 2008. – № 2. – С. 62-65.
16. Ведение бизнеса 2017 / Всемирный банк [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russian.doingbusiness.org/rankings>
17. Паславський І. Основні етапи протидії українському бізнесу. Роль і позиції ЗМІ / І. Паславський // Вісник Львівського університету. – 2011. – Вип.34. – С. 158-172.
18. Лазуренко В.И. Корпоративные конфликты. Рейдерство / В.И. Лазуренко, Ю.В. Лазуренко Под общ. ред. В.И. Лазуренко. – Донецк: Донбасс, 2011. – 588 с.
19. Тарханова З.Э. Функционирование института рейдерства в РФ: автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.01 / З. Э. Тарханова; Сев.-Осет. гос. ун-т им. К.Л. Хетагурова. – Владикавказ. – 23 с.
20. Писаревський М.І. Теоретичні основи формування сутності поняття «забезпечення економічної безпеки підприємства в умовах рейдерства» / М.І. Писаревський // Науковий журнал Бізнес-Інформ. – Харків : ХНЕУ, 2017. – № 5. – С. 154-159.

УДК 658.1

КЛАСИФІКАЦІЯ ЗАТРАТ ПІДПРИЄМСТВА З МЕТОЮ ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ

Радіонова Н. Й., к.е.н., доцент (КНУТД)

У статті розглянуті питання класифікації затрат підприємств з метою прийняття ефективних управлінських рішень. Показано види класифікації затрат за різними ознаками. Розглянуто значення дієвої класифікації затрат для підприємства. Розкрито підходи різних авторів щодо розподілу затрат на певні категорії за відповідними ознаками класифікації.

Ключові слова: управління затратами, виробничі затрати, класифікація затрат, скорочення затрат, підприємство.

КЛАССИФИКАЦИЯ ЗАТРАТ ПРЕДПРИЯТИЯ С ЦЕЛЮ ПРИНЯТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ

Радионова Н. И., к.э.н., доцент (КНУТД)

В статье рассмотрены вопросы классификации затрат предприятий с целью принятия эффективных управленческих решений. Показаны виды классификации затрат по различным признакам. Рассмотрено значение эффективной классификации затрат для предприятия. Раскрыты подходы различных авторов по распределению затрат на определенные категории по соответствующим признакам классификации.

Ключевые слова: управление затратами, производственные затраты, классификация затрат, сокращение затрат, предприятие.

THE CLASSIFICATION OF COMPANY'S COSTS FOR TAKING MANAGEMENT DECISIONS

Radionova N. Y., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KNUTD)

The article deals with the question of classification of enterprises costs in order to take the effective management decisions. The types of costs classification with different characteristics are shown. The value of effective costs classification for the enterprise is considered. Approaches of different authors concerning the costs distribution for certain categories are revealed with the corresponding features of classification.

The behavior of constant and variable costs, depending on the volume of production is determined. The critical levels of output are determined. The basis of cost management is revealed through the theory of break-even production. The structure of production costs by economic elements is analyzed. Classification of costs according to the costing articles is considered and a typical nomenclature of articles of expenses of a production enterprise is given. The influence of costs classification on the costing articles on the cost price of manufactured products and its regulation by the state structures are analyzed.

Keywords: cost management, production costs, cost classification, cost reduction, enterprise.

Постановка проблеми. певними об'єктами управління. В Класифікація виробничих затрат має велике значення для планування та регулювання затрат, контролю за оптимальним рівнем затрат, тобто для ефективного управління затратами. Поділ затрат на різноманітні види за відповідними ознаками класифікації спрямований на вирішення найрізноманітніших завдань управління. Дієва система упорядкування інформації про виробничі затрати підприємства відіграє важливу роль, оскільки дає можливість визначати особливості формування та розподілу затрат за певними об'єктами управління. В управління багатосторонньою діяльністю підприємства використовується класифікація затрат за різноманітними ознаками. Ефективно діюча класифікація інформації про виробничі затрати не тільки важлива для визначення собівартості та цінової політики підприємства, вона застосовується в маркетингової діяльності підприємства, при вкладанні коштів у різноманітні проекти, надає можливість ефективного управління затратами, а отже, і фінансовими результатами, що є актуальним для кожного підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням класифікації затрат з метою удосконалення їх регулювання присвячені дослідження вітчизняних та зарубіжних науковців-економістів, таких, як Безруких П.С.[1], Катаєв А.Н.[1], Комісарова І.П. [1], Карпова Т. П.[2], Когут У.І.[3], Кондратова І.Г.[4], Меренкова Л.О.[5], Мних Є.В. [6], Нападовська Л.В.[7] та інші. У працях цих авторів висвітлюється поділ затрат на певні категорії за відповідними ознаками класифікації, розглядаються напрями класифікації затрат та наводяться окремі аспекти щодо використання тієї чи іншої класифікації затрат для певних управлінських завдань.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Багатосторонність виробничих затрат на різних підприємствах та різноманіття класифікаційних ознак затрат, не отримало досить повного й однозначного вирішення і потребують подальшого дослідження.

Мета статті. Основною метою дослідження є вивчення існуючих класифікацій та напрямів класифікацій затрат, а також можливостей використання цих класифікацій з метою удосконалення регулювання виробничих затрат підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як показує вивчення праць вітчизняних та зарубіжних науковців-економістів, системи класифікації виробничих затрат багато в чому визначаються виходячи саме з призначення інформації про затрати для ефективного їх регулювання на кожному конкретному підприємстві.

Класифікація затрат – це поділ їх на класи на основі певних загальних ознак об'єктів і закономірних зв'язків між ними. Причому, чим більше виділено ознак класифікації, тим вищий ступінь пізнання об'єктів [7].

Об'єктивна необхідність враховувати, як будуть вести себе затрати в зв'язку зі зміною обсягу виробництва обумовлює розподіл затрат на змінні і постійні. Від характеру поведінки цих затрат, їх динаміки, залежить яким має бути управлінське рішення. Причому на характер управлінського рішення впливає те, за який період часу розглядаються затрати. Для короткого періоду часу затрати можна розглядати як змінні і постійні. Для порівняно тривалого періоду часу всі затрати, по суті, будуть змінними.

У короткостроковому періоді, для прийняття управлінських рішень, найбільш важливим є те, що в розрахунку на одиницю продукції, постійні затрати, в міру нарощування випуску продукції, падають, тому що абсолютна величина цих затрат є незмінною, але розподіляються вони на більшу кількість одиниць продукції.

Залежність змінних затрат в короткостроковому періоді може бути двоякою. Так, збільшення обсягу виробництва, наприклад, в два рази може викликати збільшення сукупних змінних затрат також в два рази, тобто тут має місце лінійна залежність. На першому етапі це відбувається дійсно так. Таку залежність забезпечує ефект масштабу виробництва. Але потім затрати на одиницю продукції починають рости: над ефектом масштабу бере верх дія закону спадної віддачі, пов'язаної з можливостями використання факторів виробництва.

Отже, в управлінні затратами треба прагнути до того обсягу виробництва, при якому середні затрати стають мінімальними, тобто до так званих, оптимальних затрат. Звідси можна констатувати, що економічна значимість закону масового виробництва полягає в тому, що при його практичному застосуванні підприємство домагається економії затрат, яка складе

$$Eq_i = (3q_i - 3q_i \text{ min}), \quad (1)$$

де Eq_i - економія затрат;

$3q_i$ - затрати на виробництво q -го обсягу i -тій продукції;

$3q_i \text{ min}$ - оптимальні затрати на виробництво максимального q_i обсягу виробництва i -тій продукції.

Важливим фактором в обліку зміни змінних затрат служить масштаб підприємства. У порівнянні з підприємствами із значно меншою потужністю великі підприємства мають великі можливості впровадити більш широкую спеціалізацію обладнання, застосувати комплексну автоматизацію і механізацію виробничих процесів, отримати знижки при придбанні великих партій сировини, матеріалів, напівфабрикатів. Все це, по суті, перетворює постійні затрати в змінні. Без урахування потужностей не може залишатися ціна, бо від її величини залежить чи слід проводити і реалізовувати той обсяг виробництва, якому відповідають мінімальні затрати на одиницю продукції.

З огляду на велику кількість чинників закон масового виробництва може бути представлений в наступному вигляді:

$$C_i = 3i + 3n / q, \quad (2)$$

де C_i - величина сукупних затрат на одиницю продукції;

$3i$ - величина змінних затрат на одиницю продукції з урахуванням стану факторів, що впливають на умови реалізації продукції;

$3n$ - постійні затрати, що припадають на обсяг продукції q .

Однак, як визначає економічна теорія [4] при прийнятті рішення про виробництво бажано виходити з критичних рівнів випуску:

- 1) покриває затрати;
- 2) дозволяє отримати максимальний прибуток;
- 3) веде до збитку.

Але інформацію щодо оптимізації затрат можна отримати тільки проаналізувавши дані беззбитковості виробництва.

Як показує практика і вивчення теоретичних основ управління виробничими підприємствами, аналіз беззбитковості, її чутливості до змін в сучасних умовах є невід'ємною частиною процесу прийняття рішень як раз про обсяги продажів, ціни, при яких доходи покривають затрати, визначити інтервали виживання при різних рівнях випуску продукції, зону релевантності, тобто зону, де доходи змінюються в залежності від затрат [5].

Справа в тому, що, як зазначалося раніше, наближення підприємства до проектних або максимально можливих потужностей є сигналом про те, що незабаром доходи можуть знижуватися і підприємство може виявитися поза зоною прибутковості.

Ефективним же можна вважати управління і в короткостроковому, і в довгостроковому періодах, якщо воно забезпечує стабільну стійкість прибутковості підприємства, тобто позитивний ефект масштабу виробництва. Справа в тому, що сама діяльність підприємства щодо забезпечення зменшення затрат в своїй більшості вимагає затрат праці, капіталу, фінансів. Тому заходи по зменшенню затрат ефективні, коли зростання позитивного ефекту перевищує затрати по забезпеченню їх економії. Можливий і варіант, коли зменшення затрат на виробництво не змінює позитивний ефект масштабу, але дозволяє знизити ціну в конкурентній боротьбі і за рахунок цього збільшити обсяг продажів і отримати відповідний прибуток.

Існує безліч класифікацій затрат за різними ознаками. Класифікація затрат є дуже важливою для розуміння того, як ними управляти. Враховуючи те, що поділ затрат спрямований на вирішення

найрізноманітніших завдань управління, в літературі зустрічаються різноманітні групування видів затрат за ознаками їх класифікації. В таблиці 1 представлено класифікації затрат, які найбільш часто застосовуються виробничими підприємствами.

Однак ставлення до даної класифікації неоднозначно. Так існують різні підходи авторів до виділення ознак

класифікації. При визнанні економічної доцільності поділу затрат, за поділ їх за економічними елементами і статтями калькуляції, висловлюються, наприклад, П. Безруких [1], Т. Карпова [2], І. Кондратова [4]. Вони відзначають, що всю сукупність затрат спочатку можна розбити на дві групи, при цьому одні затрати будуть економічними елементами, інші - статтями калькуляції.

Таблиця 1

Види класифікації затрат за різними ознаками

Ознака класифікації	Вид затрат
Економічні елементи	Економічні елементи, що визначають затрати на повний обсяг продукції, що випускається підприємством
Статті калькуляції	Постатейні затрати, що визначають собівартість одиниці продукції
Відношення до виробничого процесу	<ul style="list-style-type: none"> • основні • накладні
Спосіб віднесення на виробництво окремих видів продукції	<ul style="list-style-type: none"> • прями; • непрями;
Участь у процесі виробництва	<ul style="list-style-type: none"> • виробничі • невиробничі
За складом	<ul style="list-style-type: none"> • одноелементні • комплексні
По відношенню до обсягу виробництва	<ul style="list-style-type: none"> • змінні • постійні • змішані
Порядок розподілу затрат при визначенні прибутку	<ul style="list-style-type: none"> • на одиницю продукції • за період
Ступінь керованості і урегульованості	<ul style="list-style-type: none"> • повністю керовані • частково регульовані • слабо регульовані
За цільовим призначенням	<ul style="list-style-type: none"> • за статтями калькуляції затрат
За терміном обчислення	<ul style="list-style-type: none"> • капітальні • поточні

Такої точки зору дотримуються С. Ніколаєва, П. Новиченко, І. Поклад. Але їх погляди не збігаються з тими, хто пропонує замість назви «економічні елементи» або статті затрат називати їх «економічний зміст» і «цільове призначення». На наш погляд, найбільш точною і дійсно відповідною за

економічним змістом, і цільовим призначенням є класифікація за економічними елементами і калькуляційними статтями затрат. Сама структура затрат на виробництво за економічними елементами дозволяє виділяти матеріаломісткі, фондомісткі, трудомісткі виробництва, а за статтями

калькуляції - ефективні або неефективні затрати за окремими видами продукції. Підрозділ затрат за статтями дозволяє встановити зв'язок між планованими і фактичними затратами на виробництво по підприємству в цілому, по окремих видах продукції доцільна класифікація за цими ознаками для визначення затрат по всій діяльності підприємства щодо виробництва продукції, обслуговування виробництва, управління, для аналізу затрат за місцями їх виникнення.

Якщо елементи затрат регламентовані в Положенні (стандарті) бухгалтерського обліку 16 «Затрати» досить жорстко, то щодо калькуляційних статей встановлено, що їх склад і методи розподілу затрат за видами продукції (робіт, послуг) визначаються галузевими методичними рекомендаціями з питань планування, обліку і калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) з урахуванням характеру і структури виробництва [8]. Угрупування затрат за статтями калькуляції специфічна для кожної галузі промисловості, але на сьогоднішній день можна вважати типовою наступну номенклатуру статей затрат:

- сировина і матеріали;
- зменшення або збільшення затрат (віднімаються);
 - покупні комплектуючі, напівфабрикати і послуги виробничого характеру сторонніх організацій і підприємств;
 - паливо на технологічні цілі;
 - енергія на технологічні цілі;
 - заробітна плата виробничих робітників;
 - відрахування на соціальні потреби;
 - затрати по утриманню та експлуатації обладнання;
 - затрати на підготовку і освоєння виробництва;
 - цехові затрати;
 - загальнозаводські затрати;

- інші виробничі затрати;
- комерційні затрати.

Сума всіх перерахованих статей представляє повну собівартість виробництва і реалізації продукції.

Угрупування затрат по калькуляційних статтях більш жорстко, ніж за економічними елементами, регламентується державними і галузевими органами управління. Це пояснюється тим, що визначена за сумою цих статей собівартість є однією з основних складових ціни і безпосередньо впливає на величину прибутку, яка є об'єктом оподаткування. Звідси пред'являються і більш високі вимоги до її формування [3].

Так, Є.В. Мних класифікує затрати для досягнення цілей управління, а саме [6]:

1. Визначення собівартості продукції (робіт, послуг) і розрахунку фінансових результатів на: вичерпані та невичерпані; на продукцію і затрати періоду; прямі та непрямі; основні та накладні.

2. Для раціоналізації затрат та їх планування на: релевантні та нерелевантні; дійсні та можливі; маржинальні та середні; постійні та змінні.

3. Контролю і регулювання затрат за центрами відповідальності на: контрольовані та неконтрольовані.

Своєю чергою, Л.О. Меренкова групує затрати залежно від таких цілей надання інформації [5]:

1) для визначення собівартості та фінансового результату (основні, накладні; прямі, непрямі; вхідні, вихідні; затрати на продукцію, затрати періоду);

2) для стратегічного і поточного планування діяльності підприємства (обов'язкові, дискреційні; напівпостійні, напівзмінні; загальні, питомі; релевантні, нерелевантні; реальні, альтернативні, маржинальні, інкрементні, затрати, що не повертаються);

3) для планування поточних затрат (постійні, змінні, змішані; по елементах, по статтях калькуляції; одноелементні, комплексні);

4) для контролю поточних затрат (контрольовані, неконтрольовані; регульовані, нерегульовані).

Види затрат, які відносяться науковцями до різних напрямів класифікації затрат, є досить різноманітними. Також, в одних авторів певні види затрат зустрічаються в одній інтерпретації, а в інших – в іншій. Наприклад, одні автори класифікацію затрат за центрами відповідальності та за видами продукції, робіт, послуг відносять до напряму класифікації затрат “визначення собівартості продукції і отриманого прибутку, оцінка запасів”, в той самий час, інші автори цю класифікацію затрат відносять до напряму класифікації “здійснення контролювання і регулювання затрат”; класифікацію затрат за економічним змістом та цільовим призначенням деякі автори відносять до напряму класифікації “прийняття управлінських рішень і планування”, тоді як інші автори – “визначення собівартості продукції і отриманого прибутку, оцінка запасів” і т.п.

Висновки. В управлінні сучасними підприємствами одне з найвагоміших місць займає обґрунтована класифікація затрат, яка є дуже важливою для розуміння того, як удосконалювати їх регулювання. Слід зазначити, що найбільш контрольованими є планові затрати, і навпаки, найменше піддаються контролю позапланові затрати. Відповідно об’єктом управління на підприємствах є різниця між плановими та фактичними показниками, яка визначається як відхилення. Тому всі затрати розглядають і аналізують поелементно, щоб менеджер певного рівня управління міг у будь-який момент виявити показники, що не відповідають плановому завданню. За таких умов необхідною є класифікація

видів затрат за такими критеріями, які якнайповніше відобразатимуть та характеризуватимуть організаційно-управлінську, обліково-аналітичну, фінансово-економічну, маркетингову та інвестиційну сторони діяльності підприємства. Це сприятиме удосконаленню регулювання затрат, надаючи можливість розглядати дані види затрат з позицій системного підходу для їх цілісного розуміння.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Безруких П.С., Катаев А.Н., Комисарова И.П. Учет затрат и калькулирование в промышленности. - М.: «Финансы и статистика», 1989.-348 с.
2. Карпова Т. П. Управленческий учет. – М.: Аудит, 2003. – 350 с.
3. Когут У.І. Критерії класифікації затрат підприємства [Електронний ресурс] / У.І. Когут // Національний університет «Львівська політехніка». - 2008. - Режим доступу: http://vlp.com.ua/files/08_27.pdf
4. Кондратова И.Г. Основы управленческого учета. - М.:Финансы и статистика, 2000. — 143с.
5. Меренкова Л.О. Управління затратами підприємства в ринковій економіці: Автореф. дис. ... канд. екон. наук / Харківський державний економічний університет. – Харків, 2003 – 20 с.
6. Мних Є. В. Економічний аналіз: Підручник. – К.: Центр навчальної літератури, 2003. – 412 с.
7. Нападовська Л.В. Управлінський облік: Монографія. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2000. – 450 с
8. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 – Наказ МФУ «Про затвердження Положення (стандарту) бухобліку «Затрати» від 31.12.1999 р. № 318. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>.

УДК [330.322+330.341.1]:656.2

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Соломніков І.В., аспірант (УкрДУЗТ)

В статті розроблено методичний підхід до комплексної оцінки інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту, який на відміну від існуючих, базується на застосуванні методів багатовимірного аналізу та визначенні інтегральних показників підсистем інноваційно-інвестиційного потенціалу (організаційно-управлінська, розробка інноваційного продукту, виробництво інноваційного продукту, впровадження інноваційного продукту) та їх складових (ресурсного, інвестиційного, управлінського, інтелектуально-інформаційного, науково-інноваційного, кадрового, виробничого та маркетингового потенціалів), що дозволяє провести оцінку по складовим потенціалу на кожному етапі життєвого циклу інновацій та розробити ефективний механізм активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: методичний підхід, інноваційно-інвестиційний потенціал, підприємства залізничного транспорту, інтегральний показник.

МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОЦЕНКЕ ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Соломніков І.В., аспірант (УкрГУЖТ)

В статье разработан методический подход к комплексной оценке инновационно-инвестиционного потенциала предприятий железнодорожного транспорта, который в отличие от существующих, основывается на определении интегральных показателей подсистем инновационно-инвестиционного потенциала (организационно-управленческая, разработка инновационного продукта, производство инновационного продукта, внедрение инновационного продукта) и их составляющих (ресурсного, инвестиционного, управленческого, интеллектуально-информационного, научно-инновационного, кадрового, производственного и маркетингового потенциалов), что позволяет провести оценку по составляющей потенциала на каждом этапе жизненного цикла инноваций и разработать эффективный механизм активизации инновационно-инвестиционного потенциала предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: методический подход, инновационно-инвестиционный потенциал, предприятия железнодорожного транспорта, интегральный показатель.

METHODICAL GOING NEAR THE ESTIMATION OF INNOVATIVE-INVESTMENT POTENTIAL OF ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

Solomnikov I.V., graduate student (USURT)

In the article is worked out methodical going near the complex estimation of innovative-investment potential of enterprises of railway transport that unlike existing, основується на визначенні інтегральних показників підсистем інноваційно-інвестиційного потенціалу (організаційно-адміністративної, інноваційної продукції, виробництва інноваційної продукції, введення інноваційної продукції) та їх складових (ресурсів, інвестицій, адміністративних, інтелектуально-інформаційних, науково-інноваційних, кваліфікованих, продуктивних та маркетингових потенціалів), що дозволяє проводити оцінку потенціалу на кожному етапі життєвого циклу інновацій та вивести ефективний механізм активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Keywords: *methodical approach, innovation-investment potential, enterprises of railway transport, integral index.*

Постановка проблеми. Інноваційно-інвестиційний потенціал підприємств залізничного транспорту слід розглядати як систему матеріально-технічних, інтелектуальних, виробничих, кадрових, фінансових, науково-інноваційних ресурсів, резервів та можливостей, в тому числі інвестиційних, які в комплексі забезпечують раціональну траєкторію розвитку підприємств залізничного транспорту, в тому числі і техніко-технологічного оновлення підприємств шляхом впровадження технічних інновацій. Активізація інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту та виділення основних підсистем інноваційно-інвестиційного потенціалу, котрі відповідають основним етапам життєвого циклу інновацій дозволяють сформулювати механізм розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту. Однак, складність і динамічність характеру процесів введення новітніх на підприємстві потребує комплексної оцінки його інноваційно-інвестиційного потенціалу.

Аналіз останніх досліджень. Дослідженню питань формування,

розвитку, оцінювання інноваційного, інвестиційного, інноваційно-інвестиційного потенціалів підприємств, в тому числі і залізничного транспорту присвячено багато робіт вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: О.Є. Гудзь, В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, Л.Л. Калініченко, С. А. Єфімова, Т.В. Гринько, О.М. Кальченко, О.Г. Кірдіна, Л.В. Лощина, І.Л. Назаренко, В.О. Маслова, Я.О. Івануна, О.О. Сисоєва та ін. [1-10]. Проте в умовах браку фінансових, інвестиційних ресурсів, низького техніко-технологічного рівня підприємств залізничного транспорту виникає необхідність розроблення методичного підходу до оцінки інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту відповідно до етапів створення інноваційного продукту, який дозволить виявити «слабкі місця» та вчасно розробити комплекс заходів щодо забезпечення ефективного використання інноваційно-інвестиційного потенціалу.

Саме тому метою статті є розроблення методичного підходу до комплексної оцінки рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Дослідження теорії та практики інноваційного, менеджменту, сутності понять інноваційний, інвестиційний та інноваційно-інвестиційний потенціал підприємства та методичних підходів до їх оцінювання дозволили виділити три основні підходи до оцінювання зазначених потенціалів. Перший підхід базується на аналізі окремих складових, що формують потенціал. За другим підходом дана оцінка здійснюється на підставі визначення певного узагальнюючого (інтегрального) показника, що характеризує інноваційно-інвестиційні можливості підприємства. Третій підхід до оцінки інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства, передбачає здійснення такої оцінки на підставі розрахунку раціональних обсягів інвестицій, які доцільно вкласти на даний момент у інновації чи розвиток інновацій, зокрема у виробництво ним інноваційних видів продукції [1].

Оцінити інноваційно-інвестиційний потенціал підприємства також можна за допомогою SWOT-аналізу, який дає змогу не просто оцінити здатність підприємства реалізувати інновації, а й визначити, яким чином впливає на цю здатність інноваційно-інвестиційний ландшафт. Оцінювання рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства доцільно здійснювати шляхом порівняння фактичних значень показників, що характеризують його складові із тими значеннями, які є оптимальними для ефективного здійснення інноваційно-інвестиційного розвитку підприємства [1, 10].

Лощина Л.В., проводячи аналіз існуючих підходів до оцінювання інноваційного потенціалу підприємства, до недоліків, які заважають використанню підходів відносить:

– різні підходи до вибору системи показників для оцінки інноваційного

потенціалу дають результати, які протирічать один одному;

– використання для визначення інтегрального показника інноваційного потенціалу підприємства таких методів як додавання або множення індивідуальних показників, що входять в систему, приводять до того, що отриманий показник не має економічного сенсу [8].

Кожний з зазначених підходів мають свою переваги та недоліки, проте вважаємо, що комплексну оцінку рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту доцільно проводити на основі підходу, який є симбіозом зазначених вище підходів. Тобто оцінку рівня потенціалу необхідно проводити шлях визначення інтегрального показника, який буде враховувати структурні складові інноваційно-інвестиційного потенціалу та показників, що характеризують інвестиційну діяльність підприємств залізничного транспорту (обсяги інвестицій).

Тому комплексну оцінку рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту пропонуємо здійснювати на основі застосування методів багатовимірного аналізу, які дозволяють за сукупністю індивідуальних показників отримати інтегральний показник. Для цього необхідно побудувати економіко-математичну модель оцінки інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства на мікрорівні з урахуванням підсистем потенціалу.

Оскільки, інноваційно-інвестиційний потенціал підприємств залізничного транспорту пропонуємо використовувати як один із ключових інструментів техніко-технологічного оновлення та розвитку підприємств, інтеграції технічних інновацій у виробництво, оцінку інноваційно-інвестиційного потенціалу доцільно проводити по підсистемам потенціалу,

котрі відповідають основним етапам життєвого циклу інновацій [11]:

- організаційно-управлінська підсистема – відповідає за забезпечення необхідними ресурсами та здійснення інноваційно-інвестиційної діяльності та включає ресурсний, інвестиційний та управлінський потенціали;

- підсистема «Розробка інноваційного продукту» - включає стадії зародження ідеї технічної інновації, розробку технології, конструкторську розробку, створення дослідного зразка. До складу входять інтелектуально-

інформаційний, науково-інноваційний та кадровий потенціал;

- підсистема «Виробництво інноваційного продукту» - включає стадію виробництва та виробничий потенціал;

- підсистема «Впровадження, реалізації інноваційного продукту» - охоплює стадії збуту продукції та після продажної підтримки – маркетинговий потенціал.

Таким чином, інтегральний показник інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту можна виразити такою залежністю:

$$I_{iin} = \sum_{i=1}^n I_i \cdot d_i, \quad (1)$$

або

$$I_{iin} = I_{Oyn} \cdot d_{Oyn} + I_{nPII} \cdot d_{nPII} + I_{nBPII} \cdot d_{nBPII} + I_{nBPIII} \cdot d_{nBPIII}, \quad (2)$$

де I_{iin} – інтегральний показник інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту;

I_i – інтегральний показник i -ої підсистеми інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту (відповідно організаційно-управлінської підсистеми, підсистем «Розробка інноваційного продукту», «Виробництво інноваційного продукту», «Впровадження та реалізація інноваційного продукту»);

I_{Oyn} - інтегральний показник організаційно-управлінської підсистеми;

I_{nPII} – інтегральний показник підсистеми «Розробка інноваційного продукту»;

I_{nBPII} – інтегральний показник підсистеми «Виробництво інноваційного продукту»;

I_{nBPIII} – інтегральний показник підсистеми «Впровадження та реалізація інноваційного продукту»;

d_i – відносна значимість підсистеми інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту;

d_{Oyn} – відносна значимість організаційно-управлінської підсистеми;

d_{nPII} – відносна значимість підсистеми «Розробка інноваційного продукту»;

d_{nBPII} – відносна значимість підсистеми «Виробництво інноваційного продукту»;

d_{nBPIII} – відносна значимість підсистеми «Впровадження та реалізація інноваційного продукту»;

n – кількість підсистем.

Модель інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту визначається чотирма компонентами, які нормуються індексами в інтервалах від 0 до 1. Чим ближче значення інтегрального показника до 1 тим вище рівень інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту. Шкала оцінки інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту представлено в таблиці 1.

Шкала оцінки інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту

Числовий інтервал	Рівень потенціалу
0,81-1	Високий
0,61-0,8	Вище середнього
0,51-0,6	Середній
0,31-0,5	Нижче середнього
0-0,3	Низький

Інтегральні показники кожної підсистеми інноваційно-інвестиційного потенціалу пропонуємо визначати:

$$I_i = \sum_{j=1}^m I_j \cdot d_j, \quad (3)$$

де I_j – інтегральний показник j -ого потенціалу i -тої підсистеми інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту (відповідно організаційно-управлінської підсистеми, підсистем «Розробка інноваційного продукту», «Виробництво інноваційного продукту», «Впровадження та реалізація інноваційного продукту»);

d_j – відносна значимість j -го складового потенціалу i -тої підсистеми інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту;

m – кількість потенціалів, що входять до i -тої підсистеми інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Узагальнений індекс j -го потенціалу i -ої підсистеми інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту буде розраховуватися на основі сукупності показників, які характеризують j -ий потенціал i -ої підсистеми:

$$I_j = \frac{\sum_{k=1}^l Y_k \cdot g_k}{l}, \quad (4)$$

де Y_k – показник (індекс), що характеризує j -тий потенціал i -ої складової інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту;

g_k – питома вага показника (індекс), що характеризує j -тий потенціал i -ої складової інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту;

l – кількість показників (індекс), що характеризують j -тий потенціал i -ої складової інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Значення узагальненого індексу j -го потенціалу i -ої підсистеми інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту змінюється в інтервалі від нуля до одиниці.

Система показників, яка пропонується для комплексної оцінки інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту повинна відповідати таким вимогам:

- включати показники, що характеризують потенціал за всіма складовими;
- забезпечувати можливість порівняння показників;
- спрямовуватися на виконання підприємством поточних та перспективних задач;
- має бути узгоджена з існуючою на підприємстві звітністю;
- витрати на збір та обробку інформації згідно обраної системи показників повинні бути мінімальними.

Таким чином, на нашу думку, для визначення інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту, до системи показників за різними складовими слід віднести показники, які представлені в таблиці 2.

Таблиця 2

Система показників для комплексної оцінки інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту

Підсистема потенціалу	Складова інноваційно-інвестиційного потенціалу	Показник
1	2	3
Організаційно-управлінська підсистема	Ресурсний потенціал	Частка витрат на інформаційну діяльність
		Частка персоналу, зайнятого інформаційною діяльністю
		Частка працівників, що мають вищу освіту
		Забезпеченість кадрами найвищої кваліфікації
		Рівень технологій
	Інвестиційний потенціал	Приріст витрат направлених на інновації
		Фінансова результативність інновацій
		Інвестиційне та техніко-технологічне оснащення праці
		Рентабельність інноваційної продукції
		Державні джерела фінансування НДДКР
		Доля витрат на підвищення кваліфікації кадрів в загальному обсязі витрат на дослідження та розробки
		Доля витрат на придбання нематеріальних активів в загальних витратах на дослідження та розробки
		Доля внутрішніх витрат на НДДКР і придбання технологій в загальних витратах на виробництво
	Управлінський потенціал	Рівень управління інноваційними ризиками
Прогресивність організаційної структури управління		
Підсистема «Розробка інноваційного продукту»	Інтелектуально-інформаційний потенціал	Частка персоналу, зайнятого дослідженням і розробкою
		Частка інтелектуальної праці
		Техніко-технологічна база, призначена для НДДКР

Продовження табл. 2

1	2	3
		Доступ до останніх досягнень науки і техніки в обраній галузі діяльності та суміжних галузях
		Наявність патентів на технічні рішення і технології в обраній галузі діяльності
	Науково-інноваційний потенціал	Коефіцієнт інтелектуальної власності
		Коефіцієнт інноваційності продукції
	Кадровий потенціал	Коефіцієнт інноваційності персоналу
		Коефіцієнт здатність до навчання персоналу
		Рівень саморозвитку персоналу
Рівень заробітної плати науково-технічних робітників		
Підсистема «Виробництво інноваційного продукту»	Виробничий потенціал	Коефіцієнт прогресивності обладнання
		Коефіцієнт модернізації обладнання
		Коефіцієнт придатності обладнання
		Коефіцієнт введення нової техніки
Підсистема «Впровадження та реалізації інноваційного продукту»	Маркетинговий потенціал	Співвідношення виробленої та реалізованої продукції
		Коефіцієнт результативності освоєння інновацій
		Частка впроваджених інновацій

Оскільки до системи показників інноваційно-інвестиційного потенціалу входять як кількісні, так і якісні показники, то з метою стандартизації значень економічних показників, пропонуємо розподілити їх на дві групи: стимулятори і дестимулятори. До стимуляторів належать показники, зростання яких є бажаним, а до дестимуляторів – показники з протилежною властивістю. Розрахунок показників будемо виконувати через відносну оцінку показників.

Висновки. Запропонований методичний підхід до комплексної оцінки рівня інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту базується на застосуванні методів багатовимірного аналізу та визначенні інтегральних показників підсистем інноваційно-інвестиційного

потенціалу (організаційно-управлінська, розробка інноваційного продукту, виробництво інноваційного продукту, впровадження інноваційного продукту) та їх складових (ресурсного, інвестиційного, управлінського, інтелектуально-інформаційного, науково-інноваційного, кадрового, виробничого та маркетингового потенціалів). Застосування такого підходу дозволяє провести оцінку по складовим потенціалу на кожному етапі життєвого циклу інновацій, визначити слабкі місця та розробити ефективний механізм активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Гудзь О.Є. Ідентифікація та управління інноваційно-інвестиційним потенціалом підприємства [Електронний ресурс] / О.Є. Гудзь // Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія Економіка. – 2015. – Вип. 2(4). – Ч.1.. – Режим доступу: <http://www.msu.edu.ua/visn/wp-content/uploads/2015/11/2-4-1-2015-17.pdf>
- 2 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. - Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
- 3 Дикань В.Л. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів / В.Л.Дикань, І.М.Данько, Л.Л. Калініченко - Монографія. Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 167 с.
- 4 Дикань В.Л. Подходи к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины / В.Л.Дикань, Ю.А.Рыжова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2014. - № 48. – С. 55-59.
- 5 Єфімова С. А. Методичні підходи до оцінки інноваційного потенціалу підприємства сфери послуг / С. А. Єфімова, Т. В. Гринько // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «МЕНЕДЖМЕНТ ІННОВАЦІЙ», 2015. - Випуск 5. – С.30-37
- 6 Кальченко О.М. Оцінка інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств туристичної галузі [Електронний ресурс] / О.М. Кальченко. – Режим доступу: <http://economic-vistnic.stu.cn.ua/index.pl?task=arcls&id=117>
- 7 Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства: дис. на здобуття ступеня д-ра екон.наук: спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / О.Г.Кірдіна; Українська державна академія залізничного транспорту. – Харків, 2011. – 447 с.
- 8 Лощина Л.В. Комплексна оцінка інноваційного потенціалу підприємства: теоретико-методичні підходи [Електронний ресурс] / Л.В. Лощина. – Режим доступу: <http://dspace.uabs.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1234/1/comprehensive%20assessment%20of%20the%20innovation.pdf>
- 9 Назаренко І.Л. Удосконалення методики оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо / І.Л. Назаренко, В.О.Маслова, Я.О.Івануна // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 54, 2016. – С.330 – 337.
- 10 Сысоева О.О. Методические аспекты оценки инвестиционного потенциала предприятий/ О.О. Сысоева // Новая наука: опыт, традиции, инновации. – 2016. – 3-1(71). – С.168-176
- 11 Соломніков І.В. Сутність поняття та структура інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах функціонування...: монографія // Актуальні проблеми та напрямки розвитку потенціалу соціально-економічних систем в умовах конкуренції / за заг.ред. д-ра екон.наук, проф.. Л.Л. Калініченко. – Х.: ФОП Панов А.М., Видав.ТОВ «В справі», 2017. – 275 с. – С.261-272

УДК 338:504

ОЦІНКИ РИЗИКІВ ТА СОЦІАЛЬНО-ЕКОЛОГІЧНИХ НАСЛІДКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

Тертичний О.О., к.т.н., доцент (ХІФ КНТЕУ)

У статті розглянуто систему управління екологічним ризиком сучасного підприємства. Запропоновано методика визначення впливу його діяльності на здоров'я персоналу. Розроблено блок-схему системи управління ризиком для промислового підприємства. Наведено формули для визначення ризику, який виникає у наслідок забруднення оточуючого середовища. Краще усього таку методика використовувати для містоутворюючих підприємств. Для визначення економічного еквіваленту збитку здоров'ю наведено використовуються дані, наведені у таких документах підприємства, як ОВНС (оцінка впливу на навколишнє середовище). Проведено розрахунок економічного ризику для здоров'я персоналу від діяльності електроплавильного заводу "Ворскла-Сталь". На базі цих розрахунків визначено економічний еквівалент збитків здоров'ю персоналу.

Ключові слова: ризик, економічний ефект, підприємство, оцінка забруднення, економічний еквівалент збитків здоров'ю.

ОЦЕНКИ РИСКОВ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Тертичный А.О., к.т.н., доцент (ХИФ КНТЭУ)

В статье рассмотрена система управления экологическим риском современного предприятия. Предложена методика определения влияние его деятельности на здоровье персонала. Разработана блок-схема системы управления риском для промышленного предприятия. Приведены формулы для определения риска, который возникает вследствие загрязнения окружающей среды. Лучше всего такую методика использовать для градообразующих предприятий. Для определения экономического эквивалента ущерба здоровью приведены используются данные, приведенные в таких документах предприятия, как ОВОС (оценка воздействия на окружающую среду). Проведен расчет экономического риска для здоровья персонала от деятельности электроплавильного завода "Ворскла-Сталь". На базе этих расчетов определены экономический эквивалент ущерба здоровью персонала.

Ключевые слова: риск, экономический эффект, предприятие, оценка загрязнения, экономический эквивалент ущерба здоровью.

EVALUATION OF RISKS AND SOCIAL AND ECOLOGICAL CONSEQUENCES OF ACTIVITY OF THE INDUSTRIAL ENTERPRISE

*Tertichny A.O., PhD, Associate Professor
(Kharkov Institute of Finance Kyiv National University of Trade and Economics)*

The article deals with the environmental risk management system of a modern enterprise. A technique for determining the impact of its activities on the health of personnel is proposed. A block diagram of the risk management system for an industrial enterprise has been developed. Formulas are given for determining the risk that arises from pollution of the environment. It is best to use this technique for city-forming enterprises. To determine the economic equivalent of damage to health, the data given in such enterprise documents as EIA (environmental impact assessment) are used. The calculation of the economic risk to the health of personnel from the activity of the "Vorskla-Steel" steel smelter was carried out based on these calculations, the economic equivalent of damage to the health of the personnel was determined.

Keywords: *risk, economic effect, pollution assessment, economic equivalent of damage to health.*

Постановка проблеми. Екологічні ризики пов'язані із забрудненням довкілля в результаті виробничої діяльності. Під час роботи промислового підприємства виникають два типи ризиків:

1. Ризики аварійних ситуацій та стихійних лих.

2. Ризики виникнення захворювань під час нормальної роботи підприємства.

Ризики першої групи досліджені достатньо добре, тому що збитки від аварійних ситуацій дуже великі. Для цієї групи ризиків характерна дуже мала вірогідність випадку та великі збитки при його настанні. Прикладами таких ситуацій є аварії під час транспортування небезпечних вантажів, аварії з викидами отруйних речовин, вибухи тощо.

До ризиків другої групи належить ризик виникнення професійного або алергічного захворювання, погіршення стану здоров'я. Ризики та збитки другої групи досліджені недостатньо. Це пов'язано з тим, що наслідки діяльності підприємства проявляються не відразу, а через деякий час (у декількох випадках навіть через роки). Сьогодні на Україні не існує загальноприйнятої методики визначення екологічного ризику під час

нормальної роботи підприємства, не в повному обсязі функціонує система управління екологічними ризиками на рівні підприємства. Методика визначення ризиків та збитків від роботи підприємства може стати основою для впровадження екологічного страхування, удосконалення системи управління підприємством, і підвищення його ефективності в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями визначення ризику та збитків від діяльності промислових підприємств були розглянуті у великій кількості робіт, у тому числі у роботах Авена Т.[1], Бьюда Ф.[2], Цао К. и Коннела Д. [3], Сутер Дж.[4]. Серед вітчизняних вчених проблемами оцінки екологічного ризику займаються Іванюта С.П.[5], Таранюк К.В.[6], Качинський А.Б. [7] та інші. У роботах [1-2,5,7] розглянуто питання управління ризиками, у роботах [3-4,7] розглянуто рекомендації щодо аналізу екологічних ризиків.

У роботі Сорнетта Д., Маїлларта Т.[8] ризики розглядаються на основі різних сценаріїв аварійних ситуацій. Ця методика може ефективно використовуватися для об'єктів атомної

енергетики та інших небезпечних виробництв.

Стохастичний підхід до ризиконебезпечних ситуацій використано у роботі [9]. Серед вирогіднісних методів було запропоновано проведення моделювання на основі методів Монте-Карло, аналізу чутливості, ієрархічних методів та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У більшості робіт розглядаються методики управління ризиками на рівні країни у вигляді рекомендації щодо управління виробництвами з можливими значними аварійними ситуаціями. Частіш усього розглядаються питання екологічних ризиків під час великих аварійних ситуацій, дії після таких аварійних ситуацій, розміри страхових або запобіжних фондів. Проблеми впливу роботи підприємства на здоров'я персоналу та оцінки такого впливу проведено недостатньо повно.

Мета статті – розробити методику визначення впливу підприємства на здоров'я персоналу. Оцінити шкоду

здоров'ю персоналу, що виникає в результаті діяльності промислового підприємства. Удосконалити систему управління ризиком на базі наведеної методики. У якості вхідних даних використовуються концентрації забруднюючих речовин, які наведені у оцінці впливу на навколишнє середовище (ОВНС), дозволі на викид або технологічному паспорті обладнання.

Викладення основного матеріалу.

Сучасне промислове підприємство повинно мати систему управління ризиком. Найбільш раціональним для такої системи є виділення шести блоків (рис.1). Основою системи є замкнутий цикл моніторингу довкілля, розрахунку ризику, визначення економічного еквіваленту збитку здоров'я та прийняття рішень щодо управління підприємством та ризиком. Ці завдання об'єднані в логічний ланцюжок обробки інформації, який складається з блоків визначення забруднення, ризику, показнику захворювання, економічного еквіваленту збитку здоров'ю, ціни ефекту.

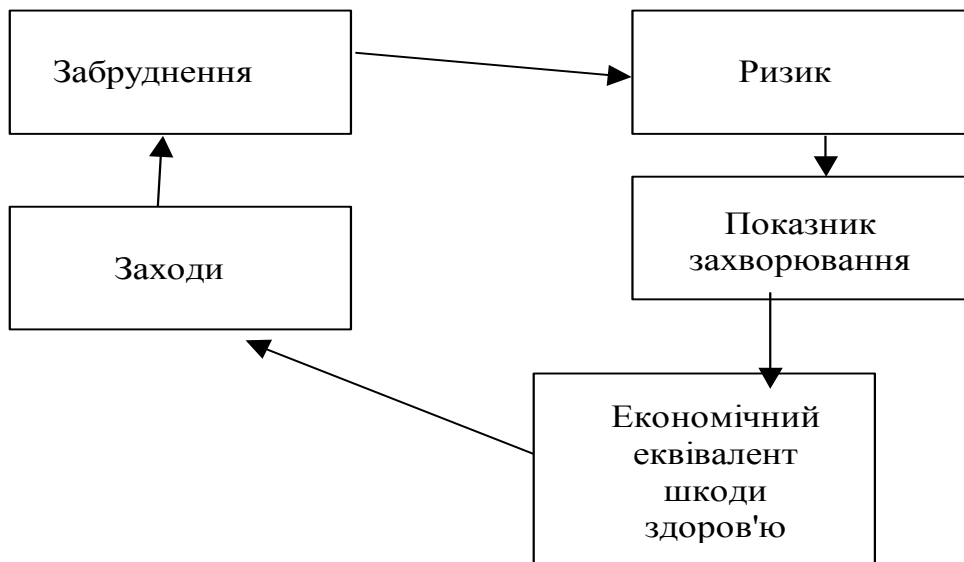


Рис. 1. Блок-схема системи управління ризиком промислового підприємства

Дані блоку «забруднення» встановлюється на основі ОВНС або звітів про інвентаризацію викидів забруднюючих речовин. Також дані цього блоку корегуються після проведення заходів.

У блоку «ризик» визначається ризик, якій виникає під час роботи підприємства. Для нормальної роботи, без аварійних ситуацій, потенційний ризик розвитку неспецифічних токсичних ефектів при хронічній інтоксикації можна визначити за формулою [10, 11]:

$$R_i = 1 - \exp\left(\frac{\ln 0.84}{ГДК \cdot K_3} C \cdot t\right)^n, \quad (1)$$

де: R_i - імовірність розвитку неспецифічних токсичних ефектів при

$$R = 1 - (1 - R_1) \cdot (1 - R_2) \cdot (1 - R_3) \cdot \dots \cdot (1 - R_n), \quad (2)$$

де n - загальна кількість небезпечних факторів.

Загальні показники здоров'я враховують ризики та кількість персоналу підприємства, і визначаються за формулою:

$$R_{\text{РОБ}} = \frac{R \cdot t_{\text{РОБ}} \cdot N}{t_{\text{заг}}}, \quad (3)$$

де $t_{\text{роб}}$ - тривалість знаходження працівника на території підприємства;

N - чисельність персоналу;

$t_{\text{заг}}$ - кількість годин у добі.

У блоку «Економічний еквівалент збитків здоров'ю» визначаються збитки підприємства внаслідок захворювання. Економічний еквівалент збитків підприємства у разі захворювання робітників розраховується за формулою:

$$EZ = 3П_{\text{сер}} \cdot R_{\text{РОБ}}, \quad (4)$$

де $3П_{\text{сер}}$ - середня заробітна плата 1 робітника.

хронічній інтоксикації в заданих умовах (від 0 до 1);

ГДК - норматив, гранична допустима концентрація (середньодобова);

C - концентрація домішки;

n, K_3 - коефіцієнти, які залежать від класу небезпеки речовини;

t - відношення тривалості впливу забруднення в роках до середньої тривалості життя людини (70 років).

Якщо підприємство планує працювати постійно, то ризик розраховується на життя людини і t приймається рівним 1. ГДК та C можна знайти у відповідних документах.

Якщо речовин, які впливають на здоров'я персоналу, декілька, сумарний ризик визначається за формулою:

У блоці «Заходи» визначається доцільність або недоцільність заходів щодо зменшення викидів забруднюючих речовин. Ці заходи можуть включати встановлення нових або удосконалення старих систем очищення повітря. Після визначення переліку заходів корегуються вхідні дані у блоці «Забруднення» та робляться наступні ітерації.

Розглянемо надану методику на прикладі підприємства, що будується. Це електроплавильний завод «Ворскла-Сталь» потужністю 3 млн. т сталей з кількістю персоналу 1900 осіб. Ризик розраховувався за 7 базовими речовинами: оксид заліза, марганець, оксид кальцію, діоксид азоту, ангідрид сірчистий, оксид вуглецю, пил неорганічний з вмістом діоксиду кремнію. За результатами розрахунків встановлено, що на території підприємства сумарний ризик коливаються від 0,013 до 0,023.

За формулою (3) розрахуємо

$$R_{\text{РОбmin}} = \frac{0.013 \cdot 8 \cdot 1900}{24} = 8,23, \quad (5)$$

$$R_{\text{РОбmax}} = \frac{0.023 \cdot 8 \cdot 1900}{24} = 14,57. \quad (6)$$

Розрахуємо економічний еквівалент збитків здоров'ю для електроплавильний завод "Ворскла-Сталь". За даними Держкомтсата [12] середня місячна заробітна плата на підприємствах, що займаються виплавою та первинною обробкою металу, дорівнює 5 645 грн. Тоді мінімальний та максимальний економічний еквівалент збитків здоров'ю буде складати:

$$E3_{\text{min}} = 5645 \cdot 8,23 = 46458,35 \text{ грн.} \quad (7)$$

$$E3_{\text{max}} = 5645 \cdot 14,53 = 82021,85 \text{ грн.} \quad (8)$$

Таким чином, за місяць втрати для підприємства можуть складати від 46 до 82 тис. грн. В залежності від обсягів замовлень або режиму обладнання можливе або зменшення викидів забруднюючих речовин, або скорочення тривалості контакту персоналу з забруднювачем. При цьому вирогідність захворювання зменшиться і, таким чином, зменшиться економічний еквівалент шкоди здоров'ю.

Наведена методика має декілько особливостей, які необхідно враховувати під час її використання.

1. Краще усього цю методику використовувати для містоутворюючих підприємств або для тих випадків, коли більшу частину забруднення створює одне велике підприємство. У випадку приблизно однакового впливу декількох близько розташованих підприємств необхідно враховувати вплив сусідніх підприємств або проводити розрахунок сумісно по усім підприємствам. Також вплив інших підприємств можна урахувати за допомогою фонових концентрацій.

2. Цю методику можливо використати і для визначення впливу

підприємства на здоров'я людей, які проживають біля підприємства. Для цього необхідно визначити концентрації забруднюючих речовин у місці постійного проживання та визначити час знаходження у житлі (або прийняти рівним 24 години замість 8, як наведено у прикладі).

3. На великих відстанях від підприємства методика буде давати велику похибку. Найбільш точні результати методика буде давати на відстані до 10 км.

Висновки. Розроблена методика дозволяє оцінити вплив підприємства на здоров'я персоналу шляхом визначення ризиків захворювання та можливих економічних збитків. На основі цих розрахунків можливе прийняття управлінських рішень щодо режиму роботи обладнання, обсягів замовлень, виду обладнання.

На заходи щодо покращення стану здоров'я персоналу підприємства "Ворскла-Сталь" можна витратити від 46 до 82 тис. грн. Ці ресурси можна використати на покращення екологічного стану як на території підприємства, так і за його межами.

Розроблену методику можна використовувати для оцінки екологічного ризику та економічного еквіваленту шкоди здоров'ю персоналу від діяльності промислового підприємства. У наступних роботах можливе уточнення зони впливу та визначення шкоди здоров'ю не тільки для персоналу, а для людей, що проживають у зоні впливу підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Aven, T. and Steen, R The concept of ignorance in a risk assessment and risk management context // Reliability Engineering and System Safety. – 2010. – №95(11). – P. 1117-1122.

2. The Tolerability of Risk: A New Framework for Risk Management / Frederic Boudier , David Slavin , Ragnar E. Lofstedt //

- Earthscan: Risk in Society. – London: Earthscan. – 2007. – 160 pp.
3. Cao Q., Yu Q., Connell D. W. Health risk characterisation for environmental pollutants with a new concept of overall risk probability // Journal of Hazardous Materials. – 2011. – № 187. – P. 480-487.
4. Suter G. W. Ecological Risk Assessment // Boca Raton: Taylor and Francis Group. – 2007. – 680 pp.
5. Іванюта С.П. Екологічна безпека регіонів України [Електронний ресурс] // Стратегічні пріоритети. – 2013. – № 3 (28). – С. 157-164. – Режим доступу: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=JRN&P21DBN=UJRN&IMAG E_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/spa_2013_3_23.pdf. – Назва з екрану.
6. Таранюк. К. В. Методичні основи управління екологічними ризиками на регіональному рівні / К. В. Таранюк // Механізм регулювання економіки. — 2012. — № 4. — С. 132-138.
7. Качинський А.Б. Екологічна безпека України: системний аналіз перспектив покращення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://old.niss.gov.ua/book/Kachin/2-7.htm#a1>. – Назва з екрану.
8. Sornette D., Maillart T., Kroger W. Exploring the limits of safety analysis in complex technological systems[Electronic resource] // Risk Center, Zurich. – 2013. – Access mode: <http://arxiv.org/pdf/1207>.
9. Bieda B. Stochastic Analysis in Production Process and Ecology Under Uncertainty // Berlin, New York: Springer, 2012. – 169 pp.
10. Онищенко Г. Г., Новиков С. М., Рахманин Ю. А., Авалиани С. Л., Буштуева К. А. Основы оценки риска для здоровья населения при воздействии химических веществ, загрязняющих окружающую среду / Под ред. Рахманина Ю. А., Онищенко Г. Г. —М.: НИИ ЭЧ и ГОС, 2002. — 408 с.
11. Комплексная гигиеническая оценка степени напряженности медико-экологической ситуации различных территорий, обусловленной загрязнением токсикантами среды обитания населения: Методические рекомендации / М.: НИИ гигиены, профпатологии и экологии человека, 1997. — 32 с.
12. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> – Назва з екрану.

УДК 339.137.2:658

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Толстова А.В., к.е.н., доцент,
Котельнікова А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено поняття конкурентоспроможності, управління конкурентоспроможністю. Визначено, що теоретичною основою управління конкурентоспроможністю підприємств є концептуальні положення сучасної економічної та управлінської теорії, які базуються на процесному, системному або

ситуаційному підході. Запропоновано систему управління конкурентоспроможності вітчизняних підприємств формувати на основі системного підходу, що дозволить створити цілісну модель конкурентоспроможності підприємства зі встановленими взаємозв'язками всіх елементів підприємства шляхом здійснення управлінського впливу та сприятиме вчасному реагуванню на зміни у зовнішньому й внутрішньому середовищі і, тим самим, забезпечити високий рівень адаптивності підприємства та динамічну відповідність між його потенціалом підприємства та ринковою позицією.

Ключові слова: конкурентоспроможність, система управління конкурентоспроможністю, вітчизняні підприємства, функції управління, методи управління.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Толстова А.В., к.э.н., доцент,
Котельникова А.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследовано понятие конкурентоспособности, управления конкурентоспособностью. Определено, что теоретической основой управления конкурентоспособностью предприятий являются концептуальные положения современной экономической и управленческой теории, основанные на процессном, системном или ситуационном подходе. Систему управления конкурентоспособности отечественных предприятий предложено формировать на основе системного подхода, что позволит создать целостную модель конкурентоспособности предприятия с установленными взаимосвязями всех элементов предприятия путем осуществления управленческого влияния, что будет способствовать своевременному реагированию на изменения во внешней и внутренней среде и, тем самым, обеспечить высокий уровень адаптивности предприятия и динамическое соответствие между его потенциалом предприятия и рыночной позицией.

Ключевые слова: конкурентоспособность, система управления конкурентоспособностью, отечественные предприятия, функции управления, методы управления.

THEORETICAL FOUNDATIONS OF MANAGEMENT OF COMPETITIVENESS OF NATIONAL ENTERPRISES

*Tolstova A.V., PhD Econ., associate professor,
Kotelnikova A.V., master (USURT)*

The article explores the concept of competitiveness, competitiveness management. It is determined that the theoretical basis of enterprise competitiveness management is the conceptual provisions of modern economic and management theory, based on the process, system or situational approach. The system of competitiveness management of domestic enterprises is proposed to be formed on the basis of a systematic approach that will allow creating an integral model of the enterprise's competitiveness with established interrelationships of all elements of the enterprise through exercising managerial influence

that will contribute to timely response to changes in the external and internal environment and, thereby, ensure a high level adaptivity of the enterprise and dynamic correspondence between its potential of the enterprise and market position.

Keywords: *competitiveness, competitiveness management system, domestic enterprises, management functions, management methods.*

Постановка проблеми. На сучасному етапі економічного розвитку проблема конкурентоспроможності посідає центральне місце в економічній політиці держави. В умовах динамічності зовнішнього середовища, зниження платоспроможності населення, загострення конкурентної боротьби, важкого фінансового стану більшості підприємств, викликаним кризовими явищами, створення конкурентних переваг стає стратегічним напрямком діяльності держави у галузі забезпечення конкурентоспроможності національної економіки. При цьому підвищення конкурентоспроможності стосується всіх рівнів її ієрархії: продукції (товарів і послуг), підприємства, галузі, регіону і країни в цілому, але особливу важливість набуває конкурентоспроможність підприємства як основної ланки економіки.

Для забезпечення належного рівня конкурентоспроможності вітчизняним підприємствам необхідно, з одного боку, орієнтуватись на зміни у зовнішньому середовищі функціонування підприємств, а з іншого – постійно підвищувати результативність та удосконалювати процес управління своєю господарською діяльністю. Проте діючий механізм формування конкурентного середовища не забезпечує комплексного вирішення проблеми конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, що вимагає розробки нових підходів, методів і технологій управління, які передбачають використання системного підходу до управління конкурентоспроможністю підприємства.

Аналіз останніх досліджень. Питання забезпечення

конкурентоспроможності підприємства є вкрай актуальними, про що свідчить велика кількість робіт вітчизняних та зарубіжних вчених, присвячених даній тематиці. Серед вчених, роботи яких присвячені пошуку шляхів, інструментів та методів забезпечення конкурентоспроможності підприємств, формування системи її управління є Г.Б. Бобов, І.В. Кузьменко, Л.В. Михайлишина, В.Л. Дикань, Ю.Т.Боровик, О.М.Полякова, Ю.М.Уткіна, Р.А. Довбуш, А.Л. Зозуля, М.П. Дубина, Р.І. Жовновач, М.В. Корінь, К.В.Міжєвська, Ю.М.Мануйлович, Л.В. Оболенцева, І.О. Піддубний, А.І. Піддубна, Ю.В.Ушкаренко, В.Ю. Фролова [1-16]. Однак поглибленого вивчення потребує застосування системного підходу в управлінні конкурентоспроможністю підприємства.

Саме тому метою статті є дослідження теоретичних основ управління конкурентоспроможністю вітчизняних підприємств та формування системи управління їх конкурентоспроможністю на основі системного підходу.

Виклад основного матеріалу. Оскільки основою сучасного ринкового успіху підприємства є конкурентна раціональність (уміння думати і діяти швидше, влучніше і етичніше), важливими умовами розвитку будь-якого підприємства є швидке реагування на зміни зовнішнього середовища, нарощення конкурентних переваг, які формують конкурентоспроможність підприємства.

Конкурентоспроможність представляє собою складну комплексну

концепцію, яка аналізувалася багатьма дослідниками на основі різноманітних підходів. Конкурентоспроможність можна розглядати з точки зору продуктивності. Наприклад, М. Портер визначав конкурентоспроможність на рівні організації, як зростання її продуктивності, яке проявляється у зниженні витрат або диференціації продуктів, що дозволяє встановлювати преміальні ціни на товари підприємства [14, 16].

В загальнотеоретичному розумінні конкурентоспроможність є соціально-економічною категорією, спроможністю, умінням досягти законним шляхом найвищих економічних та соціальних переваг [1]. На думку деяких учених, конкурентоспроможність – це властивість об'єкта, що має певну частку на відповідному рівні, яка характеризує рівень відповідності техніко-функціональних, економічних, організаційних та інших характеристик об'єкта вимогам споживачів, визначає частку ринку, що належить цьому об'єкту, і перешкоджає перерозподілу цього ринку на користь інших об'єктів [7]. Традиційно конкурентоспроможність трактується як стійке становище товаровиробника на внутрішньому і зовнішньому ринках [7, с. 207, 15].

Для того, щоб підприємство було конкурентоспроможним, воно повинно мати певні конкурентні переваги, оскільки без їх наявності досягти відповідного рівня конкурентоспроможності неможливо, але, в той же час, лише наявність конкурентних переваг без ефективного управління ними та інших зусиль підприємства не гарантує реальної перемоги. Конкурентоспроможність підприємства як його комплексна та узагальнююча характеристика може змінюватись, тобто нею необхідно управляти. Конкурентоспроможність підприємства слід розглядати з позиції загальної теорії управління, тобто як

керований об'єкт, що забезпечить основу для адаптації підприємства до ринкової кон'юнктури [12].

Від ефективності використання концепції та системи управління конкурентоспроможністю залежить рівень адаптивності підприємства до динамічних змін ринкового середовища та здатності конкурувати на ринках з виробниками й продавцями аналогічних товарів.

Відповідно до визначення І. О. Піддубного і А. І. Піддубної управління конкурентоспроможністю підприємства представлено як напрям менеджменту, спрямований на формування, розвиток і реалізацію конкурентних переваг і забезпечення життєдіяльності цього суб'єкта економічної діяльності [13, с. 58, 16].

Теоретичною основою управління конкурентоспроможністю підприємства є концептуальні положення сучасної економічної та управлінської теорії, зокрема - ключові положення теорії ринку, теорії конкуренції та конкурентних переваг, концепції стратегічного управління, сучасної управлінської парадигми, а також базові принципи та прикладні інструменти, напрацьовані в рамках сучасних управлінських підходів, зокрема – процесного, системного, ситуаційного.

Процесний підхід до управління конкурентоспроможністю підприємства означає реалізацію визначеної кількості функцій управління, таких як: функція ціле покладання, функція планування, функція організації, функція мотивації та функція контролю. Даний підхід визначає, що цикл управління конкурентоспроможністю формується за допомогою реалізації функцій управління. Реалізація функцій управління конкурентоспроможністю підприємства у їх взаємозв'язку формує цикл управління конкурентоспроможністю.

Сутність ситуаційного підходу до управління конкурентоспроможністю

підприємства зводиться до того, що у даний конкретний момент часу менеджер приймає рішення, виходячи із поточної ситуації. Перевагами застосування ситуаційного підходу є можливості знаходження оптимальних рішень у конкретних ситуаціях, що наділяє систему управління мобільністю та швидкістю реакції на зовнішні зміни. Цей підхід є універсальний, його можна використовувати, виходячи із того стану справ, який склався на ринку в даний період часу. Недоліками цього підходу можуть бути відсутність стратегічного планування та нестабільність у діяльності [10].

Як об'єкт управління, конкурентоспроможність підприємства може бути описана за допомогою ряду параметрів, які призначені для визначення закономірностей та можливих шляхів розвитку досліджуваних явищ і процесів. Така сукупність взаємозалежних елементів у науці одержала назву системи.

Система (грец. – „складене з частин”, „поєднання”, від „поєдную, складаю”) – комплекс підсистем, елементів та компонентів і їм характерних властивостей, взаємодія між якими та середовищем зумовлює якісно або сутнісно нову інтегративну цілісність [11, с. 361, 16].

В.Л. Дікань, В.І. Савчук зазначають, що процес управління конкурентоспроможністю має бути об'єднаний у систему, поширений на абсолютно усі види діяльності підприємства та ефективно із ними взаємодіяти. Дана система повинна включати в себе маркетингову, проектну і конструкторську, закупівельну, збутову та ін. діяльність підприємства. Усі підрозділи підприємства, через реалізацію покладених на них виконавських функцій, повинні працювати на підвищення ефективності управління його конкурентоспроможністю [5].

Таким чином застосування системного підходу до забезпечення конкурентоспроможності підприємства базується на розгляді конкурентоспроможності як системи, цілісної моделі та дозволяє сформувати систему управління конкурентоспроможністю підприємства, яка забезпечить взаємозв'язок всіх елементів підприємства шляхом здійснення управлінського впливу. Систему управління конкурентоспроможністю вітчизняних підприємств, яка базується на системному підході представлено на рис.

Під системою управління конкурентоспроможністю підприємства слід розуміти сукупність організаційної структури, методик, процесів і ресурсів, необхідних для створення й реалізації умов, які, своєю чергою, сприятимуть створенню конкурентних переваг для підприємства у теперішньому чи майбутньому бізнес-середовищі [6, 16].

В межах системного підходу до управління конкурентоспроможністю підприємства об'єктом управління є конкурентоспроможність підприємства. Суб'єктами управління конкурентоспроможністю підприємства виступає певне коло осіб, які належать до скоординованої системи управління підприємством та беруть участь у розробці й реалізації управлінських рішень у сфері управління конкурентоспроможністю підприємства, а саме [10]:

– власники підприємства, які за будь-яких умов мають брати безпосередню участь у формуванні стратегічних цілей та завдань підприємства, пов'язаних з його економічними інтересами та фінансовими можливостями;

– топ-менеджмент підприємства (директор, його заступники та керівники тих структурних підрозділів підприємства, що формують ланцюг цінностей підприємства);

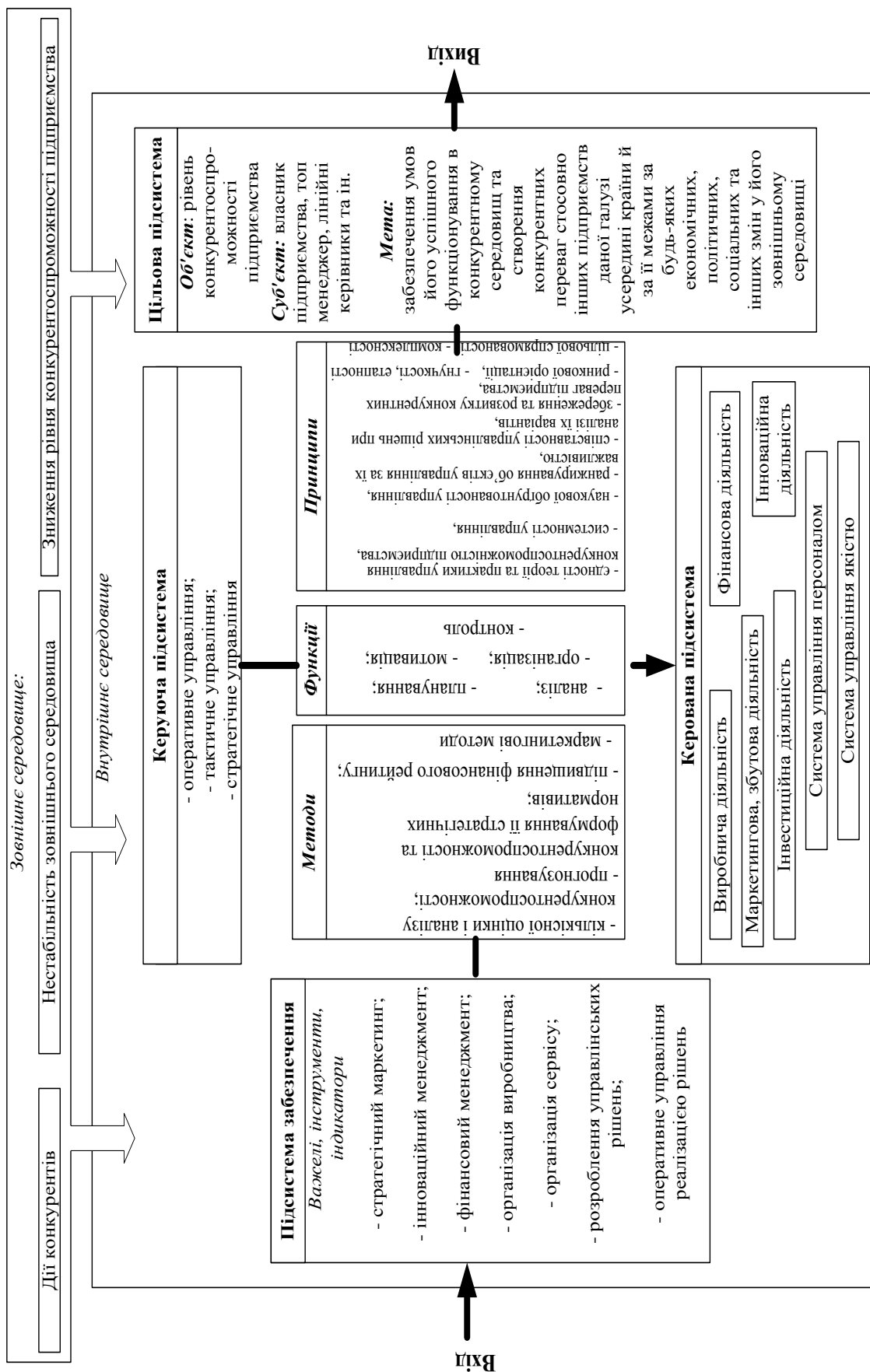


Рис. Управління конкурентоспроможністю підприємства на основі системного підходу

– лінійні керівники операційних підрозділів підприємства, які є відповідальними за ефективну реалізацію планів дій із забезпечення належного рівня конкурентоспроможності;

– представники консалтингових або аутсорсингових фірм, що залучаються на підприємство на платній основі для розробки та реалізації стратегій й планів підвищення конкурентоспроможності;

– державні та відомчі управлінські структури та органи, повноваження яких визначаються відповідними нормативними документами.

Результатом взаємодії суб'єкта і об'єкта управління є формування стратегій і тактик конкуренції підприємства.

Метою управління конкурентоспроможністю підприємства є забезпечення умов його успішного функціонування в конкурентному середовищі та створення конкурентних переваг стосовно інших підприємств даної галузі усередині країни й за її межами за будь-яких економічних, політичних, соціальних та інших змін у його зовнішньому середовищі.

Застосування системного підходу до управління конкурентоспроможністю підприємства передбачає формування системи управління, яка повинна базуватися на принципах: єдності теорії та практики управління конкурентоспроможністю підприємства, системності управління, наукової обґрунтованості управління, ранжирування об'єктів управління за їх важливістю, співставності управлінських рішень при аналізі їх варіантів, збереження та розвитку конкурентних переваг підприємства, ринкової орієнтації, цільової спрямованості, комплексності, гнучкості, етапності [10].

Система управління конкурентоспроможністю підприємства, побудована на зазначених вище принципах, може бути ефективною лише за умови врахування та забезпечення єдності мети, дії всіх складових та процесу внутрішньої і

зовнішньої політики підприємства, системи мотивації, яка спроможна зацікавити виконавців у підвищенні конкурентоспроможності підприємства, використання сучасних технічної та технологічної основ управління, здатних вирішити питання забезпечення конкурентоспроможності підприємства.

Сам процес управління конкурентоспроможністю носить циклічний, відносно замкнутий характер. Він розпочинається з постановки мети, завдань і закінчується досягненням певного результату. На основі отриманої інформації про результати конкретизуються й уточнюються раніше поставлені завдання, встановлюються нові, можливо, висувається нова мета, і цикл починається знову [15].

До функцій управління відносять: аналіз показників які характеризують конкурентоспроможність продукції, потенціал та ринкову активність кооперативу; планування, що містить у собі розробку стратегії з метою покращання конкурентної позиції кооперативу на ринку; організацію заходів щодо реалізації розробленої конкурентної стратегії; мотивацію персоналу кооперативу за допомогою матеріального та морального стимулювання працівників для досягнення конкурентних переваг; контроль над виконанням розробленої конкурентної стратегії підприємства, регулювання діяльності в тому розумінні, що через нього здійснюється узгодження дій різних підрозділів підприємств і координація різних напрямів діяльності для забезпечення високої ефективності конкурентних переваг [15, 16].

Сучасна теорія і практика свідчить, що основними методами управління конкурентоспроможністю підприємства є: методи кількісної оцінки і аналізу конкурентоспроможності; методи прогнозування конкурентоспроможності та формування її стратегічних нормативів, метод підвищення фінансового рейтингу,

маркетингові методи, що дозволяють провести порівняльний аналіз суб'єктів ринку і приймати обґрунтовані управлінські рішення, які спрямовані на її підвищення, задоволення вимог ринку конкурентоспроможною продукцією і покращення результатів економічної діяльності підприємства. Реалізація та удосконалення зазначених методів потребує застосування комплексного підходу для здійснення фінансових, організаційних, технічних, технологічних та інших заходів [16].

До основних інструментів забезпечення конкурентоспроможності підприємств пропонуємо віднести впровадження стратегічного маркетингу, інноваційного, фінансового менеджменту, удосконалення організації виробництва та організації сервісного обслуговування та інші. Основними заходами забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств є: вибір конкурентних стратегій розвитку, забезпечення комплексного підходу до процесів управління підприємством, удосконалення системи управління персоналом підприємства, забезпечення конкурентоспроможності продукції підприємства, комплексний підхід до диверсифікації та планування виробництва, реорганізація системи обліку та аналізу витрат, удосконалення системи управління фінансами підприємства, удосконалення інвестиційно-економічної стратегії підприємства, удосконалення маркетингової діяльності підприємства, удосконалення інформаційного забезпечення управління конкурентоспроможністю підприємства, технічне та технологічне оновлення підприємства.

Невід'ємною частиною ефективного забезпечення процесу управління конкурентоспроможністю промислових підприємств є ефективність системи управління підприємством, його складових. Не останню роль відіграє стиль керівництва

підприємством: характер організаційних цінностей та установок, корпоративна та організаційна культура. Ефективний менеджмент персоналу забезпечує успішне функціонування підприємства як цілісної системи.

Важливою складовою управління конкурентоспроможністю промислових підприємств є підсистема управління їх виробничою діяльністю, під час розробки та функціонування якої необхідно у першу чергу звернути увагу на технічний рівень виробництва, який у свою чергу визначається станом технології та техніки.

Висновки. Підсумовуючи слід зазначити, що наслідками нехтування управління конкурентоспроможністю підприємства та відсутністю стратегічного менеджменту є планування діяльності без врахування динамічності факторів макрота та мікросередовища. Відсутність стратегічного мислення, передбачення майбутніх дій обумовлюють здійснення виробничої діяльності лише з урахуванням факторів мікросередовища підприємства, що робить підприємство вкрай вразливим, зважаючи на мінливість зовнішнього оточення суб'єктів господарювання. Для забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств в сучасному мінливому середовищі пропонуємо систему управління конкурентоспроможності підприємства формувати на основі системного підходу. Це дозволить сформувати цілісну модель конкурентоспроможності підприємства зі встановленими взаємозв'язками всіх елементів підприємства шляхом здійснення управлінського впливу та сприятиме вчасному реагуванню на зміни у зовнішньому й внутрішньому середовищі і, тим самим, забезпечити високий рівень адаптивності підприємства та динамічну відповідність між його потенціалом підприємства та ринковою позицією.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бобов Г.Б. Формування конкурентоспроможності сільського господарства України / Г.Б. Бобов, І.В. Кузьменко, Л.В. Михайлишина // Економічний форум. – 2011. – № 2. – С. 45–57.
2. Дикань В.Л. Реформування економіки України і конкурентоустойчивість підприємств / В.Л. Дикань. - Монографія. - Харків: Основа, 1997. - 345с.
3. Дикань В.Л. Методи оцінки конкурентоспроможності інтегрованих бізнес-структур (БС) / В.Л. Дикань // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – Вип. 8. – Частина 6. – 2014. - С. 139-142.
4. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств Підручник. / В.Л. Дикань, Ю.Т.Боровик, О.М.Полякова, Ю.М.Уткіна – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.
5. Дікань В. Л. Управління конкурентоспроможністю корпорацій в Європі : підручник. / В. Л. Дікань, В. І. Савчук. – К.: Знання. 2004. – 207 с.
6. Довбуш Р.А. Управління конкурентоспроможністю підприємств: підручник / Р.А. Довбуш, А.Л. Зозуля. – Х. : Вид-во «Основа», 2003. – 250 с.
7. Дубина М.П. Значення сільськогосподарської кооперації в аграрному секторі економіки / М.П. Дубина // Науковий вісник НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.8 – С. 204–209.
8. Жовновач Р.І. Системний підхід до управління конкурентоспроможністю підприємства [Електронний ресурс] / Р.І. Жовновач. – Режим доступу: <https://www.br.com.ua/referats/Microeconomics/42650.htm>
9. Корінь М.В. Напрямки підвищення конкурентоспроможності аграрного виробництва в умовах євроінтеграції / М.В. Корінь, К.В.Міжевська // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. - № 54. – С. 278-286.
10. Мануйлович Ю.М. Маркетингове управління підвищенням конкурентоспроможності машинобудівних підприємств [Електронний ресурс]/ Ю.М.Мануйлови. – Режим доступу: <http://www.khnu.km.ua/root/res/2-21-22-10.pdf>
11. Навчальний економічний словник-довідник (політекономія, мікроекономіка, макроекономіка, економічний аналіз, економіка підприємства, менеджмент, маркетинг, фінанси, банки, інвестиції, біржова діяльність): Терміни, поняття, персоналії. Укладачі: В.С.Іфтемчук, В.А.Григорев, М.І.Малінич, Г. Д.Шутак / За наук. ред. Г. І. Башнянина і В. С. Іфтемчука. - 2-ге видання, виправлене і доповнене. - Львів: "Магнолія 2006", 2007. - 688 с.
12. Оболенцева Л.В. Теоретичні основи управління конкурентоспроможністю підприємств промисловості регіону [Електронний ресурс]/ Л.В. Оболенцева. – Режим доступу: periodicals.karazin.ua/socseconom/article/view/8252
13. Піддубний І. О. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства/ І. О. Піддубний, А. І. Піддубна. - Х.: ВД „ІНЖЕК”, 2004. – 264 с
14. Портер М. Международная конкуренция: Конкурентные преимущества стран/ Пер. с англ. И.В.Квасюка и др.; под ред. В.Д. Щеткина. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.
15. Ушкаренко Ю. В. Теоретичні аспекти управління конкурентоспроможністю кооперативних підприємств [Електронний ресурс]/ Ю. В.Ушкаренко. – Режим доступу:
16. Фролова В.Ю. Системний підхід до управління конкурентоспроможністю підприємства [Електронний ресурс]/ В.Ю.Фролова. – Режим доступу:<http://ea.donntu.edu.ua/bitstream/>

УДК 658.7

СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

*Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент,
Беседіна Ю., магістр (УкрДУЗТ)*

Стратегічне планування – це основна функція стратегічного управління підприємством. Воно визначає раціональне поєднання перспективних планів діяльності підприємства, встановлення чіткого порядку їх розробки, визначення планових показників і критеріїв оцінки діяльності персоналу, здійснення планів і контроль за їх виконанням. Стратегічне планування логістики реалізується через: розподіл ресурсів; адаптацію до зовнішнього середовища; внутрішню координацію та організаційне стратегічне передбачення. Воно визначає вибір на певній множині альтернатив найкращої конфігурації системи логістичного управління з урахуванням параметрів замовлень клієнтів (терміни поставок, ціни, кількість, технологія виготовлення, сервіс тощо); характеристик досяжних на даний час компетенцій підприємства (виробничі потужності, витрати тощо). В основу стратегічного плану логістики покладений аналіз перспектив розвитку системи логістичного управління з оцінкою зовнішніх умов її функціонування, на основі результатів якого формуються стратегічні цілі логістики та відпрацьовуються заходи їх досягнення з урахуванням порівняльної оцінки альтернативних логістичних стратегій.

Ключові слова: стратегічне планування, логістична діяльність, логістичні стратегії, стратегічне управління, логістичне управління, підприємство

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Уткина Ю.М., к.э.н., доцент,
Беседина Ю., магистр (УкрГУЖТ)*

Стратегическое планирование – это основная функция стратегического управления предприятием. Оно определяет рациональное сочетание перспективных планов деятельности предприятия, установление четкого порядка их разработки, определения плановых показателей и критериев оценки деятельности персонала, осуществление планов и контроль их выполнения. Стратегическое планирование логистики реализуется через: распределение ресурсов; адаптацию к внешней среде, внутреннюю координацию и организационное стратегическое предвидение. Оно определяет выбор на определенном множестве альтернатив наилучшей конфигурации системы логистического управления с учетом параметров заказов клиентов (сроки поставок, цены, количество, технология изготовления, сервис и тому подобное); характеристик достижимых в настоящее время компетенций предприятия (производственные мощности, затраты и тому подобное). В основу стратегического плана логистики положен анализ перспектив развития системы логистического управления с оценкой внешних условий ее функционирования, на основе результатов которого формируются стратегические цели логистики и отрабатываются меры их

достижения с учетом сравнительной оценки альтернативных логистических стратегий.

Ключевые слова: стратегическое планирование, логистическая деятельность, логистические стратегии, стратегическое управление, логистическое управление, предприятие

STRATEGIC PLANNING OF LOGISTICS ACTIVITY OF THE ENTERPRISE

*Utkina Yu.M., Ph.D. in Economics, associate Professor,
Besedina Yu., magister (USURT)*

Strategic planning is a primary function of strategic management. It determines a rational combination of perspective plans of activity of the enterprise, the establishment of a clear procedure for their development, determining the targets and criteria of assessment of activity of staff, implementing plans and monitoring their implementation. Strategic logistics planning is implemented through: resource allocation; adaptation to the external environment, internal coordination and organizational strategic foresight. It determines the choice for a certain set of alternatives the best system configuration of logistics management within the parameters of customer orders (delivery times, prices, quantities, production technology, services and the like); characteristics achievable in the present competences of the enterprise (production capacity, cost, and the like). The basis of the strategic plan of logistics based on the analysis of prospects of development of system of logistics management with the evaluation of the external conditions of its functioning, based on the results of which formed the strategic goals of logistics and practiced measures to achieve them based on the comparative evaluation of alternative logistics strategies.

Keywords: strategic planning, logistics, logistics strategy, strategic management, logistics management, enterprise

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Стратегічне планування – це основна функція стратегічного управління підприємством. Воно визначає раціональне поєднання перспективних планів діяльності підприємства, встановлення чіткого порядку їх розробки, визначення планових показників і критеріїв оцінки діяльності персоналу, здійснення планів і контроль за їх виконанням.

У директивній економіці була прийнята класифікація планів на основі одного зовнішнього параметру для реальних процесів – календарного періоду. При цьому склалася практика формування поточних, коротко-, середньо-, довгострокових планів і програм, відповідно на один, п'ять, десять та

двадцять років. Одним з недоліків такого підходу є те, що один й той же календарний період охоплює різні стадії економічної діяльності, наприклад, стадії життєвого циклу товару. Звичайно, за умови стабільного ринкового середовища календарний період також може бути використаний для класифікації планів. Тобто на підставі статистичних даних можливо оцінити скільки фаз життєвого циклу товару в цілому вкладається, наприклад, у календарний місяць, квартал, рік, п'ятирічку тощо. Але за сучасних умов розвитку економіки, де характерні різкі структурні зміни як у зовнішньому середовищі, так і всередині підприємства, використання календарного періоду як єдиного параметру класифікації планів досить ускладнене і робить неможливим

практичне використання планів логістики в управлінні підприємством.

У системі логістичного менеджменту будь-якого підприємства проблема стратегічного планування стає досить актуальною у сучасних умовах розвитку ринкових відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження стратегічного планування та логістичної діяльності має багаторічну історію. На протязі цього періоду дослідження науковців стосувалися як визначення безпосередньої сутності означених понять, так і провадилися розробки механізмів їх реалізації, факторів впливу, принципів забезпечення, напрямків розвитку тощо. Особливості сучасних досліджень стратегічного управління та логістичної діяльності спрямовані на їх поєднання у відповідності до сьогодишнього стану як економіки окремої держави, так і глобальної економіки у цілому. Серед найбільш актуальних робіт з теми дослідження, на нашу думку, слід виокремити науковий доробок таких вчених, як: В. Дикань [2-4], М. Василевський, І. Білик, О. Дейнека, Є. Крикавський, І. Кубів [5], Г. Руденко [8], В. Омельченко [6], Я. Панчишин [7] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на значну кількість наукових праць, які стосуються напрямку даного дослідження, автор вважає, що питання щодо практичної реалізації стратегічного планування логістичної діяльності не знайшли достатнього відображення у роботах науковців.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою даного дослідження є визначення підходів до реалізації стратегічного планування логістичної діяльності підприємства в сучасних ринкових умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Функція планування передбачає вирішення двох глобальних

питань: якими мають бути цілі організації і що повинні робити члени організації, щоб їх досягти. За допомогою планування можна перевести фірму, як систему, з висхідного, базового рівня на визначений рівень розвитку шляхом маневрування і зосередження сил і засобів на пріоритетних напрямках своєї діяльності, а також визначити перспективи розвитку і майбутній стан фірми.

Планування складає основу системи логістичного управління підприємства при виконанні будь-якої з характерних для неї функцій. Це деяка система методичних прийомів (робіт та процедур), виконання яких у певній послідовності дозволяє забезпечити ефективність управлінських рішень. Дотримання принципу системної єдності етапів «стратегічне планування – бізнес-планування – перспективне планування – поточне планування – оперативне планування» дозволяє послідовно та дозовано розкривати невизначеності, що пов'язані із зовнішнім середовищем діяльності підприємства, а також стан самого підприємства як бізнес-системи і його окремих підсистем (окремих виробництв і підрозділів). Нехтування одним з елементів такої системи може призвести до:

- зниження точності планування, а відповідно, до зниження ефективності рішень, що приймаються;

- підвищення ризику при прийнятті управлінських рішень.

Стратегічне планування у системі логістичного менеджменту – це організаційне стратегічне передбачення, внутрішня координація, розподіл ресурсів між декількома напрямками логістичної діяльності підприємства з метою її адаптації до очікуваних змін зовнішнього середовища.

Метою стратегічного планування логістики є уточнення цілей і завдань конкретних напрямків логістичної діяльності з урахуванням більш глибокого дослідження зовнішнього середовища та

можливостями підприємства адаптації

Основні завдання стратегічного планування логістики:

- вибір напрямів розвитку (реорганізації) системи логістичного управління підприємства;

- техніко-економічне обґрунтування доцільності конкретного проекту розвитку (реорганізації) системи логістичного управління підприємства;

- розподіл ресурсів між перспективними, поточними, оперативно-календарними складовими логістичного менеджменту.

- визначення джерел і порядку фінансування, розрахунок очікуваних фінансових результатів діяльності у рамках конкретної системи логістичного управління, включаючи обсяги продажу продукції та сервісу, прибутку, доходів тощо;

- визначення основних вимог до кваліфікації і спеціальностей персоналу підприємства за реалізації проекту розвитку (реорганізації) системи логістичного управління.

Недостатнє відпрацювання цілей і завдань стратегічного планування логістики, непідготовленість органів управління підприємства різних рівнів до прийняття обґрунтованих, зважених та обміркованих рішень слугує досить серйозною перешкодою щодо реалізації стратегічного потенціалу підприємства та ефективного використання його ресурсів. Тому кваліфікований менеджер-логіст повинен володіти та оперувати основними категоріями науки планування при розробці управлінських рішень.

Стратегічне планування логістики принципово відрізняється від інших видів планування, що мають місце у процесі управління потоковими процесами, таких як оперативне, тактичне та перспективне планування. Така відмінність полягає не у ступені деталізації плану, цілях чи виборі горизонту планування, а насамперед у спрямуванні вектора планування. Воно

становить набір дій і рішень, що прийняті керівництвом і які ведуть до розробки специфічних логістичних стратегій, призначених для того, щоб допомогти підприємству досягти своїх цілей. Характерними особливостями стратегічного планування логістики підприємства є такі.

1. Мотивація цілеспрямованого розвитку творчої діяльності персоналу служби логістики насамперед щодо встановлення постійних зв'язків з постачальниками, покупцями і кінцевими споживачами, що ґрунтуються на довірі і взаємній вигоді. Така діяльність має створювати основу для формування вищої споживчої задоволеності, стати невід'ємною частиною виробленої продукції і послуг, без чого немає підстави вести мову про конкурентні переваги підприємства.

2. Швидке реагування органів управління підприємства на зміни зовнішньої ситуації та інші непередбачувані ситуації, що поєднуються з гнучкістю його функціонування на конкурентному ринку за рахунок прийняття дієвих управлінських рішень.

Основним завданням служби логістики є вирішення поточних питань довгострокового планування як виробничо-господарської діяльності підприємства у цілому, так і логістики зокрема. Керівник служби логістики, проводячи стратегічне планування, повинен відповісти на такі головні запитання: чи відповідає виробнича і логістична політика підприємства сучасним потребам і вимогам ринку; наскільки правильними є комерційні ідеї, цілі і стратегії логістики; які існують небезпеки і можливості формування й розвитку стратегії логістики підприємства?

Глибокий аналіз існуючих на підприємстві ресурсів визначає сильні й слабкі сторони процесів закупки матеріальних ресурсів, виробництва продукції та послуг, їх реалізації. Аналіз

відповідних показників дозволяє виділити процеси, які формують споживчу цінність. У ході встановлення завдань стратегічного планування логістики та відпрацювання відповідної стратегічної програми керівництво підприємства (як власне і служба логістики) мають чітко уявляти собі власні прагнення і можливості. У системі логістичного менеджменту стратегічне планування конкретизується у ході розробки щорічних планів логістики, над складанням яких працює також і персонал служби логістики (рис. 1).

управління необхідно переглядати кожні 5-7 років за всіма її основними складовими, включаючи організацію виробництва продукції та її реалізацію, структуру логістичного управління, систему стимулювання персоналу тощо. Це викликано насамперед постійними якісними змінами персоналу служби логістики чи необхідністю руйнування суперечностей у загальній системі менеджменту підприємства та відставанням системи логістичного управління від рівня розвитку ринкових відносин.

Будь-яку систему логістичного



Рис. 1. Загальна схема планування логістики підприємства

Стратегічне планування логістики реалізується через: розподіл ресурсів; адаптацію до зовнішнього середовища; внутрішню координацію та організаційне

стратегічне передбачення. Воно визначає вибір на певній множині альтернатив найкращої конфігурації системи логістичного управління з урахуванням

параметрів замовлень клієнтів (терміни поставок, ціни, кількість, технологія виготовлення, сервіс тощо); характеристик досяжних на даний час компетенцій підприємства (виробничі потужності, витрати тощо).

Стратегічне планування логістики підприємства не повинно розглядатися як безперечна гарантія його майбутнього успіху на конкурентному ринку, оскільки воно має такі обмеження.

1. Стратегічне планування логістики не забезпечує можливості прийняття майбутніх рішень. Стратегічне планування надає підприємству лише загальний напрям руху, що базується на певних припущеннях.

2. Стратегічне планування логістики не є макетом майбутнього. У бізнес-середовищі відбувається досить багато змін: змінюється ринок, уподобання споживачів, з'являються нові та зникають старі конкуренти, пропонуються нові технології та можливості, змінюються фінансові умови. Стратегічне планування – це динамічний процес, який досить чутливий до змін.

3. Стратегічне планування логістики не може вирішувати критичні ситуації, які загрожують розвитку підприємства. Воно не виводить підприємство із кризи. За всіх умов до початку застосування стратегічного планування підприємство має бути ринково стабільним.

4. Стратегічне планування логістики не визначає всіх критичних факторів, які пов'язані з логістичною діяльністю підприємства. Воно покликане визначити найбільш важливі питання, які виникають перед підприємством.

Фокусуючи увагу на основних питаннях, стратегічний план логістики мінімізує деталі і таким чином збільшує шанси успішного функціонування

логістичної системи управління.

Загальна схема розробки стратегічного плану логістики підприємства наведена на рис. 2.

1. Постановка мети. Вона визначає концепцію логістики підприємства та основний напрям її розвитку. Логістичне управління здійснене за наявності такої інформації: цільові вимоги до об'єкта логістичного управління або ж їх сукупності (у випадку коли система логістичного менеджменту є багатоцільовою), опис об'єкта управління та можливих варіантів його розвитку; правила, чи норми, за якими відбираються варіанти досягнення мети логістичного менеджменту.

2. Оцінка зовнішнього середовища. Конкретна постановка проблеми логістичного управління визначає відношення того чи іншого процесу управління до зовнішнього середовища. Зовнішнє середовище формує цілі розвитку як об'єкта логістичного управління, так і самої системи логістичного управління підприємства, правила, чи норми, за якими відбираються варіанти досягнення мети логістичного менеджменту.

3. Планування логістичної стратегії. Проводиться з урахуванням інноваційності логістичних технологій в оцінці зовнішнього середовища.

4. Реалізація і коригування плану логістики. Визначається програма, яка містить конкретні заходи з реалізації логістичної стратегії і включає плани: матеріально-технічного забезпечення, виробництва, збуту та сервісного забезпечення продукції.

Незалежно від розмірів та спеціалізації підприємства стратегічне планування логістики виконують у сім базових етапів (табл.).

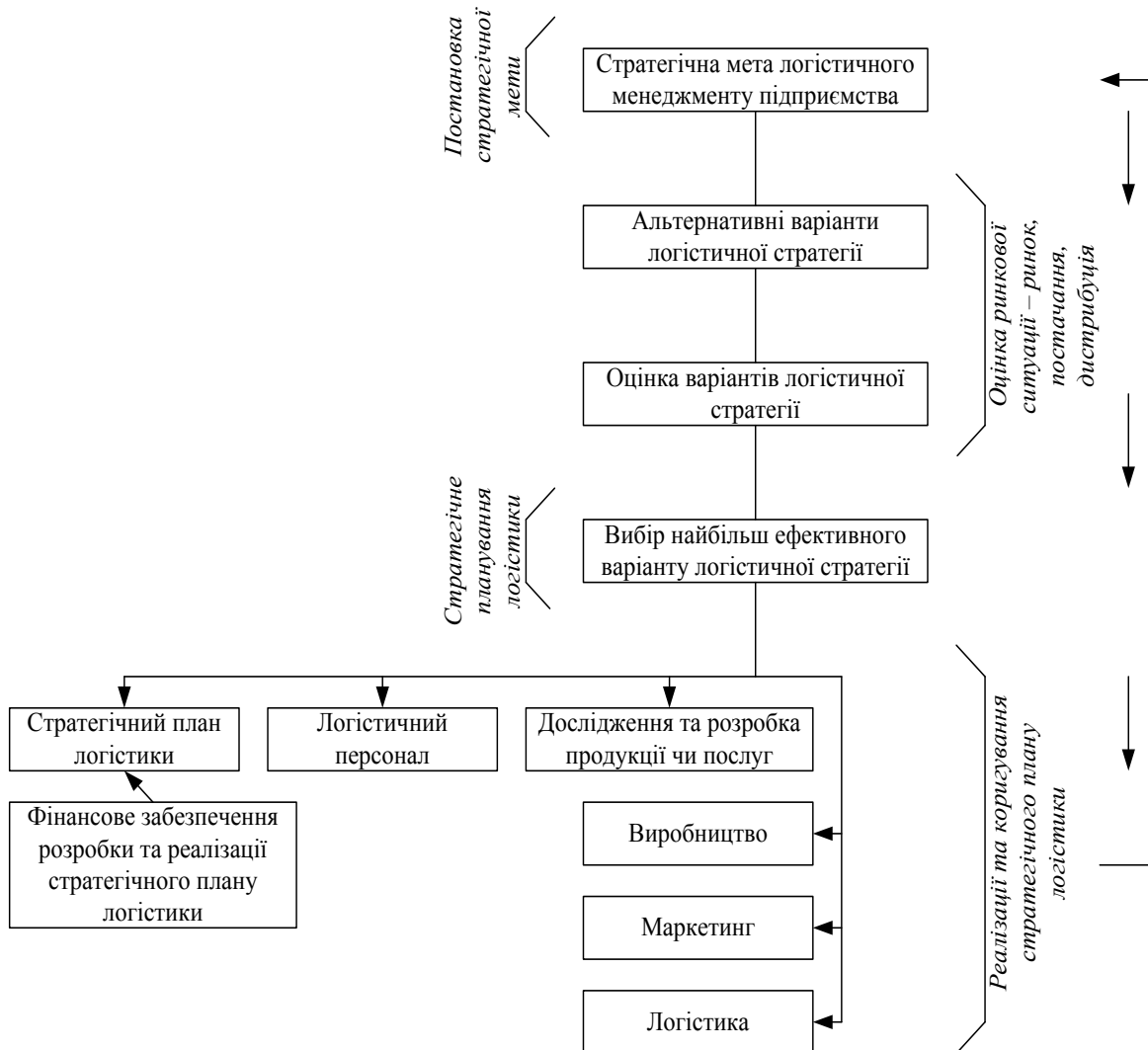


Рис. 2. Схема стратегічного планування логістики

Таблиця

Базові етапи стратегічного планування логістики

Етап	Завдання, що вирішуються
1	2
1. Формування логістичної стратегії підприємства	<ul style="list-style-type: none"> - довгострокова стратегічна орієнтація підприємства - встановлення основних конкурентів - визначення нових підходів до надання логістичних послуг - встановлення привабливості пропозицій логістичних послуг
2. Ситуаційний аналіз	<ul style="list-style-type: none"> - визначення можливостей логістичного менеджменту підприємства - встановлення логістичних ситуацій - вирішення логістичних завдань

1	2
3. Обґрунтування стратегічних цілей логістичного управління	<ul style="list-style-type: none"> - визначення конкретних стратегічних цілей - встановлення кількісних показників логістичної діяльності (дохід, прибуток, витрати тощо) - встановлення якісних показників логістичної діяльності (якість обслуговування споживачів, рівень інноваційності логістичних технологій, діловий імідж підприємства тощо)
4. Розробка стратегічного плану логістичного управління	<ul style="list-style-type: none"> - визначення механізмів формування й розвитку логістичної стратегії, встановлення зв'язків з іншими функціональними стратегіями підприємства і загальною стратегією у цілому - визначення механізму формування й розвитку стратегічного партнерства підприємства з учасниками ланцюгу поставок (постачальниками, дистриб'юторами та кінцевими споживачами)
5. Удосконалення організаційно-управлінського механізму формування і розвитку системи логістичного управління	<ul style="list-style-type: none"> - формування кадрового потенціалу, який відповідає за функціонування системи логістичного управління - удосконалення діяльності служби логістики - підвищення ефективності системи мотивацій логістичного персоналу
6. Розробка поточних планів для реалізації логістичної стратегії	<ul style="list-style-type: none"> - конкретні заходи з реалізації логістичної стратегії. - розробка сітьового графіка
7. Контроль результатів стратегічного планування логістики	<ul style="list-style-type: none"> - встановлення контролю за виконанням стратегічного плану - введення кореляційних показників за необхідності коригування стратегічного плану

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. В основу стратегічного плану логістики покладений аналіз перспектив розвитку системи логістичного управління з оцінкою зовнішніх умов її функціонування. Найбільш важливий елемент такого аналізу – це комплексне дослідження зовнішнього середовища підприємства з акцентом на довгострокову перспективу підприємства в утриманні конкурентних переваг. На основі результатів такого аналізу формуються стратегічні цілі логістики та відпрацьовуються заходи їх досягнення з урахуванням порівняльної оцінки

альтернативних логістичних стратегій.

Стратегічне планування логістики спирається на чітко сформульоване програмне декларування органами управління підприємства напрямів його розвитку, викладення допоміжних цілей і завдань, зважений і розумний господарський портфель та стратегію розвитку.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бажин, И.И. Проектно-логистическое управление ресурсным обеспечением: монография / И.И. Бажин, В.В. Сысоев. – Н.-Новгород: Изд.

Гладкова О.В., 2005. – 222 с.

2. Дикань, В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українські залізниці», липень 2014. – №9(15). – С. 23-26.

3. Дикань, В.Л. Процеси формування стратегії діяльності корпоративних інтегрованих структур / В.Л. Дикань // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – Вип. 9. – Частина 3. – 2014. – С. 88-91.

4. 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.

5. Економіка логістичних систем: монографія / М. Васелевський, І. Білик, О. Дейнека та ін.; за заг. ред. Є. Крикавського та І. Кубіва. – Львів:

Національний Університет «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.

6. Омельченко, В.Я. Стратегия развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики: монография / В.Я. Омельченко. – Донецк, ДонНУ, 2008. – 370 с

7. Панчишин, Я.М. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в інноваційній логістичній системі: дис. ... канд. екон. наук.: 08.00.03 / Я.М. Панчишин; Укр. держ. акад. залізничного трансп. – Х., 2009. – 293 с.

8. Руденко, Г.Р. Інноваційність взаємозв'язків видів забезпечення логістичної діяльності та управління підприємством / Г.Р. Руденко // Проблеми науки. – 2007. – №8. – С. 8-13.

9. Хвищун, Н.В. Сутність поняття «логістика»: ретроспективний аналіз [Електронний ресурс] / Н.В. Хвищун // Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. – 2012. – №11. – Режим доступу:

<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1567>

УДК 330.322 (477)

ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО СТРАТЕГІЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ УКРАЇНИ

*Дикань О.В., д.е.н., професор,
Новак Т.О., магістрант програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуті сучасні підходи до інвестиційних процесів, що відбуваються на Україні, надано визначення трансформації понять «інвестиційна привабливість» та «інвестиційний клімат», проведений їх аналіз та критично проаналізована нормативна база, що забезпечує діяльність іноземних та вітчизняних інвесторів в умовах очікуваних фінансово – економічних потрясінь.

Перш за все, для того, щоб держава мала змогу залучати іноземні інвестиції, їй необхідно мати відповідний інвестиційний імідж, інвестиційну привабливість та інвестиційний клімат

Ключові слова: інвестиційна привабливість, інвестиційний клімат, інвестори, інвестиційний потенціал, економіка, фінансування, стратегія.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К СТРАТЕГИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ

*Дикань О.В., д.э.н., профессор,
Новак Т.А., магистрант программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрены современные подходы к инвестиционным процессам, которые происходят на Украине, дано определение трансформации понятий «инвестиционная привлекательность» и «инвестиционный климат», проведенный их анализ и критически проанализирована нормативная база, обеспечивающая деятельность иностранных и отечественных инвесторов в условиях ожидаемых финансово - экономических потрясений.

Прежде всего, для того, чтобы государство имело возможность привлекать иностранные инвестиции, ему необходимо иметь соответствующий инвестиционный имидж, инвестиционную привлекательность и инвестиционный климат.

Ключевые слова: инвестиционная привлекательность, инвестиционный климат, инвесторы, инвестиционный потенциал, экономика, финансирование, стратегия.

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE STRATEGY OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF UKRAINE

*Dykan O.V., Doctor of Economics, Professor
Novak T.A., Master of program TEMPUS (USU RT)*

The article considers modern approaches to investment processes that occur in Ukraine, defines the transformation of the concepts of "investment attractiveness" and

"investment climate", analyzes them and critically analyzes the regulatory framework that ensures the activity of foreign and domestic investors in the face of expected financial and economic shocks.

First of all, in order for the state to be able to attract foreign investment, it needs to have an appropriate investment image, investment attractiveness and investment climate. It should be emphasized that the state should provide its investor with the most advantageous positioning conditions and guarantee the protection and return of relevant investments.

Keywords: investment attractiveness, investment climate, investors, investment potential, economy, financing, strategy.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку світової економіки перед країною, яка відчуває нестачу внутрішніх ресурсів, пов'язану з великими витратами на реалізацію програм економічних і соціальних перетворень, як правило, постає проблема дефіциту державного бюджету та платіжного балансу. Одним із шляхів виходу із такої ситуації є зовнішнє фінансування. Разом з тим, можливості інвестування в умовах глобальної фінансово – економічної кризи стануть реальними лише завдяки інвестиційно привабливим проектам і програмам.

Перш за все, для того, щоб держава мала змогу залучати іноземні інвестиції, їй необхідно мати відповідний інвестиційний імідж, інвестиційну привабливість та інвестиційний клімат. Треба підкреслити те, що держава повинна надати своїм інвестором найвигідніші умови позиціонування та гарантувати захист та повернення відповідних капіталовкладень.

Тобто необхідна стратегія інвестиційної привабливості базових галузей економіки. Саме стратегія як генеральна програма дій, що визначає пріоритети проблем і ресурси для досягнення мети формування інвестиційної привабливості конкурентно застарілих галузей, безумовно, надасть шанс технологічного «прориву» та успішного позиціонування на вітчизняному та зарубіжному ринках.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема інвестиційного іміджу та інвестиційної привабливості країн присвячено велику кількість робіт

вчених – економістів та аналітиків, зокрема це публікації: В.Г. Федоренко [1], І.П. Мойсеєнко [2], К.А. Приба [3], О.Ю. Амосов [4], та багатьох інших. Проте, слід зазначити, що накопичена практика вивчення проблематики щодо аналізу та оцінювання інвестиційної привабливості базових галузей економіки і держави в цілому в українській науковій думці хоча й позначається у збільшенні кількості наукових публікацій, але нажаль характеризується однотипністю підходів. Головна вада існуючих досліджень полягає у відсутності системності, комплексності підходу та передбаченні очікуваних результатів. Крім того, серед вітчизняних досліджень досі не існує єдиної думки не тільки у питаннях того, як аналізувати та оцінювати інвестиційну привабливість, але й у питаннях визначення її як економічної категорії.

Вважається за необхідне визначити місце економіки України у світовому рейтингу, надати додаткове наповнення поняттям «інвестиційний клімат» та «інвестиційна привабливість», оцінити їх дієвість та необхідність для нашої держави, проаналізувати найбільш привабливі для потенційного вкладення іноземних та власних інвестицій регіони та галузі економіки та проаналізувати основні нормативні акти, що мають захистити інтереси іноземних та власних інвесторів на території України.

Метою даної статті є визначення інвестиційної привабливості та інвестиційного клімату України під кутом зору найбільш привабливих з економічної та політичної точок зору регіонів нашої

держави, а також критичний аналіз нормативних актів, що захищають іноземні інвестиції.

Виклад основного матеріалу.

Аналізу та оцінці інвестиційного клімату та привабливості України має передувати сучасне визначення зазначених понять.

Інвестиційний клімат країни – це система інвестиційних відносин та реальних дій, які формуються та реалізуються під впливом великої кількості взаємопов'язаних процесів економічного, політичного, соціально-психологічного, інноваційного, інфраструктурного, нормативно-правового, екологічного, кримінального характеру та відображає перелік привабливих регіонів, галузей економіки та сфери послуг. Ці процеси відображають:

- об'єктивно існуючі можливості країни (регіону, галузі, підприємства) до інвестиційної діяльності (характеризується як інвестиційний потенціал);

- рівень очікуваної дохідності та проблемності інвестування в цей об'єкт (характеризується як інвестиційні ризики);

- існуючі інвестиційні процеси в країні (характеризується як інвестиційна активність).

Отже, інвестиційний клімат країни - система умов інвестиційної діяльності в країні, яка поєднує такі складові, як інвестиційний потенціал, інвестиційні ризики та інвестиційна активність її регіонів, сфер економічної діяльності, галузей промисловості та сфер послуг, а також окремих підприємств.

Основні категорії інвестиційної діяльності визначаються наступним чином:

- інвестиційна активність об'єкта інвестування - інтенсивність залучення до нього інвестицій;

- інвестиційний потенціал об'єкта інвестування - це об'єктивно існуючі можливості об'єкта конкурувати в умовах ринкових відносин серед інших подібних об'єктів-конкурентів з метою залучення інвестицій з урахуванням наявних економічних, соціальних та інших

передумов, що є важливими для інвестиційної активності даного об'єкта. Тобто йдеться про вузьке значення поняття «інвестиційний потенціал». У широкому сенсі, інвестиційний потенціал - це рівень можливостей залучення інвестицій та рівень соціально-економічного розвитку країни, її регіонів, галузей та підприємств, який формується під впливом прямих іноземних та внутрішніх інвестиційних надходжень;

- інвестиційні ризики об'єкта інвестування - умови, за яких можлива неповна або часткова реалізація інвестиційного потенціалу об'єкта інвестування через наявність негативних чинників внутрішнього та зовнішнього впливу.

Інвестиційна привабливість країни - це конкурентна позиція та імідж країни у світовому інвестиційному русі капіталів порівняно з іншими країнами, які залежать від рівня інвестиційного потенціалу та інвестиційних ризиків окремих її економічних і територіальних складових, тобто динаміки інвестиційного клімату країни.

Отже, інвестиційний клімат об'єкта інвестування (країни, регіону, галузі, підприємства) визначається як його певний стан, а привабливість - це так звана «міміка» об'єкта інвестування, сигнал до інвестора, запрошення до інвестиційної діяльності. Діалектику інвестиційного процесу відображає закон взаємного переходу кількісних змін у якісні; кількісні зміни інвестиційного клімату обумовлюють якісну зміну інвестиційної привабливості, яка у майбутньому може змінити інвестиційний клімат завдяки стрибку - переходу від старої якості до нової. Такий підхід дозволяє розрізняти інвестиційний клімат та інвестиційну привабливість не тільки за змістом, але й за місцем та часом реалізації.

Відносно інвестиційної привабливості України можна сказати, що вона має сприятливе інвестиційним потокам географічне положення щодо

Європи, Центральної Азії і, звичайно, Росії. Транзитне положення України обумовлює досить широке коло можливостей залучення різноманітних інвестицій у виробничу сферу та сферу послуг. Унікальними для інвестування вбачаються агропромисловий, курортно – рекреаційний комплекси і, безумовно, залізнична галузь. Чорноморські порти, які не замерзають, стимулюють можливості транспортувати вантажі з південних до північних країн, із країн Балтії до Чорного моря і далі – до Близького Сходу. Тобто, це якісно новий стимул формування та розвитку міжнародних транспортних коридорів. До цього можна додати наявність сухопутних кордонів із 8 країнами і понад 2700-кілометрову берегову лінію. Центральне положення у Європі визначає наявність конкурентних переваг. Таким чином, в Україні доцільно активізувати виробництво як для потреб внутрішнього ринку, так і для цілей експорту в різних напрямках. Зазначене формує подвійні переваги, оскільки існує можливість організації інвестиційно привабливих об'єктів для подальшої реалізації частини продукції в Україні, а іншої – для вивезення за кордон, або надання сервісу транспортних транзитних послуг.

Якщо скласти рейтинг найбільш привабливих регіонів країни, то, безумовно, традиційно перше місце займають Київ та Київська область завдяки розвиненій інфраструктурі та більш якісним освіті, побутовим і медичним послугам. Дніпропетровська область займатиме друге місце завдяки якості автомобільних шляхів та залізничних колій, гнучкості в установленні заробітної плати та здатності до сприйняття інновацій. Третє місце, з урахуванням потужності потенціалу індустрії, що певним чином галузево змінюється, посідатиме Харківська область завдяки потужним промисловим можливостям, традиційним інтеграційним зв'язкам та значному резерву робочої сили і великому

потенціалу вищих навчальних закладів. Останнє місце належатиме Херсонській області, де найбільшого розвитку набуває аграрний сектор, куди поки ще свої гроші іноземні та вітчизняні інвестори вкладають зовсім неохоче.

Відносно ж інвестиційного клімату України, виходячи з вище наведених критеріїв, можна заключити, що інвестиційний потенціал країни і в майбутньому залишатиметься досить потужним, завдяки тому, що вона має велику кількість підприємств різноманітних галузей, які потребують значного вливання інвестиційного капіталу. Завдяки цьому вони зможуть вийти на якісно нові рівні роботи, залучати нові технології у виробництві того чи іншого виду товарів або послуг. Проте, перед Україною постає дуже велика кількість невирішених проблем, які заважають їй гідно конкурувати з країнами, які також потребують іноземних та внутрішніх інвестицій. Слід відмітити, що Україна не має відповідної нормативної бази, яка змогла б забезпечити захист іноземних та вітчизняних інвесторів. Нажаль не відповідає сучасним вимогам податкова система держави. В останні роки спостерігається значна політична нестабільність, що значною мірою відлякує потенційних інвесторів.

Отже, все вище зазначене можна ідентифікувати як інвестиційні ризики та невизначеність, тобто умови за яких неможлива повна реалізація інвестиційного потенціалу України.

Повертаючись до проблем нормативного забезпечення захисту іноземних та вітчизняних інвестицій, слід відмітити, що існують нормативні акти, положення та закони, які регламентують діяльність іноземних інвесторів на території України та захищають їх власність не є дієвими. Вони не гарантують в цілому захист інвестиційних коштів.

Так, закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 року, ВВР, 1991р., №47, ст. 646

визначає загальні правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності на території України. Він спрямований на забезпечення рівного захисту прав, інтересів і майна суб'єктів інвестиційної діяльності незалежно від форм власності, а також на ефективне інвестування народного господарства України, розвитку міжнародного економічного співробітництва та інтеграції.

Закон України "Про режим іноземного інвестування" зі змінами та доповненнями, внесеними Законом України від 16 липня 1999 року № 997-XIV визначає особливості режиму іноземного інвестування на території України, виходячи з цілей, принципів і положень законодавства України.

Проте, чисельні порушення зазначених та інших законодавчих актів свідчить про необхідність прийняття та дотримання більш дієвих нормативних актів, уніфікованих до міжнародних стандартів. Закони, які регламентують діяльність іноземних інвесторів на території України були прийняті ще у 90-х роках. З того часу відбулися значні зміни у фінансовому «житті» не тільки України, а і всього світу. Таким чином, нам необхідно удосконалити стару або розробити нову, більш досконалу, нормативну базу для діяльності іноземних та вітчизняних інвесторів на території нашої країни.

Висновки. Україна має потенційну інвестиційну привабливість завдяки вигідному положенню у центрі Європи. Проте, інвестиційний клімат країни залишається на жаль несприятливим для залучення іноземних та вітчизняних інвестицій. Це, у першу чергу, пов'язано з тим, що в країні нестійка політична ситуація, мають місце побоювання з боку капіталовкладників відносно некоректних умов роботи. До негативних обставин слід віднести недостатній рівень захисту права власності, відсутність адаптованої до світових стандартів нормативної бази, яка повинна захистити не тільки інвестора, а і

підприємство, що використовує іноземні та вітчизняні інвестиції. Відзначимо також і низький рівень корпоративної культури. Зазначене буде предметом подальших досліджень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Федоренко В.Г. Інвестування: Підручник – 2-ге вид. переробл. і доп. – К.: Алерта, 2013. – 448с. Гаврилюк О.В. Інвестиційний імідж та інвестиційна привабливість України // Фінанси України. – 2012. - №3. – с.79-93.
2. Мойсеєнко І.П. Інвестування: Навч. посіб. – К.: Знання, 2014. – 490с.
3. Пріб К.А. Інвестування: Навч. посібник для дистанційного навчання / За наук. ред. М. Ю. Коденської. – К.: Університет «Україна», 2015. – 259с.
4. Амосов, О. Ю. Формування потенціалу підприємства: організаційний та управлінський аспект / О. Ю. Амосов // Бизнес-Информ. – 2012.– № 12. –С.337–341.
5. Данько, М. І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст] / М. І. Данько, В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Харків, УкрДАЗТ, 2008. – 169 с.
6. Носа Н. Роль і місце міжнародних транспортних коридорів у розвитку інфраструктури прикордонного регіону [Текст] / Н. Носа //Регіональна економіка. – 2014. – №4. – С. 116 – 120.
7. Дикань, В. Л. Економіка підприємства. [Текст] / В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко – Харків: УкрГАЗТ, 2008 – 274 с
8. Григор'єв Г. С. Концептуальний підхід до формування транспортно-географічних кластерів в Україні //Актуальні проблеми економіки. – 2015. - №4. – С. 60 – 64.
9. Инвестор на все 100 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.investor100.ru

УДК 658.14:656.2

ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ТА ФІНАНСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Удосконалення засобів та методів пошуку, аналізу та збереження інформації, розвиток інноваційної інфраструктури створюють підґрунтя для становлення та формування інноваційних утворень. Інновація характеризується, насамперед, результативністю, яка визначається економічним ефектом від покращання (підвищення) експлуатаційно-економічних показників нової техніки та прогресивної технології. Ефект може бути одержаний за рахунок як розширення асортименту та підвищення якості продукції (послуг), економії матеріальних ресурсів, скорочення трудових витрат, підвищення продуктивності праці, так і зниження шкідливих викидів в навколишнє середовище та ін. На залізничний транспорт припадає більше половини всього вантажообігу, тому з розвитком залізниць пов'язані інші галузі економіки. Крім того, залізничний транспорт є досить матеріаломістка та енерговитратна галузь, де впровадження інновацій з метою економії витрат може дати значний ефект, перш за все, в масштабі країни. Фінансування проектів у необхідних обсягах покликано забезпечити сталий інноваційний розвиток залізничного транспорту, нарощення науково-технічного потенціалу галузі з метою підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг. Для налагодження чіткої системи фінансування необхідно визначати основні джерела фінансування або їх сукупність, розробити механізм акумуляції грошових надходжень та раціональні методи інвестування інноваційних проектів, а також механізм контролю за використанням коштів та оцінку його ефективності.

Ключові слова: інноваційна діяльність, залізничний транспорт, інноваційний розвиток, фінансування інноваційної діяльності, інвестування інноваційних проектів

ОСОБЕННОСТИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Панченко Н.Г., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

Усовершенствование средств и методов поиска, анализа и сохранения информации, развитие инновационной инфраструктуры создают основу для становления и формирования инновационных образований. Инновация характеризуется, прежде всего, результативностью, которая определяется экономическим эффектом от улучшения (повышения) эксплуатационно-экономических показателей новой техники и прогрессивной технологии. Эффект может быть получен за счет как расширения ассортимента и повышения качества продукции (услуг), экономии материальных ресурсов, сокращения трудовых затрат, повышение производительности труда, так и снижения вредных выбросов в окружающую среду и др. На железнодорожный транспорт приходится более половины всего грузооборота, поэтому с развитием железных дорог связаны другие отрасли экономики. Кроме того, железнодорожный транспорт является достаточно

материалоемкой и энергозатратной отраслью, где внедрение инноваций с целью экономии затрат может дать существенный эффект, прежде всего, в масштабе страны. Финансирование проектов в необходимых объемах призвано обеспечить устойчивое инновационное развитие железнодорожного транспорта, наращивание научно-технического потенциала отрасли с целью повышения конкурентоспособности железных дорог на рынке транспортных услуг. Для налаживания четкой системы финансирования необходимо определять основные источники финансирования или их совокупность, разработать механизм аккумуляции денежных поступлений и рациональные методы инвестирования инновационных проектов, а также механизм контроля за использованием средств и оценку его эффективности.

Ключевые слова: инновационная деятельность, железнодорожный транспорт, инновационное развитие, финансирование инновационной деятельности, инвестирования инновационных проектов

ESPECIALLY THE IMPLEMENTATION AND FINANCING OF INNOVATIVE ACTIVITIES IN RAILWAY TRANSPORT

Panchenko N.G., Ph.D. in Economics, associate Professor (USURT)

Improvement of means and methods of search, analysis and preservation of information, development of innovative infrastructure provide the basis for the development of innovative entities. Innovation is characterized primarily by performance, which is determined by the economic effect of the improvement (increase) of operational and economic performance of new equipment and progressive technologies. The effect can be obtained by expanding the range and improving the quality of products (services), conserve material resources, reduce labor costs, increase productivity, and reduce harmful emissions into the environment etc. On railway transport accounts for more than half of the total turnover, therefore, with the development of Railways linked to other sectors of the economy. In addition, rail transport is rather material-intensive and energy-intensive industry, where the introduction of innovations to save costs can give a significant effect, primarily on a national scale. Project financing in the necessary amounts is intended to ensure sustainable innovative development of rail transport, strengthening scientific and technical potential of the industry with the aim of increasing the competitiveness of Railways on the transport market. To establish a clear financing system it is necessary to determine the main sources of funding or a combination of them, to develop a mechanism for the accumulation of cash receipts and rational methods of investing of innovative projects, as well as the mechanism of control over the use of funds and the evaluation of its effectiveness.

Keywords: innovation activity, railway transport, innovative development, financing of innovation, innovative investment projects

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Інноваційна діяльність на залізничному транспорті – це комплексний процес створення нових або удосконалення існуючих транспортних послуг (товарів) на основі розробки, впровадження прогресивних техніко-технологічних, організаційно-економічних та

управлінських рішень, комерціалізації сучасних споживчих форм; охоплює етапи життєвого циклу товару (послуг) від зародження ідеї і до впровадження інновацій у виробництво.

Удосконалення засобів та методів пошуку, аналізу та збереження інформації, розвиток інноваційної інфраструктури створюють підґрунтя для становлення та

формування інноваційних утворень. Інновація характеризується, насамперед, результативністю, яка визначається економічним ефектом від покращання (підвищення) експлуатаційно-економічних показників нової техніки та прогресивної технології. Ефект може бути одержаний за рахунок як розширення асортименту та підвищення якості продукції (послуг), економії матеріальних ресурсів, скорочення трудових витрат, підвищення продуктивності праці, так і зниження шкідливих викидів в навколишнє середовище та ін.

Результат інноваційної діяльності залежить від фінансового забезпечення інновацій. Наявність грошових коштів, які спрямовуються на інновації, є необхідною умовою розвитку таких процесів, що, в свою чергу, підвищує науково-технічний потенціал галузі; технічний рівень рухомого складу та об'єктів інфраструктури і, тим самим, технічні та технологічні можливості залізниць з надання конкурентоспроможних транспортних послуг. Саме тому, на нашу думку, зазначена проблематика є достатньо актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Інноваційна діяльність є пріоритетним напрямком наукових досліджень на протязі тривалого періоду часу. Тематика доробку вчених варіюється від визначення сутності інновацій та інноваційного процесу до спроб міждисциплінарного поєднання теорії інноватики з інвестиційною наукою, теоріями конкуренції та конкурентоспроможності, стратегічним менеджментом. Серед найбільш актуальних робіт з теми дослідження, на нашу думку, слід виокремити науковий доробок таких вчених, як: В. Дикань [1, 2, 6], В. Зубенко [1, 3], Л. Калініченко [4], О. Кірдіна [2, 5, 7], І. Назаренко, Ю. Уткіна [2], А. Толстова [6] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на значну кількість наукових праць, які стосуються напрямку даного дослідження,

автор вважає, що питання щодо дослідження особливостей здійснення та фінансування інноваційної діяльності саме на залізничному транспорті не знайшли достатнього відображення у роботах науковців.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою даної статті є дослідження особливостей здійснення та фінансування інноваційної діяльності на залізничному транспорті.

Виклад основного матеріалу дослідження. В останні роки на залізничному транспорті інноваційна діяльність спрямовується на впровадження інформаційних технологій, логістичних принципів організації перевезень, нових видів сервісного обслуговування з наданням комплексу супутніх робіт, що має на меті створення транспортних послуг високої якості та нових споживчих характеристик.

Критеріями оцінки ефективності інноваційних процесів виступають техніко-економічні показники, які порівнюють витрати на таку діяльність з доходами від реалізації інновацій на практиці. В зв'язку з тим, що інноваційна діяльність забезпечує сталий економічний розвиток та постійне зростання прибутку на підприємствах, то дохідність виступає не як мета інноваційної діяльності, а як важлива умова підвищення рівня та якості транспортних послуг, статусу залізниць та їх ролі в економіці країни та її регіонів.

Інноваційна діяльність залізниць визначається економічною політикою галузі, складовою частиною якої є інноваційна, що передбачає: формування стратегії; розробку інноваційних проектів та програм; удосконалення структури управління; впровадження енергозберігаючих та екологічно безпечних технологій тощо; орієнтація на потреби споживачів кінцевої транспортної продукції.

Планування інновацій повинно враховувати обґрунтоване формуванні основних напрямків інноваційної діяльності відповідно до встановленої мети розвитку

залізниць, можливостей ресурсного забезпечення та попиту на залізничні перевезення. Планування інновацій забезпечує деталізацію цілей інноваційного процесу, доведення їх до окремих підрозділів та виконавців, розподіл завдань між учасниками інноваційних проектів, визначення складу необхідних ресурсів, узгодження термінів реалізації окремих робіт.

Планування необхідне, в першу чергу, для забезпечення результативності та підвищення ефективності інноваційних процесів і покликано вирішувати наступні завдання: активізація діяльності, конкретизація цілей та доведення їх до окремих виконавців; постановка наукових, технічних та виробничих задач, вирішення

яких забезпечує досягнення мети; взаємозв'язок між виконавцями інноваційного проекту та координація їх діяльності; розрахунок обсягів фінансових, матеріальних та інших видів ресурсів, необхідних для реалізації проектів; контроль виконання термінів їх реалізації.

Слід зазначити, що планування інновацій повинно враховувати специфіку складових залізничного транспорту – рухомого складу та інфраструктури, масштабність робіт та їх результативність, а також терміни реалізації інноваційних проектів.

Основні напрямки інновацій на залізничному транспорті наведені на рис.1.

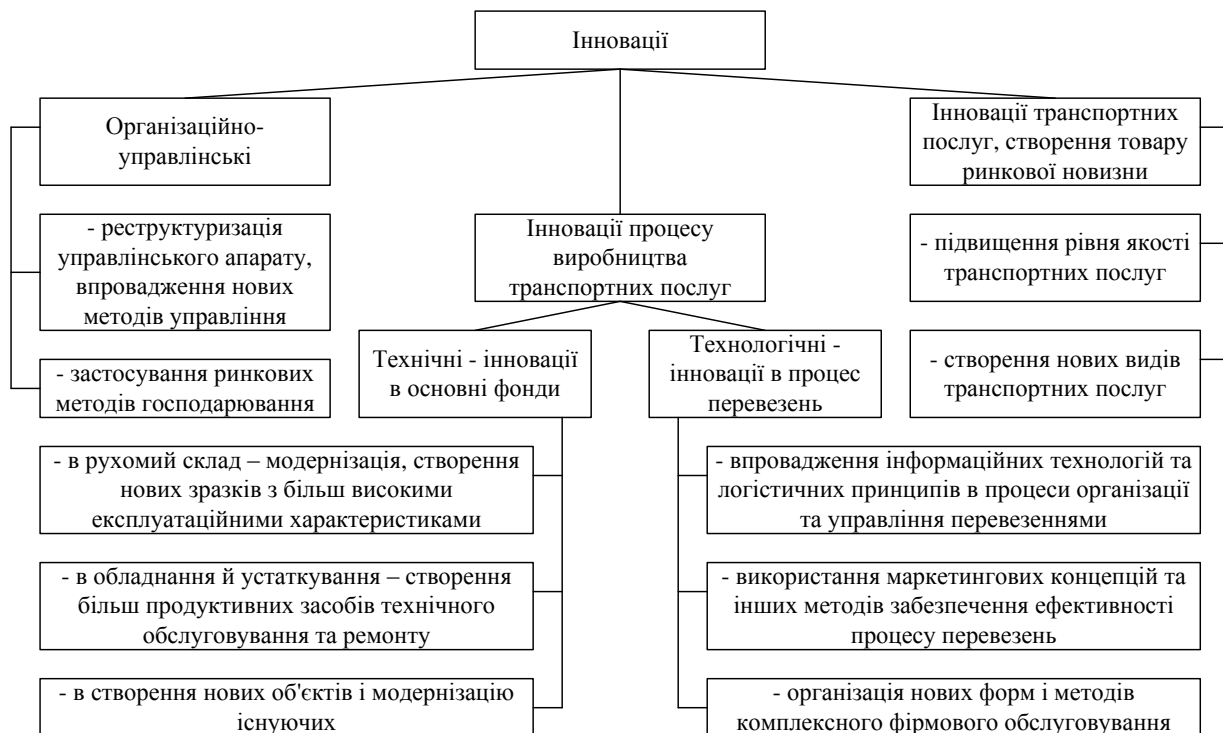


Рис. 1. Основні напрями інновацій на залізничному транспорті

Прискорений розвиток залізничного транспорту як необхідна умова функціонування потребує подальшого наукового обґрунтування ефективного інвестування інновацій та їх впровадження в процес перевезень. Відповідно до

Концепції розвитку залізничного транспорту передбачається технічне та технологічне переозброєння галузі, впровадження нових транспортних засобів, збільшення потужності рухомого складу, комфортабельності пасажирських вагонів, а

також оптимізація транспортної мережі та створення міжнародних транспортних коридорів.

Інноваційні проекти мають бути зорієнтовані на проблеми формування та ефективного функціонування залізнично-транспортного комплексу, удосконалення тарифної політики, обґрунтування перспективних параметрів перевізного процесу та його технічних засобів, створення прогресивних технологій, вибір раціональної структури транспортної мережі, формування транспортних коридорів, розробку принципово нових систем управління. Найбільш вагомим напрямком в розробці проектів є впровадження інформаційних технологій з метою створення єдиної системи комунікацій залізничного транспорту, яка буде інтегруватися в світову інформаційну мережу.

Основні інноваційні напрямки розвитку залізничного транспорту визначаються Концепцією та програмою реструктуризації на залізничному транспорті України, Концепцією реформування транспортного сектора України та іншими нормативними документами, які визначають перспективи розвитку галузі.

Крім того, стратегічним завданням інноваційної політики є створення конкурентоспроможних транспортних послуг як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках; для цього необхідна розробка та реалізація інноваційних продуктів. Успіх реалізації інновацій гарантується при дотриманні інтересів всіх учасників процесу, в тому числі й інвесторів, які забезпечують фінансову підтримку проектів.

Найбільш вагомими напрямками інноваційних розробок є наступні:

- модернізація ліній, які лімітують пропускну спроможність;
- приведення технічних засобів і транспортної мережі у відповідність міжнародним стандартам;
- забезпечення швидкого та

безпечного руху поїздів;

- прискорення виконання всіх операцій з обробки вагонів на сортувальних станціях;

- створення умов для здійснення інтермодальних перевезень;

- вдосконалення організації вантажопотоків на початкових та кінцевих стадіях;

- модернізація та створення нових зразків рухомого складу (потужних та економічних локомотивів, вантажних вагонів великої місткості та пасажирських вагонів підвищеної комфортності);

- впровадження в перевізний процес інформаційних технологій та логістичних принципів транспортування;

- посилення ремонтної бази рухомого складу та розвиток колійного господарства;

- електрифікація залізничних колій;

- удосконалення засобів сигналізації, централізації, блокування та зв'язку.

Інноваційна діяльність має супроводжуватись експертизою економічної ефективності проектів, щоб визначити ті з них, де мають бути зосереджені всі види ресурсів для гарантованої реалізації пріоритетних ідей. Для їх генерації необхідно проводити дослідження процесів функціонування та розвитку залізничного транспорту як головної ланки транспортної системи. Провідна роль відводиться інформатизації процесу перевезень, створенню єдиної системи комунікацій на транспорті. Значна увага приділяється включенню ряду вітчизняних комунікацій в міжнародні транспортні коридори.

Об'єктом впровадження інновацій є комбіновані перевезення, що можуть взаємодіяти з аналогічними мережами іноземних країн.

Інвестиційна діяльність залізниць повинна підтримуватись і з боку держави шляхом прямого фінансування інновацій з державного та місцевих бюджетів. Джерелами розробки інновацій поряд з традиційними можуть виступати також

нетрадиційні: інвестиційна підтримка фінансово-промислових груп, податкове кредитування та ін. Перспективним джерелом коштів може бути взаємне інвестування за участю широких верств населення, а також інвестиції зарубіжних партнерів, для чого слід розвивати на залізничному транспорті мережу спеціалізованих фінансово-кредитних інститутів, належну інфраструктуру ринку цінних паперів та інші заходи з метою створення привабливого клімату для реального та фінансового інвестування.

Система фінансування інновацій повинна базуватись на таких принципах: чітке спрямування грошових коштів на головні напрямки інноваційної діяльності; універсальність та множина джерел фінансування (в тому числі нетрадиційних); достатність (забезпеченість) фінансових ресурсів для всіх пріоритетних напрямків інноваційної діяльності; гнучкість та

мобільність грошових потоків як за обсягами фінансування, так і за термінами; прозорість (контрольованість) грошових потоків на всіх напрямках інноваційної діяльності.

Система фінансування інновацій на залізничному транспорті має свою специфіку, яка визначається особливістю проектів, що характеризуються значною капіталоемністю, тривалістю очікування результатів, трудомісткістю відтворення основних фондів та ін.

Інвестиційна діяльність залізниць повинна підтримуватися і з боку держави шляхом прямого фінансування інновацій з державного та місцевих бюджетів. Джерелами розробки інновацій поряд з традиційними можуть виступати також нетрадиційні: інвестиційна підтримка фінансово-промислових груп, податкове кредитування та інше (рис. 2).

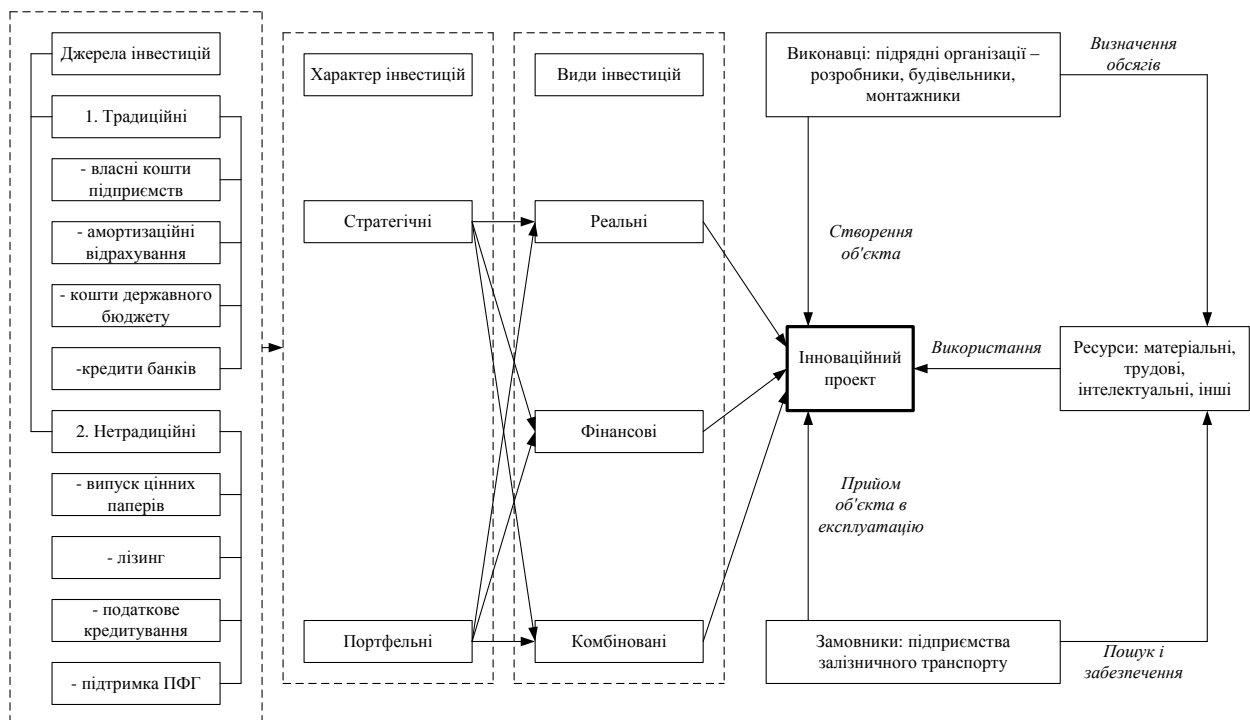


Рис. 2. Інвестиційне забезпечення інноваційного процесу залізничного транспорту

Перспективним джерелом коштів може бути взаємне інвестування за участю широких верств населення, а також інвестиції зарубіжних партнерів, для чого

слід розвивати на залізничному транспорті мережу спеціалізованих фінансово-кредитних інститутів, належну інфраструктуру ринку цінних паперів та

інші заходи з метою створення привабливого клімату для реального та фінансового інвестування.

Фінансування інноваційної діяльності є досить складним механізмом, який постійно розвивається і удосконалюється. В умовах планової економіки фінансування інновацій здійснюється за рахунок бюджету, цільових фондів і власних коштів підприємств.

В умовах ринкової економіки кількість джерел фінансування інновацій суттєво збільшилась, серед яких основними можна вважати:

- бюджетні асигнування (державні та місцеві);
- кошти спеціальних позабюджетних фондів;
- власні кошти підприємств (прибуток, амортизаційні відрахування);

- кредитні ресурси державних інвестиційних банків;

- фінансові ресурси спеціалізованих кредитно-фінансових інститутів – інвестиційних фондів та компаній, фінансових компаній, інвестиційних відділів комерційних банків, страхових компаній, пенсійних фондів та ін.;

- іноземні інвестиції промислових та комерційних фірм.

Однак фінансова забезпеченість інновацій на залізничному транспорті недостатня і гальмує інноваційний процес. Для його інтенсифікації необхідно застосувати ряд заходів, які зацікавлюють інвесторів в фінансуванні інновацій, та надати ряд пільг підприємствам, які б стимулювали інноваційну діяльність (рис. 3).

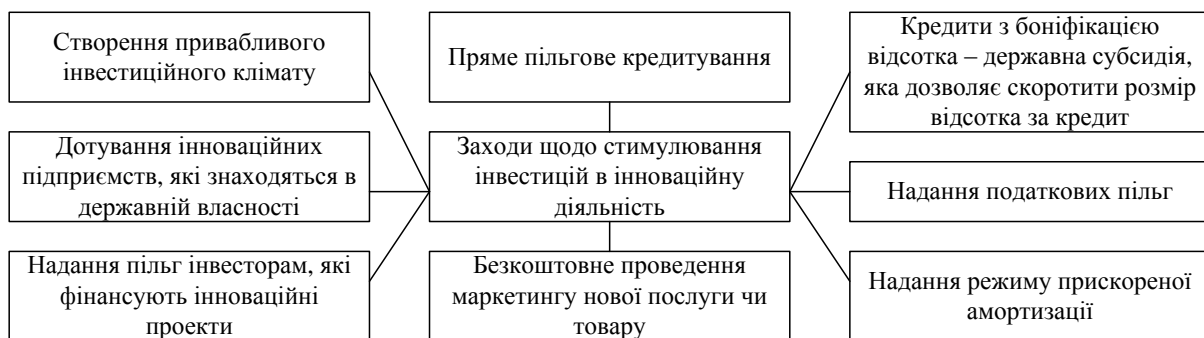


Рис. 3. Методи стимулювання інвестицій в інноваційну діяльність залізниць

Обсяг необхідних фінансових ресурсів для реалізації інноваційних проектів визначається за кошторисом, який складається для кожного з них як поетапно, так і з розподілом за роками та кварталами. Це дає змогу визначити загальну величину коштів для всього проекту.

Узагальнюючим документом фінансового забезпечення інновацій є фінансовий план, де відбиваються грошові доходи та витрати. Фінансовий план підприємства складається з чотирьох самостійних розділів.

В першому ведеться облік доходів та надходження коштів; включаються всі

фінансові ресурси підприємства, крім тих, які одержані від банків та держави. До складу показників входять прибуток: виконання науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт; впровадження нових технологій; від інвестиційної діяльності, а також амортизаційні відрахування.

В другому розділі фінансового плану вказуються напрямки використання фінансових ресурсів, наприклад, на створення нових основних фондів, на наукові дослідження та інші витрати; враховуються витрати на капітальні вкладення, відрахування в різні фонди

тощо.

Третій включає кредитні відносини підприємств з банківськими установами; враховуються всі види кредитів, які одержані підприємством, їх повернення, виплата відсотків за користування кредитом.

В четвертому розділі відбиваються взаємовідносини підприємства з бюджетом та позабюджетними фондами; складається дохідна та витратна частини: у витратній фіксуються податкові платежі в бюджет та позабюджетні фонди, а в дохідній – грошові надходження на відновлення виробництва. Фінансове планування діяльності повинно постійно орієнтуватись на запити та умови фінансування проектів, забезпечуючи мобільність потоків грошових коштів відповідно до потреб інноваційного підприємства.

Контроль є важливим елементом в системі фінансування інновацій і має забезпечити раціональність використання всіх видів ресурсів, своєчасність проведення фінансових операцій, доцільність залучення окремих підрядних організацій та інших учасників інноваційного процесу.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. На залізничний транспорт припадає більше половини всього вантажообігу, тому з розвитком залізниць пов'язані інші галузі економіки. Крім того, залізничний транспорт є досить матеріаломістка та енерговитратна галузь, де впровадження інновацій з метою економії витрат може дати значний ефект, перш за все, в масштабі країни.

Фінансування проектів у необхідних обсягах покликано забезпечити сталий інноваційний розвиток залізничного транспорту, нарощення науково-технічного потенціалу галузі з метою підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг. Для налагодження чіткої системи фінансування необхідно визначити основні джерела фінансування або їх сукупність, розробити механізм акумуляції грошових надходжень

та раціональні методи інвестування інноваційних проектів, а також механізм контролю за використанням коштів та оцінку його ефективності.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань, В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

2. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навч посібник / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна; за ред. В.Л. Диканя. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – 314 с.

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

4. Калініченко, Л.Л. Вирішення інвестиційної проблеми інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту / Л.Л. Калініченко // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – Випуск 236, Т.2. – С. 222-227.

5. Кірдіна, О.Г. Пріоритетність інвестиційно-інноваційних проектів на залізничному транспорті [Електронний ресурс] / О.Г. Кірдіна // Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. – 2011. – №2. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=467>

6. Дикань, В.Л. Модель інноваційного конгломерату, як інструменту забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК / В.Л. Дикань, А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Збірник наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2010. – №31. – С. 13-18.

7. Кірдіна, О.Г. Інтеграційні процеси та задачі інвестиційно-інноваційного

розвитку залізничного комплексу / О.Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ – 2010. – №11. – С. 189-201.

8. Ільчук, В.П. Інноваційно-

інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В.П. Ільчук. – К.: Логос, 2004. – 381 с.

УДК 658.589:656.2

ОРГАНІЗАЦІЙНО-РЕСУРСНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Токмакова І.В., д.е.н, професор,
Зубов А.М., здобувач (УкрДУЗТ)*

В статті визначено, що процеси активізації інноваційної діяльності та забезпечення інноваційного розвитку вітчизняного залізничного транспорту ґрунтуються на потенціалі системи організаційно-ресурсного забезпечення. Розкрито складові системи організаційно-ресурсного забезпечення інноваційного розвитку на підприємствах залізничного транспорту, зокрема виділено організаційно-управлінську, фінансово-економічну, матеріально-технічну, кадрову, інформаційно-знаннєву компоненти та маркетингово-логістичну компоненти. Зроблено висновок щодо актуальності впровадження на підприємствах залізничного транспорту системи управління знаннями як метаресурсом інноваційної діяльності.

Ключові слова: інновації, розвиток, організаційно-ресурсне забезпечення, управління, підприємства залізничного транспорту.

ОРГАНИЗАЦИОННО-РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Токмакова И.В., д.э.н, профессор,
Зубов А.М., соискатель (УкрГУЖТ)*

В статье определено, что процессы активизации инновационной деятельности и обеспечения инновационного развития отечественного железнодорожного транспорта основываются на потенциале системы организационно-ресурсного обеспечения. Раскрыты составляющие системы организационно-ресурсного обеспечения инновационного развития на предприятиях железнодорожного транспорта, в частности выделено организационно-управленческую, финансово-экономическую, материально-техническую, кадровую, информационно-знаниевую и маркетингово-логистическую компоненты. Сделан вывод об актуальности внедрения на предприятиях железнодорожного транспорта системы управления знаниями как метаресурсом инновационной деятельности.

Ключевые слова: инновации, развитие, организационно-ресурсное обеспечение, управление, предприятия железнодорожного транспорта.

ORGANIZATIONAL AND RESOURCE SUPPORT OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES OF UKRAINE

*Tokmakova I.V., Doctor of Economics, Associate Professor,
Zubov A.M., degree-seeking student (USURT)*

The article identifies that the processes of activating innovation activity and ensuring the innovative development of domestic rail transport are based on the potential of the system of organizational and resource provision. Disclosed components of the system of organizational and resource provision of innovation development of railway transport enterprises are revealed, in particular organizational and managerial, financial-economic, logistical, personnel, informational-knowledgeable and marketing-logistic components are highlighted. It is revealed that the primary role in activating innovation activity at railway transport enterprises belongs to the personnel. Personnel provision of innovation development should cover the whole process of personnel management, from its hiring and support to continuous development. It is determined that in the conditions of scientific and technological progress and continuous improvement of technologies both in engineering, and in management and economy, there is an urgent need for regular monitoring of scientific and technical information, which actualizes the necessity of introducing the system of information support and knowledge management as metaresource of innovation activity at the railway transport enterprises.

Keywords: innovation, development, organizational and resource support, management, rail transport enterprises.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями Інноваційні процеси відіграють ключову роль в успішному розвитку підприємств залізничного транспорту. У постійній конкурентній боротьбі за споживача необхідно удосконалювати та розробляти нові прогресивні технології реалізації транспортних послуг, впроваджувати нову техніку, матеріали і методи управління, що виводитиме підприємства залізничного транспорту на новий рівень розвитку. Саме організація та управління інноваційною діяльністю, розвиток інноваційної потенціалу підприємства, ефективне ресурсне забезпечення всього комплексу впровадження інновацій призводить до вирішення проблеми

забезпечення сталого розвитку залізничної галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Дослідженню проблематики інноваційного розвитку залізничного транспорту України та удосконаленню процесів управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту присвячено широке коло праць вітчизняних вчених. Дикань В.Л., Зубенко В.О. [1] і Корінь М.В. [2] пропонують сучасні напрямки активізації інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту, Каличева Н.Є. [3] розробила теоретико-методичні основи забезпечення впровадження інновацій в колійному господарстві; Кондратюк М.В. [4] присвятив свої дослідження інноваціям в сфері формування організаційної структури вітчизняного залізничного

комплексу; Толстова А.В. [5] досліджує інноваційні інструменти управління економічною безпекою залізничного транспорту, Полякова О.М. і Шраменко О.В. [6] розкривають питання впровадження інноваційних логістичних технологій в діяльність залізничного транспорту.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Поряд з значним внеском вищезазначених вчених в дослідження і вирішення проблем інноваційної діяльності на вітчизняному залізничному транспорті, питанням формування організаційно-ресурсного забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту не приділено достатньої уваги.

Мета статті полягає в розкритті складових організаційно-ресурсного забезпечення активізації інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. В останні роки вітчизняний залізничний транспорт переживає кризу. За даними ПАТ «Укрзалізниця», з 2011 по 2016 рр. вантажообіг зменшився на 24%. Ще більш негативні результати показали перевезення пасажирів. За 2011-2016 рр. пасажиропотік зменшився на 37%. Багато в чому ці результати обумовлені скороченням інвестицій в парк рухомого складу і інфраструктуру. Якщо ще в 2011-2012 рр. Укрзалізниця направляла на розвиток 1,4-1,6 млрд доларів, то вже в 2015-2016 рр. ці показники зменшилися у декілька разів, до 0,2-0,3 млрд доларів [7]. І хоча у першому півріччі 2017 року Укрзалізниця отримала 122,5 млн грн чистого прибутку в порівнянні зі збитками в 3,77 млрд грн за аналогічний період 2016 року [8], надалі поширюються тенденції неефективного використання економічного потенціалу підприємств залізничного транспорту і розгортання кризових явищ в залізничній галузі, що і обумовлює актуальність пошуку шляхів активізації інноваційної

діяльності на вітчизняних підприємствах залізничного транспорту.

Сучасні погляди на сутнісно-змістовну характеристику інноваційної діяльності подано в роботі М.В. Чорної та С.В. Глухової [9], які її визначають як діяльність зі створення, впровадження та комерціалізації наукових розробок, що за умов принципової новизни результату та випередження конкурентів в часі забезпечує інноватору надприбуток та надає монополне положення на певний період часу. Тобто інноваційна діяльність пов'язана з трансформацією наукових досліджень і розробок, винаходів і відкриттів у новий продукт або новий технологічний процес, які впроваджуються у виробничий процес, або в новий підхід до соціальних послуг. Інноваційна діяльність передбачає створення цілого комплексу наукових, технологічних, організаційних, фінансових і комерційних заходів, які у своїй сукупності ведуть до створення інновації «під ключ», тобто повністю готової до реалізації на ринку. Можна зробити висновок, що в процесі інноваційного розвитку підприємству доцільно орієнтуватись на визначені та обґрунтовані інноваційні цілі і формувати для їх досягнення систему необхідного організаційно-ресурсного забезпечення.

Аналіз та узагальнення поглядів вчених [1, 3, 9-12] вказує на те, що організаційно-ресурсне забезпечення активізації інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту в загальному вигляді має складатися з таких складових (рис.): 1) організаційно-управлінської; 2) фінансово-економічної; 3) кадрової; 4) матеріально-технічної; 5) інформаційно-знаннєвої; 6) маркетингово-логістичної.

1. Одним з найважливіших питань інноваційної діяльності є проблема її організації, управління нововведеннями. Аналіз практики підприємств залізничного транспорту дозволяє зробити висновок про те, що все більшого значення набуває якість управління. Кваліфікація

менеджера, досвід, знання і навички керівника стають найважливішим фактором забезпечення ефективності інноваційного процесу. Для активізації інноваційної діяльності на підприємствах

залізничного транспорту управлінський персонал підприємств залізничного транспорту повинен віртуозно володіти всім набором інструментів управління.

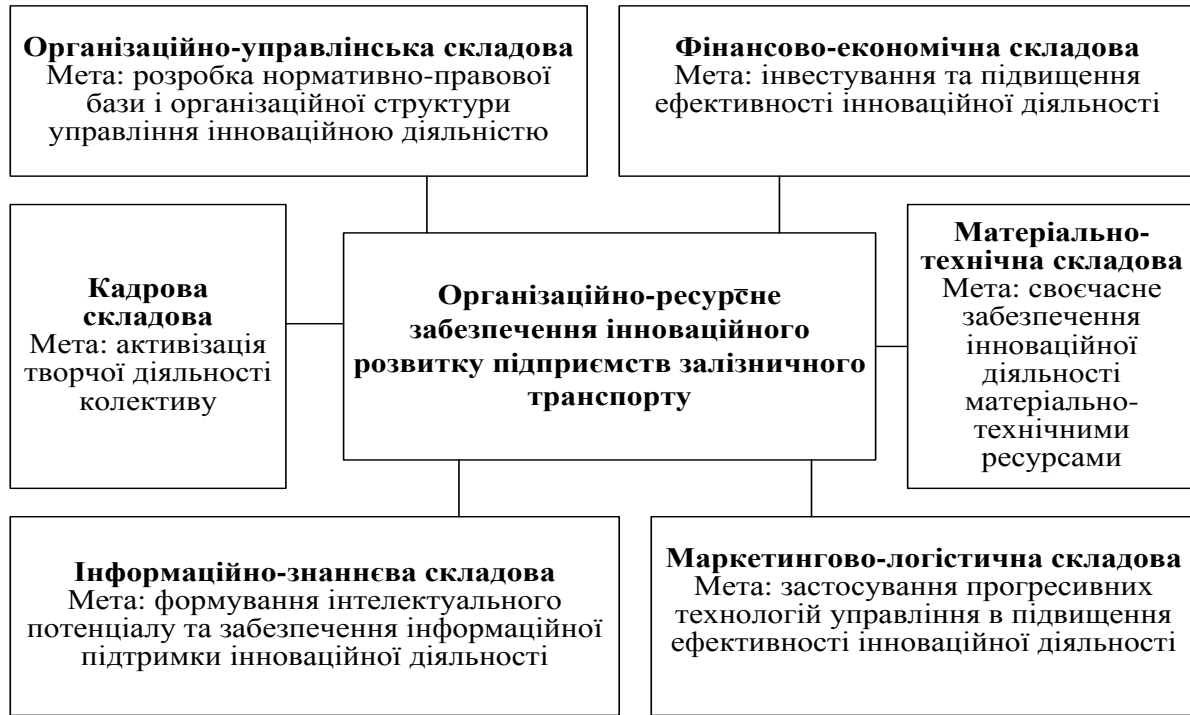


Рис. Складові організаційно-ресурсного забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту

До першочергових завдань організаційно-управлінського напрямку забезпечення інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту слід включити: розробку стратегії інноваційного розвитку; розробку організаційних структур реалізації інноваційних проектів; вибір найважливіших проектів, напрямів і тем досліджень та інноваційних розробок; відбір, розробку і координацію нововведень.

Для підприємств залізничного транспорту важливими завданнями організаційно-управлінської системи забезпечення інноваційного діяльності мають стати розробка нормативно-правового забезпечення інноваційного розвитку підприємств галузі, що має бути представлено законодавчими актами,

нормативно-правовими і науково-методичними документами (положеннями, правилами, нормами, інструкціями, рекомендаціями, характеристиками тощо) щодо розроблення і впровадження інновацій та захисту інтелектуальної власності.

2. Особлива увага вчених зосереджена на фінансово-економічному забезпеченні інноваційної діяльності. Так, фінансове забезпечення інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту охоплює грошові відносини з іншими господарськими суб'єктами та банками щодо оплати науково-технічної продукції, контрагентних робіт, постачань спецобладнання, матеріалів та комплектуючих виробів, розрахунків з трудовим колективом та державними органами управління. Сучасні принципи

організації фінансування інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту повинні бути орієнтовані на множинність джерел фінансування, що передбачає швидке і ефективно впровадження інновацій та їх комерціалізацію, яка забезпечує підвищення фінансової віддачі від інноваційної діяльності.

Економічний напрям організаційно-ресурсного забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничної галузі має включати: формування ціни на інноваційні продукти в процесі маркетингових досліджень; інвестування проектів з тривалим терміном окупності витрат; удосконалення системи оцінки і мотивації праці; удосконалення рівня визначення ефективності витрат на нову техніку; удосконалення маркетингової діяльності; поліпшення економічних показників.

3. Першочергова роль в забезпеченні активізації інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту належить персоналу. Безперервний розвиток персоналу підприємств залізничного транспорту пояснюється постійним впровадженням нововведень, а ефективно кадрове забезпечення вимагає кваліфікованого та творчого орієнтованого персоналу, керівників-новаторів, що задають вектор проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, спеціалістів у галузі маркетингу, ринкового прогнозування та споживчої поведінки.

На жаль, у наш час діяльність кадрових підрозділів на підприємствах залізничного транспорту зводиться до номінального обліку співробітників і добору персоналу по наявних вакансіях. Така політика безперспективна, оскільки суттєво знижує конкурентоспроможність підприємств, що може привести надалі до відтоку висококваліфікованих фахівців. Стає очевидною необхідність проведення нової кадрової стратегії та політики, яка

ставила б метою формування та розвиток кадрового потенціалу підприємства, здатного реагувати на інноваційні зміни.

Одним із сучасних шляхів кадрового забезпечення інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту має стати використання в рамках корпоративної системи бізнес-освіти, цільової командної підготовки персоналу. Особливу увагу потрібно приділяти не тільки пошуку висококласних керівників, а й їх професійно-особистісному розвитку і мотивації. Підготовка управлінців, здатних до інноваційної діяльності, повинна полягати не тільки в отриманні формально-логічних знань, а й у формуванні практичного досвіду, розвитку особистості, в тому числі і духовно-моральному.

Креативний, ініціативний, енергійний, відповідальний і високоосвічений персонал - найцінніший актив підприємства. Тому доцільно здійснювати корпоративну підготовку інноваційних менеджерів: професійну підготовку та перепідготовку перспективних власних співробітників. При цьому освітній комплекс підготовки персоналу повинен бути основоположним у всіх напрямках діяльності підприємства. У зв'язку з доцільністю безперервного інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту корпоративна система професійної освіти повинна охоплювати всі категорії персоналу: від робітників і фахівців до топ-менеджерів. В неї повинні входити програми випереджаючої безперервної освіти, творчої і наукової діяльності, програми гарантованого кар'єрного зростання, мотивації і атестації персоналу.

4. Матеріально-технічні ресурси забезпечення інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту виступають у вигляді матеріального та технічного забезпечення інноваційних розробок, у тому числі дослідницького, експериментального та лабораторного обладнання. Управління матеріально-

технічним забезпеченням інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту має включати комплекс робіт щодо визначення потреби в ресурсах та розрахунок кількості замовлень, знаходження методів, форм та джерел постачань ресурсів, вибір постачальників ресурсів, погодження цін, укладання договорів, організації постачання, організації контролю якості, зберігання та використання ресурсів.

5. Слід відзначити, що здатність до інноваційного розвитку обумовлюється найважливішим ресурсом – знаннями, які, в свою чергу, можуть бути як неформалізованими, так і формалізованими у результатах фундаментальних і прикладних досліджень, а також мати певну матеріальну форму та ринкову вартість у вигляді патентів та ліцензій. Прибічники даного наукового підходу вбачають у знаннях своєрідний метаресурс інноваційної діяльності, базисну умову, що надає розвиткові підприємства характеристики інноваційності. Важлива, в плані ресурсного забезпечення, особливість полягає в тому, що інноваційна діяльність підприємства сама генерує знаннєві ресурси, які є необхідною складовою процесу її відтворення [12]. Реалізуються знання в інтелектуальні ресурси у формі технічних рішень, технологічної документації, винаходів, патентів, ліцензій, корисних моделей, промислових зразків.

Управління знаннями на підприємстві - це отримання, обробка, використання та розподіл цих знань, як поза, так і всередині підприємства. Обмін і передача знань в рамках одного підприємства зазвичай приймають форму створення баз знань, що забезпечують накопичення та повторне використання знань. Передача знань і досвіду між підприємствами формує ринок знань.

Інструменти системи управління знаннями на підприємствах залізничного транспорту мають включати: аналіз

наявної інформації; структурування і формалізацію знань (інакше, інженерію знань); обмін і використання знань; пошук інформації за запитом; організацію зберігання; навчання; формування інтегрованих систем обробки даних.

Ключовим напрямками, спрямованими на розвиток внутрішньої системи знань і поліпшення використання інформації всередині підприємств залізничного транспорту, мають стати: формування внутрішніх баз даних персоналу; регулярне навчання, тренінги; створення неформальних та формальних робочих груп, що сприяють розвитку комунікацій та взаємодії персоналу; об'єднання всіх видів діяльності, що сприяє розвитку взаємодій між працівниками, зайнятими різними видами праці, наприклад, інженерами та робочими.

В умовах науково-технічного прогресу та постійного вдосконалення технологій як у техніці, так і в управлінні та економіці виникає гостра необхідність регулярного спостереження за науково-технічною інформацією. Сьогодні підприємствам залізничного транспорту необхідно бути в курсі останніх економічних та науково-технічних новин і оперативно використовувати отриману інформацію у своєму розвитку. Для оптимізації всього процесу інформаційного забезпечення, скорочення матеріальних витрат і найбільш ефективної обробки отриманих даних необхідно побудувати оптимальні схеми інформаційного забезпечення, що дозволять оперативно та чітко стежити за науково-технічною інформацією, отримувати її, обробляти і видавати необхідні керівництву підприємств рекомендації для прийняття необхідних рішень. Робота з позначеними вище основними джерелами стає окремим і актуальним завданням. У зв'язку з вищезазначеним забезпечення інформаційної підтримки інноваційної

діяльності на підприємствах залізничного транспорту повинно включати:

- створення та поповнення банків даних науково-технічних результатів та потенційних можливостей виконавців науково-технічних програм та проектів за пріоритетними напрямками;

- здійснення зв'язку з віддаленими інформаційними центрами та базами даних, у тому числі зарубіжними, з використанням українських та іноземних телекомунікаційних систем; забезпечення доступу зацікавлених організацій та осіб до інформаційних баз даних та інформаційних ресурсів Інтернет у сфері інноваційної діяльності;

- пошук та відбір інноваційних проектів, пропозицій по виробництву науково-технічної продукції для організацій та фізичних осіб, зацікавлених у їх фінансуванні;

- створення та поповнення банків даних про споживчі властивості товарів провідних фірм і т.п.

6. Інноваційну діяльність на підприємствах залізничного транспорту необхідно здійснювати з дотриманням принципу паралельності і узгодженості розроблення маркетингової і логістичної стратегії.

Пошук і відбір перспективних ринкових можливостей інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту має проводитися на базі дотримання концепції маркетингу інновацій, який можна визначити як діяльність, спрямовану на пошук нових сфер і способів використання потенціалу підприємств, розроблення на цій основі нових послуг та технологій і їх просування на ринку з метою задоволення потреб і запитів споживачів, отримання завдяки цьому прибутку та забезпечення умов тривалого виживання й розвитку на ринку відповідно до обраної місії. Тобто, маркетинг інновацій необхідно розглядати як інтегрований інструмент, що спрямований на реалізацію потенціалу й досягнення ефективності інновацій,

орієнтованих на зовнішні і внутрішні потреби, що створюють високий ступінь доступності інновацій для споживачів.

Існує термінова потреба у використанні нових методів та інструментів маркетингових досліджень на підприємствах залізничного транспорту, до яких необхідно віднести поєднання традиційних та електронних маркетингових досліджень ринку. Причому онлайнві дослідження ринку товарів і послуг повинні носити модульний характер і розроблятися з урахуванням індивідуальних потреб. Складовими комунікацій і маркетингових досліджень мають стати: опитування цільових груп; опитування покупців; опитування працівників; опитування користувачів; організація предтестування (для оцінки ефективності реклами); організація посттестування (оцінка впізнаваності реклами); оцінка веб-сайтів і придатності тестування та інші.

Маркетингову діяльність потрібно розглядати в нерозривному зв'язку з логістичною діяльністю. Розвиваючись інноваційно, підприємства залізничного транспорту змушені вдосконалювати свою виробничу, складську та транспортну інфраструктуру, систему матеріально-технічного забезпечення, оптимізувати структуру дистрибуційної мережі, адаптуючи її до змін в бізнес-портфелях підприємств. Логістичне забезпечення інноваційної діяльності підприємств залізничної галузі має включати: налагодження функціональної співпраці між підрозділами підприємств і розв'язання конфлікту цілей; формуванні партнерських стосунків з контрагентами ринку, насамперед з постачальниками, шляхом формування логістичних ланцюгів.

Висновок. Таким чином в умовах сьогодення забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту потребує використання системи заходів та ресурсів, які в сукупності складають організаційно-

ресурсне забезпечення. Невід'ємними компонентами системи організаційно-ресурсного забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничної галузі мають стати організаційно-управлінська, фінансово-економічна, кадрова, матеріально-технічна, інформаційно-знаннева та маркетингово-логістична діяльність.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

2. Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – Вип. 45. – С. 167-170.

3. Кондратюк М.В. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / М.В. Кондратюк ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 19 с.

4. Корінь М.В. Інноваційний шлях розвитку підприємств залізничного транспорту та промисловості України / М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – №37. – С.201-206.

5. Толстова А.В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – №37 - С.75-78.

6. Полякова О.М. Перспективи

розвитку залізничного транспорту України в умовах глобалізації світової економіки / О.М. Полякова, О.В. Шраменко // Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів : колективна монографія / За заг. ред. д-ра екон. наук, проф. О.С. Іванілова. – Х. : ФОП Панов А.М., Видав. дім «В справі», 2016. – 140-143.

7. КРІ для «Укрзалізнички»: Оттолкнуться от дна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vertical.com.ua/kpi-dlya-ukrzhalyznytysi-ottolknutsya-ot-dna/>

8. «Укрзалізниця» отримала 122,5 млн грн чистого прибутку [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://agro-online.com.ua/uk/public/blog/30909/details/>

9. Чорна М. В. Оцінка ефективності інноваційної діяльності підприємств: монографія / М. В. Чорна, С. В. Глухова. – Харків : ХДУХТ, 2012. – 210с.

10. Демченко Г.В. Активізація інноваційної діяльності підприємства на основі вдосконалення організаційного забезпечення / Г. В. Демченко // Бізнес Інформ. – 2015. – № 4. – С. 117-122.

11. Левченко Ю.Г. Ресурсне забезпечення інноваційної діяльності підприємств / Ю. Г. Левченко // Продовольчі ресурси. Серія : Економічні науки. – 2015. – № 4. – С. 56-61.

12. Чухраєва Н.М. Ресурсне забезпечення інноваційної діяльності харчових підприємств України [Електронний ресурс] / Н.М. Чухраєва. // Ефективна економіка. – 2014. – № 2. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2014_2_14

УДК 331.104

ФОРМУВАННЯ ЛОЯЛЬНОСТІ ПЕРСОНАЛУ В УМОВАХ КОНЦЕПЦІЇ ВНУТРІШНЬОГО МАРКЕТИНГУ

Богоявленський О. В., к.е.н., доцент (ХІФ КНТЕУ)

У статті наведені результати дослідження стану лояльності персоналу підприємств різних сфер діяльності м. Харкова, визначені підприємства, на яких переважає висока стабільність штату працівників, знайдені ключові фактори, які сприяють тривалій праці співробітників на одному місці. Проведений критичний аналіз різних тлумачень поняття «лояльність персоналу». Запропонована власна трактовка поняття класифікації типів лояльності співробітників. Проаналізовані теоретико-методологічні підходи стосовно оцінки потенційної лояльності робітників і кандидатів на вакантні робочі місця. Розроблені пропозиції по застосуванню програм лояльності в рамках системи внутрішнього маркетингу. Розглянуті основні головні елементи і особливості комплексу внутрішнього маркетингу підприємства та його співробітників. Обґрунтовані висновки, що процесами лояльності можна управляти з метою досягнення оптимального рівня плінності кадрів на підприємстві.

Ключові слова: лояльність, внутрішній маркетинг, типи лояльності, комплекс маркетингу, афективна лояльність, поведінкова лояльність, програма лояльності персоналу.

ФОРМИРОВАНИЕ ЛОЯЛЬНОСТИ ПЕРСОНАЛА В УСЛОВИЯХ КОНЦЕПЦИИ ВНУТРЕННЕГО МАРКЕТИНГА

Богоявленский О. В., к.э.н., доцент (ХИФ КГТЭУ)

В статье представлены результаты исследования состояния лояльности персонала предприятий различных сфер деятельности г. Харькова, определены предприятия с преобладающей стабильностью штата сотрудников, выявлены ключевые факторы, которые способствуют продолжительной работе сотрудников на одном месте. Проведен критический анализ различных определений понятия «лояльность персонала». Предложена собственная трактовка классификации типов лояльности. Даны определения основных типов лояльности сотрудников. Проанализированы теоретико-методологические подходы по оценке потенциальной лояльности работников и кандидатов на вакантные рабочие места. Разработаны предложения по осуществлению программ лояльности персонала в рамках системы внутреннего маркетинга. Рассмотрены основные элементы и особенности комплекса внутреннего маркетинга предприятия и его сотрудников. Сделаны выводы, что процессами лояльности можно управлять для достижения оптимального уровня текучести кадров на предприятии.

Ключевые слова: лояльность, внутренний маркетинг, типы лояльности, комплекс маркетинга, аффективная лояльность, поведенческая лояльность, программа лояльности персонала.

FORMATION OF EMPLOYEE LOYALTY USING THE CONCEPT OF INTERNAL MARKETING

Bogoyavlensky O.V., PhD, Associate Professor (Kharkiv Institute of Finance Kyiv National University of Trade and Economics)

The article presents the results of the research on staff loyalty in organizations of various industries in Kharkiv, defines organizations with generally stable workforce, determines key factors, which contribute to longer employee commitment. A critical analysis has been conducted of different definitions of the concept «staff loyalty». It suggests its own way of classifying types of loyalty. Definitions have been given of main types of employee loyalty. Theoretical and methodological means of measuring potential loyalty of employees and job candidates have been analyzed. Recommendations have been developed for setting up employee loyalty programmes within the internal marketing mix framework. Key elements and features of internal marketing of an organization and its staff have been examined. It has been concluded that the loyalty can be managed to achieve an optimal level of staff turnover in an organization.

Keywords: *Loyalty, internal marketing, types of loyalty, marketing mix, affective loyalty, behavioral loyalty, employee loyalty programme.*

Постановка проблеми. Скрутні умови виробничо-господарської діяльності вітчизняних підприємств змушують їх керівництво приймати антикризові програми забезпечення свого виживання. Одним з найбільш поширених підходів до проблеми в цей період стає скорочення чисельності персоналу або зменшення оплати праці. Але існують інші альтернативні рішення – залучення колективу до співпраці у подоланні кризових явищ, генерація ідей для розвитку бізнесу та ресурсозбереження. Колектив будь-якого підприємства не може бути однорідним, працівники мають різні цілі та мотиви роботи, погляди на майбутнє та відношення до керівництва та його програм. Менеджерам підприємств важливо знати відношення колективу до організаційних, економічних та технологічних змін для того, щоб своєчасно провести кадрові перестановки. Додатково ситуація ускладнюється тим, що робітники підприємства не завжди можуть свідомо оцінити своє ставлення до діяльності керівництва, його програм та рішень.

Ситуація на ринку праці на перший погляд може виглядати сприятливою для пошуку нових співробітників з метою заміни старим, які нездатні адаптуватись до нових умов праці (зростання безробіття, наявність великої кількості молоді після закінчення навчальних закладів). Але підбір нових працівників потребує значних зусиль та витрат. У багатьох випадках збереження кваліфікованого співробітника більш ефективно для організації, ніж адаптація та підготовка нового.

Серед тенденцій, які були поміченими дослідниками проблеми підбору персоналу, визначена спрямованість роботодавців до пошуку лояльних працівників. При чому дуже поширеним є перевага лояльності перед професіоналізмом [8].

Тому актуальним завданням на сьогодні є створення методичних рекомендацій з відбору потенційних працівників, які спроможні на довгострокову і взаємовигідну співпрацю з керівництвом підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання формування

лояльності як одного з найважливіших факторів впливу на якість праці персоналу та зменшення збитків від втрати важливих працівників підприємства досліджувались вітчизняними і закордонними вченими та практиками. Сутність і значення лояльності персоналу розглянуто у працях Л. Терстоуна [17], Г. Деслера [2], Ф. Райхельда, М. О'Мейлі, В. Доминьяка [3], К. Харського [11], І.В. Шпекторенко [12], І.В. Федотової [10], Д. Мейера [14], К.В. Харський [11], С.С. Баранська [1], Л.Г. Почебут [8] та Л.Терстоун [17], створили методологічні підходи до вимірювання лояльності персоналу. О'Мейлі, Н. Майкл запропонували підходи до створення програм лояльності на підприємстві. В роботах В. Доминьяка [3], Т.В. Позднякової Л.П. [6], А. Ференхайма та Д. Тейлора аналізується досвід використання окремих методів оцінки лояльності та наслідки впровадження програм лояльності для організацій.

Але до сих пір не сформований єдиний підхід до класифікації типів і ознак лояльності та окремих факторів її створення, які б враховували суттєві розбіжності між різними категоріями персоналу. Практично відсутні роботи присвячені прогнозуванню стану лояльності підприємством та вимірювання потенційної лояльності кандидатів на вакантні посади в організації.

Метою статті є аналіз методологічних підходів до оцінки та прогнозування окремих типів лояльності на підприємстві та використання окремих різновидів програм лояльності персоналу.

Виклад основного матеріалу. Лояльність персоналу звичайно означає його вірність організації. В англомовних джерелах найбільш частіше використовуються терміни «organizational commitment» і «employee loyalty», але між ними не існує суттєвих розбіжностей.

Критичний аналіз літературних джерел дозволив визначити декілька

ключових ознак лояльності співробітників.

1. Доміняк В.І. [3] та Магура М.І. [5] під лояльністю персоналу розуміють додержування норм, правил поведінки, корпоративної культури, цінностей, традицій компанії.

2. Рибачук Н.В. та Журко Т.О. [9] вважають, що лояльність до компанії означає тільки бажання працювати в ній.

3. Баранська С.С. [1] характеризує лояльність співробітників як «емоціональний компонент поведінки».

4. Позднякова Т.В. [6] на перше місце серед проявів лояльності працівника ставить «відсутність намірів звільнення з організації».

5. Найбільш повно лояльність персоналу визначають Мейер Д. та Аллен Н. [14] які визначають її як «психологічний зв'язок між працівниками і організацією, який зменшує вірогідність того, що працівник добровільно залишить організацію».

Таким чином, лояльність персоналу формується у результаті поведінки персоналу і керівництва компанії. Її можна розглядати як результат взаємного пристосування бажань, вимог і можливостей різних учасників цього процесу. Серед них можна виділити власників компанії, менеджерів різних ланок, самих працівників та стану ринку праці.

З метою оцінки стану лояльності персоналу були проведені дослідження на 100 підприємствах м. Харкова різних сфер діяльності: освіта, охорона здоров'я, промисловість, торгівля і сфера послуг. Результати оцінки структури персоналу за стажем праці в організації наведені у табл. 1.

Дослідження дозволяють зробити висновки, що проблеми лояльності найбільш не вирішені у торговельних підприємствах та організаціях сфери послуг. Частково не вирішеними проблеми лояльності залишаються серед

промислових підприємств для робочих організацій, на тих підприємствах, які професій. досліджувались, можна зазначити.

Більш детально розглянувши фактори, що сприяють лояльності до

Таблиця 1

*Розподіл персоналу за стажем роботи в організації
[складено автором за результатами власного дослідження]*

Відсоток співробітників, які мають стаж	Вищі та середні навчальні заклади	Лікарні, поліклініки, санаторії	Офісні працівники	Робітничі професії	Торговельні організації
До 3 років	8,3	2,4	35,2	11, 3	42,3
Від 3 до 5 років	15,6	8,1	26,4	15, 5	35,4
5-10 років	26,4	14,7	28,1	18, 6	19,7
10-20 років	28,7	32,4	9,2	25, 4	1,9
Понад 20 років	21,0	42,4	1,1	29, 2	0,7

1. На підприємствах сфери освіти та охорони здоров'я працівники витратили значно більше часу на професійну підготовку, ніж у інших сферах діяльності. Їх лояльність скоріше є лояльністю до професії.

2. Прямої залежності між рівнем оплати праці та лояльності не виявлено.

3. Найбільш суттєвими факторами лояльності працівники вважають перспективи розвитку та стабільності організації, умови праці та соціальні гарантії.

Для аналізу лояльності співробітників в організації пропонується наступна класифікація її типів, яка була зроблена на основі праць Терстоуна Л. [17], Баранської С.С. [1], Доминяка В.І. [3] та Поплавської А.П. [7], яка наведена на рис. 1.

Лояльність до організації (організаційна лояльність) розглядається звичайно з двох сторін: перший – це благонадійність до підприємства та його бізнесу [4]; другий – це прихильність,

прив'язаність до організації [15]. На підприємствах, де існує багато підрозділів, має місце лояльність до свого відділу, департаменту та свого керівника. Дуже поширені ситуації, що у разі переходу керівника на інше місце роботи частина працівників слідує за ним.

Лояльність до професії пов'язана з певними обставинами такими, як кваліфікаційний рівень. Наприклад, людина, яка багато років витратила на отримання диплома юриста, ліцензії аудитора або адвоката, наукового звання, не може швидко змінити сферу своєї діяльності.

Причин виникнення багато. Рациональні мотиви утворюють «когнітивну лояльність», яка є результатом логічного осмислювання інформації про свою роботу в конкретній організації. Працівник усвідомлює, що йому потрібно чи непотрібно зберігати до організації чи професії лояльність та він може це пояснити.

Афективна (перцептивна) поділяють цілі і принципи корпоративної лояльності спричинена емоціональними культури організації або побоюються мотивами людини. До них відносяться опинитися в іншому середовищі у разі особисті стосунки, імідж організації. Цей зміни місця роботи. Цей тип лояльності притаманний людям, які



Рис. 1. Класифікація типів лояльності [власна розробка]

Конативна (мотиваційна) лояльність є поєднання емоційних і раціональних факторів. Звичайно вона виникає, коли людина залучена до вирішення важливих проблем підприємства, які працівник також вважає своїми проблемами. Такий співробітник відчуває, що він зробив багато для організації, має багато планів на майбутнє. У такому разі він не має бажання змінити організацію, у розвиток якої він вклав багато сил.

Транзакційна (поведінкова) лояльність пов'язана зі звичками та стереотипами поведінки. Працівник обирає місце роботи тому, що не бажає змінювати місце життя. Наприклад, відмовляється від переїзду в інше місто або країну. Подібний тип лояльності був притаманний часам соціалізму, коли на

деяких великих підприємствах працювали чоловік, жінка та їх діти.

Вимушена лояльність має місце, коли людина не має змоги звільнитися з організації, це може бути спричинене тим, що він уклав довгострокову угоду, розірвання якої може призвести до великих фінансових витрат (наприклад, отримав кредит або житло на пільгових умовах). Також вона існує у випадку, коли у працівника не має можливості знайти інше місце роботи.

Під час дослідження лояльності як відношення можна виділити позитивну, негативну та нейтральну лояльність.

Позитивна лояльність проявляється у бажанні підтримувати дії керівництва компанії, сприяти успіху планів, у тому числі таких заходів, які не обов'язково створюють зручності для працівника.

Нейтральна лояльність характерна для працівників, які байдуже ставляться до справ свого підприємства. Причини можуть бути особисті (характер людини, психологічний клімат) або низька ступінь залучення до планів і прийняття рішень в організації.

Лояльність персоналу близька до поняття «задоволеність», що означає ступінь наближення умов, оплати праці, професійної майстерності, сумлінності працівника до вимог керівників різного рангу та самих виконавців. Але задоволеність не обов'язково означає лояльність та лояльність може існувати без задоволеності у деяких обставинах.

З 1980-х років для впливу на процеси лояльності і задоволеності потреб різних груп персоналу організації почала використовуватись концепція внутрішнього маркетингу, внесок у розвиток якої зробили американські вчені Л. Беррі і А. Парасуранан [16] та британські М. Рафік і П.К. Ахмед [13].

Концепція внутрішнього маркетингу значно ширше проблем лояльності персоналу і має три основні аспекти.

1. Філософія взаємовідносин к співробітникам як клієнтами – компанії для отримання від них роботи – продукту.

2. Система мотивації персоналу до інтегрованої праці з метою ефективної реалізації корпоративних і функціональних стратегій.

3. Система планомірних дій з подолання супротиву персоналу до змін та інновацій, ініційованих керівництвом компанії.

4. Клієнтоорієнтованість усіх працівників компанії, для яких будь-яка робота розглядається як процес задоволення потреб клієнтів. У якості клієнтів виступають як споживачі продукції компанії та працівники різних підрозділів.

Внутрішній маркетинг вміщує у собі традиційні для «класичного маркетингу» поняття як «комплекс

маркетингу» у вигляді 4 «Р» (product, price, place, promotion).

Продукт – це робота, яку виконує працівник для організації, клієнтом продукту виступає керівництво компанії та її зовнішні споживачі. Але з точки зору працівника компанії то продукт це умови праці, характер роботи, статус, обов'язки які йому пропонує працедавець.

Ціна продукту – це форми заробітної плати, преміювання, витрати на підвищення кваліфікації робітників, створення умов праці, соціальні пакети, транспортні витрати, тощо.

Місце – це організаційні компоненти, які забезпечують процес взаємного задоволення потреб працівника і працедавця. До них належить оптимальність системи управління в організації, його організаційна структура, організація праці і виробництва, графік роботи, відрядження тощо.

Просування (комунікаційна політика) – це побудова системи ефективних взаємовідносин між різними ланками системи управління підприємства, розвиток внутрішнього PR, створення певних правил поведінки, звичок усіх працівників організації та системи цінностей, яку поділяють усі, хто працює в організації та мають з нею справу.

Внутрішній маркетинг вміщує у собі декілька функцій, одна з яких аналітична. Основним її компонентом є внутрішньофірмове маркетингове дослідження, яке проводиться з метою з'ясування ступеню задоволеності і лояльності працівників компанії, як «продуктами» інших підрозділів та колег по роботі свого підрозділу, так і роботою своєї компанії і її керівництвом.

Внутрішній маркетинг представляє собою процес взаємодії комплексу маркетингу працедавця та комплексу маркетингу працівника організації. У залежності від кваліфікації, цінності для організації та незамінності він створює свій маркетинг, орієнтований на

керівників підприємства. До нього входять.

Продукт – це професійні компетентності, фізичні здібності, кваліфікаційні документи (наукове звання, освіта, професійні ліцензії), вік, стаж.

Ціна – це вимоги до оплати, умов соціального забезпечення, витрат на підвищення кваліфікації.

Місце – це спроможність та готовність виконувати поставлені завдання у відповідних умовах (надомна праця, відрядження, праця в офісі, праця на вулиці, у шкідливих умовах, тощо).

Просування – вміщує у собі імідж працівника (особистий бренд), його біографію, відгуки про його попередню працю, вміння створити позитивні взаємовідносини з керівниками, підлеглими, партнерами по бізнесу, клієнтами.

Лояльність і задоволеність персоналу можлива за умови ефективної взаємодії комплексу внутрішнього маркетингу підприємства і маркетингових дій співробітників.

В рамках внутрішнього маркетингу відбувається цілеспрямована діяльність керівництва підприємства і персоналу, які одночасно відіграють роль «продавця» і «покупця» своїх продуктів.

Організації потрібно від своїх співробітників:

1. виконання планів і завдань у повному обсязі з дотримання вимог якості і етики;

2. участь у розвитку і удосконаленні діяльності на підприємстві;

3. спроможність переносити складності і незручності у своєї діяльності завдяки успіху організації;

4. причетність до цілей, досягнень і невдач компанії;

5. дотримання норм, правил поведінки, дотримання корпоративних таємниць, ділової культури.

Співробітникам потрібно від підприємства, на якому вони працюють:

1. забезпечення матеріальних потреб;

2. позитивні емоції, моральне задоволення від свого внеску в справи організації;

3. соціальні гарантії, допомога у вирішенні особистих проблем;

4. особистий розвиток, професіональне удосконалювання.

Лояльність в рамках внутрішнього маркетингу можна вважати результатом успішної взаємодії комплексу внутрішнього маркетингу підприємства і особистих комплексів маркетингу співробітників.

Висновки. Лояльність персоналу представляє собою результат взаємодії комплексів маркетингу (маркетингу-мікс) керівництва компанії та особистого комплексу маркетингу працівника, на який впливає зовнішнє маркетингове середовище (стан ринку праці, нормативні вимоги до співробітників, демографічна ситуація в країні, тощо).

Об'єктивне вимірювання лояльності можливе за умови дослідження особистих пріоритетів конкретного працівника.

Лояльністю персоналу до організації можна управляти для підтримання оптимального рівня цього показника за допомогою різних програм лояльності, ефективність яких необхідно оцінювати.

Для прогнозування та вимірювання лояльності працівників необхідна наступна інформація:

1. про задоволеність персоналу, яку можна отримати шляхом соціологічних опитувань;

2. про можливість і складність для працівників знайти інше місце праці або інший вид діяльності;

3. про важливість окремих чинників лояльності для кожного конкретного працівника.

У якості рекомендацій для вибору напрямів подальших досліджень можливе зазначити: проведення аналізу впливу

соціально-демографічних характеристик працівників і факторів зовнішнього середовища на лояльність персоналу та розробка методів оцінки ефективності програм лояльності в системі внутрішнього маркетингу підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Баранская С.С. Методика измерения лояльности [Электронный ресурс]. – С.С. Баранская // Психологические исследования. – 2011. – Вып. 1(45). – Режим доступа : <http://psystudy.ru/index.php/num/2011n1-15/436-baranskaya15.html>.

2. Десслер Г. Управление персоналом [Электронный ресурс] / Г. Десслер. — Пер. с англ. — 2-е изд. (эл.). — М. : БИНОМ. Лаборатория знаний, 2013. — 799 с. : – Режим доступа – <http://files.pilotlz.ru/pdf/cC2305-0-ch.pdf>

3. Доминяк В. Как предсказать организационную лояльность: модель оценки // Управление персоналом, 2006, №13 – с. 62-68.

4. Ковров А.В. Лояльность персонала: оценка надежности персонала. Проблемы наемного работника. Как выявить опасные типы / А.В. Ковров. – М.: Бератор, 2004. – 165 с.

5. Магура М.И., Курбатова М.Б. «Современные персонал-технологии». Глава 9. Организационная приверженность // Управление персоналом, №6 (60), 2001, с. 45-50.

6. Позднякова Т.В. Лояльность персонала организаций: анализ теоретико-методологических и методических аспектов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://pnojournal.files.wordpress.com/2013/01/pdf_130210.pdf

7. Поплавська А.П. Психологічний аналіз видів лояльності персоналу до організації. – Режим доступа : http://sites.znu.edu.ua/sppconf/2013pdf/poplavskaya_3.pdf

8. Почебут Л.Г. Оценка лояльности сотрудника к организации. // Практикум по психологии менеджмента и профессиональной деятельности / Под ред. Г.С. Никифорова, М.А. Дмитриевой, В.М. Снеткова. - СПб: Речь, 2001, с.283-287.

9. Рибачук Н.В., Журко Т.О. Формування лояльності працівників підприємства як важливого чинника його функціонування [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://rybachuk.vk.vntu.edu.ua/file/104f4f82f16b0a88f8c1f299963de889.pdf>

10. Федотова І.В. Оцінювання рівня лояльності персоналу підприємства. – Режим доступа : <http://dspace.khadi.kharkov.ua/dspace/handle/123456789/903>

11. Харский К. Благонадежность и лояльность персонала / К. Харский. – СПб. : Питер, 2003. – 496 с.

12. Шпекторенко І.В. Лояльність як якість персоналу: до проблеми формування та оцінювання [Електронний ресурс]- Режим доступа - [http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2013-01\(9\)/13sivpfo.pdf](http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2013-01(9)/13sivpfo.pdf)

13. Ahmed, P. K., Rafiq, M., 2003. Internal marketing issues and challenges, European Journal of Marketing, 37(9), 1177-1186.

14. Meyer and Allen Model of Organizational Commitment: Measurement Issues [Електронний ресурс], The Icfai Journal of Organizational Behavior, Vol. VI, No. 4, 2007 – Режим доступа : <http://stevejaros.com/wp-content/uploads/2009/08/Jaros-ICFAI-2007-Meyer-and-Allen1.pdf>.

15. Allen N J and Meyer J P (1990), «The Measurement and Antecedents of Affective, Continuance and Normative Commitment to the Organization», Journal of Occupational Psychology, Vol. 63, pp. 1-18.

16. Leonard L. Berry, A. Parasuraman Marketing Services: Competing Through Quality New York: The Free Press, 1991. – 228 p.

17. Louis Leon Thurstone. Режим доступу: [https://brocku.ca/Theory of Attitude Measurement](https://brocku.ca/Theory_of_Attitude_Measurement). MeadProject/Thurstone/Thurstone_1929b.ht
Psychological Review 36 (1929): 222-241. – ml

УДК 656.071.3(477)

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ І АДМІНІСТРУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Каплиєнко А.Л., магістрант програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

В статті розглянуто теоретичні та методичні підходи до державного управління і адміністрування залізничного транспорту України. Покреслено значучість залізничного транспорту як природної монополії, проаналізовані підходи до єдності цілей управління. Проведений систематичний аналіз праць з державного регулювання управління і адміністрування. Виділені змістовні характеристики залізничного транспорту та функції державного регулювання, управління і адміністрування. Розкриті наукові підходи до розв'язування конкретних задач ПАТ «Українська залізниця».

Ключові слова: публічне управління і адміністрування, державне регулювання транспорту, механізм державного регулювання, організаційний механізм.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ГОСУДАРСТВЕННОМУ УПРАВЛЕНИЮ И АДМИНИСТРИРОВАНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Дейнека О.Г., д.э.н., профессор,
Каплиенко А.Л., магистрант программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрены теоретические и методические подходы к государственному управлению и администрированию железнодорожного транспорта Украины. Подчеркнуто значение железнодорожного транспорта как естественной монополии, проанализированы подходы к единству целей управления. Проведен анализ трудов по государственному регулированию управления и администрированию. Выделены содержательные характеристики железнодорожного транспорта и функции государственного регулирования, управления и администрирования. Раскрыты научные подходы к решению конкретных задач ПАО «Украинская железница».

Ключевые слова: публичное управление и администрирование, государственное регулирование транспорта, механизм государственного регулирования, организационный механизм.

THEORETICAL APPROACH TO THE STATE MANAGEMENT AND ADMINISTRATION OF UKRAINIAN LIQUEFIED TRANSPORT

*Deineka O.G., Doctor of Economics, Professor,
Kaplienko A.L., Master of program TEMPUS (USU RT)*

The article considers theoretical and methodological approaches to the state management and administration of Ukraine's railway transport. The values of railway transport as a natural monopoly are underlined, approaches to the unity of management objectives are analyzed. The analysis of the works on state regulation of management and administration. The substantial characteristics of the railway transport and the functions of state regulation, management and administration are highlighted. The scientific approaches to the solution of specific tasks of PJSC "Ukrainian gulf" are disclosed.

Keywords: *public administration and administration, state regulation of transport, mechanism of state regulation, organizational mechanism.*

Постановка проблем. Залізничний транспорт є не тільки базовою галуззю економіки, її “кровоносною системою”, він впливає на все життя держави, сприяючи міжрегіональним та міжнародним культурним зв’язкам, соціальним перетворенням, міжнародному туристичному співробітництву, торгівлі тощо. У сучасних умовах одним із найдинамічніших секторів української економіки є залізнична галузь, яка є найважливішим знаряддям ринкових перетворень, фактором розвитку економіки, засобом її публічного управління і адміністрування.

В умовах ринкової економіки змінилася дія двох основних принципів державного регулювання публічного управління і адміністрування, а саме системності - єдності цілей та спільного

Виходячи з цього, постановка проблеми пошуку механізмів державного регулювання публічного управління і адміністрування розвитку вітчизняного залізничного транспорту України з позиції об’єктивного аналізу з урахуванням цих змін є актуальною й перспективною.

Проведений нами системний аналіз наукових праць з державного регулювання публічного управління і адміністрування засвідчує, що проблема механізмів державного регулювання не була до цього

часу предметом спеціального дослідження. Окремі праці стосуються лише певних конкретних складових цієї проблеми.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливе значення для дослідження механізмів державного регулювання публічного управління і адміністрування розвитку вітчизняного залізничного транспорту, підвищення ефективності існуючих механізмів державного регулювання цього процесу мають наукові праці таких вчених, як: Развадовський В.Й. [4,5], Марущак В.П. [3], Суценко В.В. [6], Сковорцов О.О. [7], Сорокін Г.М. [8], Сінгаєвська М.П. [9], Шакуров Р.Х [2], Шепель В.М. [1], та ін.

В. Шепель, розглядаючи управління як управлінську діяльність, як низку рішень, що приймаються, звертає свою особливу увагу на те, що такі рішення мають бути морально обґрунтованими [1, с.41]. Така позиція була підтримана багатьма дослідниками, які виступили проти абсолютизації технологічного, вузькопрофесійного підходу до тлумачення категорії “управління”.

Пізніше вчені розвинули цю тезу. Це сталося, коли дослідники почали вивчати феномени “суб’єкт” і “об’єкт” управління та умови гнучкої управлінської взаємодії, спрямованої на досягнення стратегічних завдань розвитку різних галузей економіки.

У дослідженнях Р. Шакурова знаходимо переконливе твердження про те, що: "...управління є регулюванням будь-якої системи... для отримання потрібного результату ..." [2, с.5].

В. Марущак справедливо зауважує, що функція управління неминуче повинна виявляти цілеспрямований вплив, бо в іншому випадку управління припиняє виконувати своє основне призначення. Основу життєдіяльності управління виконує управлінність цього процесу, що і є змістом функції управління. Управлінність процесу співіснування управління на практиці здійснюється шляхом принципів, засобів, каталізаторів та інших засобів, що в сукупності створюють форму функції управління. Таким чином, форма функції управління - це її інструментарій, що забезпечує реалізацію сутності і змісту [3, с. 103].

Значний внесок у розробку моделей державного регулювання розвитку залізничного транспорту, удосконалення організаційних механізмів такого регулювання зробили вітчизняні дослідники: І. Аксьонов, В.Развадовський, Д.Тимоха, А. Ткаченко, О. Харчук, П. Яновський та ін.

Дослідники змісту поняття "державне регулювання" завжди включали в цей зміст такі категорії, як "тенденції", "керування суспільними процесами" (Г. Одінцова, Н. Мельтюхова та ін.).

Тому державне регулювання транспортною системою, зокрема залізничного транспорту, оскільки воно пов'язане з людьми, має керуватись запитамі й потребами громадян, постійно вивчаючи свою глобальну роль у їх задоволенні. Транспорт, його безпека все сильніше попадає в залежність від людського фактора, від готовності його працівників адаптуватись до нових технологій, більш складних умов праці, які вимагають від них високої культури стосунків, посиленого психологічного навантаження.

Отже, державне регулювання розвитку залізничного транспорту - це особлива соціальна функція, яка виникає з потреб суспільства, супроводить їх задоволення й відповідає державному устрою й соціуму.

Проте, незважаючи на широкий спектр досліджень і не зменшуючи їхньої вагомості й значущості, у цілому слід констатувати: стан наукового опрацювання окресленої проблеми є фрагментарним. Його не можна вважати задовільним. У вітчизняній науці з державного управління бракує наукових праць, де було б викладено системне уявлення про державне регулювання розвитку залізничного транспорту України в умовах ринкового соціуму, обґрунтовано принципи та механізми регуляторного впливу держави на цей процес.

Метою статті є пошук науково - обґрунтованої моделі державного управління і адміністрування залізничного транспорту України, яка передбачає формування об'єктивних соціально-економічних умов та необхідність зміни механізмів державного регулювання публічного управління і адміністрування розвитку вітчизняного залізничного транспорту; досягнення більш досконалих механізмів ефективного впливу державного регулювання на розвиток залізничного транспорту України; ліквідацію суперечливих тенденцій та причин, які гальмують розвиток залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу. Змістовими характеристиками регулювання залізничного транспорту (за В. Развадовським), є: його активний, цілеспрямований характер тому, що згідно ст. 3 Конституції України, права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Держава відповідає перед людиною за свою діяльність. Утвердження й забезпечення прав та свобод людини є головним обов'язком держави; має загальнодержавний характер, тобто

охоплює усі сфери суспільних відносин; має виконавчо-розпорядчий, організуючий характер стосовно органів державної влади, відносин між членами суспільства. Останнє держава регулює шляхом організації, упорядкування [4].

Таким чином, розбудова ринкових відносин вимагає кардинальних змін не тільки в організації державного регулювання усіма видами залізничного транспорту, але, перш за все, повністю залежить від цільових пріоритетів, що передбачає переорієнтацію державного регулювання розвитку транспорту на механізми системної модернізації: з одного боку, сучасного технічного оснащення й обслуговування, а з іншого, не менш важливого - глобального підвищення рівня культури взаємин в усіх ланках транспортної системи.

Отже, уявити собі державне регулювання публічного управління і адміністрування поза людинознавчими функціями та врахування людського фактора неможливо. Але сутність і зміст цієї функції в теорії управління ще не пізнано й не розкрито. Існує парадокс: державне управління здійснюють конкретні особистості, люди, а їхня роль у цьому процесі залишається поза увагою теорії управління, яку вони самі й розробляють. До того ж, їхні дії, сукупність їхніх рішень ще не є сутністю, а тільки формою їх вияву.

З кожним поступом людської цивілізації у всіх динамічних змінах і перетвореннях на перший план виступає людина як суб'єкт, як творець, як носій нових якостей, культурного потенціалу, що так яскраво проявляється у злетах техніки, науки, культури тощо. Але цей процес затьмарюють численні факти падіння духовності, занедбаності, жорстокості, а подекуди навіть варварства. З'явилася потреба глибоко проаналізувати причини такого явища, дослідити механізми державного регулювання процесу розв'язання та подолання вказаних суперечностей. Держава, як соціальна інституція, яка покликана забезпечити

управління суспільством, спираючись на відповідні структури управління, має справу не з механізмами, а конкретними людьми, управлінцями.

Стан та ефективність роботи Укрзалізниці як великої складової транспортної системи України, як відкритої системи, що постійно розвивається, є визначальним для нормального функціонування всієї економіки.

Регулювання процесу перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації й забезпечення цього процесу залізницями є визначальним для функціонування суспільного виробництва.

Отже, проведений аналіз функцій державного регулювання залізничного транспорту дозволив зробити такі висновки:

- особлива увага має бути відведена комунікаційній функції державного регулювання, яка має забезпечити цілісність, поінформованість і відкритість діяльності кожної підсистеми залізничної галузі, можливість більш оперативного технологічного взаємозбагачення та обміну перспективним передовим досвідом;

- особливої ваги набуває наукове обґрунтування специфіки залізничного транспорту як стратегічного об'єкта державного регулювання захисту не відомчих інтересів галузі, а інтересів споживача;

- глибоких наукових досліджень потребує сфера мало відомих, але особливо значущих в умовах ринку особливостей взаємовідносин підприємств залізничного транспорту й держави, сфера налагодження високопродуктивних виробничих людських відносин.

Остання функція державного регулювання розвитку залізничного транспорту вимагає пошуку науково обґрунтованих механізмів подолання існуючої суперечності, яка гальмує процес його розвитку, а саме: між інтересами держави щодо отримання максимальних

надходжень до бюджету та її роллю як захисника і виразника інтересів споживачів, між споживачем і суб'єктом регулювання; між інтересами виробника і споживача залізничних послуг.

Таким чином, сутність процесу державного регулювання публічного управління і адміністрування можна характеризувати, як удосконалення, недопущення (неефективності, недоцільності), усунення перешкод, впорядкування, унормування, влаштування, налагодження тощо. Можна довести, що кінцевим результатом вказаних дій з боку органів державної влади (вдосконалення, недопущення...) є досягнення цілісності (точніше, певного рівня цілісності) об'єкта управління. Для державного регулювання така цілісність має досягатися в системі державної влади та управління усіма сферами суспільного життя та господарювання в системах різного масштабу.

Ураховуючи це, категорію державного регулювання можна визначити як процес підготовки, прийняття та впровадження рішень суб'єктів (органів) державної влади, які спрямовані на посилення внутрішньої цілісності об'єкта державного управління (як його часток, так і в цілому), на який ці рішення розповсюджуються.

Отже, виходячи з існуючих і найбільш поширених визначень державного регулювання, можна говорити про державне регулювання як поняття, яке характеризується, перш за все, організаційним змістом.

Зрозуміло, що транспортна система як предмет державного регулювання публічного управління і адміністрування, як складне динамічне, соціальне явище, як внутрішньо- системні та зовнішньосистемні відносини потребують глибокого теоретичного осмислення, мають стати предметом, темою окремого наукового дослідження, щоб з'ясувати з урахуванням світових і вітчизняних наукових здобутків сутність і зміст такого важливого поняття як

“державне регулювання розвитку залізничного транспорту”.

Загальновідомо, що будь-яке державне регулювання розвитку транспортної системи здійснюється шляхом об'єднання, узгодження, організації, координації, контролю за допомогою владно-регулюючих заходів, колективних зусиль для досягнення конкретних цілей.

Слід підтримати думку В. Развадовського про те, що “функції державного регулювання транспортної системи мають наступні основні риси:

- є зовнішнім проявом властивостей об'єкту регулювання - суспільних відносин у транспортній сфері;
- мають цілеспрямований, уособлений та самостійний характер;
- є об'єктивно необхідними для здійснення процесу регулювання;
- реалізуються певними методами;
- характеризують зміст діяльності щодо регулювання транспортної системи” [5].

І зовсім не дивно, що саме в цій сфері державного регулювання розвитку залізничного транспорту на науковій основі існує багато невирішених, але уже заявлених самим життям і вирішальною долею залізничного транспорту в майбутній долі держави питань.

Нечіткість у визначенні концептуальної моделі та напрямків розвитку фундаментальних теоретичних досліджень, їхнього статусу, невизначеність новизни їх основних характеристик та специфіки породжує нерозуміння не лише методологічного, а й організаційно-наукового та навіть фінансового аспекту.

Розв'язання кожного з основних завдань Укрзалізниці, має передбачати:

- організацію злагодженої роботи залізниць і підприємств, задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях;
- управління процесом залізничних перевезень, регулювання у сфері організації та забезпечення цього процесу;

- вирішення питань ефективного використання залізничного рухомого складу, його збереження, оновлення, ремонту, забезпечення матеріально-технічними та паливно-енергетичними ресурсами тощо вимагає оперативного проведення нової соціальної політики на залізничному транспорті, науково обгрунтованого державного регулювання й упровадження єдиної інвестиційної та технічної політики, регулювання розвитку й упровадження досягнень науки з різних її галузей.

При цьому стан науково обгрунтованого забезпечення розвитку залізничного транспорту на сучасному етапі ринкових відносин вимагає не стільки імперативного державно-управлінського впливу на розвиток транспортної системи, стільки його централізованого державного регулювання. Мова йде про державне регулювання розвитку теоретичного й прикладного напрямку досліджень, розумне їх поєднання.

Висновки .Маємо підсумувати результати наукових досліджень розглянутих нами тлумачень сутності досліджуваної категорії й констатувати наступне: державне регулювання публічного управління і адміністрування - це управління будь-якими сферами залізничного транспорту - з середини, яке вимагає, перш за все, від державних діячів вчасного усвідомлення глибинних змін сучасного наукового поля найважливіших, уже оновлених управлінських категорій, щоб не опинитись на узбіччі сучасної методологічної культури успішного впровадження нових механізмів цільового розвитку залізничного транспорту та уникнути розриву між теорією й практикою, не допустити формалізму та неузгодженості в забезпеченні цілісності розвитку залізничної галузі на тривалу перспективу з урахуванням об'єктивних реалій української економіки та законодавства.

Складність державного регулювання публічного управління і адміністрування розвитку залізничного транспорту України пов'язана з відсутністю чітко виділених концептуальних засад та критеріїв оцінювання його (розвитку) ефективності, відповідної методики, цього важливого в державному регулюванні процесу, яка б відповідала вимогам часу, стану науково-дослідних досягнень у цій сфері та достовірним результатам. Подальший пошук ефективної моделі управління і адміністрування галузі залізничних перевезень передбачає реалізацію передбачених законодавством України відповідних нормативних документів. Перспективи подальших досліджень саме і будуть присвячені цій невідкладній проблемі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Шепель В.М. Управленческая этика. - М.: Экономика, 1989. - 287 с.
2. Шакуров Р.Х. Социально-психологические основы управления: руководитель и педагогический коллектив. - М.: Просвещение, 1990. - 208 с.
3. Марущак В.П. Державне управління та функції управління / Актуальні проблеми державного управління: зб. наук. пр. - Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ "Магістр", 2008. - Вип. 1(27). - С. 15-21.
4. Развадовський В.Й. Адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): дис... д-ра юрид наук: 12.00.07 / Національний університет внутрішніх справ. Х., 2014 - 466 с.
5. Сущенко Р.В. Залізничний транспорт як особливий об'єкт державного регулювання / Університетські наукові записки № 3(27). - 2008. Часопис Хмельницького університету управління та права. - С. 38-45.
6. Скворцов О.О. Формування механізму державного регулювання в перехідній економіці // Економіка:

проблеми теорії та практики. - 2014. -
Випуск № 119. - С. 43-48.

7.Сорокин Г.М. Экономическая
эффективность при социализме. - М.: Наука,
1979. - 335 с.

8.Сінгаєвська М.П. Економічна
ефективність на підприємствах
залізничного транспорту / Проблеми
інформатизації та управління. - 2015. - №
13. - С. 41-51

УДК 658:656.2(477)

СТРАТЕГІЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ ТА ЙОГО ВИКОРИСТАННЯ В ПРАКТИЦІ ФОРМУВАННЯ І ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Дикань О. В., д.е.н., професор,
Смаль О.В., магістрант програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

В статті встановлено, що на сьогодні в залізничній галузі максимально загострюється актуальність питання залучення нових стратегічних підходів та методів до галузевих економічних процесів. Від їх розвитку залежать результати роботи підприємств, тому проблеми розвитку методів стратегічного менеджменту та їх використання в практиці формування і досягнення цілей залізничного транспорту є актуальними.

Для визначення особливостей використання стратегічного менеджменту в статті управління залізничним транспортом досліджено існуючий теоретичний базис з окресленої тематики. Встановлено, що існуюча стратегія розвитку залізничного транспорту має тактичне спрямування, а не стратегічне. Визначені напрямки та передумови удосконалення теоретичного базису стратегічного менеджменту на залізничному транспорті України.

Ключові слова: стратегічний менеджмент, ринкова економіка, стратегічний аналіз, управління, залізничний транспорт.

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ И ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В ПРАКТИКЕ ФОРМИРОВАНИЯ И ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Дикань Е.В. д.э.н., профессор,
Смаль А.В., магистрант программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

В статье установлено, что сегодня в железнодорожной отрасли максимально обостряется актуальность вопроса привлечения новых стратегических подходов и методов в отраслевых экономических процессах. От их развития зависят результаты работы предприятий, поэтому проблемы развития методов стратегического менеджмента и их использование в практике формирования и достижения целей железнодорожного транспорта являются актуальными.

Для определения особенностей использования стратегического менеджмента в статье управление железнодорожным транспортом исследован существующий теоретический базис по обозначенной тематике. Установлено, что существующая стратегия развития железнодорожного транспорта имеет тактическое направление, а не стратегическое. Определены направления и предпосылки усовершенствования теоретического базиса стратегического менеджмента на железнодорожном транспорте Украины.

Ключевые слова: *стратегический менеджмент, рыночная экономика, стратегический анализ, управление, железнодорожный транспорт.*

STRATEGIC MANAGEMENT AND ITS USE IN THE PRACTICE OF FORMING AND ACHIEVING GOALS OF DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT

*Dykan O.V., Doctor of Economics, Professor,
Smal A., Master of program TEMPUS (USU RT)*

The article shows that today in the railway industry intensify to the utmost the importance of bringing in new strategic approaches and techniques in the industry of economic processes. Their development depends on the results of work of the enterprises, so the problem of development of methods of strategic management and their use in the practice of the formation and the achievement of the objectives of rail transport are relevant.

To determine the usage of strategic management in the article the management of rail investigated the existing theoretical basis for the designated category. It is established that the current strategy of development of railway transport has tactical direction, and not strategic. Directions and preconditions of improvement of the theoretical basis of strategic management in railway transport of Ukraine.

Keywords: *strategic management, market economy, strategic analysis, management, railway transport.*

Постановка проблеми. На сьогодні в економіці України забезпечення ефективної діяльності залізничного транспорту потребує його адаптації до умов ринкового господарювання, що забезпечує важливу роль впровадження стратегічного менеджменту на підприємствах галузі, а саме: розробка та реалізація науково обґрунтованих стратегій розвитку як підприємств, так і галузі в цілому, зокрема, ключове значення має використання методів стратегічного менеджменту. Від їх розвитку залежать результати роботи залізничного транспорту, тому проблеми розвитку методів стратегічного менеджменту та його використання в

практиці формування і досягнення цілей галузі є актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання оцінки стратегії розвитку, в контексті теорії організації стратегічного менеджменту та планування, теорії менеджменту, розглядалися багатьма іноземними та вітчизняними вченими, зокрема, Аванесова Н. Е. [1], Балабанова Л. В. [2], Боярко І. М. [3], Василенко Д. Ю. [4], Виханский О. С. [5], Стадник В. В. [9] та інші. Закладена вченими наукова база, полегшує пошук рішень проблеми, не зменшуючи важливості роботи в області стратегічного розвитку залізничного транспорту, оскільки в силу специфічних умов розвитку західних економік, науково

– теоретична база не завжди може бути дзеркально використана на вітчизняному залізничному транспорті.

Метою статті є дослідження особливостей впровадження стратегічного менеджменту на підприємствах залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Процеси глобалізації у світовій економіці, поглиблення міжнародного поділу праці, формування сучасних організацій вимагають створення в кожній країні клімату підприємницької активності, механізмів стратегічного розвитку, ефективної ринкової інфраструктури. Сучасний етап розвитку національної економіки України характеризується пошуком найефективніших важелів та інструментів ведення виробничо-господарської діяльності на залізничному транспорті, який, як основа транспортної системи України, забезпечує життєдіяльність всіх галузей економіки. На сучасному етапі розвитку залізничного транспорту все більш актуально постає питання необхідності залучення нових стратегічних підходів та методів до галузевих економічних процесів. Конкурентна боротьба в транспортному секторі економіки, реформування залізничного транспорту обумовлюють необхідність пошуку та впровадження нових методів стратегічного менеджменту.

Підприємства, які змогли вирішити завдання виживання у конкурентному середовищі, одержали можливість та одночасно стали перед потребою формування стратегії подальшого розвитку, основною метою якого є формування множини альтернатив для прийняття стратегічних рішень, які забезпечать конкурентні переваги досліджуваного об'єкта та його прибутковість в довготерміновій перспективі. Стратегія підприємства складається із запланованих дій і поправок, якщо в них є потреба. Формування стратегії включає в себе

розробку плану дій та їх адаптацію до нової ринкової ситуації. Поточна стратегія розробляється менеджером підприємства з урахуванням подій, що відбуваються як усередині, так і за межами підприємства.

Постійно відбувається пошук шляхів більш успішного здійснення стратегії. Її реалізація починається з об'єднання різних рішень і дій керівництва щодо організації роботи окремих груп і кожного працівника персонально. Перегляд бюджету, зміна політики, реорганізація, вдосконалення системи заробітної плати, впровадження нових технологій у виробничий процес — усе це типові дії менеджерів, які дають змогу поліпшити стратегічну роботу.

В господарській практиці України механізм стратегічного менеджменту знаходиться на етапі становлення. При цьому європейські й українські аналітики стверджують, що український ринок вступив в ту стадію, коли відсутність розробленої стратегії заважає підприємствам на кожному кроці. Сьогодні залізничному транспорту України необхідно сформувати таку стратегію розвитку підприємства, яка дозволила б підтримувати стійкі конкурентні переваги в достроковому періоді. Досвід показує, що багато хто в Україні не бачить різниці між стратегічним плануванням і стратегічним менеджментом. Їм можуть допомогти перефразовані слова Пітера Друкера: стратегічне планування – це управління за планами, а стратегічний менеджмент – управління за результатами.

Правильно обрана стратегічна політика залізничного транспорту у фінансовому аспекті не тільки допоможе закріпити позиції на ринку, але й буде сприяти розвитку підприємства в цілому.

На сьогодні в залізничній галузі максимально загострюється актуальність питання залучення нових стратегічних підходів та методів до галузевих економічних процесів. Поява та стрімкий розвиток приватних конкурентних

структур, пов'язана з цим конкурентна боротьба в транспортному секторі економіки, реформування залізничного транспорту вимагають термінового пошуку та впровадження нових методів стратегічного менеджменту.

Аналіз літератури свідчить, що єдине правильне тлумачення стратегічного менеджменту відсутнє. Існують різні визначення, в яких автори роблять акцент на певних аспектах і особливостях стратегічного менеджменту, що призводить до невизначеності його меж. Можна констатувати, що зміст означення "стратегічний" є звуженим і це зводить стратегічний менеджмент до одного з напрямів управлінської діяльності, можливих і доступних будь-якому суб'єкту господарської діяльності.

Особливий інтерес теоретиків і практиків до поняття і змісту стратегій, а також процесів їх здійснення виник на початку 60-х рр. ХХ ст.

Стратегія підприємства включає в себе розробку плану дій та їх адаптацію до поточної і прогнозованої ринкової ситуації. Поточна стратегія формується з урахуванням подій, що відбуваються як усередині, так і за межами підприємства. Виходячи з наявності в Україні значного ринка транспортних послуг та пов'язану з цим підвищену привабливість через високу прибутковість залізничного транспорту для приватних структур, існує певний ризик щодо укріплення їх позицій в зазначеному сегменті послуг, протидією котрому може бути виважена, економічно приваблива політика, якість надання послуг, бездоганність виконавця. Вирішення завдання виживання у конкурентному середовищі, дозволить підприємству одержати можливість та одночасно стати перед потребою формування стратегії подальшого розвитку, основною метою якого є формування множини альтернатив для прийняття стратегічних рішень, які забезпечать високі бар'єри та конкурентні

переваги досліджуваного об'єкта та його прибутковість.

Реалізація стратегії починається з об'єднання різних рішень і дій керівництва щодо організації роботи окремих груп і кожного працівника персонально. Перегляд бюджету, зміна політики, реорганізація, вдосконалення системи заробітної плати, впровадження нових технологій у виробничий процес — усе це типові дії, які дають змогу поліпшити стратегічну роботу.

Зробити стратегічний вибір за даними стратегічного аналізу — означає пов'язати бізнес-рішення з конкурентоспроможними діями, виходячи при цьому з даних щодо всього підприємства. В цій єдності дій та підходів і полягає поточна стратегія підприємства, оскільки повний доступ до зовнішнього середовища приніс не тільки нові можливості, а й нові проблеми ефективного функціонування на ринку транспортних послуг. До необхідності впровадження стратегічних методів більшість вітчизняних підприємств та організацій інших галузей приходили і досі приходять внаслідок критичного становища зі збутом продукції або послуг. Часто керівництво помилково вважає, що воно знає своїх конкурентів, тому немає необхідності постійно відслідковувати ситуацію у галузі. Така думка призводить до того, що організація зупиняється на певному етапі розвитку, а керівництво помічає негативні зміни тільки після явного зниження обсягів реалізації та прибутків. В подібній ситуації, як правило, здійснюються спроби активізувати продажі шляхом пошуку нових ринків збуту для пропонованої продукції чи послуг, в той час як їх життєвий цикл, наприклад, внаслідок розвитку технологій у конкурентів, впровадження ними нової сировини тощо, знаходиться на стадії спаду або остаточного попиту. Звідси чітко впливає необхідність постійного моніторингу галузі і комплексного дослідження свого

конкурентного положення в ній. Залізничний транспорт не є виключенням, ринкові позиції якого все активніше ущемляють конкуренти – автотранспорт (приміські перевезення) та авіатранспорт (дальні перевезення). Крім того, пасажирські перевезення на залізничному транспорті досі залишаються збитковими.

У зв'язку з цим можна виділити головну проблему, яка стоїть перед більшістю українських менеджерів – як передбачити зміни ситуації у галузі через рік, через декілька років. Для відповіді на це питання необхідне достатньо детальне вивчення конкурентного становища в галузі та конкурентних позицій залізничного транспорту на транспортному ринку, на якому він функціонує. Все це в повному обсязі вирішується в ході стратегічного управління та планування.

Сучасний менеджмент характеризується прийняттям управлінських рішень в умовах нестабільного, навіть агресивного зовнішнього середовища. Успішна діяльність підприємств в умовах конкуренції все більш залежить від стратегічних дій, які будуть обрані керівництвом.

В вересні 2017 року керівництвом залізничного транспорту України представлено розроблену стратегію розвитку галузі. Слід зазначити, що дана стратегія в основі має тактичні орієнтири, а не стратегічні, що заперечує основні принципи стратегічного управління.

Тому сьогодні залізничним підприємствам України необхідно сформуванню такої стратегії розвитку, яка б дозволила підтримувати стійкі конкурентні переваги у довгостроковому періоді. Тобто стратегія повинна мати стратегічну спрямованість, а не тактичну. Для розробки такої стратегії необхідний великий обсяг інформації, що можна отримати з різних джерел і при самих різноманітних процесах, як у зовнішньому оточенні організації, так і у

внутрішньоорганізаційних системах. У зв'язку з цим для сучасного менеджера необхідний певний інструментарій для отримання та аналізу інформації, що надходить. Класифікація методів стратегічного менеджменту є необхідним інструментом при виборі способу обробки інформації з метою прийняття адекватних оперативних і стратегічних рішень.

Висновок. Таким чином, для покращення роботи залізничного транспорту України необхідно сформуванню такої стратегії розвитку, яка б дозволила підтримувати стійкі конкурентні переваги у довгостроковому періоді, а не лише вирішувала сьогоденні проблеми, при цьому стратегічне управління повинно базуватися на таких передумовах: чітке визначення того, що організація хоче досягти в майбутньому; усвідомлення, що основні проблеми криються у зовнішньому середовищі; вміння своєчасно розпізнавати проблеми та володіти механізмом їх вирішення або зменшення негативного впливу; прийняття управлінських рішень з урахуванням відповідності між можливостями, які перебувають поза організацією, та її сильними сторонами; налаштування поточного управління на конкретизацію стратегічного управління.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аванесова Н. Е. Стратегічне управління підприємством : теоретико-методичні засади : монографія / Н. Е. Аванесова, О. В. Марченко – Харків : Щедра садиба плюс, 2015. – 195 с.
2. Балабанова Л. В. Стратегічний менеджмент управління комерційною діяльністю підприємств : монографія / Л. В. Балабанова, А. С. Панчук .- Донецький нац. ун-т економіки і торгівлі ім. М. І. Туган- Барановського. – Донецьк : ДонНУЕТ, 2011. – 181 с.
3. Боярко І. М. Стратегічне фінансове управління підприємством :

монографія / [І. М. Боярко та ін.]. – Суми :
Університетська книга, 2014. – 175 с.

4. Василенко Д. Ю. Методика
оценки конкурентоспособности
отечественных предприятий / Д. Ю.
Василенко // Управління розвитком. – Х :
ВД «ІНЖЕК», 2012. – № 3. – С. 69–71.

5. Виханский О. С. Стратегическое
управление / О. С. Виханский. – 2-е изд.,
перераб. и доп. – Москва : Гардарики,
2002. – 296 с.

6. Воронкова А. Э. Стратегическое
управление конкурентоспособным
потенциалом предприятия : диагностика и
организация / А. Э. Воронкова. – Луганск :
ЛНУ, 2000. – 310 с.

7. Герасимчук В. Г. Стратегічне
управління підприємством. Графічне
модельювання / В. Г. Герасимчук. – Київ :
КНЕУ, 2016. – 360 с.

8.

Менеджмент
конкурентоспроможності підприємства:
стратегічний підхід та системні рішення :
монографія / [О. В. Кендюхов та ін.] ; за
заг. ред. О. В. Кендюхова - Донец. нац.
техн. ун-т, Каф. стратег. упр. екон.
розвитком. – Донецьк : Схід. вид. дім,
2014. – 201 с.

9. Стадник В. В. Стратегічне
управління інноваційним розвитком
підприємства / В. В. Стадник, М. А.
Йохна. – Хмельницький : ХНУ, 2011. –
327 с.

10. Shuki D. The Balanced Scorecard
versus quality award models as strategic
frameworks / D. Shuki // Total Quality
Management & Business Excellence. –
Abingdon : Taylor & Francis, 2008. – Vol.
19. – Issue 6. – P. 583–593.

УДК:656.071(477)

ТЕОРІЇ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Островерх Г.Є., аспірант (УкрДУЗТ)

У статті розглянуто наукові погляди вітчизняних та закордонних вчених щодо проблеми управління розвитком підприємств залізничного транспорту. Також виділено декілька основних груп, в межах яких застосовуються заходи, які характеризуються схожість механізмів та інструментів реалізації для поліпшення та удосконалення роботи підприємств залізничного транспорту. Аналіз наукових здобутків у сфері управління розвитком підприємств залізничного транспорту, дозволив обґрунтувати необхідність впровадження комплексного механізму управління розвитком на підприємствах залізничного транспорту. Даний механізм повинен мати декілька рівнів реалізації та включати сукупність елементів. Визначено, що в основі реалізації даного комплексного механізму управлінням розвитку повинні знаходитися стандарти державної транспортної політики, галузеві програми і стратегії розвитку, а також Міністерство інфраструктури України та самі підприємства залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, управління, розвиток, стратегія розвитку, Міністерство інфраструктури України, галузеві програми.

ТЕОРИЯ МЕХАНИЗМОВ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Островерх А.Е., аспирант (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрены научные взгляды отечественных и зарубежных ученых касательно проблемы управления развитием предприятий железнодорожного транспорта. Также выделено несколько основных групп, в рамках которых применяются меры, которые характеризуются сходство механизмов и инструментов реализации для улучшения и совершенствования работы предприятий железнодорожного транспорта. Анализ научных достижений в области управления развитием предприятий железнодорожного транспорта, позволил обосновать необходимость внедрения комплексного механизма управления развитием на предприятиях железнодорожного транспорта. Данный механизм должен иметь несколько уровней реализации и включать совокупность элементов. Определено, что в основе реализации данного комплексного механизма управлением развития должны находиться стандарты государственной транспортной политики, отраслевые программы и стратегии развития, а также Министерство инфраструктуры Украины и сами предприятия железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, управление, развитие, стратегия развития, Министерство инфраструктуры Украины, отраслевые программы.*

THEORY OF MECHANISMS OF MANAGEMENT BY DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT

Ostrovekh A.E., postgraduate (USURT)

The article deals with the scientific views of domestic and foreign scientists on the management of the development of rail transport enterprises. Several major groups are also identified, in which measures are used which are characterized by the similarity of mechanisms and implementation tools for improving and improving the operation of rail transport enterprises. The analysis of scientific achievements in the field of management of the development of railroad enterprises allowed to substantiate the need for the implementation of a comprehensive development management mechanism at railway enterprises. This mechanism should have several levels of implementation and include a set of elements. It is determined that the principles of the state transport policy, sectoral programs and development strategies, as well as the Ministry of Infrastructure of Ukraine and the enterprises of the railway transport, should be based on the implementation of this integrated mechanism for development management.

Keywords: *railway transport, management, development, development strategy, Ministry of Infrastructure of Ukraine, sectoral programs.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На сьогоднішній день залізничний транспорт переживає період впровадження структурних реформ, результатом яких повинно стати якісно нові умови функціонування галузі, досягнення її техніко-економічного розвитку. Однак, сьогоднішні реалії функціонування ПАТ «Українська

залізниця» вказують на існування ряду проблем, які істотно знижують рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту, погіршують фінансово-економічні результати його діяльності. Це застарілий рухомий склад, об'єкти колійної інфраструктури, неефективні методи управління галуззю, низький рівень безпеки та якості процесу перевезень, їх невідповідність міжнародним стандартам залізничних перевезень. Все це свідчить про необхідність дослідження теорій розвитку управління залізничним транспортом.

Аналіз досліджень і публікацій

Вирішенню проблем, пов'язаних із забезпечення ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту, визначенню сучасних методів управління розвитком залізничного транспорту приділяється увага з боку багатьох вітчизняних учених. Серед них особливим здобутком відзначаються праці В.Л. Диканя[8], Н.В. Якименко[4], Л.Л. Калініченко[6] та ін.

Цими науковцями зроблено величезний вклад у розрізі окремих аспектів вирішення даної проблеми. Однак наявний фінансовий та техніко-технологічний стан залізничного транспорту, свідчить про доцільність продовжувати дослідження з окресленого напрямку.

Метою статті є дослідження існуючих теорій управління розвитком залізничного транспорту, та формування напрямку їх удосконалення.

Викладення основного матеріалу.

Головною ознакою стійкого стану підприємств залізничного транспорту є його розвиток. У загальноживаному значенні під розвитком розуміють процес удосконалення тих чи інших елементів суспільних відносин, матеріально-речових складових суспільства або соціально-економічних і матеріальних систем у цілому, перехід до принципово нових якісних характеристик.

У цьому сенсі розвиток слід розуміти як багатовимірний процес глибокої модернізації та переорієнтування всієї економічної, а також соціальної системи. Він передбачає зростання доходів від виробництва та перевезень, здійснення радикальних змін в інституційній, соціальній і адміністративній структурах.

Наукові погляди вітчизняних та закордонних вчених щодо проблеми управління розвитком послуг підприємств залізничного транспорту характеризуються різноманіттям. В цілому їх можна поєднати у декілька основних груп, в межах яких застосовуються заходи, які характеризуються схожістю механізмів та інструментів реалізації. Такими групами можуть бути:

а) група фінансових підходів

Розвиток управління підприємств залізничного транспорту безпосередньо залежить від рівня забезпеченості фінансовими ресурсами. Їх формування і обсяг залежить від вирішення проблем визначення витрат на перевезення та механізмів тарифоутворення на послуги, проблем компенсації витрат на перевезення пільгового контингенту, механізмів державного фінансування програм розвитку залізничного транспорту тощо.

Наукова література налічує достатньо велику кількість наукових праць відносно методів розрахунку собівартості перевезень, додаткових послуг, розподілу витрат за основними складовими забезпечення процесу вантажних та пасажирських перевезень, ціноутворення. Все частіше методи розрахунку витрат на залізничному транспорті зазнають критики, так як не дозволяють визначити частку кожного можливого учасника перевезень у загальній собівартості пасажирських перевезень; врахувати вплив зміни вартості кожного виду ресурсів, задіяних на певній окремій операції здійснення

перевезень, на загальну вартість перевезень пасажирів; врахувати коливання розміру собівартості за кожною ділянкою слідування поїзда; врахувати показники потенціалу галузі (ділянок, станцій, структурних підрозділів, підприємств тощо). Саме тому базові методи розрахунку собівартості зазнають постійного вдосконалення з боку науковців.

Наприклад, Колеснікова Н.М. пропонує в структурі собівартості за початково-кінцевими й рухомими операціями відокремити інфраструктуру, вагонну, локомотивну (магістральну та маневрову) складові. Застосувавши диференційно-затратний метод, який спирається на моделі диференційованого ціноутворення, використання як тарифної бази економічно-обґрунтованої собівартості, врахування цінової еластичності попиту, пропонує моделі розрахунку базового тарифу класів вантажів та базового тарифу інтегрованого пасажирського перевезення [1, с. 13-17].

Вдосконаленню методів розрахунку собівартості присвячено праці Пасічника В.І., який акцентує увагу на розрахунку одиничних витратних ставок з використанням повних витрат по кожній статті номенклатури. Вчений пропонує замість заробітної плати як елемента витрат, що використовується для розподілу загальногосподарських витрат, використовувати новий показник, який визначає частку загальних для всіх галузей господарства витрат у сумі основних витрат у кожній одиничній витратній ставці [2, с. 119-152].

Розкриваючи проблематику розрахунку собівартості пасажирських перевезень, Познякова О. [3, с. 154-157] вважає за доцільне застосовувати організаційно-матричний метод, особливістю якого є наявність трьох складових формування собівартості перевезень:

1) операції, роботи чи послуги

узагальненого технологічного процесу перевезення пасажирів певним пасажирським потягом за конкретним маршрутом;

2) місця виникнення витрат процесу територіального переміщення пасажирів, відповідно, за кожною операцією, роботою чи послугою узагальненого технологічного процесу;

3) витрати, що виникають за кожною операцією, роботою чи послугою узагальненого технологічного процесу у визначеному місці пасажирського перевезення.

Впроваджуючи різноманітні механізми розвитку послуг, слід чітко розуміти, що їх ціллю не є сам процес розвитку послуги, а ті результати, які отримує підприємство за результатами їх реалізації. Відповідно до цього в процесі тарифоутворення потрібно враховувати, що розмір тарифів має позитивно впливати на основні показники діяльності суб'єктів господарювання.

Як стверджує Якименко Н.В., має бути застосований партнерсько-адаптивний підхід до тарифоутворення, який, на відміну від існуючих, передбачає, по-перше, узгодження тарифоутворення на послуги залізничного транспорту з тенденціями та завданнями розвитку економіки при одночасній фактичній підтримці держави, яка є власником інфраструктури; по-друге, введення постійно діючого механізму адаптації тарифів до змін зовнішнього середовища функціонування залізничного транспорту [4, с. 194]. Розширення меж розуміння проблематики підготовки кадрів для залізничного транспорту з урахуванням сучасних тенденцій та проблем функціонування вітчизняних підприємств залізничного транспорту дозволило розробити пропозиції щодо впровадження системи галузевого інноваційного навчання на залізничному транспорті, мета якої підготовка висококваліфікованого персоналу для вирішення стратегічних завдань розвитку

галузі [5, с. 212-213].

Відомим вченим в галузі управління персоналом підприємств залізничного транспорту є Калініченко Л.Л. Проведений вченим аналіз стану економічної безпеки залізничного транспорту довів наявність численних чинників, що негативно впливають на функціонування підприємств галузі та спричиняють виникнення кризових ситуацій. Кадрова безпека визначена такою, яка має домінуюче положення відносно інших елементів системи безпеки підприємств залізничного транспорту. На думку науковця, структура системи управління персоналом на підприємствах залізничного транспорту має включати підсистеми маркетингу, планування, прогнозування, розвитку персоналу, підсистему аналізу і розвитку засобів мотивації праці, підсистему розвитку соціальної інфраструктури, аналізу та регулювання трудових відносин, підсистему забезпечення конкурентоспроможності колективу тощо [6, с. 100].

Федоров Г.В., досліджуючи методи організації процесу професійного розвитку персоналу на залізничному транспорті, зазначає, що підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту обумовлюється підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації менеджерів і спеціалістів, так як саме ці категорії персоналу впливають на організацію виробництва в умовах реформування галузі. Науковець пропонує одним з напрямів професійного розвитку персоналу галузі визначити застосування електронного навчання [7, с. 20].

Окрему групу наукових праць складають ті, які вирішують проблему оновлення та модернізації основних фондів підприємств залізничного транспорту, технологій їх ремонту та обслуговування. Основним напрямом оновлення рухомого складу підприємств залізничного транспорту Дикань В.Л.,

Корінь М.В. визначають розвиток транспортного машинобудування на ринкових засадах з одночасним посиленням державного регулювання [8].

Спеціалісти Інституту економіки та прогнозування НПП України, Карпов В.М. і Никифорок О.І. пріоритетними напрямками оновлення рухомого складу залізничного транспорту вважають: по-перше, розвиток виробництв на вітчизняних локомотивобудівних та вагонобудівних підприємствах; по-друге, поетапне освоєння та впровадження прогресивної техніки нового покоління та ефективних технологій, що передбачає укладання угод із зарубіжними компаніями на поставку рухомого складу з подальшою локалізацією виробництва в Україні [9, с. 166].

б) група маркетингових підходів

Відомим фахівцем в сфері маркетингу на об'єктах транспорту є Аксьонов І. М., який головною задачею маркетингу в сфері перевезень визнає вміння правильно визначати потреби споживачів транспортних послуг та задовольняти їх більш ефективно, допомагати досягненню узгодженості між виробниками транспортної продукції та їх споживачами. Саме тому основними інструментами-засобами називає пошук ідей.

Отже, інструментами маркетингу є:

1) пошук нових видів послуг, які сприяють покращенню обслуговування вантажовласників і пасажирів, зміна системи обслуговування пасажирів, навчання персоналу методів швидкого і якісного надання послуг, внесення пропозицій про розширення постачальників послуг з метою скорочення часу надання послуг;

2) забезпечення якості послуг за рахунок надання ним нових властивостей та змісту;

3) розширення асортименту послуг (доставка «від дверей до дверей», інформування вантажовласників про прибуття вантажів, приймання замовлення

та оформлення провізних документів у зручний час тощо;

4) ціна на послуги, при встановленні якої враховується рівень сервісу, який отримується на різних етапах перевезення;

5) система маркетингових комунікацій: персональна (обумовлюється поведінкою співробітників, які контактують зі споживачами з моменту отримання довідки до доставки вантажу або пасажирів до місця призначення) і масова (реклама) [10, с. 26-29].

Маркетингова діяльність в сфері транспортних послуг, на думку авторів [11, с. 33], має забезпечувати надійну і достовірну інформацію про транспортний ринок, структуру і динаміку попиту, бажання вантажовласників, можливості конкурентних видів транспорту, а також створення таких транспортних послуг (основних та додаткових), які відповідали б вимогам ринку і задовольняли споживчий попит. Відносно діяльності залізниць визнається необхідність перетворення відділів планування перевезень, служби перевезень у відділи транспортного маркетингу, передавши їх у вантажні служби, або створення окремої комерційно-маркетингової служби залізниць.

Російський вчений Борщ В.М., досліджуючи маркетингові стратегії просування транспортних послуг на ринках перевезень, звертає увагу на такі інструменти просування (які одночасно є інструментами розвитку послуг залізничного транспорту) як впровадження сервісних інновацій, створення програм лояльності в сегменті пасажирських і вантажних перевезень, розвиток інформаційних інтернет-технологій; інноваційно-орієнтовані маркетингові технології просування [12, с. 19].

Також уваги заслуговує точка зору на проблему маркетингу на залізничному транспорті, яка викладена Зоріною О.І. Вчена вважає за необхідне створити на залізничному транспорті інтегровані

маркетингові структури, які будуть спільно з іншими службами здійснювати заходи, що спрямовані на максимальне виконання вимог споживачів щодо видів та якості послуг, забезпечуючи тим самим конкурентоспроможність залізничного транспорту [13, с. 193].

Таким чином, за результатами вивчення маркетингових механізмів розвитку транспортних послуг залізничного транспорту можна констатувати, що вони опосередковано впливають на розвиток послуг підприємств залізничного транспорту виконуючи роль непрямих, а забезпечуючих механізмів.

Зробивши аналіз наукових досліджень та узагальнюючі різні погляди на проблеми, пов'язані із забезпеченням ефективності функціонування залізничного транспорту України, можна виділити ще одну групу механізмів, яка впливає на управління розвитком залізничного транспорту – організаційно-розподільні механізми.

Управлінський підхід до збалансованого розвитку повинен включати в себе загальні управлінські аспекти та механізми, які містять принципи, методи, функції управління і організаційні структури, управлінські рішення, а також технології процесів управління, наукову організацію праці та інші сполучні елементи управління розвитком підприємств залізничного транспорту.

Формування механізмів і умов вироблення цілей управління розвитком залізничного транспорту, які відповідають цінностям, цілям і пріоритетам розвитку суспільства сьогодні і в перспективі.

Важливу роль у досягненні сталого розвитку сучасного підприємства відіграє інтенсивне і збалансоване використання його потенціалу як основи, на якій будуються і реалізуються його зовнішні і внутрішні відтворювальні процеси. У зв'язку з цим актуалізується необхідність формування багаторівневої системи

управління розвитком підприємств залізничного транспорту, яка має ґрунтуватися на раціональному використанні і побудові взаємозв'язків між різними видами і рівнями напрямів діяльності, ієрархії управління, сферами функціональної відповідальності, ресурсами.

Підприємства залізничного транспорту України в останні роки втратили конкурентні позиції на транспортному ринку. Це стало наслідком (окрім інших вагомих причин - нестача фінансових ресурсів, старіння основних фондів, низька інвестиційна привабливість тощо) значного невдоволення споживачів послуг залізничного транспорту їх вартістю та якістю. Саме тому, актуальним є завдання управління розвитком ПАТ «Українська залізниця».

Враховуючи, що керівники підприємств потребують серйозної методичної допомоги в прийнятті управлінських рішень, насамперед у виборі стратегічних напрямів діяльності, постає необхідність розробки методологічних засад побудови процесу управління сталим розвитком підприємств. Це вплине на швидке прийняття ефективних рішень, через вибір відповідних критеріїв, методів, технологій, моделей, механізмів реагування та взаємодії елементів.

Висновок Аналіз наукових здобутків у сфері управління розвитком підприємств залізничного транспорту дозволив обґрунтувати необхідність впровадження комплексного механізму управління розвитку підприємств залізничного транспорту. Встановлено, що організаційно-розподільчий механізм повинен мати декілька рівнів реалізації та включати сукупність механізмів, які за допомогою сучасних методів управління процесами забезпечення розвитку послуг та при належному інформаційному забезпеченні зможуть впливати на об'єкти управління, а саме: послугу, суб'єкти господарської діяльності, транспортно-

логістичну інфраструктуру цим самим забезпечуючи соціально-економічний розвиток галузі, регіонів та економіки країни в цілому. Визначено, що в основі реалізації даного комплексного механізму розвитку послуг підприємств залізничного транспорту повинні знаходитися норми державної транспортної політики, галузеві програми і стратегії розвитку в сфері залізничного транспорту, а суб'єктами його реалізації повинні стати керівники Міністерства інфраструктури, Укрзалізниці, підприємств залізничного транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Колеснікова Н.М. Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України: автореф. дис. на здобуття наук, степеня докт. екон. наук : спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» /Н.М. Колеснікова. — Київ, 2008. - 34 с.

2 Пасічник В.І. Методи розрахунку собівартості перевезень: навчальний посібник/ В.І. Пасічник. - К.: Основа, 2005. - С. 119 -152.

3 Познякова О. Формування собівартості перевезень за організаційно-матричним методом / О. Познякова // Збірник наукових праць ДЕГУТ. Сер. Економіка і управління. - 2011. - Вип. 17. - СІ 52-157.

4 Якименко Н.В. Системно-структурний підхід до формування інституційного середовища залізничного транспорту / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012. - № 39. - С. 190 - 198.

5 Якименко Н.В. Управління економічним зростанням залізничного транспорту в умовах розвитку транспортного ринку України: монографія /Н.В. Якименко. — Х.: УкрДАЗТ, 2012. — 437 с

6 Калініченко Л.Л. Методологічний підхід до управління

персоналом підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі: монографія / Л.Л. Калініченко. — Х.: УкрДАЗТ, 2012. — 420 с.

7 Федоров Г.В. Методи організації процесу професійного розвитку персоналу на залізничному транспорті : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. экон. наук: спец.: 05.02.22 «Организация производства» / Г.В. Федоров. — Москва, 2005. - 26 с.

8 Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012. - № 38. - С. 156 - 162.

9 Карпов В.М. Стан, проблеми та перспективи оновлення залізничного рухомого складу України / В.М. Карпов, О.І. Никифорук // Формування ринкових відносин в Україні. - 2012. - № 6. - С. 160-166.

10 Аксенов И.М. Маркетинг на

объектах транспорта: монография / И.М. Аксенов. - Нежин: ООО «Видавництво «Аспект-поліграф», 2006. - 336 с.

11 Балалаев А. С. Основы маркетинга на транспорте: учебное пособие / А.С. Балалаев, С.А. Балалаев, И.И. Климентьева. - 2-е изд., перераб. и доп. - Хабаровск: Издательство ДВГУПС, 2013. - 162 с.

12 Борщ В.Н. Разработка маркетинговой стратегии продвижения транспортных услуг на рынках железнодорожных и авиаперевозок : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. экон. наук: спец.: 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / В.Н. Борщ. — Волгоград, 2013. - 27 с.

13 Зорина Е.И. Применение концепции интегрированного маркетинга на железнодорожном транспорте в условиях реформирования отрасли / Е.И. Зорина, Е.Э. Наумова. А.И. Антонова // Бизнес-информ. - 2012. - № 8. - С. 192 - 195.

УДК 167:656.2.007

КОГНІТИВНИЙ СИНТЕЗ У ПРИЙНЯТТІ РІШЕНЬ ПЕРСОНАЛОМ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ЗАЛІЗНИЦЬ, ВПРОВАДЖУЮЧИХ ПЕРСПЕКТИВНІ ІНТЕНЦІЙНІ СИСТЕМИ КЕРУВАННЯ РУХОМ ШВИДКІСНИХ ПОЇЗДІВ

Петрушов В. М., д.ф.н., професор (УкрДУЗТ)

У статті автор продовжує розглядати проблему втілення в практику керування залізничним транспортом в умовах значного зростання швидкості поїздів інтенційних систем, у складі яких використовуються інтерфейси нового покоління (так звані нейроком'ютерні інтерфейси). Акцент робиться на питанні когнітивного синтезу інформаційних компонент, що входять до змісту рішень, які приймаються керуючим персоналом.

Ключові слова: *інтенціональність, інтенційне керування, оптимальне рішення, когнітивний синтез, інтерфейс «мозок-комп'ютер», індукційний образ, інтенційна система керування, енактивізм, віртуальна реальність.*

КОГНИТИВНИЙ СИНТЕЗ В ПРИНЯТТІ РЕШЕНЬ ПЕРСОНАЛОМ СТРУКТУРНИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНИХ ДОРОГ, ВНЕДРЯЮЩИХ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ИНТЕНЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ

Петрушов В.Н., д.ф.н., профессор (УкрГУЖТ)

В статье автор продолжает рассматривать проблему воплощения в практику управления железнодорожным транспортом в условиях существенного увеличения скорости поездов интенциональных систем, в составе которых используются интерфейсы нового поколения (так называемые нейрокомпьютерные интерфейсы). Акцент делается на вопросе когнитивного синтеза информационных компонент, определяющих содержание решений, которые принимаются руководящим персоналом.

Ключевые слова: интенциональность, интенциональное управление, оптимальное решение, когнитивный синтез, интерфейс «мозгомبيوتر», индукционный образ, интенциональная система управления, энантивизм, виртуальная реальность.

COGNITIVE SYNTHESIS IN DECISION-MAKING BY PERSONNEL OF STRUCTURAL DIVISIONS OF RAILWAYS, INTRODUCING PROMISING INTENTIONAL SYSTEMS OF CONTROL OF THE MOVEMENT OF HIGH-SPEED TRAINS

Petrushov V. N., Doctor of Philosophy, Professor (USURT)

In the article the author continues to consider the problem of implementation in practice management of rail transport in conditions of a significant increase of the speed of trains of intentional systems, (the so-called neurocomputer interface). The emphasis is on the issue of cognitive synthesis of information decisions that are taken by the governing body of the staff.

Keywords: intentionality, intentional control, optimal solution, cognitive synthesis, braincomputer interface, induction image, intentional control system, inactivism, virtual reality.

Постановка проблеми. Керування високошвидкісними об'єктами потребує від людини (оператора, диспетчера, машиніста) функціональної злагоженості з комп'ютерними системами, задіяними у прийнятті поточних (оперативних) рішень у відповідності до змін у технологічних ситуаціях. Рішення стає складним ментально-програмним продуктом синтезу образів, уваги, сприйняття і віртуальних конструктів, створюваних штучним інтелектом. Процеси

семантичного зближення (поєднання) елементів людської і машинної мови мають певні особливості, зумовлені психікою людини і програмним формалізмом комп'ютерних засобів інтерактивних обмінів даними з користувачами. Цей аспект взаємодії людини і машини успішно вирішується до межі, поки не виникає прямого втручання свідомості людини у формування команд керування апаратними пристроями технологічних систем. За цією межею

виникають спонтанні інтенції, які призводять до непередбачуваної поведінки системи керування через невідповідність намірів людини-оператора в її уявленні і хибність спрацьовування контролерів нейрокомп'ютерних інтерфейсів [8].

Таким чином, на часі існує проблема когнітивних зв'язків між свідомістю людини і реакцією інтерфейса «мозок-комп'ютер» на її інтенціальні зсуви, для розв'язання якої потрібні теоретичні та експериментальні дослідження.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Витоки досліджень когнітивного синтезу у процесах мислення людини беруть початок у роботах Е.Гуссерля [1]. Сучасні експлікації цих результатів у застосуванні до когнітивних технологій пов'язані з працями Ж.Дельоза [2], Ж.Симондона [3] та А.Сован'ярга [4]. Йдеться про концептуальний перехід від знаково-семіотичної традиції розуміння образу, заснованої на репрезентативній та психічній його ролі, до альтернативної точки зору як образу – руху, як дії афектів і сил, за допомогою яких функціонують навички (у сенсі їх пасивного синтезу) та виникає налаштування цих навичок до виконання певної задачі (активний синтез).

Такий підхід до поняття образу перетворює його за Симондоном на «сигнал» для технічного (дигітального) об'єкта, а «цикл образів» стає для індивіда певним чином «винаходом» його ментальності. Оскільки рішення у керуванні має усі ознаки дигітальної сутності, то для її «винаходу» (прийняття рішення) потрібен когнітивний синтез за думкою китайського фахівця з інформаційних технологій Йук Хуея (Yuk Hui) «симондонівської індивідуалізації та еайдегерівської інтерпретації підручності». Усі ці посилання мають не абияке значення для формування образних (імпліцитних) рішень у системах

інтенційного керування (ІК) з інтерфейсами «мозок – комп'ютер», де «дія образу може бути описана не через подібність і схему інтерпретації, а через експеримент і процес становлення» (Анн Сован'ярг).

Виходячи з цих та інших досліджень, автор даного допису мав на меті у цій статті розглянути деякі засновки здійснення когнітивного синтезу інформаційних складових у самому процесі ІК, які стають підґрунтям для прийняття образного (імпліцитного) рішення в умовах наявності віртуальної реальності, що доповнює ситуативний простір дійсності технологічної сфери дій оператора.

Виклад основного матеріалу. Як було показано у [5], онтологічні підвалини ІК охоплюють найбільш суттєві аспекти феноменології. У практичній площині ІК є новим напрямом організації мислення, сприйняття, уваги, тобто, майже всієї ментальної сфери суб'єкта керування. То ж він повинен у першу чергу оволодіти навичками формування феноменологічної установки і її подальшої трансформації у необхідні для ергатичної діяльності механізми пізнання та розподілу своїх когнітивних зусиль. Як з'ясувалося під час досліджень, такі механізми виникають завдяки емпіричним модифікаціям деяких положень інтенціонального синтезу, який Гуссерль розглядав у двох формах: активний і пасивний синтез [1].

У застосуванні до процесів ІК ці феноменологічні акти можна розкрити наступним чином. Виходячи з гуссерлівського пояснення пасивного синтезу («Річ, яка постає у пасивному спогляданні, ...присутнісна у часі і в цій активності: протікають різноманітні модуси явищ, цілісні візуальні або тактильні образи сприйняття, у пасивному синтезі яких показує себе єдина річ, а при цьому і її єдина форма (Gestalt) й так далі» [1]), а також покладаючись на «принцип пасивного генезиса» (синтеза, авт.) у його асоціативно-інтенціональному виявленні

[1], запропонуємо у якості сутнісного концепта пасивного синтеза для здійснення ІК поняття *індукційного образу* (ІНО). Його значення тотожне функції енерго-інформаційного потенціала, запускаючого у часі акт виконання інтенції, який припускає очевидність здійснення інтенсивної дії, яка спостерігається. Цей образ при стабільному мисленнєвому уявленні викликає активізацію відповідних нейроструктур мозку людини, рівень якої повинен забезпечити збудження чутливих датчиків акцептора інтенційної системи керування (ІСК) (звідси й назва образу). А от вже сам акт виконання інтенції відображає стадію активного синтезу, здійснюваного (за Гуссерлем) «шляхом специфічних Я-актів»: «До них належать усі дії практичного розуму, розтлумаченого у найширшому його значенні. Відмінністю [тут] є те, що Я-акти сполучаються у різноманітні активності специфічних синтезів на підставі попередньо вже заданих предметів (у модусах свідомості наперед-даності) і первинно конституують нові предмети. Ці останні виступають потім для свідомості у якості [його] продуктів (als Erzeugnisse)» [1].

Таким чином, якщо ІНО виступає у якості «наперед-даного предмета», що виникає як результат пасивного синтеза, то акт виконання інтенції слід вважати результатом активного синтеза. Тоді «специфічними Я-актами» постають наступні моменти: 1) утримання ІНО в оперативній пам'яті суб'єкта керування; 2) посилення уяви аж до настання виконання інтенції; 3) очікування «результата» (дії системи) виконання інтенції. Тут помітно, що процес ІК у такій послідовності протікає по темпоральній інтенціональній схемі: 1) тепер-точка (первинне уявлення); 2) ретенція (первинне утримання цієї тепер-точки); 3) протенція, тобто первинне очікування або передбачення (антиципація), конститууючи, «те, що

настає». Для темпорального чинника у здійсненні активного і пасивного синтезів у відношенні до ІК має місце когнітивне конституювання як ІНО так і акта виконання інтенції. Ментальну зв'язку активної і пасивної фази інтенціонального синтезу можна уявити собі як «зчеплення думок» і як «потік свідомості». У цьому плані припустимо розмірковувати про моделювання (енактивування) свідомістю людини алгоритмічних процедур рекурсії, яка спроможна відтворити потокову модель свідомості властивими для неї рекурсивними функціями. Тим самим з'являється практична можливість керувати інтенціональністю шляхом цілеспрямованого когнітивного аутопоезису (самодобудови структур свідомості), який утворює особливу темпоральну область, куди занурюється свідомість суб'єкта керування (спостерігача): «Відмінності у поведінці, помічені спостерігачем, серед послідовних станів у повторюваних станах його нервової активності, коли він сам рекурсивно взаємодіє з ними, утворює генерацію часу як вимір дескриптивної області» [6]. Інакше кажучи, ІК супроводжується внутрішнім для спостерігача час-описним процесом, який зупиняється після кожного акту виконання інтенції з тим, щоб повторити його у новому «напрямку» концентрації уваги.

З цієї причини плинність часу в когнітивно-ментальній (образно-мисленнєвій) сфері не співпадає з течією часу у апаратному середовищі, у якому відбувається активний синтез у вигляді інструментального процесу ІСК. Він (час) взагалі перестає вимірюватися метричними величинами, а дескриптується станами досягнення мети керування (виконання команди). Через це апаратну функціональність (алгоритми перетворень сигналів) слід підпорядкувати когнітивним зусиллям суб'єкта керування, які й зумовлюють вихідні ефекти ІСК. Таке підпорядкування

досягається у процесі розробки ІСК на усіх етапах її моделювання та проектування.

Інтенціональність як модус свідомості свідчить про перенесення уваги з інтеріоризованого (потенційного) ІНО на екстеріоризований (актуалізований) образ результату акта виконання інтенції (загорання табло, рух виконавчого органу і таке інше). Тим самим розкриваються два взаємодоповнюючі один одного аспекти ІК: інтернальний та екстернальний. Вони відображають природню схильність індивіда до певної форми локуса (місця) контролю за чинниками, які перерозподіляють потоки уваги (через свідомість) у сферах зовнішнього і внутрішнього спостереження. Але тут слід зазначити, що у процесі ІК (з розвитком навичок у індивіда до самоконтролю) межа між зовнішнім і внутрішнім зникає, розчиняється у континуумі рекурсивних перетворень ІНО (як це можна спостерігати на прикладі розгортання фрактальних структур), що зумовлюється послабленням розмежування між чуттєвим, сенсорним і ментальним – один із висхідних засновків недуалізуючої філософії енактивізму, яка стає дедалі впливовішою у сучасній когнітивній науці: «Впливовою тому, що вона розвивається у річищі сучасних широко розповсюджених конструктивістських орієнтацій в епістемології, психології, соціальній філософії, теорії керування і дослідженнях майбутнього» [6].

Аналізуючи активні і пасивні синтези, які характерні для мисленнєвої діяльності субекта ІК, слід навести конструктивістську думку Е.Томпсона: «Когнітивні структури і процеси виникають із рекурентних сенсомоторних паттернів сприйняття і дії. Сенсомоторне узгодження між організмом і оточуючим середовищем модулює, а не детермінує, формування ендогенних динамічних паттернів нейронної активності, які, у

свою чергу, інформують сенсомоторні сполучення» [6].

Це судження зокрема знаходить своє підтвердження у виборі конструкцій апаратурних елементів ІСК. Так, наприклад, при розробці акцептора нейронної активності головного мозку. Розташування чутливих датчиків акцептора на поверхні голови оператора ІСК вибирається там, де відмічається характерна діяльність мозкових паттернів (лобова, потилична, тім'яна, височна області). Але, як вже показали досліди, у випадку ІК дотримуватися точно позначених стандартних відведень, як це робиться при електроенцефалографічному картуванні (ЕЕГ) і що використовується у сучасних інтерфейсах «мозок-комп'ютер» [8], немає потреби: достатньо припасувати корпус акцептора до голови у зручний для оператора спосіб на кшталт надягання окулярів (датчики охоплюють потрібні зони впливу у більш широкому діапазоні, ніж при точкових відведеннях у ЕЕГ-приладах). Це може свідчити про те, що «сенсомоторне узгодження» між мозком і акцептором прилада (середовищем) дійсно таки «модулює», а не детермінує, формування динамічних нейропаттернів, які відповідним чином передають у датчики інформаційні сигнали про когнітивну діяльність оператора.

Доповнюючи феноменологічну експлікацію когнітивного синтезу деякими положеннями енактивізму, зазначимо наступне:

- Створюючи ІНО, суб'єкт ІК повинен виходити не з простого відтворення (репрезентації), а з перцептивної можливості рекурсивного вкладення його в образ органу спостереження (наприклад, індикатора) своїми когнітивними зусиллями: «Наші мозок і свідомість не просто обробляють інформацію із зовнішнього світу, вони не просто будують внутрішні символічні репрезентації, які представляють зовнішню реальність. Вони, радше, встановлюють схеми змін як прояв їх

власної моделі організації. Мозок (свідомість) організують зовнішнє середовище як продовження самого себе» [6].

• Енактивоване в ІК сприйняття протікає як когнітивна дія (синтез), тому виконання інтенції синкретично пов'язане з перцептивною активністю суб'єкта керування, який орієнтується на утримання цілісності відображення ІнО в образ кінцевого результату: «Сприйняття розуміється у його синкретичному зв'язку з дією, психомоторною активністю (активності психіки і тіла) і активністю розуму, концептуалізацією. Пізнавальна активність пов'язана з «витонченим налаштуванням» пізнавальної системи, з безупинною модифікацією адаптивних когнітивних стратегій на коеволюційних ландшафтах. Концептуалізація є динамічний процес конструювання і реконструювання понять. Перцептивна активність свідомості залежить від характеру дії і руху думки. Сприйняття є деякий вид мисленнєвої активності» [6].

• ІСК є когнітивною системою, яка трансформує ментальну активність суб'єкта керування безпосередньо у психофізичні процеси, що відображають цільову установку цього суб'єкта: «Парадигма енактивізму фокусує свою увагу не на зовнішній реальності, яка знаходиться за межами нашого когнітивного об'єкту, а на самих когнітивних системах як самореферентних, операційно замкнених, автопоезісних, організуючих зовнішнє середовище як продовження самих себе» [6].

Цей перелік особливостей когнітивно-інтенційних систем, до яких належать і ІСК, є принципово важливим для побудови дескриптивної моделі ІСК, у якій вирішальним є збереження релевантності опису системи її концептуальному змісту.

Розглянемо ситуацію руху потягів, у якій виникають складні умови керування, що вимагає від ОПР

різномірної оцінки обстановки й своєчасних рішень. Такою ситуацією є, наприклад, проходження потягу крізь тунель [7]. Психологічно машиніст, який керує локомотивом потягу, сприймає тунель як замкнений простір з обмеженою орієнтацією й підвищеною загрозою виникнення несподіваних перешкод і навіть невідомих явищ. Різкий перехід з відкритого простору до ізолюваного завжди потребує від людини швидкої адаптації, що засвідчено дослідженнями діяльності гірників, підводників, спелеологів, космонавтів (останні стикаються й з зворотною проблемою, як вихід у безмежний відкритий космос). Навіть постійні тренування та звикання до просторових обмежень не позбавляють їх латентної клаустрофобії.

У підсвідомості час від часу виникають галюцинантні образи, пов'язані із станами перебування у замкнутому просторі. Одним з способів подолання таких артефактів сприйняття реальності є моделювання віртуальних образів глибини занурювання, отворів, печер й таке інше. Свідомість людини – спостерігача поступово пристосовується до таких «експериментів»: разом з симулятором вона подорожує віртуальними лабіринтами й звекає до несподіваних ефектів тунельного типу.

Після такої підготовчої роботи можна піддати віртуальний образ топологічній реконструкції з метою його раціоналізації (пристосування для прийняття імпліцитних рішень). Синтезований ІнО як елемент віртуальної реальності відповідає програмі рішень від початку перебування потягу у тунелі до виходу з нього: на кожній його компоненті повинно з'являтися очікуване рішення – зміна швидкості, вмикання освітлення вагонів, вмикання кондиціонерів для вирівнювання тиску й температури, перевірка зв'язку з вагонами і так далі.

Можливий й інший варіант топологічної реконструкції образів

віртуальної реальності у сприйнятті форми відображення імпліцитних рішень. Наприклад, мережа залізниць компактно стикається й модифікується у гексагон, кожен сектор якого містить інформацію про потоки руху поїздів, а дотичні кола висвічують рішення на перерозподіл потягів по даним напрямкам.

Такі тренінги на комп'ютерних тренажерах – справа вже сьогодні, бо змінити ідеологію прийняття рішень важче, ніж створити нову техніку швидкісних залізниць.

Підсумовуючи проведені дослідження деяких аспектів когнітивного синтезу інформаційних складових у процесах інтенційного керування можна зробити такі **висновки**:

- механізми когнітивного синтезу розгортаються як у психічній сфері оператора керування, так і у інтерфейсному середовищі «мозок - комп'ютер», що потребує від розробників ІСУ знаходження адекватних для людини і машини сигналів (образів) спілкування з метою узгодження дій оператора і функціональних дій системи керування;

- когнітивний синтез сприяє розкриттю прихованих (резервних) ментальних можливостей оператора (особи приймаючої рішення), що сприяє підвищенню його інтелектуального рівня і уваги на відповідальних етапах прийняття рішень;

- інтерфейси «мозок-комп'ютер» у складі ІСК дозволять створювати віртуальну реальність у єдиному масштабі часу для технологічних і модельованих процесів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гуссерль Э. Картезианские медитации / Э. Гуссерль // - М.: Академический Проект, 2010. – С.101-106.

2. Делез Ж. Кино [Електронний ресурс] / Ж.Делез – Режим доступу: <http://yanko.lib.ru/books/philosoph/deleuze-cinema-ru.pdf>. - Назва з екрана.

3. Симондан Ж. О способе существования технических объектов [Електронний ресурс] / Ж.Симондан – Режим доступу: <https://theoryandpractice.ru/posts/10050-existence-of-technological-objects>. - Назва з екрана.

4. Сованьярг А. Экология образов и машины искусства [Електронний ресурс] / А.Сованьярг – Режим доступу:<http://www.intelros.ru/readroom/fg/zh4-2016/32038-ekologiya-obrazov-i-mashiny-iskusstva.html>. - Назва з екрана.

5. Петрушов В.М. Системно – феноменологічний підхід до фундації проблеми інтенційного керування рухом залізничного транспорт в умовах значного зростання швидкості поїздів / В.М.Петрушов // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. - № 58 . – С. 128—135.

6. Князева Е.Н. Энактивизм: концептуальный поворот в эпистемологии / Е.Н. Князева // Вопросы философии. – 2013. - № 10. – С. 91-104.

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. - УкрДАЗТ. № держреєстрації 0109U001180.

8. Фролов А.А. Интерфейс «мозг-компьютер»: реальность и перспективы / А.А.Фролов, В.Ю. Роцин // X Всероссийская НТК «Нейроинформатика – 2008». Лекции по нейроинформатике. Ч.1. – М.: МИФИ, 2008. – С.82-117.

УДК 625.18.67.10

УДОСКОНАЛЕННЯ СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор,
Котик В.О., к.е.н., доцент,
Стандіо А.К., магістрант програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

Запропоновано підходи щодо реформування залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці і удосконалення стратегії управління підприємством що враховують сучасні умови та можуть ефективно застосовуватися в окремо обраних підприємствах, це дозволяє здійснити вимір його цінності на підприємствах залізничного транспорту з урахуванням галузевих особливостей.

Ключові слова: реформування залізничного транспорту, управління та адміністрування, удосконалення стратегії управління підприємством, інформаційне забезпечення, економічні відносини, ефективність виробництва, ринкові пріоритети, методи ідентифікації, стратегічна інформація, прогнозування тенденції розвитку

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ

*Позднякова Л.А., д.э.н., профессор,
Котик В.О., к.э.н., доцент,
Стандио А.К., магистрант программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

Предложены подходы относительно реформирования железнодорожного транспорта в контексте публичного управления и администрирования Укрзалізниці и усовершенствования стратегии управления предприятием, что позволяет учитывать современные условия и могут эффективно применяться в отдельно взятых предприятиях, это позволяет осуществить измерение его ценности на предприятиях железнодорожного транспорта с учетом отраслевых особенностей.

Ключевые слова: реформирование железнодорожного транспорта, управление и администрирование, усовершенствование стратегии управления предприятием, информационное обеспечение, экономические отношения, эффективность производства, рыночные приоритеты, методы идентификации, стратегическая информация, прогнозирование тенденций развития.

IMPROVEMENT OF THE ENTERPRISE MANAGEMENT STRATEGY

*Pozdnyakova L.O., D.Sc., Professor,
Kotik V.O., Ph.D., Associate Professor,
Standio A.K., Master of program TEMPUS (USURT)*

Offered approach in relation to reformation of railway transport in the context of public management and administration of Укрзалізниці and improvement of strategy of

© Позднякова Л.О.,
Котик В.О.,
Стандіо А.К.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 59, 2017

management an enterprise that take into account modern terms and can effectively be used in separately select enterprises, that allows to carry out measuring of his value on the enterprises of railway transport taking into account branch features. In the process of implementation, the model of public administration and administration was identified. Takozh rozoblana program tsilya ta zahodiv, yaki sprymovanni na realizatsiyu etapiv reformovannya galuzi. As a result, the dosage is referred to as overhauling the housing reform in the context of public administration and administration of the Ukrzaliznytsia and the overpopulation of transport services. Zablenu analiz zarubizhnogo dosvidu conducted reform in

Keywords: reformation of railway transport, management and administration, improvement of strategy of management an enterprise, dataware, economic relations, efficiency of production, market priorities, methods of authentication, strategic information, prognostication of progress trend.

Постановка проблеми. Передумовою і водночас першим етапом стратегічного планування витрат є стратегічний аналіз. Завдяки йому і з метою визначення проблем і водночас можливостей поліпшення системи планування та обліку витрат здійснюється своєрідна ревізія стану підприємства і оточуючого середовища. Більше того, стратегічний аналіз є аналітичною основою стратегічного планування.

Важливим елементом стратегічного аналізу є його інформаційне забезпечення, без якого сам аналіз є нереальним.

В умовах ринкових відносин суспільство перетерплює корінні перетворення. Відбувається становлення нової економічної системи, змінюються економічні відносини. Однією з характерних рис забезпечення розвитку економіки є її корінна зміна державного регулювання підприємствами. Це зумовлюється низькою ефективністю виробництва, значними структурними диспропорціями, підривом фінансово-економічних інститутів, неефективною системою управління, планування і регулювання народним господарством у цілому та залізничним транспортом. Це визначає необхідність вироблення наукових уявлень про майбутню модель державного управління, контроль і регулювання економічних процесів, які виникають в галузі. Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що з наукових позицій доцільно оцінити

об'єктивну необхідність трансформації відносин власності, яка зумовлює перш за все зміну ролі держави в економіці за рахунок роздержавлення.

Постановка задачі, таким чином, припускає: вивчення стану і роботи залізничного транспорту, визначення тенденцій розвитку і ступеня взаємодії з державою, а також розроблення напрямку і рівнів розвитку на перспективу.

На сучасному етапі теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми на залізничному транспорті розроблені не в повній мірі. Питання про визначення тенденцій розвитку галузі у взаємодії зі зміною державного регулювання залишаються відкритими та вважається актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основним засобом удосконалення діяльності в країні й активізації конкурентної боротьби за наявні ресурси є забезпечення необхідного рівня стратегії управління, а умовою оптимального використання потенціалу підприємства є тісна інтеграція і створення єдиних моделей публічного управління і адміністрування.

Вагомий науковий внесок у висвітлення теоретичних та прикладних аспектів формування оптимальної стратегії управління та інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання, розроблення методології ефективної реалізації на них інвестиційних проєктів (програм), формування інвестиційного портфеля з привабливих цінних паперів

підприємств зробили такі вітчизняні та зарубіжні науковці як О. Амоша, Г. Александер, О. Дейнека, В. Дикань, Л. Позднякова, Н. Чабанова, В. Геєць, С. Галуза, О. Кузьмін, Й. Петрович, Е. Хелферт, Д. Черваньов, А. Яковлев та інші [2-11]. Незважаючи на значні досягнення в теорії й практиці управління підприємствами та їх інвестиційною привабливістю є низка проблем, які залишаються предметом дискусій і обговорень вчених-економістів. Зокрема, мова йде про застосування комплексного підходу до оцінювання стратегії управління та забезпечення необхідного її рівня розвитку. Такий підхід повинен враховувати не тільки результати діяльності підприємства, але й вплив на результат комплексного оцінювання цих структур їх регіонального (територіального) розміщення та галузевої приналежності.

Виділення невіршених частин загальної проблеми. Малодослідженими залишаються інші питання забезпечення та регулювання вибору моделі публічного управління та адміністрування, проведення систематичного моніторингу такої привабливості, обґрунтування стратегій розвитку цих структур, розроблення методів управління ризиками інвестування. Необхідність теоретичного обґрунтування та методичного забезпечення достовірного оцінювання, а на його основі – регулювання і досягнення необхідного рівня розвитку підприємств залізничного транспорту в контексті реформування галузі зумовили актуальність

Метою статті є розробка пропозицій щодо удосконалення стратегії управління підприємством у контексті публічного управління та адміністрування, зниження витрат та підвищення інвестиційної привабливості і ефективності роботи залізничного транспорту України.

Відомо, що кінцевим результатом процесу стратегічного планування є

стратегічні рішення у вигляді концепції, стратегії або програми. Останні мають враховувати сукупну реакцію як внутрішнього, так і оточуючого середовища на зміни, які вже відбулися або очікуються, як на підприємстві, так і за його межами. Ефективні стратегічні рішення мають базуватися на якісній і кількісній оцінках умов і чинників, які впливають або діють на самому підприємстві і поза ним. Тому без необхідної інформації неможливо правильно виявити і оцінити всю сукупність чинників, що визначають той чи інший стан маркетингового середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження. Світова практика свідчить про традиційний, з погляду ринкових пріоритетів, напрямок вивчення питань, пов'язаних з реформуванням залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці у зв'язку з частковою збитковістю їх діяльності. Особливий внесок у розвиток цієї проблеми в науці здійснили багато вчених економістів та практиків однак окремі питання є недостатньо розглянуті тому було розглянуто фактори вибору моделі публічного управління та адміністрування. Розкрито правову базу і принципи державного регулювання і контролю на основі законів України. Встановлено сутність, поняття та принципи з точки зору загальної теорії на основі вивчення результатів напрацювань зарубіжних та вітчизняних вчених, на цій підставі, визначено переваги та недоліки різноманітних форм власності. Вивчено теоретичні, методологічні і практичні питання реформування відносин власності. На основі цього визначено фактори та методи реформування залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці, зроблено виділення позитивних чинників та розроблено механізм пріоритетів сучасного

адміністрування. Проведене дослідження виконано у поєднанні з встановленням негативних сторін сучасного реформування.

Встановлено, що реалізація мети реформування обумовлена вирішенням конкретних програм публічного управління та адміністрування та переслідує декілька задач, які дозволили класифікувати цілі відповідно форми власності.

В процесі дослідження визначено моделі публічного управління та адміністрування. Також розроблена програма цілей та заходів, які спрямовані на реалізацію етапів реформування галузі. В результаті дослідження визначено передумови щодо здійснення з реформуванням залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці та окремих підприємств залізничного транспорту.

Зроблено аналіз зарубіжного досвіду проведення реформування в найбільших державних корпораціях.

На підставі зробленого аналізу авторами узагальнено та промодельована теорію приватизації Центральної та Східної Європи, країн з розвинутою економікою, та окремо обраних держав, таких як: Великобританія, Франція, Канада. Представляють інтерес моделі приватизації Великобританії, та країн з розвинутою економікою, що дає підстави для позичення окремих її елементів в Україні. Дослідженням встановлено, що здійснення приватизації передбачає такі основні етапи: перед приватизаційна підготовка об'єктів; підготовка об'єктів до продажу, продаж об'єктів відповідно до плану приватизації або плану розміщення акцій ВАТ, створених шляхом корпоратизації.

Таким чином, доведено, що усе різноманіття форм роздержавлення економіки України можна класифікувати за трьома підставами – родом, типом і видом. Теоретично обґрунтовано напрямки сучасного приватизаційного

процесу та ефективну стратегію реструктуризації.

Визначено передумови здійснення приватизації окремих підприємств залізничного транспорту зі зміною власника шляхом перетворення державної власності в недержавну та роздержавлення другого роду, яке не пов'язане зі зміною типу власності. На підставі досвіду здійснення приватизації було сформульовано принципи, за якими вона здійснюється у світі, та встановлено особливості проведення реформування залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці.

З метою проведення реформування залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці підприємство повинне мати і використовувати також методи ідентифікації, збору, обробки і аналізу всіх потрібних для прийняття рішень даних, вироблення відповідної політики у сфері планування та обліку витрат.

Оскільки кінцевим результатом процесу стратегічного планування є стратегічні рішення, то відповідною має бути й інформація, тобто вона теж повинна мати стратегічний характер. З врахуванням цього стратегічна інформація, яка має використовуватися в процесі планування, є організованою сукупністю таких даних, які пройшли аналітичну обробку і підготовлені до конкретного і певного використання в процесі стратегічного планування витрат підприємства.

На першому етапі стратегічна інформація має готуватися у вигляді баз даних, під якими слід розуміти структурно організовані, але аналітично неопрацьовані масиви показників, що характеризують стан економічного середовища (внутрішнього і зовнішнього).

Другим етапом підготовки стратегічної інформації є накопичення сукупності даних та їх аналітичне опрацювання, що придатні для

конкретного використання. Наявність і використання стратегічної інформації надає можливість приймати відповідні рішення на будь-яких рівнях управління підприємством.

Для забезпечення необхідної якості стратегічної інформації необхідно визначити вимоги до неї. Насамперед, така інформація має бути аналогічною. Вона носить описовий характер переважно ретроспективного плану, тобто характеризує події, що вже відбулися або відбуваються. В той же час стратегічна інформація, для того щоб могла використовуватися в процесі стратегічного планування, повинна показувати перспективи і бути зосередженою на тих внутрішніх і зовнішніх аспектах функціонування підприємства, які найбільше впливають на майбутні процеси в цій сфері, тобто носити ще й прогностичний характер.

Щоб мати уявлення про перспективи розвитку події у економічному середовищі, треба збирати і накопичувати будь-яку інформацію, що характеризує якісно або кількісно усі чинники, що впливають на стан цього середовища. Величезні обсяги даних про стан економічного середовища вимагають формалізації системи збирання, обробки і аналізу інформації, що неможливо без використання сучасних інформаційних технологій.

Ще однією вимогою до стратегічної інформації має бути наявність її релевантності (відповідність між інформаційним запитом і отриманим повідомленням за сутністю) та адекватності (тотожність отриманого повідомлення інформаційному запиту за структурою). До сукупності баз стратегічних даних системи забезпечення діяльності підприємства слід додати ще один великий «шар» аналогічної інформації, а саме: інформацію про досвід діяльності аналогічних систем за кордоном, а також результати аналізу та шляхи і заходи щодо управлінського

впливу на економічне середовище, які містяться в науковій літературі та засобах масової інформації. Джерелами такої інформації можуть бути вітчизняні і зарубіжні матеріали, результати разових і періодичних соціологічних обстежень тощо.

Стратегічною є й інформація про стан правового поля, яке регулює функціонування економічного середовища (відносини в ньому): закони і нормативні акти. Аналіз такої інформації і його результати є великою підмогою в процесі визначення пріоритетів політики підприємства в забезпеченні ефективної діяльності.

Перелічені вище види баз стратегічних даних відносяться до загальної інформації про стан економічного середовища, яка має втримуватися на постійній основі. Однак потрібна і цільова інформація, необхідність у якій з'являється в міру виявлення певних загроз економічному середовищу. Така інформація має бути релевантною сутності самої загрози і використовуватися для більш глибокого аналізу змісту загрози, чинників і умов, в яких стала можливою поява відповідно загрози. Потреба в цільовій інформації не є постійною, а виникає лише після виявлення певної загрози на основі використання загальної інформації, що утримується на постійній основі. Перелік відповідних індикаторів, що характеризують сутність загрози, визначається у кожному конкретному випадку і буде різним для різних загроз.

В цілому інформаційна підсистема має формуватися за принципом відповідності інформації вимозі стратегічного значення. Інформація, що акумулюється в інформаційній підсистемі, повинна акцентувати увагу кожного з суб'єктів забезпечення маркетингової діяльності на найбільш важливих тенденціях того чи іншого процесу, що відбувається в економічному середовищі.

Аналіз практики планування зарубіжних і деяких вітчизняних підприємств свідчить, що інформаційне забезпечення стратегічного аналізу має відбуватися за таким приблизним алгоритмом:

- визначення інформаційних потреб, достатніх для моніторингу на постійній основі стану оточуючого середовища, підприємства в цілому та економічної діяльності;

- встановлення першоджерел загальної інформації щодо стану оточуючого економічного середовища, рівня функціонування підприємства;

- збір даних і передача їх для наступної аналітичної обробки;

- оцінка достовірності, повноти і своєчасності надання інформації;

- попередня обробка отриманої інформації в бази стратегічних даних;

- аналітична обробка стратегічних баз даних і виявлення конкретних загроз з боку оточуючого середовища і маркетингової діяльності підприємства;

- збирання цільової інформації для поглибленого аналізу конкретних внутрішніх і зовнішніх загроз з виявленням чинників і умов появи загроз.

Розглянемо сутність системного аналізу відповідно до планування витрат. Як відомо, метод системного аналізу базується на системному підході до розв'язання складних проблем, який в свою чергу є діалектичним методом. Використання системного аналізу дозволяє на якісно новому рівні підходити до комплексного дослідження різноманітних явищ і процесів, а також складних проблем функціонування підприємства, включаючи планування витрат.

Системний аналіз представляє собою сукупність методів та прийомів дослідження, вивчення або розв'язання складних питань, процесів або явищ, що проводяться з позицій системи, тобто цілого, яке складається з елементів,

пов'язаних між собою спільною функцією або єдиною організаційною структурою.

Безумовно, будь-яке підприємство є системою, яка, з одного боку, входить до складу системи більш високого рівня, а саме: корпорації, холдингу, економічної системи країни, з іншого, вона сама складається з підсистем нижчого рівня, тобто підрозділів.

Таким чином, проблема яка пов'язана з системним підходом щодо удосконалення стратегії управління вимагає, щоб системний аналіз ґрунтувався на таких передумовах:

1. Ієрархічний характер підприємства потребує одночасного погодження його інтересів на всіх рівнях управління.

2. Необхідність врахування складності, взаємозв'язку та взаємозалежності між окремими підрозділами підприємства на усіх його рівнях.

3. Багатоаспектність проблем планування витрат свідчить про те, що жодна з них не може бути вирішена без врахування інших аспектів.

4. Обмеженість ресурсів (по всіх видах) на підприємстві викликає необхідність пошуку багатьох варіантів вирішення сукупності проблем планування витрат і вибору з їх числа оптимального.

5. Варіантність використання і заміни ресурсів різних видів один одним пом'якшує попередню вимогу і це теж слід враховувати при проведенні системного аналізу стану витрат підприємства.

При застосуванні системного аналізу доцільно дотримуватися деяких правил, що вироблені теорією та практикою цього методу. До таких правил можна віднести наступні.

По-перше, перед початком системного аналізу доцільно скласти план його проведення, в якому чітко визначати мету дослідження, етапи, низку досліджуваних питань, методи і прийоми, що будуть використовуватися при цьому,

а також необхідну інформацію і аналітичні матеріали.

По-друге, доцільно, щоб системний аналіз був ітеративним процесом, завдяки чому результат його використання буде найбільш ефективним.

По-третє, важливим правилом має бути необхідність напрацювання декількох варіантів розв'язання проблеми і вибір з їх числа оптимального.

По-четверте, здійснення системного аналізу має ґрунтуватися на використанні сучасних інформаційних технологій, що суттєво прискорить проведення аналізу і збільшить кількість варіантів розв'язання виявлених проблем, полегшить вибір оптимального варіанту.

По відношенню до аналізу витрат діяльності підприємства доцільно, щоб системний аналіз включав наступні етапи.

I етап — визначення конкретної мети дослідження проблем та чинників, що сприяють їх появленню чи існуванню. На цьому етапі з'ясовується сутність кожної проблеми, визначаються її особливості, визначається мета розв'язання проблеми. Потім проводиться попереднє вивчення стану підприємства, щоб отримати загальне уявлення про характер його функціонування.

II етап — структурний аналіз стану підприємства і розробка концепцій його подальшого розвитку. З'ясовуються взаємозалежності і взаємозв'язки між підрозділами підприємства, вивчається його організаційна структура, властивості різних складових, виявляються загрози організаційного плану та чинники, що є джерелом їх існування. Виявляються економічні і правові умови функціонування підприємства, його маркетингової діяльності, чинники, що визначають стан підприємства. По результатах структурного аналізу розробляються заходи щодо поліпшення організаційної структури, економічних і правових умов функціонування підприємства.

III етап — функціональний аналіз. Він спрямовується на виявлення функціональних і кореляційних зв'язків між підрозділами підприємства, між ним і оточуючим середовищем, між внутрішніми і зовнішніми чинниками, що забезпечують відповідний стан підприємства.

IV етап — синтезування результатів системного аналізу стану підприємства. При цьому поєднуються результати проведення організаційного і функціонального аналізу, порівнюються варіанти виходу на намічені цілі, вибирається з них оптимальний, оцінюються фінансові, правові, економічні, технічні, інтелектуальні, інформаційні можливості досягнення цілей, терміни виходу на параметри такого стану.

Висновок. Однак для розробки та удосконалення стратегії управління підприємством недостатньо визначення внутрішніх і зовнішніх чинників та ступеня їх впливу на функціонування підприємства. Для забезпечення сталого функціонування у довгостроковій перспективі будь-якого підприємства потрібно прогнозувати тенденції розвитку можливостей його діяльності (умов функціонування) і загроз.

Розроблені та запропоновані у публікації пропозиції у наступному будуть використано у роботі публічного управління та адміністрування Укрзалізниці і окремо обраних підприємств як елементи стратегії ефективного управління.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Наказ Міністерства економіки України «Про затвердження методичних вказівок щодо проведення реструктуризації державних підприємств» від 23 січня 1998 року №9.

2. Дейнека О.Г., Позднякова Л.О. Навчальний посібник Регіональна

економіка та природокористування. К.: Центр учбової літератури 2011.-352с.

3. Дейнека О.Г., Позднякова Л.О. та ін. Менеджмент на залізничному транспорті : Навч. посібник. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 300 с.

4. Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2015. - № 49. – С. 11-18.

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

6. Котик В.В. Стратегія управління витратами транспортного виробництва [Текст] / В.В. Котик // Зб. наук. праць УкрДАЗТ, Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2014, №46 С. 106-107.

7. Позднякова Л.О. Модель підготовки кваліфікованих кадрів в Україні Бизнес-Информ.- 2013.- № 7-8. - С.23-30..

8. Позднякова Л.О. Соціально-економічна модель розвитку залізничного транспорту України // Бизнес-Информ. – 2008. – 405 с.

9. Позднякова Л.О., Дейнека О.Г., Котик В.О., Котик В.В. Стратегічний менеджмент . – К: Центр учбової літератури . – 2009. – 352 с.

10. Позднякова Л.О., Котик В.О., Котик В.В. Реформування залізничного транспорту як фактор стабілізації національної економіки України Вісник Сумського національного аграрного університету: Зб. наук. праць – Суми: Серія «Економіка і менеджмент»- Вип. № 8 (53), 2013. – С. 17–19.

11. Стратегія управління: навч. Посібник/ Позднякова Л.О., Дейнека О.Г.- Х.:ТОВ «Олант», 2012.-416с.

УДК 331.363

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ПЕРСОНАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ

*Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент,
Шпак С.И., магистрант (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрен методологический инструментарий развития персонала на предприятии: формирование целей, факторов и элементов развития персонала. Показано, что обучение персонала необходимо развивать за счет послевузовской составляющей. Повышение квалификации необходимо в большей степени активизировать для тех специальностей, которые обеспечивают конкурентные преимущества предприятия. Необходимо более широко использовать внутрифирменную ротацию персонал. Акцентируется внимание на необходимости планирования карьеры для постоянных сотрудников и более обоснованного формирования кадрового резерва.

Ключевые слова: персонал, развитие персонала, цели развития персонала, факторы развития персонала, обучение персонала, повышение квалификации, аттестация персонала, ротация, карьера.

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПЕРСОНАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,
Шпак С.І., магістрант (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто методологічний інструментарій розвитку персоналу на підприємстві: формування цілей, факторів і елементів розвитку персоналу. Показано, що навчання персоналу необхідно розвивати за рахунок післявузівської складової. Підвищення кваліфікації необхідно в більшій мірі активізувати для тих спеціальностей, які забезпечують конкурентні переваги підприємства. Необхідно більш широко використовувати ротачію персоналу в середині фірми. Акцентується увага на необхідності планування кар'єри для постійних співробітників і більше обґрунтування формування кадрового резерву.

Ключові слова: персонал, розвиток персоналу, цілі розвитку персоналу, фактори розвитку персоналу, навчання персоналу, підвищення кваліфікації, атестація персоналу, ротачія, кар'єра.

MANAGEMENT OF THE DEVELOPMENT OF THE PERSONNEL OF THE ENTERPRISE

*Suhorukova T.G, Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Shpac S.I., Master (USU of RT)*

In the article, the methodological toolkit of personnel development at the enterprise is considered: formation of development goals, factors and elements of personnel development. It is shown that the personnel training should be developed at the expense of the postgraduate component through innovative forms of training; Professional development should be more intensified for those specialties that provide competitive advantages to the enterprise. It is necessary to use staff rotation in-house more widely. Attention is focused on the need for career planning for permanent employees and for a more reasonable formation of the personnel reserve.

Keywords: personnel, personnel development, personnel development goals, personnel development factors, personnel training, professional development, personnel certification, rotation, career.

Мир не нуждается в том, чтобы Вы были юристом, священником, врачом, фермером, ученым или торговцем. Он не диктует **что** Вам делать, но требует, чтобы Вы были мастером в **том** деле, за которое беретесь.
(Орисон Суэт Марден)

Постановка проблемы. Рыночная экономика - это не только равнозначные отношения по поводу купли-продажи товаров и услуг, но это еще и культура взаимоотношений, которая должна быть ориентированной на признанные в данном обществе ценности, социальные нормы и нравственные требования. Трансформационный характер отечественной экономики включает в себя

значительный перечень преобразующих действий, в том числе гуманизацию и социализацию экономических процессов, становление гражданского общества с развитыми гражданскими институтами.

Если сузить поставленные задачи до микроуровня, то можно сказать, что формирование рыночной экономики предполагает развитие персонала всех отечественных предприятий.

Формируя свою государственную идентичность Украина в качестве стратегического приоритета развития обозначила переход к человекоцентричной модели общественного прогресса и превращение человеческого ресурса (в его интеллектуальной, инновационной и информационной составляющих) в приоритетное направление капиталовложений.

Сегодня человеческий фактор определяет научно-технический и социальный прогресс. Простая и емкая формула «производительность – от человека» точно выражает главное условие эффективной работы преуспевающих предприятий.

Анализ последних исследований.

Управление развитием персонала является достаточно востребованной темой как зарубежных, так и отечественных ученых, которые исследуют многообразные аспекты использования персонала. Так в работах Сиверса О. Каштановой Е.В. анализируется опыт работы ведущих компаний развитых стран, демонстрирующих стабильно высокие результаты обеспечения взаимодействия технологических, организационных и социальных элементов производства. Практически во всех развитых странах работник, его потребности и его развитие занимают центральное место в сфере управленческой деятельности руководителя фирмы [1,2].

Такие ученые как Дикань В.Л., Панченко С.В., Каграманян А.А. исследуют особенности использования

персонала в условиях высокоскоростного движения. В их работах аргументируется социально-экономическая эффективность проектов совершенствования системы и технологии управления кадровым потенциалом в условиях высокоскоростного движения [3].

В работах Компаниец В.В. развитие персонала рассматривается с духовно-нравственных позиций, базирующихся на православных традициях украинского общества [4].

Современное развитие производства невозможно без творческого подхода и инициативы. В качестве основных принципов совершенствования трудовой деятельности выдвигаются необходимость регулярного обновления знаний и освоение новых специальностей. Работник должен постоянно повышать свой профессиональный уровень, чтобы эффективно решать возникающие проблемы [5].

Безусловно, развитие персонала логично рассматривать в контексте интеллектуальной составляющей общего потенциала предприятия. Являясь важным элементом экономической безопасности предприятия, интеллектуальная безопасность формирует экономическую безопасность предприятия. Ее отсутствие может вызвать непоправимые изменения в производственном процессе. Если не остановить процесс оттока отечественных кадров в зарубежные компании, отечественным предприятиям грозит потеря элементарной экономической безопасности и полная зависимость от иностранных фирм [6].

С другой стороны, развитие персонала остается быстроизменяющейся характеристикой, требующей постоянных новшеств, которые учитывали бы интересы и потребности персонала, как общности и отдельно взятого работника, как элемента этой общности.

В научной литературе ощущается определенный недостаток исследований, связанных с методическими подходами к

вопросу управления развитием персонала. Необходимо научное обобщение методического инструментария.

Целью данной статьи является изучение современных инструментов развития персонала на примерах передовых компаний мира и анализ возможности их адаптации на отечественных предприятиях.

Изложение основного материала. Развитие персонала - это система взаимосвязанных действий по: выработке стратегии; прогнозированию и планированию потребности в персонале; управлению карьерой и профессиональным ростом; организации процесса адаптации, обучения, тренинга; формированию организационной культуры [7].

Уместным, в этом контексте, будет упомянуть японскую школу менеджмента. Японские руководители полагают, что им необходимо как можно больше внимания уделять человеческой личности. Только при условии удовлетворения потребностей личности через кооперативную культуру отношений возможно в полной мере использовать способности личности для производительного труда [8].

Основными целями развития персонала являются:

- повышение трудового потенциала работников для решения личных задач и задач в области функционирования и развития организации;
- повышение эффективности труда;
- снижение текучести кадров;
- подготовка необходимых руководящих кадров;
- воспитание молодых способных сотрудников;
- достижение большей независимости рынка труда;
- адаптация к новым технологиям;
- рост социальных качеств сотрудников и их удовлетворенности трудом [9].

Безусловно, необходимо отметить факторы, влияющие на необходимость развития персонала в современных условиях:

- серьезная конкуренция на различных рынках в условиях глобализации экономики;
- бурное развитие новых информационных технологий;
- системное, комплексное решение вопросов управления человеческими ресурсами и всех стратегических задач на основе единой программы деятельности организации;
- необходимость разработки стратегии и организационной культуры организации;
- участие всех линейных руководителей в реализации единой кадровой политики и решения стратегических задач организации;
- наличие широкой специализированной сети консультационных фирм по различным направлениям развития человеческих ресурсов.

В этом контексте особо хотелось отметить способность отдельных руководителей подчинять себе других работников. Известно, что один индивид подчиняется другому, потому что другой или сильнее, или умнее и опытнее, или является начальником и имеет право отдавать распоряжения. Правильное использование указанной способности может значительно активизировать все элементы управления развитием персонала.

Развитие персонала является систематическим процессом, ориентированным на формирование сотрудников, отвечающих потребностям предприятия, и в то же время, на изучение и развитие производительного и образовательного потенциала сотрудников предприятия.

Рассмотрим более подробно все элементы управления развитием персонала предприятия.

Обучение персонала - совокупность действий, разрабатываемых в рамках единой концепции обучения организации и ориентированных на систематическое обучение персонала [10]. При этом, данные действия оказывают позитивное влияние на изменение уровня квалификации и производительности работников всех иерархических уровней, удовлетворяя индивидуальную потребность в обучении и потребность организации в обученных сотрудниках.

Несмотря на то, что для обучения отличительной характеристикой является традиционность, необходимо более активно внедрять в производственную практику новые формы обучения. Слова Вольтера: «Видеть и делать новое – очень большое удовольствие» - должны стать эпиграфом к процессу обучения. В рамках статьи мы только перечислим инновационные формы обучения, которые должны войти в практику (таблица 1).

Таблица 1

Традиционные и инновационные формы обучения

Вид обучения	Традиционные формы	Инновационные формы
Обучение с инструктором	Лекция Семинар Тренинги Наставничество	Коучинг Интерактивные игры Командный коучинг
Дистанционное обучение	Самообучение на основе рассылки материалов почтой Конкурсы и развивающие игры	Интерактивные учебные курсы Вебинары Видео конференции Видео уроки Запись эталонов Запись учебных кейсов
Подкастинг	-	Аудио книга Аудио и видео подкасты на соц. сетях Аудио игры Интернет-серфинг Блоги по темам

Совершенствование и развитие материально-вещественных факторов производства и, прежде всего, разработка, внедрение и освоение новых технологий требует **систематического повышения как общего культурно-технического и профессионального уровня работников, так и повышения квалификации** в пределах конкретных трудовых функций. В таком повышении заинтересованы и предприятия, и сами работники, поскольку требование к качеству рабочей силы постоянно повышается.

Современное производство предъявляет высокие требования к рабочим кадрам и системе подготовки,

переподготовки и повышения квалификации. В ходе научно-технического прогресса одни профессии исчезают, другие появляются. Уплотняется трудовой ритм, меняются технические средства. Все это порождает необходимость в новых формах подготовки, переподготовки и повышения квалификации рабочих кадров.

Если говорить о нетрадиционных методах повышения квалификации, то следует применять те же формы, что указаны в таблице 1. Необходимо более взвешенно подходить к формированию списков тех сотрудников, которые должны пройти повышение квалификации.

Целесообразно чаще отправлять на курсы повышения квалификации тех сотрудников, которые принесут предприятию максимум пользы, или сотрудников, которые занимают важные посты.

Выбор подходящего учебного центра стоит осуществлять, опираясь на следующие показатели: отзывы тех, кто уже проходил обучение; состав преподавателей; насколько долго центр осуществляет свою деятельность; стоимость курсов. Не случайно стоимость оказалась на последнем месте. Высокая цена прохождения курсов совершенно не гарантирует, что они будут полезны слушателю. Бывают случаи, когда стоят курсы дорого, а практической пользы приносят минимум.

Однако важно не только уделять внимание повышению квалификации работника, что является прерогативой предприятия, но и активно заниматься переподготовкой безработных, в услугах которых общество будет нуждаться в будущем.

С другой стороны, нельзя достичь высоких производственных показателей, экономя на заработной плате, социальных программах, образовании, здравоохранении и пр. В Японии, США, Германии, Швеции, Великобритании, Франции почасовая заработная плата в промышленности составляет 15-22 долл., а расходы на образование 5 – 7 % ВВП [11].

Сегодня можно говорить о совершенно новом этапе **аттестации персонала**, при котором вместо массовых кампаний, носящих, как правило, формальный характер, проводятся проверки на профессионализм и пригодность к работе конкретного сотрудника в современных условиях. Сейчас необходимость и полезность аттестации очевидна – с ее помощью можно объективно определить творческую ценность каждого работника для конкретного предприятия.

Общие нормы относительно проведения аттестации работников всех

категорий независимо от места работы установлены разделом III «Аттестация работников» Закона Украины «О профессиональном развитии работников» от 12 января 2012 года № 4312-VI, который вступил в силу с 5 февраля 2012 года [12].

Одним из эффективных методов развития работников является **ротация** - горизонтальная или вертикальная. Руководства крупных предприятий с многотысячными штатами и сетями региональных представительств часто прибегают к кадровым перемещениям. Ротация - важная составляющая механизма управления коллективом и карьерой сотрудников. Ее суть состоит в горизонтальных должностных перемещениях с целью повышения квалификации работника, его профессионального разряда или категории.

Смена работником вида деятельности может дать значительный положительный эффект. Западные экономисты считают, что, работая на одном месте, человек приобретает не только положительный опыт, но и отрицательные привычки. Поэтому, по их мнению, через три-пять лет работнику необходимо менять место работы или выполняемые функции [13]. Возможности ротации широко используются западноевропейскими странами на государственной службе. Так, в Германии согласно разработанной в 2004 г. Федеральным министерством внутренних дел программе по предотвращению коррупции в органах федеральной власти ключевым методом решения проблемы, ее предотвращения и профилактики провозглашаются анализ уровня коррупциогенности должностей и ограничение срока службы на позициях с высоким показателем (до 5 лет) с последующей ротацией. Для продления срока службы в должности с высокой коррупциогенностью необходимо сделать соответствующую запись в архиве,

которая объясняет причины продления должностных полномочий, что не только усиливает подконтрольность кадровых перестановок, но и позволяет персонифицировать ответственность за принятое решение.

В Китайской Народной Республике ротация предусматривает плановый перевод государственных служащих, отработавших на одной должности более 10 лет, на другую должность, перемещение на аналогичную должность в другой местности. При этом государственные органы всех ступеней обязаны иметь определенное количество вакантных должностей - резерв должностей для принятия государственных служащих в порядке ротации [14].

Карьера, как средство развития персонала позволяет организации получить лояльных, мотивированных и преданных сотрудников.

Карьера - это индивидуально осознанная позиция и поведение, связанные с накоплением и использованием возрастающего человеческого капитала на протяжении рабочей жизни человека. Каждый работник, особенно тот, кто демонстрирует возможности и желание карьерного роста, должен знать о своих перспективах как на ближайшее время, так и на более длинный период. Но также он должен иметь четкое представление о тех требованиях и условиях, которым он должен соответствовать для того, чтобы встать на ту или иную ступень служебной лестницы.

Планирование развития карьеры всегда было важно, но сегодня аналитики говорят, что оно приобрело особенное значение, и сам характер управления карьерой сильно изменился. Практически каждый сотрудник в компании в определённый момент начинает серьёзно задумываться о своём будущем, о своей карьере.

Карьера имеет свои движущие мотивы, отталкиваясь от которых

менеджеры принимают активные усилия для того, чтобы достичь конкретных целей. К таким мотивам относятся: автономия; функциональная компетентность; безопасность и стабильность; управленческая компетентность; предпринимательская креативность; потребность в первенстве; стиль жизни; материальное благосостояние.

Своего обновления требует и такой метод развития персонала как **кадровый резерв**. Кадровый резерв - это группа руководителей и специалистов, обладающих способностью к управленческой деятельности, отвечающих требованиям, предъявляемым должностью того или иного ранга, подвергшихся отбору и прошедших систематическую целевую квалификационную подготовку.

Формирование кадрового резерва должно опираться на следующие принципы:

- *принцип актуальности резерва* - потребность в замещении должностей должна быть реальной;

- *принцип соответствия кандидата должности и типу резерва* - требования к квалификации кандидата при работе в определенной должности;

- *принцип перспективности кандидата* - ориентация на профессиональный рост, требования к образованию, возрастной ценз, стаж работы в должности и динамичность карьеры в целом, состояние здоровья.

При отборе кандидатов в резерв для конкретных должностей надо учитывать не только общие требования, но и профессиональные требования, которым должен отвечать руководитель того или иного отдела, службы, цеха, участка и т. д., а также особенности требований к личности кандидата, основанные на анализе ситуации в подразделении, типе организационной культуры и т. д.

Необходимо более активно использовать различные виды социальных

и гуманитарных технологий. Совершенствования требует прогнозирование и планирование, как важнейшие инструменты управления социальным развитием. Работники социальных служб предприятия должны обладать высокой степенью компетенции, соединяющей общие и профессиональные знания со стремлением брать уроки у жизни, готовностью при выборе вариантов решения той или иной социальной проблемы держать совет с теми, чьи интересы в данном случае затрагиваются [15].

Управление социальным развитием организации должно ориентироваться на определенные социальные приоритеты. При ограниченности материальных, финансовых и иных ресурсов преимущество должно отдаваться тому, что способствует достижению основных целей организации, питает деловой настрой работников, отвечает повышению качества трудовой жизни.

Развитие персонала довольно часто требует привлечения дополнительных финансовых средств, которых у предприятия обычно не хватает. Более того, согласно исследованиям ученых на предприятиях не только отсутствует адекватное развитие персонала, но и не выполняются социальные гарантии, указанные в коллективных договорах [16]. Естественно, что это отражается на показателях качества жизни персонала отдельно взятого предприятия.

Вывод. В завершении хотелось бы отметить, что развитие личности, повышение уровня общей и нравственной культуры населения, увеличение профессионального и творческого потенциала, улучшение благосостояния и укрепление здоровья населения являются важнейшими условиями и одновременно мощной движущей силой научно-технического и социально-экономического развития, и надежной основой стабильности и процветания общества.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Дерек Сиверс. Все в твоих руках. 40 уроков для предпринимателя нового типа / Дерек Сиверс. - Пер. с англ.- М.: Изд-во Альпина, 2012. – 112 с.
2. Каштанова Е.В. Управление персоналом: теория и практика. Управление деловой карьерой, служебно-профессиональным продвижением и кадровым резервом: Учебно-практическое пособие / Е.В. Каштанова. - М.: Проспект, 2013. - 64 с.
3. Панченко С.В. Социально-экономические аспекты высокоскоростного железнодорожного транспорта: учебник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, А.А. Каграманян, Т.Г. Сухорукова. – Харьков: «Диса плюс», 2016. – 232 с.
4. Компанієць В. В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Частина 2. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на прикладі залізничного транспорту): монографія / В. В. Компанієць. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 296 с.
5. Киселева М.Н. Оценка персонала / М.Н. Киселева. – С-Пб: Питер, 2015 – 256 с.
6. Сухорукова Т.Г. Социальный фактор экономической безопасности предприятия // Залізничний транспорт України, 1998. - № 4-5. – С. 21-28.
7. Дикань В. Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: навч. посібник / В.Л. Дикань, Ю.В. Елагін, Т.Г. Сухорукова, 2012. – 345 с.
8. Сухорукова Т.Г. Экономическая безопасность и ее интеллектуальная составляющая как залог долговременного успеха на рынке / Т.Г. Сухорукова // Деловая жизнь. – 1998. - №7-8. – С. 26-27.
9. Кибанов А. Я. Управление персоналом: Энциклопедический словарь/

под ред. А. Я. Кибанова – М.: ИНФРА-М, 2008. – 560 с.

10. Ивановская, Л.В. Управление персоналом: теория и практика. Кадровая политика и стратегия управления персоналом: Учебно-практическое пособие / Л.В. Ивановская. - М.: Проспект, 2013. - 64 с.

11. Средняя зарплата по странам мира в 2016 году: рейтинг/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://anothercitizenship.com/country/statistika-zarplat-v-stranax-evropy-i-mira.html>

12. Закон України «Про професійний розвиток працівників» [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4312-17/>

13. Механизмы ротации кадров // HR-Portal/ - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.hr-portal.ru/article/mehanizmy-rotacii-kadrov>

14. Куприянчук Е.В. Управление персоналом: ассесмент, комплектование, адаптация, развитие: Учебное пособие / Е.В. Куприянчук Ю.В. Щербакова. - М.: ИЦ РИОР, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 255 с.

15. Зайцева Т.В. Управление персоналом: Учебник / Т.В. Зайцева А.Т. Зуб. - М.: ИД ФОРУМ, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 336 с.

16. Компанієць В.В. Соціальна відповідальність на залізничному транспорті України: щодо оцінки наслідків реформування та механізму забезпечення / В.В. Компанієць // Вісник економіки і промисловості. – 2016 - № 55. – С. 151-160.

УДК 640.43:330.34

АНАЛИЗ РЕСТОРАННОГО БИЗНЕСА В МИРЕ И УКРАИНЕ

*Воловельская И.В., к.э.н., доцент,
Калинковская Е., магистр,
Гончарова А., магистр (УкрГУЖТ)*

Ресторанный бизнес отличается от всех остальных видов бизнеса. Это предприятие, которое объединяет в себе традиции, механизмы управления и опыт, философию и экономику, а также психологию.

В современных условиях функционирование сферы ресторанного бизнеса приобретает все более динамичный характер и оказывает существенное влияние на развитие национального хозяйства. Это, в первую очередь, связано с воздействием глобализационных процессов, что влечет за собой необходимость внедрения технологических, информационных, управленческих инноваций в процесс производства, и, как следствие, ростом их инвестиционной привлекательности.

В связи со всем вышесказанным, неизбежно возникают определенные сложности в определении направлений тенденций развития ресторанного бизнеса.

В данной статье рассматриваются и анализируются современные тенденции развития ресторанного бизнеса в мире и Украине.

Ключевые слова: ресторан, ресторанный бизнес, тенденции развития.

АНАЛІЗ РЕСТОРАННОГО БІЗНЕСУ В СВІТІ ТА УКРАЇНІ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Калінковська К., магістр,
Гончарова А., магістр (УкрДУЗТ)*

Ресторанный бизнес відрізняється від всіх інших видів бізнесу. Це підприємство, яке поєднує в собі традиції, механізми управління і досвід, філософію і економіку, а також психологію. В сучасних умовах функціонування сфери ресторанного бізнесу набуває все більш динамічний характер і справляє суттєвий вплив на розвиток національного господарства. Це, в першу чергу, пов'язано з впливом глобалізаційних процесів, що тягне за собою необхідність впровадження технологічних, інформаційних, управлінських інновацій в процес виробництва, і, як наслідок, зростанням їх інвестиційної привабливості. У зв'язку з усім вищесказаним, неминуче виникають певні складності у визначенні напрямів тенденцій розвитку ресторанного бізнесу. У даній статті розглядаються та аналізуються сучасні тенденції розвитку ресторанного бізнесу в світі та Україні.

Ключові слова: ресторан, ресторанный бізнес, тенденції розвитку.

ANALYSIS OF RESTAURANT BUSINESS IN THE WORLD AND UKRAINE

*Volovelskaya I.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Kalinkovskaya K., master,
Goncharova A., master (UkrSURT)*

Restaurant business different from all other types of businesses. A company which combines traditions, management arrangements and experience, philosophy and Economics, and psychology. In modern conditions the activity sphere of the restaurant business is becoming more dynamic and has a significant impact on the development of the national economy. This is primarily due to the impact of globalization, which entails the necessity of introduction of technological, information and management innovations in the production process and, consequently, increase their investment attractiveness. At the same time, the attractiveness of the sector entails increased competition, which creates some difficulties in terms of the viability of enterprises of catering business. In view of the foregoing, inevitably there are some difficulties in determining the direction of development trends in the restaurant business. This article discusses and analyzes modern trends in the restaurant business in the world and Ukraine.

Keywords: *restaurant, restaurant business, trends development.*

Постановка проблеми: В современных условиях функционирование сферы ресторанного бизнеса приобретает все более динамичный характер и оказывает существенное влияние на развитие национального хозяйства. Это, в первую очередь, связано с воздействием глобализационных процессов, что влечет за собой необходимость внедрения технологических, информационных, управленческих инноваций в процесс производства, и, как следствие, ростом их инвестиционной привлекательности.

Специфика данного бизнеса, а также недостаточное развитие его в Украине в настоящий момент времени и послужили основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросами, в которых раскрываются экономические основы ресторанного бизнеса, занимались такие ученые, как: В.В. Архипов, В.Л. Дикань, В.А. Русавская, Л. Г. Агафонова, О. С. Агафонова, Т.В. Иванникова, Н.Е. Калычева и др. [1,3,4,5,8, 9, 10].

Вопросами, посвященным рассмотрению технологий ресторанного обслуживания уделили внимание такие

учение, как В.И. Богушева, М.И. Белошапка, Е.Н. Артемова., В.А Козлова, и др. [2,6,7, 11].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексного подхода к исследованию и организации ресторанного бизнеса в Украине.

Цель статьи заключается в изучении и анализе современных тенденций развития ресторанного бизнеса в мире для адаптации мирового опыта развития ресторанного бизнеса в Украине.

Изложение основного материала исследования.

Ресторанный бизнес отличается от всех остальных видов бизнеса. Это предприятие, которое объединяет в себе искусство и традиции многих поколений, механизмы управления и опыт маркетологов, философию экономики впечатлений и концепцию психологического моделирования.

Наиболее известные и успешные рестораторы придерживаются того мнения, что понятие ресторан на сегодняшний день заведение, где не только продают еду, но и атмосферу,

впечатления, удовольствие, социальный статус и др.

Рост привлекательности отрасли ресторанного бизнеса влечет за собой усиление конкурентной борьбы, что создает определенные сложности в условиях жизнеспособности предприятий отрасли.

Не смотря на то, что согласно статистике, из 100 ресторанов в течении 2-3 лет закрывается 70, ресторанный бизнес по обороту занимает в мире весьма высокое место (например, в США - треть).

Эксперты определяют сумму начальных инвестиций для открытия заведения ресторанного типа, как 50-1000 тысяч у.е. Окупаемость этих средств в зависимости от различных причин в среднем составляет около трех лет.

Однако, из списка быстрокупаемых ресторанов следует «удалить» элитные рестораны. Их называют «бизнесом для души», так как они требуют огромных вложений, а пойти в такой ресторан смогут далеко не все желающие.

При этом, стоит оговориться, нередко вложенные средства не окупаются вовсе.

Согласно основным классификациям, заведения ресторанного бизнеса можно подразделить на следующие виды [10]:

1. По принципу обслуживания клиентов:

- классический – приготовление блюд осуществляется непосредственно после получения заказа. Полуфабрикаты не используются ;

- ресторан быстрого обслуживания – исходя из посещаемости ресторана предполагает использование заготовок, сделанный персоналом ресторана только из свежих продуктов;

- ресторан быстрого питания (фаст-фуд) – предполагает быстрое приготовление блюд из полуфабрикатов.

2. По этническому принципу:

- Итальянская кухня;
- Украинская кухня;

- Китайская кухня;
- Европейская кухня;
- Грузинская кухня, и.т.д.

3. По уровню предоставляемого сервиса (только для классических ресторанов).

4. По ценовому критерию, исходя из величины среднего чека:

- элитные рестораны (премиум класс). Предполагает высокий показатель среднего чека, концептуальный интерьер; присутствие элитных винн в винной карте; обширное меню. Отличительной чертой такого ресторана является качество обслуживания клиентов: официанты должны знать правила этикета, правила сервировки стола и очередности блюд и др. Такие рестораны отличаются качеством посуды, столовых приборов, стекла, скатертей и салфеток. Наценка в таких ресторанах составляет до 500%;

- среднеценовые рестораны. По сравнению с элитными отличаются более демократичным стилем. Меню не сильно отличается от меню ресторанов премиум класса. Предметы декора и сервировки высококачественные, но ниже по цене. Наценка составляет до 300%.

- нижний ценовой сегмент представляют недорогие рестораны, кафе и бары. Здесь требования к оформлению и сервировке намного ниже. Ассортимент еды невелик и относительно прост. Посуда и приборы недорогие. Сервировка минимальна. Соответственно, и средний чек – невелик.

5. Относительно позиционирования, рестораны подразделяют на:

- гастрономические;
- рестораны национальной кухни;
- классические;
- ретро;
- рестораны для «особого случая»;
- рестораны для «семейного отдыха» и др.

Анализ функционирования ресторанного бизнеса за рубежом позволил выявить общие тенденции его

развития в современных условиях хозяйствования.

1. Рестораны высокого ценового сегмента уходят ещё выше, увеличивают качество блюд, продуктов и уровень сервиса. Такие заведения в итоге должны стать эталонными для ресторанной индустрии. Хотя следует отметить, что в эти рестораны пойдут только обеспеченная и обособленная публика.

2. У наиболее популярного вида ресторанов – демократического (ориентированного на средний класс), наблюдается несколько тенденций развития: рестораны с «open kitchen», а также появление тематических ресторанов (стейк хаус или фиш хаус и др.)

3. Повышение спроса на полезную для здоровья продукцию. Более того, предприятия ресторанного бизнеса налаживают прямые длительные хозяйственные связи непосредственно с производителями сельхозпродукции.

4. Распространение национальных кулинарных традиций по всему миру.

5. Развитие кухни "фьюжн" (означает "слияние, сплав").

6. Усиление ориентации на качество продукции.

7. Активное развитие «молекулярной кухни».

8. Создание сетей и дальнейшее увеличение ее размеров. Причем, следует выделить 2 основных типов сетей:

- унифицированные – предусматривающие стандартизацию всех составляющих концепции;
- смешанные – предполагающие совокупность маркетинговой, рекламной компании, а также ценовой программы лояльности и др.

9. Развитие специализированных предприятия с сокращенным набором предлагаемых услуг и блюд. Специализация их может быть разнообразной, рестораны могут специализироваться, как правило, на приготовлении национальных блюд, ужинов, завтраков. А иногда рестораны

специализируются на создании определенной атмосферы, например, «Дикий Запад» и др.

Еще невозможно не отметить такой вид ресторанов, как «free flow», или демократические рестораны. «Фри фло» в переводе означает «свободное движение». Как свидетельствует мировая практика, демократичные рестораны - достаточно динамичный сегмент ресторанного рынка. Основные потребители таких предприятий - люди среднего достатка.

Признаки таких предприятий это: отсутствие официантов, приготовление пищи в присутствии гостей, насыщенный ассортимент блюд. Такие рестораны позволяют посетителям самостоятельно выбрать место, комфортно разместиться, почувствовать себя непринужденно. Все это обеспечивается сочетанием "обособленных островов": кофейного, пивного, линии горячих блюд, а также системы самообслуживания с обслуживанием официантами.

В Украине таких ресторанов пока нет, хотя в СМИ имеется информация о том, что первая и крупнейшая во Франции сеть ресторанов самообслуживания Flunch приступила к поискам франчайзи в Украине.

Среди обычных заведений ресторанного хозяйства есть такие, которые привлекают внимание своей оригинальностью. Так, на Мальдивских островах есть маленький ресторанчик, оригинальность которого состоит в том, что он находится на глубине 5 метров, его стены и потолок выполнены из прозрачного материала.

Что касается Украины, то говорить о ресторанах на глубине моря или в окружении голодных тигров не приходится. Но есть немало ресторанов и кафе, которые радуют посетителей не только хорошей кухней, но и интересными интерьерами. Безусловным лидером является Львов, где есть множество новых ресторанов необычных форматов. Примером же их заведений является

"Кривка", "Мазох-кафе", "Старый трамвай". Для последнего специально выкупили предназначенную для лома колесную базу старого трамвая, по старым фотографиям восстановили и построили вагончик.

Так же следует отметить, что, не смотря на кризис, ресторанный бизнес продолжает развиваться. Причем не только в мире, но и в Украине.

Украинские рестораны не перестают удивлять своих гостей не только вкусными блюдами, но и новыми стилями и впечатлениями. Постоянно открываются рестораны нового формата, предлагаются дополнительные услуги.

На сегодняшний день гости ходят в ресторан не только поесть. Самое интересное в этом бизнесе - это его концепция. Коммуникации за чашечкой кофе посредством простой настольной игры. Возможность для человека отлично провести время в компании друзей или сослуживцев.

И если, опираясь на мировой опыт кулинарии и идя в ногу с мировым прогрессом, наша кухня станет еще более изысканной и совершенной, то ресторанный бизнес в Украине будет более успешным, чем в других странах мира.

Вывод: ресторанный бизнес всегда будет занимать одно из ведущих мест в жизни современного общества, так как люди всегда будут испытывать потребность в пище. Но сегодня от ресторанов требуют не только «хлеба», но и «зрелищ».

Следует отметить, что на сегодняшний день украинские рестораторы с успехом исполняют эти требования. Однако, при всех своих позитивных моментах, ресторанная сфера народного хозяйства еще требует некоторых улучшений и изменений, совершив которые, она по праву будет считаться одной из ведущих в мире.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Агафонова Л.Г. Туризм, гостиничный и ресторанный бизнес: ценообразование, конкуренция, государственное регулирование [Текст]: учеб. пособ. / Л.Г. Агафонова, О.С. Агафонова. – М.: Знание Украины, 2002. – 352 с.
2. Артемова Е.Н. Основы гостеприимства и туризма [Текст]: учеб. пособ. / Е.Н. Артемова, В.А. Козлова. – Орел: Орел ГТУ, 2005. – 104 с.
3. Архипов В.В. Организация ресторанного хозяйства [Текст]: учеб. пособ. / В.В. Архипов. – М.: Центр учебной литературы, 2007. – 280 с.
4. Архипов В.В. Ресторанное дело: ассортимент, технология и управление качеством продукции в современном ресторане [Текст]: учеб. пособ. / В.В. Архипов, Т.В. Иванникова, А.В. Архипова. – М.: Фирма "ИНКОС", 2007. – 382 с.
5. Архіпов В.В. Організація обслуговування в закладах ресторанного господарства [Текст]: навч. посіб. для студентів ВНЗ / В.В. Архіпов, В.А. Русавська. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 342 с.
6. Белошарпа М.И. Технология ресторанного обслуживания [Текст]: учеб. пособ. / М.И. Белошарпа. – М: Издательский центр "Академия", 2004. – 224 с.
7. Богушева В.И. Бары и рестораны. Искусство обслуживания [Текст]: учеб. пособ. / В.И. Богушева. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2001 – 352 с.
8. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посіб. для студентів економічних спеціальностей ВНЗ / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 270 с.
9. Каличева Н.С. Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах / Н.С. Каличева, С.С. Бохан //

Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип.5 (37). – С. 5-15

10. Тенденции ресторанного рынка в Украине [электронный ресурс].-Режим доступа: <http://с4actie.at.ua/publ/2-1-0-1>.

11. Dominik P. Zasady i organizacja uwienia w turystyce [Text] / P. Dominik. – Warszawa: Almamer, 2011. – 188 p.

УДК 663.4:330.3

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПИВНОГО РЫНКА В УКРАИНЕ

*Воловельская И.В., к.э.н., доцент,
Кулешов Б., магистр (УкрГУЖТ)*

Отрасль пивоварения кардинально отличается от всех остальных видов промышленности. Она объединяет в себе как традиции многих поколений, так и экономику в чистом виде.

В современных условиях деятельность сферы пивной отрасли приобретает все более динамичный характер и оказывает существенное влияние на развитие национального хозяйства.

Отрасль эта очень инвестоемкая. Достаточно отметить, что одно рабочее место в пивоваренной отрасли дополнительно создает до 10 рабочих мест в смежных отраслях.

Если говорить об инновационности и модернизации промышленности, то можно сказать, что примером одной из наиболее инновационных, модернизированных, современных отраслей промышленности является именно пивоваренная отрасль.

Согласно результатов анализа, три процента рабочих мест в отрасли создают двадцать процентов валового продукта пищевой промышленности.

Пивная ниша является одной из наиболее прибыльных на отечественном рынке. Это происходит потому, что большая часть населения мира, а точнее, около 70% употребляют пиво.

В данной статье рассматриваются и анализируются современные тенденции развития отрасли пивоварения в мире и Украине.

Ключевые слова: пивная отрасль, тенденции развития.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ПИВНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Кулешов Б., магістр (УкрДУЗТ)*

Галузь пивоваріння кардинально відрізняється від всіх інших видів промисловості. Вона поєднує в собі як традиції багатьох поколінь, так і економіку в чистому вигляді.

В сучасних умовах діяльність сфери пивної галузі набуває все більш динамічний характер і справляє суттєвий вплив на розвиток національного господарства.

Ця галузь дуже інвестоемка. Одне робоче місце у пивоварній галузі додатково створює до 10 робочих місць в суміжних галузях.

Якщо говорити про інноваційності та модернізації промисловості, то можна сказати, що прикладом однієї з найбільш інноваційних, модернізованих, сучасних галузей промисловості є саме пивоварна галузь.

Згідно результатів аналізу, три відсотки робочих місць в галузі створюють двадцять відсотків валового продукту харчової промисловості.

Пивна ніша є однією з найбільш прибуткових на вітчизняному ринку. Це відбувається тому, що велика частина населення світу, а точніше, близько 70% вживають пиво.

У даній статті розглядаються та аналізуються сучасні тенденції розвитку галузі пивоваріння в світі та Україні.

Ключові слова: пивна галузь, тенденції розвитку

MODERN TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE BEER MARKET IN UKRAINE

*Volovelskaya I.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Kuleshov B., master (USURT)*

The industry of brewing is fundamentally different from all other types of industry. It combines both the traditions of many generations, and the economy in its pure form. In modern conditions the activity of the sector of the beer industry is becoming more dynamic and has a significant impact on the development of the national economy. This field is very investable. This is due to the fact that one job in the brewing industry creates up to 10 jobs in related industries. If we talk about innovation and modernization in the industry, we can say that an example of one of the most innovative, streamlined, modern industries promyshlennosti is the brewing industry. This is due to the fact that according to the analysis of the three percent of jobs in the industry to create twenty percent of the gross domestic product of the food industry. The beer niche is one of the most profitable in the domestic market. This is because a large part of the world's population, and more specifically, about 70% drink beer. This article discusses and analyzes modern trends in the development of the industry of brewing in the world and Ukraine.

Keywords: beer industry, development trends.

Постановка проблеми: В сучасних умовах діяльність сфери пивної отрасли, приобретает все более динамичный характер и оказывает существенное влияние на развитие национального хозяйства.

Это, в первую очередь, связано с культурно-социальным значением этой отрасли, а также ее инвестоемкостью. Также следует отметить высокую инновационность отрасли пивоварения, что влечет за собой необходимость

внедрения технологических, информационных, управленческих инноваций в процесс производства.

Специфика данного бизнеса, а также недостаточное развитие его в Украине в настоящий момент времени и послужили основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросами, в которых раскрываются экономические основы пивоваренной отрасли в мире, занимались

такие ученые, как: Агафонов В.П., Оболенский Н.В., Дикань В.Л., Зипаев Д. В., Павлович В. Е., Киселев К.В. Оганесян Л.А., Казаков И.О., Киселева Т.Ф., Цветков Е.В. Саркисов Г.И., Магомедов М.Д., Алексеяченко Е.Ю. и др. [1,3,7, 8, 10].

Вопросами, относительно развития пивоваренной отрасли в Украине уделили внимание такие ученые, как Гончарук А.Г., Говдя Д., Петровский Я. и др. [2,3,].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексного подхода к исследованию современных тенденций развития пивного рынка в Украине.

Цель статьи заключается в изучении и анализе современных тенденций развития пивного сегмента рынка в мире и в Украине.

Изложение основного материала исследования.

Наиболее древними отраслями бродильных производств являются виноделие и пивоварение. В Вавилоне варили пиво за 7 тыс. лет до н. э. Отечественное пивоварение обладает длительной историей, но череда кризисов привела к скачкообразному развитию украинского рынка пива.

Потребление напитков во многих странах играет культурно-социальную роль, сопровождая различного рода коммуникации и позволяя выстраивать специальную систему взаимоотношений. Пиво — напиток для общения в кругу друзей, это мнение разделяют 38 % его потребителей. С наибольшей частотой пиво выступает напитком, который употребляют, чтобы расслабиться и отдохнуть, а также для того, чтобы пообщаться в компании. Кроме того, пиво приобретается для того, чтобы поднять себе настроение .

Отрасль является достаточно инвестоемкой. Следует отметить, также, что одно рабочее место в пивоваренной отрасли дополнительно создает до 10 рабочих мест в смежных отраслях.

Если говорить об инновационности, о модернизации промышленности, то можно сказать, что примером инновационной, модернизированной, современной промышленностью и является пивоваренная отрасль. Хотя бы потому, что 3 % рабочих мест в отрасли создают 20 % валового продукта пищевой промышленности.

Пивная ниша является одной из наиболее прибыльных на отечественном рынке. Это связано с тем, что большая часть населения мира, а точнее, около 70% употребляют пиво.

Пиво распространено во множестве стран мира и пользуется популярностью благодаря своим вкусовым качествам и аромату. Существует около тысячи сортов пива. Вкусовые характеристики разных видов могут кардинально отличаться.

Согласно отчету голландского банка Rabobank , а также Varth-Haas Group три основных фактора повлияли на изменения в работе крупнейших производителей пива в 2016 году :

1. Снижение производства пива в мире. Уменьшение выпуска пива за 2016 год составило 0,2%, тогда как в 2015 году производство упало на 0,1%.

2. Достаточно сильно на распределение основных сил на мировом рынке оказало приобретение лидером мирового рынка пива AB In-Bev своего ближайшего конкурента – компании Miller Coors за 103 млрд. долл. США. Однако, чтобы успокоить регуляторные органы по надзору за конкуренцией, крупнейшая в мире пивная компания должна была продать ряд своих интересов – ранее принадлежавших SABMiller – в Азии и Европе. Среди них, пивной бренд «Snow», который был продан его совладельцу China Resources Enterprises, а также «Grolsch» и «Peroni», проданные японской пивоваренной компании Asahi за 2,55 миллиарда евро (2,76 миллиарда долларов). Регуляторные органы ЕС также потребовали от пивовара отказаться от

бизнеса SABMiller в Чехии, Венгрии, Польше, Румынии и Словакии. Восемь пивоваренных компаний Центральной и Восточной Европы, которым принадлежит целый ряд востребованных брендов, в том числе Kozel, Tyskie и Pilsner Urquell, выкупил японский холдинг Asahi.

3. Стремительный рост крафтового сегмента пива. Хотя в США, где рынок этого пива занимает самый большой процент (12,5%), этот тренд существенно замедлился в развитии. А что касается стран Европы и Австралии, то там отмечается максимально активное развитие таких пивоварен. Такие пивоварни, которые являются малыми предприятиями, на сегодняшний день, активно поддерживают своими капиталами крупнейшие производители рынка.

И еще одним немаловажным глобальным трендом является возможная консолидация пивного рынка. Четыре основные международные корпорации (AB InBev, SABMiller, Heineken и Carlsberg) сейчас контролируют 47% рынка в объеме и генерируют 74% прибыли.

Согласно некоторым источникам ведутся переговоры о слиянии двух из них – AB InBev и SABMiller. Это приведет к тому, что 30% мирового рынка (в объемах) будет контролировать одна корпорация, а доля рынка AB InBev вырастет на 29%.

Борьба за рынок крупнейшими пивоваренными группами осуществляется по 3 основным направлениям:

- работа с конечным потребителем (дальнейшее развитие бренда);
- развитие контролируемой системы дистрибуции;
- оптимизация производства (технологии, ингредиенты, масштабирование процессов).

В 2016 году в Украине стабилизации рынка пива помешал резкий

рост акцизов и последовавший быстрый рост цен.

Основная конкурентная борьба, как и массовые сорта, переместились в экономичный сегмент рынка.

В Украине сегодня производят более 880 наименований пива. Среди всех алкогольных продуктов пиво на Украинском рынке занимает 42% продаж на рынке. И это не смотря на то, что в 2015 году цена на пиво в среднем возросла на 37%, а в 2016 – на 27%.

Однако по сравнению с 2008 годом, когда на пивном рынке наблюдался достаточно сильный рост, объемы продаж сократились более, чем в 1,5 раза. Особенно сильно это стало заметно в конце 2013-14 гг, когда произошла потеря территорий.

Одна из ведущих пивных компаний находилась в Донецке (Эфес-Украина) вообще приостановила свою работу.

Также падение объемов производства связано с изменением структуры экспорта. Поставки в Россию, как основного экспортера, прекратилось в конце 2014 года. Молдова и Беларусь тоже сократили свои закупки.

В 2016 году основным импортером украинского пива становится Молдова. 2 и 3 место разделили Беларусь и Литва. Литва даже увеличила объем закупок пива из Украины в 2 раза (с 6% до 12%).

Среди основных производителей продолжает лидировать «Оболонь». Почти 50% рынка принадлежат этой марке. На втором месте – «Славутич» - доля рынка этого производителя составляет 27%.

На третьем месте – мировой лидер пива САН ИнБев с долей Украинского рынка в 14%.

Что касается импорта, то более 50% пива Украина закупает в Бельгии, на втором месте Германия – 14% и на 3м месте – Молдова- 6%.

Структура Украинской продукции на рынке – основные представители на рынке: САН ИнБев Украина, Карлсберг Украина и компания «Оболонь». На

четвертом месте «Перша приватна броварня».

САН ИнБев Украина представлены на рынке Украины более, чем 200 наименованиями. Но в Украине компании принадлежит 3 пивоварни: Черниговская, Харьковская и Николаевская. Это такие бренды, как: пиво «Черниговское», «Янтар», «Рогань».

Карлсберг Украина представлена такими отечественными брендами, как : «Арсенал», «Львовское», «Славутич» и «Балтика». Заводы этой компании расположены в Запорожье, Львове, Киеве.

Что касается корпорации «Оболонь», она имеет не только центральный офис, но еще девять смежных предприятий. На сегодняшний день это предприятие, которое в отличие от первых двух терпит убытки, так как не имеет поддержки зарубежных активов и неблагоприятные ситуации в политике и экономике страны ударили по ней наиболее сильно. Она владеет такими брендами, как «Оболонь», «Десант» и др.

«Перша приватна броварня» на сегодняшний день занимает четвертое место на рынке Украины. Ее основные бренды: Stare misto, «Галицька корона», «Чорне», «Бочкове», «Авторське», «Свежий розлив», «Б-А», «Закарпатьське оригінальне», «Перша варка» и др. Эта пивоварня по лицензии варит пиво «Heineken» и, следует отметить, что показатели этого предприятия постоянно увеличиваются. Их продукция ориентируется не только на современное звучание вкусов, но и ретро-мотивы, что выгодно отличает его на рынке Украины.

Так что следует отметить, что, не смотря на кризис, в пивной промышленности Украины видны только положительные перемены. Вот некоторые из них.

1. Украинское пиво идет в ногу с мировыми брендами, и многие иностранные компании окрывают у нас свои производства.

2. Законодательные изменения должны простимулировать развитие малого производства. Это, в первую очередь, касается крафтового пива, которое стало очень модным продуктом сегодня.

3. По прогнозам аналитиков, падение отрасли значительно замедлится.

Вывод:

Пивоваренная отрасль - это целый сектор экономики. С пивоваренной отраслью тесно связаны очень многие смежные отрасли, успех или неуспех которых в том числе зависит от стабильной работы пивоваров.

Следует отметить, что на сегодняшний день Украинские пивовары с успехом исполняют все требования рынка. Это касается как вкусовых качеств продукта, так и инновационных веяний как в технологии изготовления, так и удовлетворении необычных предпочтений (пиво со вкусом малины).

Однако, при всех своих позитивных моментах, пивной рынок Украины еще требует некоторых улучшений и изменений, причем это в основном касается законодательной сферы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Агафонов В.П., Оболенский Н.В. Продвижение пива на рынке с учетом социокультурных традиций страны // Вестник Московского городского педагогического университета. Серия: Экономика. - 2015. - № 2 (4). - С. 70-78.

2. Говдя Д., Петровский Я. Запретное пиво: как работает новый закон [Интернет ресурс]. – URL: <http://www.ukrbeer.kiev.ua/news/7504>

3. Гончарук А.Г. Механизм обеспечения эффективности бизнеса (на примерепивной отрасли Украины) // Зарубежный опыт.-2008.-№22(127).-С.56-67.

4. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посіб.

для студентів економічних спеціальностей ВНЗ / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 270 с.

5. Зипаев Д. В., Павлович В. Е. Экономическое обоснование производства пивного напитка с использованием тритикалевого солода // Биоекономика и экобиополитика. — 2016. — №2. — С. 52-56.

6. Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). [Интернет ресурс]. – URL: <http://www.fedstat.ru/indicators/start.do>. (дата доступа 07.12.2015).

7. Исследование украинского рынка пива: тенденции и прогноз [электронный ресурс]. -Режим доступа: <https://koloro.ua/blog/issledovaniya/issledovaniye-ukrainskogo-rynka-piva.html>

8. Казаков И.О., Киселева Т.Ф., Цветков Е.В. Исследование потребительских предпочтений на рынке пива // Техника и технология пищевых производств. - 2014. - № 3 (34). - С. 158-162.

9. Киселев К.В. Анализ структуры торгового предложения на рынке пива. В

сборнике: ИМПУЛЬС–2012 Труды IX Международной научно-практической конференции студентов, молодых ученых и предпринимателей в сфере экономики, менеджмента и инноваций. В 2-х томах. - Томск: Изд. «Национальный исследовательский Томский политехнический университет». - 2012. - С. 267-269.

10. Коновалов Д.В. Стратегическое поведение предприятия на рынке пива// Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. - 2013. - № 3. - С. 55-58.

11. Оганесян Л.А., Саркисов Г.И., Магомедов М.Д., Алексеяченко Е.Ю. Эффективность развития предприятий пивоваренной отрасли №3, 2012г. Изд-во пищевая промышленность, М, (50-51).- 121с.

12. Рынок пива в Украине. [электронный ресурс]. -Режим доступа: <http://www.pivnoe-delo.info/2017/02/03/rynok-piva-ukrainy-bolshaya-trojka-stala-menshe/#002>].

УДК 365.459

TRENDS AND STABILITY FACTOR CONDITIONS OF BANKS CREDIT FLOWS: THE UKRAINIAN CASE

Kolomyichuk Dmitry I. (V.N. Karazin Kharkiv National University)

The present article analyses the tendencies and factor conditions of credit flows stability, as one of the main components of the banking activity in Ukraine. Using an econometric investigation we achieved sufficient basis to assume the existence of a tight bound between credit, deposit rates and the movement of credit flows.

Credit regulation is used to soften the economic crises and keep in check the inflation rate. To support the conjuncture, the government uses credit to stimulate the financial investments into different areas of the national economy. Credit policy is carried out by the means of direct or indirect approach. The difference between them is that the central bank either uses liquidity of the credit institutes to apply indirect control, or uses direct limits to economical credits (limits the credit quantity).

Defined the importance of interconnected analysis of the functioning of economics and banking sector. Singled out several steps of issuance of loans to the banks in the economics of the Ukraine.

Analyzed the factor conditions of credit banking activity development. Outlined the importance of the deposit and credit interest influence upon the persistence of credit inflows of the banks.

Keywords: *Banks credit investments, money supply, deposit interest, credit interest, credit flows.*

ТЕНДЕНЦИИ И ФАКТОРНЫЕ УСЛОВИЯ СТАБИЛЬНОСТИ КРЕДИТНЫХ ПОТОКОВ БАНКОВ: УКРАИНСКИЙ СЛУЧАЙ

Коломыйчук Д.И., аспирант (ХНУ им. В.Н.Каразина)

В данной статье анализируются тенденции и факторные условия стабильности кредитных потоков, как один из основных компонентов банковской деятельности в Украине. Используя эконометрическое исследование, была достигнута достаточная основа, чтобы предположить наличие жесткой границы между ставками кредитов и депозитов и движением кредитных потоков. Определено значение взаимосвязанного анализа функционирования экономики и банковского сектора. Определено значение взаимосвязанного анализа функционирования экономики и банковского сектора. Выделил несколько шагов по выдаче кредитов банкам в экономике Украины. Проанализированы факторные условия развития кредитной банковской деятельности. Охарактеризована важность влияния депозитных и кредитных интересов на сохранение притока кредитов банками.

Ключевые слова: *Кредитные вложения банков, денежная масса, депозитные проценты, кредитные проценты, кредитные потоки.*

ТЕНДЕНЦІЇ ТА ФАКТОРНІ УМОВИ СТАБІЛЬНОСТІ КРЕДИТНИХ ПОТОКІВ БАНКІВ: УКРАЇНСЬКИЙ ВИПАДОК

Коломийчук Д.І., аспірант (ХНУ ім. В.Н.Каразіна)

У даній статті аналізуються тенденції і факторні умови стабільності кредитних потоків, як одного з основних компонентів банківської діяльності в Україні. Використовуючи економічні дослідження, була досягнута достатня основа, щоб припустити наявність жорсткої межі між ставками кредитів і депозитів та рухом кредитних потоків. Кредитне регулювання використовується для пом'якшення економічних криз і контролю за рівнем інфляції. Для підтримки кон'юнктури уряд використовує кредит для стимулювання фінансових вкладень в різні сфери національної економіки. Кредитна політика здійснюється за допомогою прямого або непрямого підходу. Різниця між ними полягає в тому, що центральний банк використовує ліквідність кредитних інститутів для застосування непрямого контролю або використовує прямі ліміти для економічних кредитів (обмежує кількість кредитів).

Ключові слова: *кредитні вкладення банків, грошова маса, депозитні відсотки, кредитні відсотки, кредитні потоки.*

Introduction: During 2009-2016, Ukraine enjoyed high economic growth and stability, but in 2008 it was deeply involved in the worldwide financial crisis which brought the country's GDP to decline up to 14%. The main reason for the economic downturn was the international contagion stemming from the global financial crisis which caused the country to be cut-off from the international financial markets. At the same time, Ukraine's foreign debt rapidly increased to \$103 billion (57% of GDP) in the first years of crisis and this worsened the country's vulnerability. At international level, indeed, only the three Baltic countries faced worse figures and this highlights how much Ukraine was affected by the downturn.

Although nowadays the country seems to have overcome the worst of the crisis, conjuncture has brought substantial problems, most notably in terms of credit flows stability, which must now be addressed. In this framework, the problem of functioning and development perspectives of the Ukrainian financial and credit system has been largely analysed in the literature [7, 8, 9, 11]. However, the majority of these works explores either the general trends of the Ukrainian banking system or its separate

directions, without focusing on the correlated analysis of banks with the general functioning trend of economy as a whole.

Starting from these premises, the present paper tries to overcome the limitation of the previous studies by carrying out a comprehensive analysis of the contemporary tendencies and factor conditions of the Ukrainian banking credit flows. In particular, the paper identifies the development stages of the Ukrainian credit system and investigates the level of interaction between the credit, deposit rates and the movement of credit flows.

The paper is structured as follows. Section 2 describes the context of analysis. Section 3 deals with the methodology, reporting the econometric model carried out in our investigation. Section 4 reports the results achieved and section 5 ends with some concluding remarks.

The context of analysis. A preliminary review of the main trends in the Ukrainian banking system and of the problems affecting its development can start from the analysis of some relevant statistical facts. Fig. 1 reports the rate of change of loans and industrial production in Ukraine from 2004 to 2013.

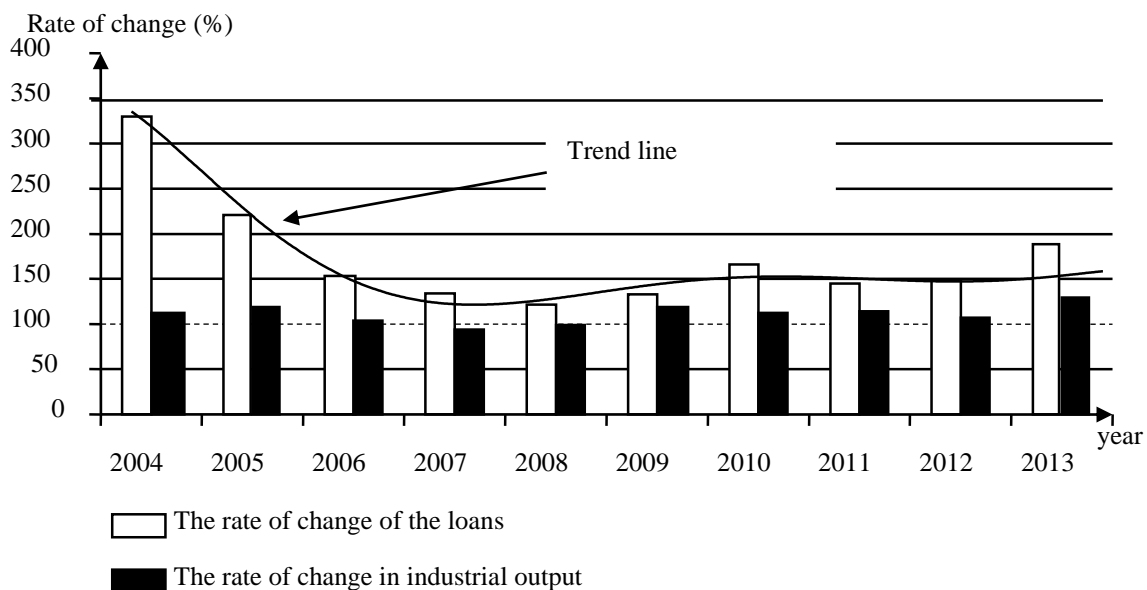


Fig. 1. Rate of change of loans and industrial production in Ukraine from 2004 to 2014 (% until previous year) [2,3,8].

Despite the steady increasing trend in loans, it is appropriate to note the existence of several stages of the process. In particular, from 2004 to 2005, there was a rapid slowdown in loans provided by Ukrainian banks. A significant decline in the industry, first of all, contributed to this, as reflected in the decrease in the annual production volume. The period from 2006 to 2008 was characterised by slight fluctuations in granting loans, followed by a gradual decrease in the rate of decline in industrial production. Since 2009 until 2014 there was a new wave of growth in the rate of lending, which contributed to increase the growth rate of production?

In order to understand the aforementioned trends, it is worth analysing the characteristics of the lending activity of Ukrainian banks. Since the beginning of 2012, the net assets rose by 34.5% for a total amount of 63.992.300.000uah while the total assets increased by 17042200000 uah or 33, 6% and up 67826700000 uah. (2015 - 2.4%) [8]. During 2013 the net assets rose by 57, 1% and made 100356600000 uah. Total assets rose by 55,8% to grow up to 105559300000 uah. This loan portfolio of Ukrainian banks rose more rapidly than assets at the end of 2013 when its volume amounted to 73445400000 uah. However, despite this, the share of loans in total assets structure of the Ukrainian banking system for

the period has slightly decreased from 68,96 % to 62,36% [8]. Thus, at the beginning of 2013, the share provided by banks in the structure of total assets was 68.96% while at the beginning of 2014 it declined to 62,36 %.

The basic condition for this change is to further enhance the liquidity of the banking system as a priority task for its development. However, this decrease could have the opposite effect due to the declining proportion of working assets as the main component of credit economy on the background of accelerating growth rates of production and the poor condition of the stock [10]. So on this issue it is reasonable determination of use of the credit opportunities banks of Ukraine for the multiplicative expansion of the money supply (Table.1). Because of the limiting credit activity of banks for the purpose of maintaining excess liquidity and reducing the risks ultimately dampen the wave of multiplicative expansion of deposits and the total value of money supply in the economy. The insufficient activation of the credit activity of the banks, not the emission of the National Bank of Ukraine, determines the insufficient availability of the economic turnover of financial resources. It's clearly confirmed by the data in Table. 1, where is the actual value of the money multiplier is lower than its standard value

Table 1
The use of credit opportunities banks of Ukraine for expansion of money supply multiplier 2006-2013 [11]

Indicators	Years							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Reserve requirements accounts of banks NBU, %	15	15	17	17	15	14	12	12
The actual money multiplier	1,85	1,76	1,82	1,84	1,92	1,98	2,11	2,37
Normative money multiplier	6,67	6,67	5,88	5,88	6,67	7,14	8,33	8,33
The difference between the normative and the actual multipliers	3,6	3,8	3,2	3,1	3,4	3,6	3,9	3,5

Along with the above definitions it should be noted that changes the structure of credit flows to the banking system of Ukraine slightly. So as on 01.01.11 loan portfolio of banks in Ukraine had the following structure (calculated based on published data), loans to business entities account for 38187700000 uah. (81,7% of the total loan portfolio); loans to other banks and the NBU are 5.096.200.000 uah or 10,9%; loans to individuals – 3254900000 uah or 7%; loans to state authorities - 195,6 million uah or 0,4%.

Figures at the beginning of 2012 have the following meanings: loans to business entities - 78,9% of the total loan portfolio; loans to other banks and the NBU - 8,9%; loans to individuals - 12,1%; loans to state authorities - 0,1%.

From the above numbers can make two conclusions:

- firstly - continues to decrease the share of credit flows from lending agencies of government (as at 01.01.2010, the share of these loans amounted to 0,5% of the total loan portfolio). Overall this is a very positive trend that helps to optimize the traffic flow of credit, because the direct government loans are mainly used to cover the deficit budgets of different levels that adversely affect the rate of change in the money supply as well as lending activities. According to this, we can determine that in the Ukraine in recent years

significantly reduced non-productive consumption level of financial resources and by their redistribution in favour of the real economy;

- second, the share of credit flows from granting loans to individuals. On the one hand, it is an activity of the population and the sustainability of the banking activity in general, and on the other - causes banks to improve the appropriate management for growth providing loans to individuals increased the number of outgoing flows of banks and in general enhances the probability of the onset of risk events in lending and therefore requires a more balanced and solutions to certain problems with the classic dilemma of managing banking - appropriate balance to support the relationship between profitability and liquidity of the bank. It should be noted that credit operations are crucially affect the liquidity banks of, because these operations are accompanied by a change bank investments and obligations [6].

As another parameter that characterizes the impact of bank loans to the reproductive processes economy-wide, it's used the estimate of credit in the days of the GDP [2]. Regarding the conditions of the banking sector in Ukraine this figure shows that the value for the period 2006 to 2013 has increased more than fourfold (Table. 2).

Table 2
Credit investments in Ukrainian banks Real calculating in the period from 2006 to 2013 [2, 7]

Indicators	Year							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Gross Domestic Product, mln uah	81519	93365	102593	130442	170070	204190	225810	263228
2. Loans granted to the economy of Ukraine, mln uah	5452	7295	8873	11787	19574	28373	42035	73445
3. Bank loans in days GDP, mln uah	24,4	28,5	31,6	33,0	42,0	50,7	67,9	101,8

But next to value of this index on the basis of 2013 is only equal to a year and almost twice less than the index value of 2002 (Fig. 2).

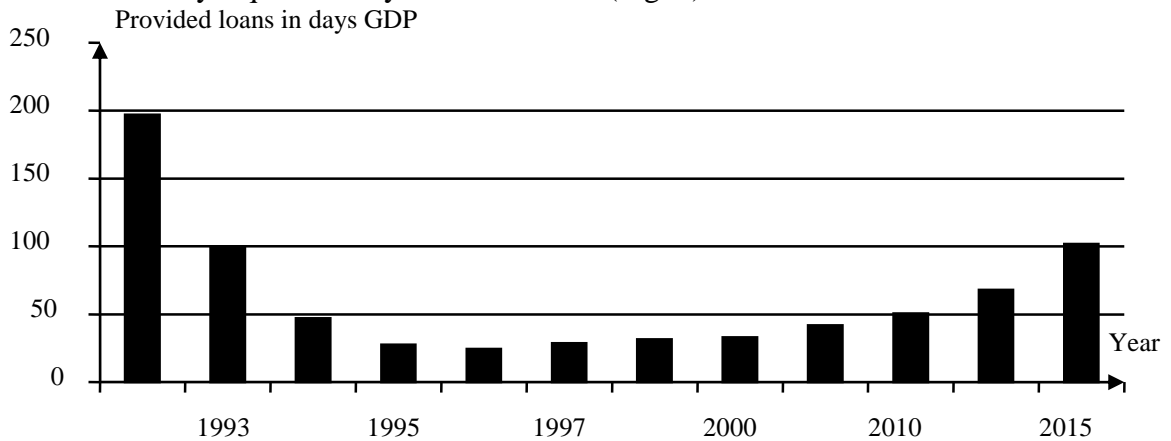


Fig. 2. Dynamics of loans Ukrainian banks in days GDP [4,7]

In addition, it should be added that in developed countries this indicator is 300-350 days. Thus the recession of the appointed indicator appears twice in less than a period of growth, indicating the difficulties of increasing the volume of credit investments of banks in Ukraine. Among the negative effects of this process and should indicate first of all, the considerable shadowing of economy, and imbalance in the process of taxation of business entities in Ukraine, which is reflected in the frequent change of the legal basis and an excessive the total burden of its taxation.

So the primary task of strengthening and development of the banking system of Ukraine should be aimed at improving domestic resource base - the aggregate banking resources which have been mobilized by the bank in the financial market and which are in his possession for a specified time. This is because a stable resource base of the bank is the basis for the expansion of its active operations. The basis of this analysis may be construction of appropriate econometric model and test its adequacy.

Methodology: According to a common definition of the essence of the

operation of any business entity (i.e. gaining profit), we fully analyse the impact of the credit flows and their base formation on the financial performance of the Ukrainian banking system. For this purpose, we followed an approach already employed by other authors [1] the main empirical literature on the topic [1] by estimating the following econometric model:

$$FR_t = \alpha + \beta_1 \frac{1}{LOANS} + \beta_2 \frac{1}{FUNDS} + \beta_3 t \quad (1)$$

where:

FR - is the financial result of the banking system at the end of the period;

LOANS - is loans provided by the banking system at the end of the period;

FUNDS - is attracted funds by the banking system at the end of the period;

t – time factor coefficient;

α – constant.

Using powers of MS Excel with auto regression calculations we've received definite model with calculated parameters, according to calculations based on tables above (table 1, 2).

$$FR = 3828 + 7,58 \frac{1}{LOANS} + 11,03 \frac{1}{FUNDS} + 3,65 t,$$

On the basis of this is the construction of certain econometric model and verification of its adequacy. So on the appropriate analysis for the same period as for the model equation 1 was obtained following econometric model:

$$\frac{1}{KR} = 0,0002 + 0,989 * SP + 1,601 * t, \quad (2)$$

SP - The spread between the weighted average interest rates annual rate in Ukraine banks on loans and deposits.

We gathered data for estimating the aforementioned model from the State

Statistics Service of Ukraine (2016). We estimated the model by employing the adjusted coefficient of determination.

Results: Statistical significance of the model is described by the next group of parameters: value of the adjusted coefficient of determination - 0,74; t - statistics for all regression coefficients is significant and relevant factor equal to the terms of Equation 1 such value - (-4,83) at p – levels 0,003; (4,70) at p - levels 0,003 and (3,82) at p - levels 0,008.

Table 3

Reports the results achieved

Variable	p-levels	t statistics	adjusted coefficient of determination
Credits	0.003***	-4,83	0.74
	0.003***	4,70	
	0.008***	3,82	
p-levels significant at ***= 1%			

Thus, despite the negative value to some components of the regression, the model indicates that in the case of increasing the loans, the financial result of the banking system is raising. However, this growth is quite slow. Moreover, with increasing volumes of financial result resource growth also slowed. This is generally consistent with relevant economic considerations, so the model with formula 1 can be defined as an adequate. At the same time, on the basis of an econometric model of the formula 1 can also identify certain imbalance between the loan portfolio and the volume of attracted resources are one of the manifestations of hidden negative effects of the banking system in Ukraine. Therefore, it should be emphasized that the dynamics of changes in interest rates on loans and deposits is not conducive completely to the formation of the definite results of the activities of the commercial banks in Ukraine in general. In

other words, except outlined above, it should be noted that the effective functioning and development of any bank is largely determined by the optimum ratio between the size of the deposit and credit interest.

Expediency of the appointed, primarily, connected with the fact that the impact of certain banks mediated by a set of measures aimed at regulating the volume of credits to the economy through influence on quantitative parameters of supply of credit money. One of such parameters is – the level of interest rates. At the same time the balanced deposit interest rates contribute to the formation of sustainable resource base of bank, credit – into the development of the most significant proportion of its active operations. At the same time, the value of the relevant interest is very important for both the lender and the borrower, because the real interest rates play a significant role in investment decisions because of the backlog

rate of interest from the rate of return is a prerequisite for the effectiveness of investments aimed at expansion or modernization of production. Therefore, careful consideration concerning the

influence of bank interest on the relevant activity is very important. On this basis it is appropriate to determine the impact of interest rates on credit flows of banks.

Table 4

Reports the results achieved

Variable	p-levels	t statistics	adjusted coefficient of determination
Spr	0,007***	3,75	0,85
	-0,0003***	-6,36	
p-levels significant at ***= 1%			

Statistical significance of the model is characterized: the value of adjusted coefficient of determination equal to 0,85; t - statistics that all regression coefficients are significant and relevant factor equal to the conditions of this value equation 2 are - (3,75) with p -levels 0.007 and (- 6,36) at p -levels - 0,0003.

Econometric model by the formula 2 indicates that increasing the spread is undesirable because in this case the initial movement of credit flows is slowed down. In other words, equalization of the spread for different regions should be made towards its reduction while reducing total cost of credit resources. In other words, approximately the same magnitude fundraising and providing more loans will contribute to the sustainability of movement of initial credit flows. This is due to the fact that in this case, firstly, banking is more predictable and foreseen; Second, the behaviour of potential depositors will already be worn the system, not prolonged nature. Ultimately, this is what will increase the volume of credit flows and reduce the threat of losses from credit activities of banks. However, it should be noted that this proposal may at first sight slightly contrary to the market conditions of free competition. Therefore, in order to avoid the possible consequences of this is not fully force-restrain the price of banking resources, but only to stimulate entrepreneurship in the less attractive regions, which eventually should limit excessive concentration of

banking resources in one region and promote the banking system as a whole.

Conclusions: Based on consideration of the general trends of bank lending in Ukraine highlighted several stages of the process. Also proved that the use of credit facilities for banks Ukraine for the multiplier expansion of the money supply is not limited by their relatively high credit activity. However, determined that the current dense connection between credit and deposit interest credit and movement of credit flows, leads to a more accurate and balanced policy both flows of credit banks, and improve measures to create credit and deposit interest, which may be the direction for further researches.

Carrying out the credit regulation, the government aims to achieve the following: manipulating the credit activity of the commercial banks and directing them towards expansion or diminishing of the credit economy, it, as it is, achieves the stable development of the internal economy, improvement of the financial flow and support of the national experts on the external market. Therefore, manipulating the credit allows achieving more profound strategic goals of the national economy development as a whole.

Dynamic development of the bank service, as well as increasing competition of commercial banks in order to get the client even nowadays presents a rather difficult task

of expansion of the commercial banks operations to open various deposits.

One of the most important instruments of the deposit policy is the rates that bank pays to the clients for their financial resources. Rates payments is the main item of the bank operations. Therefore, the bank is not interested in high interest rates. At the same time, it has to support level high enough to attract clients. The more reliable the period and sum of the deposit, the higher interest the bank provides.

The significance of the entrancing credit market is that it allows, via distribution of the excessive for some of the banks financial resources, improvements of the systems efficiency as a whole.

References

1. Bryukov V. G. How to predict the dollar exchange rate. Effective forecasting methods using Excel and EViews /V.G.Bryukov// 2011. – P. 10-20. No.7.
2. Economic statistics / Economic activity / Industry // State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource] // The access mode: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/pr/orp_rik/ - available 2017.
3. Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine [Electronic resource] // The access mode: www.me.gov.ua – available 2017.
4. Monetary and Financial Statistics [Electronic resource] // National Bank of Ukraine // The access mode: www.bank.gov.ua – available 2017.
5. NBU Bulletin. – 2016. – №1 [Electronic resource] // The access mode: www.bank.gov.ua www.bank.gov.ua/files/stat_e.pdf/files/stat_e.pdf //– available 2017.
6. Samorodov B. Relevant aspects of management of banks investments activities on securities market / Samorodov B., Mysienko O., Maslova A.// Scientific Council «European cooperation», Warsaw, Poland.- 2015. – № 1(1). – P. 27-36.
7. Shlapak Oh, Pushkarev V., Karcheva H. Financial status, trends and problems in the functioning and development of banks in 2015 // NBU Bulletin. – 2016. – №3. – P. 2–10.
8. Smovzhenko T.S. Interaction banking sector to the real sector of the economy // Socio-economic research in transition. Economic problems of market transformation of Ukraine (Collection of scientific works) // NAS of Ukraine. Institute of Regional Studies. - Lviv, 2015. - Edition. 1(XXXIX). – P. 4–7.
9. Tigipko S. Modern Ukraine: ways, forms and problems of reforming the banking system // NBU Bulletin. – 2013. – №4. – P.2–6.
10. Trydida A. The problems of the financial and credit system of Ukraine // bus. col.; Ed. Dr. Sc. Science professor. Trydida A., Dr. Sc. Science professor. Azarenkova G.M. - K: UBS NBU, 2014. – 231 P.
11. Vladychyn U.B. Role of credit in the economic growth of Ukraine // Ukraine Finance. – 2014. – №1. – P. 96–102.

УДК 656.2.001.47

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ КОРПОРАТИВНОЇ КУЛЬТУРИ ОРГАНІЗАЦІЇ

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В даній статті досліджено теоретичні аспекти формування сучасних стосунків і аргументовано нові підходи до формування культури. Корпоративна культура складається не відразу, процес її формування складний і тривалий у часі. Він розвивається за своїми специфічними законами, має свої принципи, та передбачає певні етапи. Крім інструментів інформаційного впливу на працівників, в організації повинні бути вироблена певна внутрішня організаційна політика, яка буде підтримувати декларації щодо тих або інших цінностей. Проаналізовано етапи удосконалення корпоративної культури в організації, та встановлено, що, для успішного формування культури організації і зниження опору персоналу бажано створити систему мотивації реалізації програми формування і розвитку корпоративної культури для працівників кожного рівня. Доведено, що для зниження опору працівників необхідно розробити таку програму нововведень, яка б була зрозуміла кожному працівнику. Всі нововведення повинні заздалегідь обговорюватися на нарадах, а найкардинальніші зміни на загальних зборах. При формуванні і розвитку корпоративної культури важливо враховувати думки працівників. При запуску програми повинен працювати так званий принцип «першого керівника»: керівник організації власним прикладом повинен підтверджувати необхідність і правильність здійснюваних змін і нововведень. Особливо це важливо для організації, в яких завжди перша особа в організації користується великим авторитетом серед працівників. Всі рівні повинні бути залучені до процесу формування і розвитку корпоративної культури. Якщо на якомусь з рівнів нововведення не приймаються, викликають опір, їх необхідно корегувати знову на самому вищому рівні. Доведено, що формування корпоративної культури, у сучасних умовах функціонування, є глобальним стратегічним ресурсом організації.

Ключові слова: корпоративна культура, організація, персонал, керівництво.

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ ОРГАНИЗАЦИИ

Гриценко Н.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В данной статье исследованы теоретические аспекты по формированию современных отношений и аргументированы новые подходы к формированию культуры. Корпоративная культура складывается не сразу, процесс ее формирования сложный и длительный во времени. Он развивается по своим специфическим законам, имеет свои принципы, и предусматривает определенные этапы. Кроме инструментов информационного воздействия на работников, в организации должна быть выработана определенная внутренняя организационная политика, которая будет поддерживать декларации по тем или иным ценностям. Проанализированы этапы

совершенствования корпоративной культуры в организации, и установлено, что для успешного формирования культуры организации и снижение сопротивления персонала желательно создать систему мотивации реализации программы формирования и развития корпоративной культуры для работников каждого уровня. Доказано, что для снижения сопротивления работников необходимо разработать такую программу нововведений, которая была понятна каждому работнику. Все нововведения должны заранее обсуждаться на совещаниях, а кардинальные изменения на общем собрании. При формировании и развитии корпоративной культуры важно учитывать мнение работников. При запуске программы должен работать так называемый принцип «первого руководителя»: руководитель организации своим примером должен подтверждать необходимость и правильность осуществляемых изменений и нововведений. Особенно это важно для организаций, в которых всегда первое лицо в организации пользуется большим авторитетом среди работников. Все уровни должны быть вовлечены в процесс формирования и развития корпоративной культуры. Если на каком-то из уровней нововведения не принимаются, вызывают сопротивление, их необходимо корректировать вновь на самом высшем уровне. Доказано, что формирование корпоративной культуры в современных условиях функционирования, является глобальным стратегическим ресурсом организации.

Ключевые слова: корпоративная культура, организация, персонал, руководство.

PECULIARITIES OF CORPORATE CULTURE OF THE ORGANIZATION

Gritsenko N.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (USURT)

In this article, theoretical aspects of the formation of modern relations are explored and new approaches to the formation of culture are argued. Corporate culture is not formed immediately, the process of its formation is complex and time-consuming. It develops according to its specific laws, has its own principles, and provides for certain stages. In addition to the tools of information impact on employees, the organization should develop a certain internal organizational policy that will support declarations on these or other values. The stages of improving the corporate culture in the organization were analyzed and it was found that for the successful formation of the culture of organization and the reduction of staff resistance it is desirable to create a system for motivating the implementation of the program for the formation and development of a corporate culture for workers at each level. It is proved that to reduce the resistance of workers it is necessary to develop a program of innovations that was understandable to every employee. All innovations should be discussed in advance at meetings, and cardinal changes at the general meeting. When forming and developing a corporate culture, it is important to take into account the opinion of employees. When starting the program, the so-called "first manager" principle should work: the head of the organization, by his example, must confirm the necessity and correctness of the changes and innovations that are being implemented. This is especially important for organizations in which the first person in the organization always enjoys great authority among employees. All levels must be involved in the process of formation and development of corporate culture. If at some level of innovation is not accepted, cause resistance, they must be adjusted again at the highest level. It is proved that the formation of a corporate culture in the current conditions of functioning is a global strategic resource of the organization.

Keywords: corporate culture, organization, personnel, leadership.

Постановка завдання дослідження. Потенціалом будь якої організації є її корпоративна культура, в якій будуються відношення між членами колективу. Значення корпоративної культури організації в тому, що вона проявляється у формуванні цінностей і принципів, які визначаються керівництвом організації, в етичних нормах і офіційній політиці, в традиціях організації, в міжособистих стосунках, практиці контролю за роботою працівників, у внутрішньому середовищі організації, що об'єднується поняттям – культура організації. При цьому слід відмітити, що корпоративна культура не є статичною, раз назавжди встановленою формою взаємовідносин в організації. В цілому корпоративна культура організації відіграє дуже важливу роль в її функціонуванні, тому що вона розвиває написані, часто невисловлені норми і взаємні очікування, які досить сильно впливають на поведінку колективу.

Аналіз досліджень і публікацій. Багато вчених займались даною тематикою такі як, Андрефф В., Розбард Т. [1], Башук Т. [2], Гриценко Н. [3,4,5], Тимцуник В., Белова О. [6], однак, питання щодо формування нових стосунків і підходів до корпоративної культури організації не розкрито зі сторони внутрішньо організаційної політики, що підтримує декларації тих або інших цінностей організації, і потребує ретельного вивчення та вдосконалення, тому метою даної статті є формування гнучкої корпоративної культури організації, яка дозволить членам організації регулювати як формальні, так і неформальні відносини.

Виклад основного матеріалу. Формування культури в організації пов'язане з впливом культури суспільства, у середині якого дана організація функціонує. Правила культури які будуть враховувати такі аспекти, як адаптація нових працівників, поведінка працівників на нарадах, міжособисті неформальні відносини, дрескод з одягу, зовнішнє

оформлення організації тощо, сприятимуть позитивному психологічному клімату в колективі і в подальшому стануть стратегічним ресурсом організації.

При формуванні корпоративної культури організації, яка б підтримувала стратегію гнучкого організаційного розвитку, необхідно виконати ряд відповідних кроків [1,2]:

1) визначити стратегію щодо встановлення основних цілей і цінностей, бажаних пріоритетів, принципів, норм поведінки колективу;

2) виявити позитивні і негативні цінності. Визначити ступень відповідності існуючої корпоративної культури обраної керівництвом, яка впливає на стратегію розвитку організації;

3) створити організаційні заходи, спрямовані на формування бажаних цінностей і зразків поведінки;

4) здійснити гнучкий вплив на корпоративну культуру з метою подолання негативних аспектів, які будуть сприяти реалізації обраної стратегії;

5) оцінити успішність впливу стратегії організації на корпоративну культуру і за необхідністю, внесення корективів у дану стратегію.

Предметом дослідження сформованого в організації культурного середовища є вирішення трьох завдань: 1 – усвідомлення провідних цінностей, пріоритетів, настанов, покликаних підтримати перспективну організаційну стратегію; 2 – визначення культурних цінностей організації, що будуть сприяти реалізації цілі; 3 – аналіз існуючої корпоративної культури та оцінка розвитку організації.

На сьогоднішній день корпоративна культура відіграє важливу роль в системі управління персоналом підприємства і розглядається як стратегічний інструмент, що дозволяє орієнтувати усі його підрозділи та усіх працівників на загальні цілі, підвищувати ініціативу, забезпечувати відданість загальній справі,

полегшувати спілкування. Більшість труднощів, які виникають в стратегічному управлінні персоналом здатний вирішити ефективний мотиваційний механізм, що має діяти на підприємстві. Корпоративна культура, як його основа, сприяє встановленню “стратегічної налаштованості” працівників, що призводить до підвищення продуктивності їх праці та до оптимізації стратегічного управління в цілому [3].

Формування корпоративної культури організації повинно відбуватися цілеспрямовано, та бути здатним ефективно реагувати на ситуації, як відносно стабільні, так і нові, спонтанні. При цьому корпоративна культура повинна зміцнювати колективний дух працівників від низьких до вищих ланок.

Процес формування корпоративної культури знаходить свій відбиток у формуванні «обличчя» організації, що включає особливості її діяльності, основні принципи та стиль, а також зобов'язання стосовно споживачів та персоналу. Чітко подані, сформовані, водночас гнучкі принципи і зобов'язання дозволяють формувати, об'єднувати працівників навколо єдиних, ясно визначених цілей і цінностей. Тобто необхідно виробити певний формалізований механізм, який повинен відповідати головним етапам формування корпоративної культури і бути здатним виконувати свою інституційну роль за будь-яких умов [3,4]. Даний механізм визначає домінуючі особисті цінності в колективі та ієрархію. Ієрархічна система виділених у такий спосіб цінностей породжує найбільш адекватну сукупність засобів їхньої реалізації, що втілюючись у засобах діяльності, формують внутрішню групові норми, цінності і моделі поведінки.

Основні принципи корпоративної культури загалом можуть забезпечувати позитивний кінцевий результат внаслідок взаємодії, звичайно з дотриманням індивідуального підходу до кожної людини, будь-якого колективу в

організації.

В корпоративній культурі виділяють два рівні корпоративної культури: *зовнішній та внутрішній*.

Зовнішній рівень можна поділити ще на два підрівні: *усвідомлений* (це об'єкти які ми бачимо), наприклад: стиль одягу, правила поведінки, певні символи, церемонії, що відбуваються в колективі (організації) і *неусвідомлений* (це цінності, яких ми не бачимо), наприклад: неписані правила, негласні угоди тощо.

Внутрішній рівень – цінності та переконання виражені в діяльності співробітників організації, що свідомо культивуються ними і в процесі життєдіяльності проникають в глибину корпоративної культури. Ці базові переконання являють собою сутність корпоративної культури.

Крім того, важливим чинником корпоративної культури, безумовно є наявність власної культури кожного співробітника колективу (організації), що є особистістю та володіє власною системою ціннісних установок, які тією або іншою мірою впливають на суспільну свідомість організації та на формування і спрямованість корпоративної культури.

В корпоративній культурі виділяють три основних компоненти [5]:

1. Базисні передумови поведінки, яких дотримуються члени організації в своїй поведінці та діях, що досить часто пов'язано з баченням навколишнього середовища людини (групи, організації, суспільства тощо) та регулюючих її змінних (природа, час, робота, характер відношень).

2. Ціннісні орієнтації - які орієнтують членів організації та визначають форму поведінки, що можливо вважати гідною, або неприйнятною. Все це залежить від домінуючих цінностей організації, та дозволяє зрозуміти як людина має діяти в певній ситуації.

3. Символіка завдяки якій передаються ціннісні орієнтації конкретної організації членам цієї ж

організації. Вона існує у вигляді різноманітних історій, легенд та міфів, що впливають на людей.

Від успішного втілення цих компонентів загалом і залежить успіх діяльності організації, що в свою чергу, наголошує на здатності організації сформувати свою власну корпоративну культуру, своєрідний моральний клімат в

колективі, що також формується корпоративною етикою.

Також, існує система особистих цінностей, переконань, традицій і норм поведінки працівників [5,6]. Вона виражається в символічних засобах духовного й матеріального оточення людей, що працюють у даній організації (рис. 1).

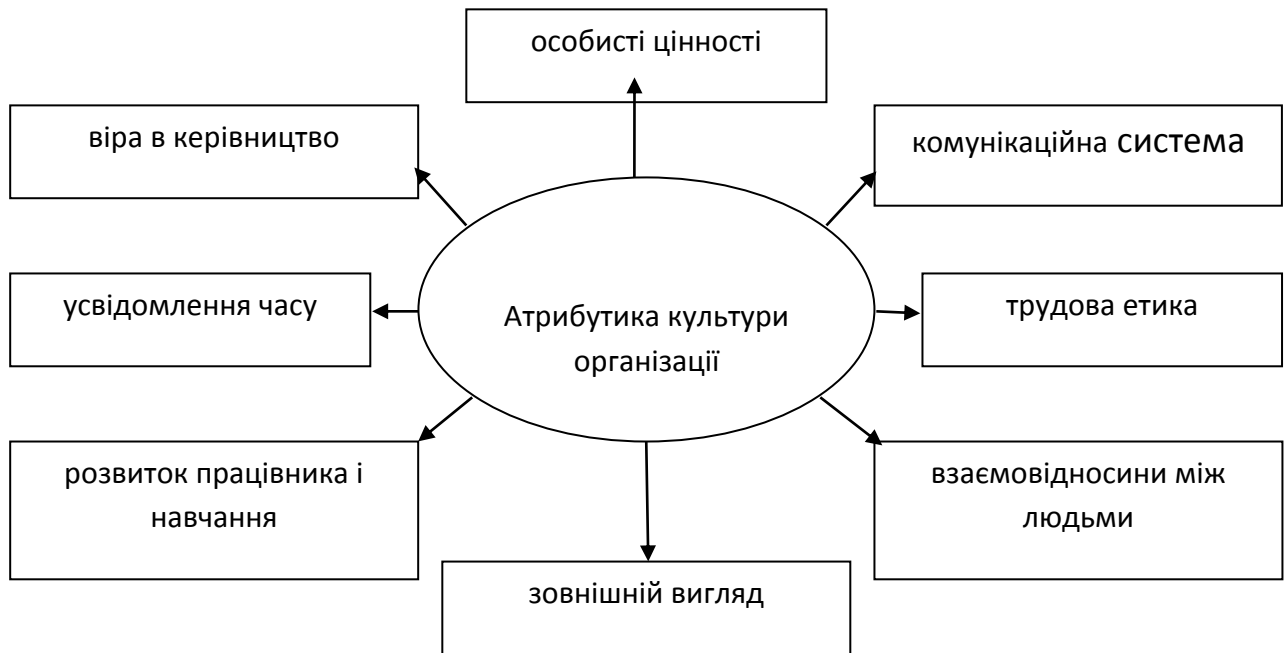


Рис. 1. Складові культури організації

Зробимо аналіз складових, що характеризують культуру організації.

- особисті цінності, тобто що люди цінують у своєму житті, в організації: своє положення, титули, просування по службі, саму роботу.

- віра в керівництво. Кожен співробітник працює з вірою в керівництво, в успіх, у свої сили, у взаємодопомогу, в етичну поведінку, у справедливість і т.п. Це потрібно не тільки з точки зору особистості, а й у досягненні загальної мети організації.

- комунікаційна система і мова спілкування, тобто використання усної, писемної, невербальної комунікації, аббревіатури, жестикуляції й т.п.

- усвідомлення часу, ставлення до нього і його використання: ступінь

точності часу у працівників, дотримання тимчасового розпорядку й заохочення за це.

- взаємовідносини між людьми, що розрізняються за віком і статтю, статусом й владою, досвідом й знаннями, релігією й громадянством, а також шляхи й методи вирішення виникаючих конфліктів.

- процес розвитку працівника і навчання: процедури інформування працівників, порядок участі в навчальних програмах, значення процесу підвищення кваліфікації, що використовується в організації;

- трудова етика й методи стимулювання: ставлення до роботи й відповідальність за доручену справу; поділ праці й виконання посадових обов'язків; оформлення і чистота робочого

місця; якість роботи; оцінка роботи і винагорода; шляхи просування по службі.

- зовнішній вигляд, одяг, подання себе на роботі, діловий стиль працівника.

Всі характеристики, взяті разом, формують організаційну культуру. Вони відображаються в традиціях, у поведінці людей, у їхньому зовнішньому вигляді, у манері спілкування, у їхніх діях і емоціях. Люди, що працюють в організації, формують її культуру, і у той же час культура впливає на поведінку людей в організації. Культура організації проявляється через уявлення про цінності, з них виводяться норми й правила поведінки, на основі яких, у свою чергу, формується конкретна поведінка працівників усередині й поза організацією. Поділені цінності формують у членів організації стандарти в діях і схожі почуття. Вони проявляються в матеріальних і духовних символічних речах: зовнішньому вигляді офісних приміщень, самих співробітників, у символах і фірмовому стилі, формах винагород і заохочень.

Виходячи з вищенаведеного, культура організації це узагальнююча характеристика всієї організації в цілому, елементами якої є:

- цінності, соціальні установки;
- моральні принципи й ділова етика;
- методи мотивації працівників;
- організація праці й способи контролю;
- стиль керівництва;
- шляхи вирішення конфліктів;
- способи прийняття рішень;
- комунікації.

Формування культури організації є складним феноменом. До особливостей формування, входять такі відомі норми як: принципи, правила, цінності, ідеали, мова, жаргон, історія організації, легенди, образи, символи, метафори, церемонії, ритуали, форми винагород і заохочень, оточення. Дані особливості, як правило носять неформалізований характер, і можуть змінюватись в залежності від

зовнішніх та внутрішніх факторів організації.

Однак головною особливістю формування культури організації є перетворення необхідних гнучких норм, цінностей та принципів, а також зміни реального життя в організації (тобто, деталі внутрішніх відносин між особистостями).

Висновок. Таким чином, корпоративна культура є головним механізмом, що забезпечує практичне підвищення ефективності роботи організації. Ключовим фактором у формуванні корпоративної культури особливо мають цінності такі елементи як: відповідальність, чесність, здібність, самоповага, безпека сім'ї та свобода.

Формування корпоративної культури підтримує формування стратегії організації та є важливим механізмом для успішного виконання її завдань, адже культура формує соціально-психологічний клімат і корпоративний дух, які сприяють виконанню поставлених завдань та досягненню успіху всієї організації. Корпоративна культура відбиває атмосферу в організації.

Слід зазначити, що корпоративна культура, завжди, повинна підтримувати місію, цілі та конкретну стратегію розвитку організації. При цьому мета поєднання місії і культури носить довгостроковий характер, що сприяє досягненню максимальних результатів, при цьому зміни, вироблені в корпоративній культурі потребують високого ступеня компетентності з боку керівництва організації.

На стан і розвиток внутрішньої культури організації значний вплив сприяє зовнішнє середовище. У різних організаціях формується специфічна внутрішня культура, водночас культурні цінності підприємств однієї галузі нерідко збігаються, оскільки організації працюють в однакових зовнішніх умовах. Внутрішня культура повинна сприяти досягненню цілей організації. Однак зміна зовнішнього

середовища вимагає також постійного внесення відповідних змін у внутрішню організаційну структуру підприємства. Тому важливим є формування здатності адаптації корпоративної структури до змін зовнішніх умов діяльності організації.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андреев В. Новая корпоративная стратегия / В. Андреев, Т. Розбард. – Слб.: Питер Ком. – 2009. – 416 с.
2. Башук Т.О. Доцільність формування корпоративної культури на підприємстві / Т.О. Башук, А.М. Жолудева // Маркетинг і менеджмент інновацій. - Харків, 2011. – №2. – С. 179-184.
3. Гриценко Н.В. Перспективы альтернативного управления железнодорожного транспорта современным руководителем / Н.В.

Гриценко // «Ученые записи» -Scientifics works. - Баку, 2014. - №1 С. 129-132.

4. Гриценко Н.В. Оптимізація діяльності впливу керівника на співробітників / Н.В. Гриценко // Наук. вісн. Одеського націон. економ. університету. - Одеса, 2015.- 6(226). - С. 68–74.

5. Гриценко Н.В. Діяльність менеджера в сфері управління людськими ресурсами / Н.В. Гриценко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Хрків, 2016. - №54. – С. 345–349.

6. Тимцуник В.І. Корпоративна культура як основа формування мотиваційного механізму у стратегічному управлінні підприємством / В.І. Тимцуник, О.І. Белова // Наук. вісн. акад муніцип. управління. - Харків, 2011. – №2. – С. 54-59.

УДК 330.59

УРОВЕНЬ И КАЧЕСТВО ЖИЗНИ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВАНИЯ

Комаренко О.А., аспирант (ХНУ им. Каразина)

В данной статье предпринята попытка выявить, с одной стороны, элементы соподчиненности, сопряженности, с другой, отличительные особенности, специфику категорий «уровень жизни» и «качество жизни». В работе определен господствующий в социально-экономической литературе подход к пониманию сущности категории «уровень жизни» и обоснована авторская трактовка её.

На основе анализа современных изменений в подходах к содержанию понятия «благосостояние» обоснована актуальность разработки концепции качества жизни. Даются отличительные свойства категории «качество жизни», рассматриваются его структура и анализируются его объективные и субъективные показатели. Делается вывод о том, что экономическим основанием качества жизни как социологической категории выступает уровень жизни.

Ключевые слова: *уровень жизни, качество жизни, материальное благосостояние, условия жизни, стоимость жизни, объективные характеристики качества жизни, субъективное восприятие благосостояния.*

РІВЕНЬ І ЯКІСТЬ ЖИТТЯ: ЕКОНОМІЧНІ ПІДСТАВИ

Комаренко О.О., аспірант (ХНУ ім. Каразіна)

У даній статті зроблена спроба виявити, з одного боку, елементи співвідпорядкованості, пов'язаності, з іншого, відмінні риси, специфіку категорій «рівень життя» і «якість життя». В роботі визначено панівний в соціально-економічній літературі підхід до розуміння сутності категорії «рівень життя» та обґрунтовано авторське трактування її.

На основі аналізу сучасних змін в підходах до змісту поняття «добробут» обґрунтовано актуальність розробки концепції якості життя. Даються відмінні властивості категорії «якість життя», розглядаються його структура та аналізується його об'єктивні і суб'єктивні показники. Робиться висновок про те, що економічною підставою якості життя як соціологічної категорії виступає рівень життя.

Ключові слова: *рівень життя, якість життя, матеріальний добробут, умови життя, вартість життя, об'єктивні характеристики якості життя, суб'єктивне сприйняття добробуту.*

LEVEL AND QUALITY OF LIFE: ECONOMIC BASIS

Komarenko O.A., postgraduate student (V.N. Karazin Kharkiv National University)

In this article, an attempt is made to identify, on the one hand, elements of subordination, conjugacy, on the other, distinctive features, specificity of the categories "standard of living" and "quality of life". These categories though are close on the semantic content, however are not identical concepts. The author defines the prevailing approach in social and economic literature to an understanding of the essence of the category "standard of living" and substantiates the author's interpretation of it. The standard of living is defined as an economic category that reflects the level of development and satisfaction of the material and spiritual needs of individuals, social strata and society as a whole, as well as the conditions for the development and satisfaction of these needs.

Based on the analysis of modern changes in the approaches to the content of the concept of "welfare", the relevance of the development of the concept of the quality of life is justified. The distinctive properties of the category "quality of life" are given, its structure is examined and its objective and subjective indicators are analyzed. The quality of a person's life is characterized as a set of objective conditions of life activity and subjective assessments of the satisfaction of his vital needs. The conclusion is drawn that the standard of living is the economic basis for the quality of life as a sociological category.

Keywords: *standard of living, quality of life, material well-being, living conditions, cost of living, objective characteristics of quality of life, subjective perception of well-being.*

Постановка **проблеми.** государства, стремящегося
Стратегический курс Украины на интегрироваться в мировое и европейское
построение высокоразвитого, экономическое пространство,
демократического и правового предусматривает приоритетность

достижения социальных целей, ориентацию на общечеловеческие ценности. Это определяет достижение нового уровня качества жизни граждан страны, введение разных социальных, экономических, демократических в своей основе, европейских стандартов жизнедеятельности человека.

В результате продолжающегося экономического кризиса в Украине в обществе произошло глубокое падение уровня и качества жизни основной массы населения. Однако от решения проблем уровня и качества жизни во многом зависит направленность и темпы дальнейших преобразований в стране и, в конечном счете, политическая, а, следовательно, и экономическая стабильность в обществе. Решение этих проблем требует определенной политики, выработанной государством, центральным моментом которой был бы человек, его благосостояние, физическое и социальное здоровье.

Показатели уровня и качества жизни населения являются важнейшими интегральными характеристиками социально-экономической системы.

Именно поэтому характеристики уровня и качества жизни должны стать приоритетными и использоваться при составлении стратегических планов социально-экономического развития государства. Они должны стать ориентиром социально-экономической политики.

Цели, задачи и национальные приоритеты социально-экономического развития должны иметь своей основой повышение уровня и качества жизни населения, снижения их дифференциации в различных регионах Украины. Именно поэтому все преобразования, которые, так или иначе, могут повлечь изменение уровня и качества жизни, приобретают несомненную актуальность.

Решение задач повышения уровня и качества жизни населения предполагает,

прежде всего, четкое теоретическое понимание данных категорий.

Понятия «уровень жизни» и «качество жизни» в современной научной литературе трактуются по-разному в зависимости от исходной позиции авторов.

Поэтому сегодня не существует не только единого взгляда на оценку понятий «уровень жизни» и «качество жизни» но даже общепризнанных подходов к определению их содержания.

Категории «уровень жизни» и «качество жизни» хотя близки по смысловому содержанию, однако не являются тождественными понятиями. Научный подход требует четкую дефиницию понятий «уровень жизни», «качества жизни», выявление, с одной стороны, соподчиненности, сопряженности, с другой, отличительных особенностей, специфики каждой из этих категорий.

Анализ последних исследований.

Среди последних научных публикаций зарубежных и отечественных исследователей, в которых анализируются различные аспекты уровня и качества жизни населения как научных категорий можно выделить работы Айвазяна С.А. [15], Беляевой Л.А. [13], Григоряна Г.М. [16], Кима М.Н. [3], Мандыбуры В.Е. [1], Михальченко Г.Г. [17], Старченко Л.В. [18], Тютюнниковой С.В. [19], и др. Исследования этих учёных анализируют различные теоретические и методологические аспекты проблем уровня и качества жизни населения. Однако необходимо констатировать, что на сегодняшний день в научной литературе пока ещё нет общепринятых определений категорий «уровень жизни» и «качество жизни», общепринятых подходов к раскрытию их взаимосвязи, соподчинённости, структуры.

Целью данного исследования является, во-первых, формирование собственного подхода к пониманию сущности категории «уровень жизни» как

экономической основы качества жизни и, во-вторых, определение сущности категории «качество жизни» и её соотношения с уровнем жизни.

Изложение основного материала исследования. В исследованиях, посвящённых анализу уровня жизни, в основном господствует подход, согласно которому под ним понимают степень удовлетворения материальных и культурных потребностей людей в той или иной стране и регионе, уровень потребления жизненных благ. В документах ООН уровень жизни также определяется как уровень удовлетворения потребностей населения, обеспеченный массой товаров и услуг, используемых в единицу времени. [11, с. 96]

В целом, соглашаясь с таким подходом к определению уровня жизни, мы разделяем позицию, согласно которой уровень жизни является относительной, динамичной категорией [1, с. 14].

Уровень жизни непрерывно меняется в зависимости от характера развития общественного производства и самого человека. С развитием производительных сил общества, ростом культурно-технического уровня людей потребности растут, возникают новые потребности, расширяется круг материальных, культурных, социальных потребностей. В свою очередь, удовлетворение одних потребностей побуждает к жизни другие, и, соответственно, ведёт к расширению производства, развитию производительных сил, производственных и других общественных отношений.

Уровень жизни населения определяется с одной стороны потребностями человека в различных жизненных благах (продукты питания, одежда, жильё, транспорт, коммунальные и бытовые услуги, образование, медицинское обслуживание, культурно-образовательные мероприятия и т. д.); с другой - возможностью их удовлетворения в соответствии с

рыночным предложением таких товаров и услуг в рамках обозначенного бюджета. Уровень жизни должен показывать степень материальной обеспеченности людей, позволяющей удовлетворять им разнообразные потребности.

Однако он зависит не только от уровня реальных доходов и потребления, но и меры развитости самих потребностей. Если этого не учитывать, то «...уровень жизни бедного человека со скромными запросами может трактоваться выше, чем уровень жизни богача с непомерно высокими притязаниями» [2, с. 105]. Другими словами, чем более развиты и многообразны потребности, тем сложнее их удовлетворять, а, значит, тем ниже степень удовлетворения потребностей. А степень развитости потребностей будет отличаться не только у населения различных стран в целом, но и у каждой социальной группы населения внутри одной какой-либо страны.

Поэтому, определение уровня жизни необходимо дополнить степенью развития самих потребностей. Кроме того, уровень жизни – это не только уровень развития материальных и культурных потребностей, которые необходимо удовлетворить для обеспечения нормальной жизнедеятельности человека и степень их удовлетворения, но и условия для развития и удовлетворения этих потребностей (условия жизни).

Под условиями жизни в научной литературе понимаются те обстоятельства, которые сопутствуют человеку (обществу) в процессе его жизнедеятельности и способствуют удовлетворению различных потребностей [2, с. 105]. Условия жизни справедливо, на наш взгляд, определяются в подходах экономистов как структурный элемент уровня жизни [12, с. 21].

Таким образом, с нашей точки зрения, уровень жизни - экономическая категория, отражающая уровень развития и удовлетворения материальных и культурных потребностей индивидов, социальных страт и общества в целом, а

также условия для развития и удовлетворения этих потребностей.

Прослеживая историю развития определения уровня жизни, следует отметить, что как в советской, так и в современной социально-экономической литературе он, как правило, отождествлялся и отождествляется сейчас с материальным благосостоянием. Другими словами, под уровнем жизни многими учёными в основном понималось, и понимается сегодня, категория, выражающая степень удовлетворения материальных и культурных потребностей, которые поддаются (прямо или косвенно) стоимостному (количественному) измерению, обеспеченности потребительскими благами, которые характеризуются преимущественно количественными показателями [10, с. 707].

Однако, умножение доходов и увеличение материального благополучия в обществе не являются самоцелью, они желанны не сами по себе. Как справедливо отмечал А. Сен, они служат только средством свободы и более достойной жизни. Тогда и уровень благосостояния в обществе будет измеряться уже не окружающими человека вещами, а самим состоянием человека, возникающим из-за наличия или отсутствия у человека возможности распоряжаться этими вещами [21, с.9,10].

В современном обществе происходит смещение акцентов с количественных на качественные критерии оценок развития. Можно уже с уверенностью констатировать, что сегодня страны с развитой рыночной экономикой кроме высокого уровня потребления как материальных, так и нематериальных благ характеризуются ещё и тем, что границы, отделяющие чисто экономические аспекты жизни общества от социальных, являются нечётко выраженными. Это актуализировало разработку концепции, которая включала бы в себя не только

возрастающий уровень потребления, но создавала благоприятные условия для расширения возможностей человека, нивелировала различия в доходах населения, уровне занятости, степени развития социальной инфраструктуры. [4, с. 3].

Стало очевидно, что содержание категории «уровень жизни» сводимое только к материальному благосостоянию, уже не позволяет полностью оценить современные жизненные стандарты, поскольку уровень жизни не охватывает важных аспектов жизнедеятельности человека, которые сегодня не имеют прямой зависимости от уровня его материального обеспечения, всесторонне не отражает изменившиеся подходы к благосостоянию населения.

Поэтому, наряду с категорией «уровень жизни» появилась потребность в разработке категории, которая бы не ассоциировалась только с повышением материального благосостояния общества, и которая достаточно полно отражала бы не только количественные, но и качественные характеристики потребления, особенности жизнедеятельности, социальные проблемы общества и отдельных слоев населения, степень удовлетворенности индивидов своей жизнью с точки зрения различных потребностей и интересов. Именно ограниченность одних количественных оценок условий жизнедеятельности человека привела к возникновению категории «качество жизни».

Качество жизни – это показатель, снимающий ограниченность категории «уровень жизни» измерением тех «качественных условий удовлетворения потребностей, которые не поддаются прямому количественному измерению» [20, с. 20-21].

Философия качества жизни в конце XX в. выходит на первый план в государственной политике и социальной работе в наиболее развитых странах мира,

например, в Канаде, Великобритании и Швеции.

Для современного украинского общества актуальность исследований по проблемам качества жизни объясняется приоритетностью для него концепции устойчивого развития и концепции развития человека. Стержневой идеей этих концепций является положение о том, что человек – не только средство достижения экономического роста, но и цель экономического развития, что существует объективная необходимость создания достойных условий жизни как ныне живущих, так и для будущих поколений.

Термин «качество жизни» впервые был употреблен известным американским экономистом Дж. Гэлбрейтом в книге «Общество изобилия» (1958 г.). Расширяя рамки количественных оценок жизненного уровня, автор писал о возможности потребления благ и услуг, которую (возможность) может предоставить “развитое индустриальное общество” [8, с. 143].

Принципиальное отличие концепции качества жизни – в расширении числа компонентов, обеспечивающих благосостояние не только в экономическом аспекте, но и в широком социальном и экологическом. Количественный рост и качественное улучшение благосостояния населения является основой развития, совершенствования и полноценной жизни человека. Мы присоединяемся к авторам, которые рассматривают сегодня благосостояние, в широком смысле, как комплексную социально-экономическую категорию, системное образование, в котором отражается все многообразие проявлений человеческой жизнедеятельности [5, с. 4]. Его структура включает в себя как обеспеченность человека основными материальными благами, необходимыми для удовлетворения его потребностей, так и интересы личности, реализуемые в

различных видах деятельности (труд, быт, отдых).

Сегодня в рамках современной сферы исследований – экономики развития, можно констатировать окончательное изменение подходов к категории «благосостояние». Исчез антагонизм подходов, и теперь Всемирный банк также рассматривает благосостояние как совокупность потребления, развития человеческого потенциала и экологической устойчивости с учетом их качества и стабильности [7, с. 39].

Благосостояние должно оцениваться по возможности людей вести такую жизнь, которую они считают достойной, а не по уровню дохода в расчете на душу населения. Согласно концепции человеческого развития, людям не нужен высокий доход для обеспечения достойного уровня жизни, важнее добиться наибольшей пользы от экономического роста для целей человеческого развития. [6, с. 73].

В современных концепциях качество жизни и понимается как возможность индивида использовать ресурсы (денежные доходы, здоровье, образование, семейные и социальные связи, гражданские права и др.) для управления собственной жизнью, то есть в терминах расширения возможностей выбора и действий [14, с. 11].

Как философская категория «качество» трактуется как «...существенная определенность предмета, явления или процесса, в силу которой, он является данным, а не иным предметом, явлением или процессом» [10, с. 252].

Если взять философское определение качества за основу, то под качеством жизни следует понимать существенную определенность бытия, которая проявляется через способность удовлетворять конкретную совокупность потребностей людей. Иными словами, качество жизни – это степень соответствия

условий жизни человека существующим у него потребностям. Качество жизни как системное понятие, «определяется единством его компонентов: самого человека как биологического и духовного существа, его жизнедеятельности и условий, в которых она протекает» [22, с. 12].

Исследование показало, что в работах отдельных учёных наблюдается прямое сведение понятия «качество жизни» к понятию «уровень жизни», а также варианты соотнесения или объединения с данным понятием (т.е. присутствует сугубо экономический подход) [6, с. 70].

$$\begin{array}{rcl}
 \text{качество} & = & \text{уровень} \\
 \text{жизни} & & \text{жизни} \\
 & & + \\
 & & \text{удовлетворение} \\
 & & \text{потребностей в благах,} \\
 & & \text{неподдающихся} \\
 & & \text{прямому стоимостному} \\
 & & \text{измерению} \\
 & & + \\
 & & \text{субъективная} \\
 & & \text{оценка} \\
 & & \text{удовлетворения} \\
 & & \text{личных} \\
 & & \text{потребностей}
 \end{array}$$

Таким образом, качество жизни отличается от уровня не только чисто механическим присоединением к последнему удовлетворение потребностей в благах, которые не поддаются прямому стоимостному измерению (основные права и свободы, участие в общественной жизни, наличие и рост свободного времени, уровень общественной безопасности, демократизм управления государством, регионами и т. д.), но и тем, что качество жизни содержит субъективный аспект - оценочное отношение человека к жизненным условиям и различным материальным и культурным благам, удовлетворенность жизненными обстоятельствами.

Исходя из изложенного, под качеством жизни понимается комплексная характеристика, как объективно существующих уровня жизни и удовлетворения потребностей в непосредственно неоплачиваемых благах, так и субъективного восприятия степени удовлетворения всего спектра потребностей.

Однако значительная часть исследователей, на наш взгляд, справедливо считает, что «...качество жизни более емкое понятие по отношению к уровню жизни» [2, с. 104], что «качество жизни объединяет многие из аспектов уровня жизни, включая их в себя в качественной определенности» [9, с. 70].

Анализ научной литературы, в которой рассматриваются проблемы уровня и качества жизни, убедил нас, на данном этапе исследования, принять следующий подход к определению взаимосвязи качества и уровня жизни:

Следовательно, качество жизни характеризуется совокупностью объективных условий жизнедеятельности и субъективных оценок удовлетворения жизненных потребностей. Как справедливо отмечает Л. Беляева: «По своей природе качество жизни – это объективно-субъективная характеристика условий существования человека, которая зависит от развития потребностей человека, и его субъективных представлений и оценок своей жизни» [13, с. 34]. Эта точка зрения в настоящее время широко распространена и среди западных исследователей, которые считают, что объективные и субъективные показатели следует рассматривать как равнозначные, а показатели качества жизни определяются как комбинация объективных условий жизни и субъективного восприятия благосостояния [12, с. 26].

Качество жизни определяется тем, в какой мере реализованы потребности человека; насколько он этим удовлетворен; как результаты этой

реализации соотносятся с социальными стандартами и ресурсами общества. Увеличение возможностей человека реализовать свои потребности в жизненные планы, достичь личного успеха будет означать повышение его качества жизни.

Объективные характеристики качества жизни человека (общества) отражают соответствие свойств человека, процессов его жизнедеятельности, условий и средств жизнеобеспечения природно-заданным и социально-обусловленным потребностям.

В данном случае непосредственным объектом анализа является совокупность базовых компонентов, образующих условия жизни и систему жизнеобеспечения населения:

1) качество населения (включает в себя ожидаемую продолжительность жизни, уровень образования, квалификацию, рождаемость и смертность, брачность и т. п.); 2) благосостояние населения (отражает его реальные доходы, их дифференциация, уровень потребления благ и услуг, уровень здравоохранения и культуры и т. п.); 3) качество социальной сферы (показывает уровень условий труда, социальной защиты, физической и имущественной безопасности людей и т. п.); 4) качество окружающей среды (включает данные о загрязнении воздушного пространства, почв, воды и т. п.); 5) природно-климатические условия (характеризуются составом и объемами природно-сырьевых ресурсов, климатом, частотой форс-мажорных природных ситуаций) [15, с.64].

В западных подходах к структуре качества жизни, также фактически выделяются три основных компонента: качество населения (здоровье и образование), возможностей самообеспечения (доход и занятость) и базовые характеристики условий жизни: природных (степень загрязнения) и социальных (обеспечение основными

услугами, безопасность, степень реализации прав человека и т.д.) [6, с. 74].

Качество жизни кроме составляющих уровня жизни, включает субъективное восприятие жизни и ее отдельных аспектов: удовлетворенность жизнью в целом, удовлетворенность трудовой деятельностью, самочувствие, полнота реализации человеком своего внутреннего потенциала, счастье (или комбинация этих элементов).

«Если уровень жизни характеризует реализацию нужд членов общества в благах, то качество жизни — степень удовлетворения потребностей с достижением того определенного личностно-психологического

состояния, без адекватной оценки которого невозможно судить о реальном состоянии удовлетворения потребностей людей» [23, с.201].

Субъективные оценки условий жизни отражают рациональное и эмоциональное отношение человека к жизни, удовлетворенность самим собой и своей жизнедеятельностью, ощущение гармонии с социально-психологическими и многими другими аспектами жизни.

Понятно, что оценка качества жизни относительна. Определение самим индивидом степени удовлетворённости своих потребностей основывается на его жизненном опыте, уровне культурного, интеллектуального, эмоционального развития. Качество жизни представлено как жизненное благополучие, при котором человек испытывает внутреннюю удовлетворенность условиями своей жизни.

Таким образом, номенклатура показателей качества жизни содержит как объективные характеристики самого человека (или социума), его жизнедеятельности и условий жизни, так и субъективные оценочные характеристики, отражающие отношение субъекта к реалиям его жизни.

Качество жизни является многосторонним и многофакторным

понятием, а, значит, наряду с экономическим пониманием имеет более широкое социологическое понимание, поскольку охватывает все сферы жизни людей. Именно поэтому можно утверждать, что качество жизни представляет собой, прежде всего, социологическую категорию, выражающую степень удовлетворенности материальных и культурных потребностей людей (качество питания, одежды, комфорт жилища, качество здравоохранения, образования, сферы обслуживания, окружающей среды, структура досуга, степень удовлетворения потребностей в содержательном общении, знаниях, творческом труде, уровень стрессовых состояний). Но качество жизни имеет серьезные экономические основания. В него, безусловно, входит такая экономическая категория как уровень жизни.

На наш взгляд, качество жизни представляет собой наиболее обобщенный комплексный критерий состояния общества. Оно характеризует своеобразный итоговый результат социально-экономического развития общества в той или иной стране, состояние всей жизнедеятельности индивида, социальных групп и общества в целом. На сегодняшний день, по нашему мнению, нет категорий, определяющих состояние человеческой жизни полнее, чем качество жизни. Оно, с одной стороны, отражает развитость индивидов, социальных групп и общества в целом на основе удовлетворения материальных, социальных и духовных потребностей. С другой стороны, качество жизни измеряется степенью развития физических и духовных способностей людей, уровнем развития человека как социального субъекта.

Выводы. Таким образом, с нашей точки зрения, уровень жизни - экономическая категория, отражающая уровень развития и удовлетворения материальных и культурных потребностей

индивидов, социальных страт и общества в целом, а также условия для развития и удовлетворения этих потребностей.

Однако уровень жизни не охватывает важных аспектов жизнедеятельности человека, которые сегодня не имеют прямой зависимости от уровня его материального обеспечения, всесторонне не отражает изменившиеся подходы к благосостоянию населения. Именно ограниченность одних количественных оценок условий жизнедеятельности человека привела к возникновению категории "качество жизни".

Под качеством жизни нами понимается комплексная характеристика, как объективно существующих уровня жизни и удовлетворения потребностей в непосредственно неоплачиваемых благах, так и субъективного восприятия степени удовлетворения всего спектра потребностей.

Взаимосвязь качества и уровня жизни заключается в том, что качество жизни включает в себя: уровень жизни, удовлетворение потребностей в благах, неподдающихся прямому стоимостному измерению, и субъективный аспект - оценочное отношение человека к жизненным условиям и различным материальным и культурным благам, удовлетворенность жизненными обстоятельствами.

То, что качество жизни охватывает все сферы жизнедеятельности людей и включение в него субъективного восприятия благосостояния позволяет нам утверждать, что оно (качество жизни) представляет собой, прежде всего, социологическую категорию, но оно имеет серьезные экономические основания - уровень жизни.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Мандибура В. О. Рівень життя України та механізми його регулювання

- [Текст]: Автореф. дис. д-ра екон. наук: 08.09.01 / В. О Мандибура; НАН України. Ін-т економіки. — К., 1999. — 36 с.
2. Шабашев В.А., Морозова Е.А. Уровень жизни, качество жизни, социальная защищенность – общее и особенное // Вестник Кузбасского государственного технического университета. 2005. № 6. С. 103–109.
 3. Ким М.Н., Комаренко О. А. Уровень и качество жизни: теоретический анализ, состояние и факторы в Украине / М. Н. Ким, О. А. Комаренко // Социальная экономика.- 2015. № 1. – С.85 – 94.
 4. Кривошей В.А., Школкина Н. В. Качество жизни и показатели уровня жизни населения / В.А Кривошей, Н. В. Школкина// Фундаментальные и прикладные исследования кооперативного сектора экономики. Научно-теоретический журнал, 2013, № 4. С. 3-6.
 5. Народное благосостояние: Тенденции и перспективы / Е.М. Аврамова [и др.]; АН СССР, Госкомтруд СССР, Ин-т соц. – экон. проблем народонаселения; отв. ред. Н.М. Римашевская, Л.А. Оников. – М.: Наука, 1991. – 253 с.
 6. Калинина Г. В. «Качество жизни» как феномен социального развития // Вестник ЧГУ. 2006. №7. С.67-79
 7. Качество роста. 2000 / В. Томас и др. М.: Изд-во «Весь мир», 2001. – 352 с.
 8. Попов, С.И. Проблема качества жизни в современной идеологической борьбе / С.И. Попов. – М.: Политиздат, 1977. – 275 с.
 9. Социальная политика, уровень и качество жизни. Словарь. - М.: Издательство ВЦУЖ, 2001. - 288 с.
 10. Философский энциклопедический словарь / Гл. ред. Л. Ф. Ильичёв, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалёв, В. Г. Панов. М.: Сов.энциклопедия, 1983.— 840 с.
 11. Global Education Digest 2011. Comparing Education Statistics Across the World. – Montreal. Canada: The UNESCO Institute for Statistics, 2011. – 309 p
 12. Зубаревич Н.В. Социальное развитие регионов России: проблемы и тенденции переходного периода. М.: Едиториал УРПС, 2003. – 264с.
 13. Беляева Л.А. Уровень и качество жизни. Проблемы измерения и интерпретации / Л. А. Беляева // Социс. – 2009. – № 1. – С. 33-42.
 14. International Labor Organisation / Employment, Growth and Basic Needs: a One-World Problem. Geneva: ILO, 1976. – 177p.
 15. Айвазян С.А. Россия в межстрановом анализе синтетических категорий качества жизни населения / С.А Айвазян // Мир России. – 2001. - №4. – С. 59-88.
 16. Григорян Г.М. Качество жизни и его место в системе отношений общества / Г.М. Григорян, О.В. Исакина // Социальная экономика.– 2009. – № 1. – С.144- 155.
 17. Михальченко Г. Г. Відтворення та розвиток населення в контексті забезпечення гідної якості життя: монографія // Г.Г. Михальченко – Донецк: «ВІК», 2012 – 333с.
 18. Старченко Л. В. Оцінка якості життя населення регіону в умовах сталого розвитку: монографія / за заг. ред. к.е.н., доц. І. М. Сотник. - Суми: Сумський державний університет, 2010. – 270с.
 19. Тютюнникова С.В. Качество жизни населения: содержание, особенности и тенденции в XX веке / С.В. Тютюнникова, В.В. Бронницкая // Социальная экономика. – 2010. - № 1. – С.160-168.
 20. Бестужев-Лада И. В. Методические проблемы исследования качества, уровня и образа жизни / И. В. Бестужев-Лада // Современные концепции уровня, качества и образа жизни. - М. : ИСИ АН СССР, 1978. - 189 с.
 21. Sen A. Commodities and Capabilities / A. Sen. – Amsterdam, 1985. – 130 p.

22. Качество жизни населения: грани проблем в фокусе преобразований: Коллективная монография / Под ред. канд. экон. наук доц. Н. А. Ворониной, канд. экон. наук доц. Е. Г. Кузнецовой. – Саратов: Издательство «КУБиК», 2012.- 150с.

23. Токарский Б. Л., Токарская Н. М. Определение взаимосвязи качества жизни с уровнем жизни населения / Б. Л. Токарский, Н. М. Токарская // Известия ИГЭА – 2011. - № 4(78). – С. 200-204

УДК 338.24

АКСИОЛОГІЧНІ ОРІЄНТИРИ ПРАВОСЛАВНОЇ МОДЕЛІ ГОСПОДАРЮВАННЯ ЯК ШЛЯХ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

*Компанієць В. В., д.е.н., професор,
Полякова О. М., к.е.н., доцент,
Бела О. О., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розкрито особливості ціннісного змісту православної моделі господарювання, ідеал піраміди потреб людини, що відповідає цінностям православ'я. Доведена ефективність православної соціально-економічної системи та обґрунтована необхідність відродження ціннісних ідеалів православ'я в сучасній економіці України.

Ключові слова: цінності, економіка, православна модель господарювання, культура, соціальне підприємництво, християнська мораль, ефективність.

АКСИОЛОГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ ПРАВОСЛАВНОЙ МОДЕЛИ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ КАК ПУТЬ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

*Компаниец В. В., д.э.н., профессор,
Полякова Е. Н., к.э.н., доцент,
Бела А. А., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье раскрыты особенности ценностного содержания православной модели хозяйствования, идеал пирамиды потребностей человека, соответствующий ценностям православия. Доказана эффективность православной социально-экономической системы и обоснована необходимость возрождения ценностных идеалов православия в современной экономике Украины.

Ключевые слова: ценности, экономика, православная модель хозяйствования, культура, социальное предпринимательство, христианская нравственность, эффективность.

AXIOLOGICAL ORIENTATIONS OF THE ORTHODOX MODEL OF ECONOMICS AS A WAY OF SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF UKRAINE

*Kompaniets V.V., Doctor of Economics, Professor, Full Professor,
Polyakova, E.N., Candidate of Economics, associate professor,
Bela A.A., Master of Economics (USURT)*

The article considers the axiological guidelines of the Orthodox model of management as a way of socio-economic development of Ukraine. It is noted that the development of the socio-economic system is determined by the law of spiritual and moral determination of social development and the law of socio-cultural identity. In the socio-economic development of the country, culture and its basis - values are of primary importance.

The features of the value content of the Orthodox model of management are revealed. The main values that determine the specificity of the management model are: attitudes towards man and the world around him; attitude to morality and law as regulators of social relations; attitude to power, competition (cooperation), individualism (collectivism), attitude to work, wealth (poverty), property.

The ideal of the pyramid of human needs, which corresponds to the values of Orthodoxy, is given. The effectiveness of the Orthodox socio-economic system has been proved on the basis of examples of economic activity and the necessity of reviving the value ideals of Orthodoxy in the modern economy of Ukraine is substantiated.

Keywords: *values, economics, Orthodox model of management, culture, social entrepreneurship, Christian morals, efficiency.*

Постановка проблеми. Будь-яка соціокультурна система складається з трьох взаємозв'язаних сфер: культури, політики, економіки. В залежності від того, яку роль відіграє кожна із взаємозв'язаних сфер суспільства в його житті і які цінності покладені в його основу, мова може йти про здорове чи хворе суспільство.

Дослідження динаміки економічних процесів в Україні дозволяють зробити висновок, що економіка перебуває в стадії глибокої кризи, причому основною причиною цього є тісне переплетіння економіки і політики. Експерти відзначають, що вірогідність дефолту в Україні в найближчі три роки оцінюється в 17,8 %, беручи до уваги такі фактори, як стан економіки, непогашену заборгованість і політичні ризики. За шкалою Standard & Poor's (S&P) Global Ratings, рейтинг України знаходиться на рівні В (високо-

спекулятивний), що на шість рядків нижче, ніж рівень найнижчого інвестиційного класу [1].

Серед основних факторів, що обумовлюють економічні тенденції у 2016-2017 рр., є: низький зовнішній та внутрішній попит унаслідок гальмування економічного зростання; зниження купівельної спроможності населення внаслідок зменшення реальних доходів; ускладнення відносин з основними торговельними партнерами та відтік інвестицій. Комплексна взаємодія показників за відсутності належних заходів стабілізації ситуації призводить до підсилення процесів занепаду економіки.

На думку керуючого партнера Capital Times Investment Company Еріка Наймана, трьома причинами економічної відсталості України є незацікавленість олігархів у реформах, геополітичний вплив на економіку України та висока

залежність від динаміки світових цін на сировину [2].

Майже половина української економіки перебуває в тіньовому секторі; Україна опинилася на першому місці за рівнем корупції в бізнесі серед 41 країни Європи, Близького Сходу, Індії та Африки. Дослідження аудиторської фірми Ernst & Young, присвячене ризикам шахрайства в цих країнах (EMEA), показує, що 77 % членів ради директорів або топ-менеджерів компаній виправдовують неетичну поведінку необхідністю допомогти бізнесу вижити, причому кожен третій з них готовий запропонувати грошову винагороду за укладання або продовження вигідного контракту [3].

Загалом розвиток соціально-економічної системи визначається двома законами: законом духовно-моральної детермінації суспільного розвитку і законом соціокультурної (цивілізаційної) ідентичності. Згідно з цими законами, розвиток соціально-економічної системи знаходиться у визначальній залежності від духовно-моральних чинників (духовно-морального капіталу народу), а успішність розвитку економіки тієї чи іншої цивілізації, країни, що належить їй, залежить від відповідності соціально-економічної моделі розвитку культури цієї цивілізації [4].

Коріння домінуючого впливу культури на розвиток різних цивілізацій та країн слід шукати в роботах М. Я. Данилевського, А. Тойнбі та їх послідовників О. С. Панаріна, В. М. Тростникова, ін. Дію закону соціокультурної ідентичності соціально-економічного розвитку визнають і багато сучасних вчених-економістів.

Визначальну роль соціокультурного чинника, що впливає на економічний розвиток, підкреслюють навіть західні фахівці. Так, за твердженням професора Гарвардського університету Дані Родріка, найбільш відомі наприкінці ХХ ст. приклади

успішного економічного розвитку надали країни, які прийняли самостійні шляхи розвитку економіки, базуючись на специфіці культури, психології народу, особливостях історичного розвитку – це країни Китай, Індія, В'єтнам. На противагу цьому, країни, які розвивалися за чужими рецептами і моделями, в тому числі, дотримуючись рекомендацій МВФ, перебували або й зараз перебувають у стані тривалої соціально-економічної кризи. До таких країн можна віднести Туреччину, Аргентину, Бразилію, Мексику, а також Росію і Україну [цит. за 5, с.75].

Отже, визнаною є теза про те, що в розвитку певної країни, в т.ч. соціально-економічному розвитку, домінуюче значення має культура та її основа – цінності. Цінності ж формуються на ґрунті культурустворюючої релігії.

Для нашої країни такою культурустворюючою релігією було православ'я, тому її культура та модель господарювання склалась саме під впливом цінностей православної віри. Таким чином, якщо суспільне життя та модель соціально-економічного розвитку України буде базуватись на інших цінностях, це, відповідно до закону соціокультурної ідентичності, означатиме поступову деградацію як суспільства, так і економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Питанням розвитку соціально-економічних систем у соціокультурному вимірі присвячені праці сучасних вчених, таких як Н. М. Зарубіна, В. Ліпов, В. І. Якунін, В. Е. Багдасарян, С. С. Сулакшин та багатьох інших [6-8]. Соціокультурні цінності господарської діяльності в умовах ринкової трансформації в Україні та рівень економічної культури сучасних українців досліджувалися в роботах Т. Єфременко, Ю. М. Петрушенка [9, 10]. Етичні основи бізнесу, проблеми взаємозв'язку господарської культури з економічною

діяльністю суб'єктів господарювання, питання мотивації трудової діяльності в різних соціокультурних системах розкриваються в наукових працях В. Л. Диканя, В. В. Польової, Т. Г. Сухорукової [11-13].

Слід відзначити, що сформульовані методологічні положення, практичні результати досліджень сьогодні, в умовах соціальних трансформацій, є надзвичайно актуальними для нашої країни і в контексті комплексного вивчення багатоаспектної проблеми забезпечення розвитку національної економіки у духовно-моральному та соціокультурному вимірах потребують поглиблення. Особливої актуальності набувають питання формування аксіологічних орієнтирів соціально-економічної моделі розвитку, порівняння сучасності та минулого з позицій соціокультурного аналізу.

Метою статті є визначення ціннісного змісту православної моделі господарювання як шляху соціально-економічного розвитку України.

Виклад основного матеріалу. Ціннісний зміст певної моделі господарювання, на нашу думку, можна зрозуміти у відповіді на питання:

- заради чого виконується певна господарська, трудова діяльність, (цінності-цілі);

- за допомогою яких засобів, ресурсів і яким чином (технології, форми організації виробництва) вона виконується (цінності-засоби);

- які загальноприйняті стосунки виникають між людьми в процесі цієї діяльності.

Відповіді на ці питання у свою чергу залежать від розуміння людиною, що господарює, сенсу власного життя та від ієрархії потреб (цінностей), яка склалась у її свідомості.

Разом з ієрархією потреб серед цінностей, які визначають специфіку моделі господарювання, найголовніші такі: ставлення до людини і до навколишнього

світу; ставлення до моральності і права як регуляторів суспільних відносин; ставлення до влади, конкуренції (співпраці), індивідуалізму (колективізму); ставлення до праці, багатства (бідності), власності.

У чому ж полягали особливості ціннісного змісту православної моделі господарювання? Головними цінностями культури православної цивілізації були Бог, Вітчизна, ближній, любов, віра, надія. Людина сприймалася як образ Божий і сенс власного життя вона бачила в духовних координатах.

Існувало два виміри розвитку суспільства і економіки: горизонтальне (матеріальне) і вертикальне (духовно-моральне). Економіка сприймалася - як домобудівництво, службова по відношенню до суспільства і людини сфера. Праця - як чеснота, творчість, засіб служіння Батьківщині, ближнім, спосіб перетворення світу. Багатство і влада - як відповідальність перед Богом і людьми.

Ідеал піраміди потреб людини, що відповідає цінностям православ'я, найкраще сформулював відомий богослов та вчений святий Микола Сербський. Він зазначав: «Існує п'ять основних імпульсів, які рухають людьми: 1) особистий прибуток і власні задоволення; 2) сімейні і кровні узи; 3) громадські закони; 4) совість і 5) почуття присутності Живого Бога. П'ятий імпульс - перша лінія оборони; якщо людина не втримає її, відступає на другу (четвертий імпульс), не утримавши другу, відступає на третю (третій імпульс) і так далі, до першої. Так відбувається деградація людини, деградація і загибель. Загибель, бо й останню лінію оборони може втратити людина. І тоді їй вже не залишається нічого, крім тупої байдужості до всього, відчаю і самогубства» [14].

Досить часто у своїх працях описував особливості менталітету людини, сформованого у межах православної цивілізації, і відомий філософ І. О. Ільїн. Він, як і багато інших

дослідників православної цивілізації, зазначав, що православна культура виховує в людині потребу жити заради Бога, Вітчизни та ближнього і тільки потім, заради себе [цит. по 15]. І якщо регулятором суспільного і особистого життя західної людини є передусім право, то росіяни та українці, виховані у православній культурі, звикли жити відповідно до закону Божого та голосу совісті.

Зараз ми робимо катастрофічну помилку, намагаючись скопіювати цінності західної цивілізації. Це обумовлює і формування відповідного ідеалу піраміди цінностей (потреб) людини. За взірць часто береться відома піраміда А. Маслоу, згідно з якою потреби нижніх рівнів, вимагаючи задоволення, впливають на поведінку людини раніше,

ніж на мотивації її поведінки почнуть позначатися потреби більш високих рівнів.

А. Маслоу і біхевіористи взагалі не виходять за межі економіс map. Взагалі вся ієрархія Маслоу може бути втиснута в нижню клітинку православної ієрархії - там, де панує особистий прибуток і особисті задоволення. У центрі всієї ієрархії Маслоу - одне велике Я. Тільки спочатку це Я наїдається і насолоджується, потім вимагає комфорту й товариства для веселощів, і, зрозуміло, «самовираження», кінця якому не видно, бо людина може самовиражатися нескінченно [15].

Порівняння ієрархії цінностей особистості у православної і західній культурах подано у таблиці.

Таблиця

Ієрархія цінностей особистості у православної і західній культурах

Західна культура	Православна культура
Самовираження, самоактуалізація	Бог – тобто духовно-моральні потреби
Потреба громадського визнання, самоповаги, особистих досягнень	Совість - теж духовно-моральні потреби
Соціальні потреби, потреби в причетності, соціально-психологічному комфорті	Вітчизна – соціальні потреби, потреби у служінні
Потреби в безпеці	Сім'я - теж соціальні потреби, потреби у служінні
Тілесні потреби	Особистий прибуток і задоволення (тілесні потреби, потреби у безпеці, потреби у соціально-психологічному комфорті, потреби у визнанні, потреби у самовираженні)

Саме завдяки пріоритету духовних цінностей над соціальними і матеріальними, «ми», або «інша людина» над «Я», православна модель господарювання давала зразки економічно достатнього, соціально-ефективного, морального господарювання, спрямованого на всебічний розвиток людини.

Приклади ефективності моделі такі: монастирське господарювання, діяльність артілей і трудових братств,

купців і підприємців, в т.ч. розвиток різних форм благодійності.

Що стосується прикладів ефективного монастирського господарювання, то їх дуже багато. Так, С. М. Булгаков підкреслював, що культуру і господарство середньовічної Європи створили саме монастирі. Ченці освоювали непрохідні землі, створювали монастирі як центри духовного, культурного і господарського життя, навколо яких

селилися мирські люди. Так створювалися поселення і міста. Процвітання монастирів було пов'язано і з духовним подвижництвом, і з величезними труднощами ченців, і з розкриттям творчого потенціалу працюючих на славу Божу і для ближніх [16].

Як один з яскравих прикладів ефективності монастирського господарювання можна навести Почаївську Лавру, яка була центром монастирського життя на заході України. Архієпископ Антоній (Храповицький), будучи волинським архієпископом, заснував при Почаївській Лаврі банк, який видавав малоросійським селянам підйомні кредити і вивів мільйони селян з-під економічної залежності від фінансово сильних діаспор, зробивши Волинь зоною процвітання і політичної стабільності. Без благословення почаївських духівників жоден кандидат в краї не міг потрапити в Державну Думу Росії. Екстремістів, як правих, так і лівих, в області не було, оскільки була знищена основа для їх існування. А просвітницька робота серед населення була величезною - тираж "Почаївських листків" перевищував 2 мільйони [16].

У кінці XIX – на початку XX століття в Росії, Україні набула поширення особлива форма благодійності, яка пізніше на заході стала називатися *соціальним підприємництвом*. Це організація Будинків працьовитості, які створювалися з метою залучення соціально незахищених категорій населення до праці, надання їм іншої благодійної допомоги. Вперше в Росії Будинки працьовитості з'явився 1882 р. у Кронштадті з ініціативи о. Іоанна Кронштадтського. Отець Іван, спостерігаючи за життям населення Кронштадта, прийшов до думки про те, що потрібно надавати не тільки благодійну, а й трудову допомогу, адже бідність і злидні часто були пов'язані з відсутністю роботи.

Протягом року на різних роботах в кронштадтському Будинку працьовитості було зайнято до 25 тис. осіб. Продукція, вироблена в майстернях Будинку

працьовитості, продавалася і користувалася стійким попитом. Крім ремісничих майстерень, тут розміщувалася народна їдальня. Тим, хто не міг утримувати себе власною працею, видавалися грошові допомоги. Діяла безкоштовна амбулаторна лікарня, нічний притулок. Безкоштовним було навчання в початковому народному училищі на 300 місць, були відкриті дитяча бібліотека та народна читальня, недільна школа. Працювали притулок для хлопчиків і дівчаток і один з перших в Росії дитячих садків [17].

До 1898 р. в Росії налічувалося 130 Будинків працьовитості, в тому числі такі будинки існували в Києві, Полтаві, Херсоні, Чернігові.

Одним з найбільш яскравих прикладів ефективності православної соціально-економічної системи, яка існувала на мезо-рівні, є *діяльність Трудового Братства М. М. Неплюєва*. Це Братство (за сучасною термінологією - велике господарське об'єднання) проіснувало 40 років на нинішньому півночі Сумської області, в його склад входило в середньому від 500 до 1500 осіб. Хазяйнували спільно на основі православних принципів, а також найкращих методів і технологій. Ефективність використання праці і капіталу в межах Братства була набагато вище, ніж за його межами. Більшовики використовували досвід господарства для агітації як приклад комуністичного господарювання, поки не розібралися, що громада створена на православній основі.

У 1929 р., перед її знищенням в процесі колективізації, сільськогосподарська артіль М. М. Неплюєва мала: розвинену агрокультуру; потужну господарську інфраструктуру, в т. ч. рільництво з використанням новітньої на той час техніки; луговодство; бджільництво; тваринництво; садівництво; лісове господарство; селекційне господарство; заводи (лісопильний, цегельний, виноробний і переробки продукції тваринництва); млин, торфорозробки;

індустріальні майстерні (ковальсько-слюсарну, теслярську, столярну, шевську); телефонну мережу; електростанцію; готель; громадські їдальні, школи, ясла, клуб [18].

Усі наведені приклади, що доводять ефективність православної моделі господарювання, об'єднує одна ціннісна основа: бачення мети господарювання спочатку в духовному, а потім – в матеріальному вимірі, відповідна ієрархія потреб людей, які здійснювали господарювання, їх ставлення до праці, багатства, власності.

І таких зразків можна навести багато. Але це все минуле. А що зараз? Такі зразки теж є, але їх, на жаль, мало видно за загальною, існуючою на макрорівні системою, яка є й аморальною, й неефективною. Приклади ці можна віднести до сучасного монастирського господарювання, фермерського господарювання, до дрібного сімейного виробництва, яке намагаються вести сумлінні і грамотні у своїй справі.

Одним із прикладів соціального та морального господарювання в Україні є санаторний комплекс «Червона Калина». Це підприємство лікувально-оздоровчого профілю, що працює на засадах фінансового самозабезпечення. Метою підприємства є надання лікувально-оздоровчих послуг населенню на високому рівні. Керівник підприємства (головний лікар) бачить місію підприємства в служінні народу на основі професіоналізму, високої культури і моральності персоналу, використання найкращих методик лікування та оздоровлення. На тлі закриття багатьох установ подібного типу в Україні «Червона Калина» не тільки пережила кризу, але як і раніше є перлиною Західної України.

Взагалі, варто зазначити, що ефективність православної моделі господарювання сьогодні довести дуже нелегко. Причин кілька.

По-перше, в основному ця модель в дії – історичний досвід минулого. Сучасна соціально-економічна система аморальна і приклади господарювання на основі

православних цінностей в основному можливі лише на рівні сімейної або монастирської економіки.

Шоковість «ринкових перетворень», що проводяться в Україні, аморальність реформ, а часто і реформаторів, безкарність і заохочення порушення моральності в економіці призвели до значних змін свідомості. У багатьох людей, особливо тих, хто не має міцного духовного стрижня, а також у молоді, виникла стійка думка про те, що поставлені цілі можуть бути досягнуті будь-яким шляхом, що основа успіху і багатства – зв'язки, удача, обман, що праця потрібна тільки для досягнення матеріальних благ, що свобода – це свобода від обов'язків, закону, совісті, а освіченість, чесність і терпіння заважають в досягненні успіху. І мало хто бажає побачити зворотню залежність між зміненням ціннісним портретом суспільства і тим, що відбувається в економіці і житті.

При цьому потрібно розуміти, що ідеал православної моделі на практиці завжди було здійснити важко. Економіка – це зона підвищеної моральної відповідальності: дохідна, прибуткова діяльність і дотримання моральних норм для людини часто стають випробуванням.

По-друге, сучасний досвід морального господарювання тиражують рідко.

По-третє, для оцінки моделі потрібно застосовувати не ті критерії, які прийняті для оцінки західної моделі – капіталізму, а інші (духовно-моральні, соціальні, гуманні, екологічні та економічні).

І останнє: ми маємо спотворений ідеал цінностей і їх ієрархії.

Чи можна відбудувати українське суспільство та економіку, якщо члени нашого суспільства будуть жити відповідно до такої піраміди цінностей і потреб, які задаються навіть у найкращих зразках сучасної західної культури (а піраміда Маслоу є не реальністю, а ідеалом для західного суспільства), якщо кожен намагатиметься стягнути шматок

загального пирога, а державні діячі, управлінці, підприємці будуть жити за власними інтересами? Чи збудуємо ми сильну державу, в якій достойно зможуть жити усі члени суспільства за таких умов? Здається, відповідь очевидна – ні.

Нам необхідно пам'ятати про те, що наша традиційна модель культури і господарювання, побудована на цінностях православ'я, давала високу духовно-моральну, соціальну, і необхідну економічну ефективність. Тому нам слід звернутись до цінностей власної культури, виховати суспільство, яке буде жити відповідно до голосу совісті і законів християнської моралі, відбудовуючи на основі цього економіку та державу.

Висновки. Керуючись чужими моделями розвитку, Україна зайшла в глухий кут. І українські реформатори порушили закон соціокультурної ідентичності розвитку соціально-економічних систем та закон відповідності економічних перетворень моральним принципам, сформованим в певній цивілізації, тобто для нашої цивілізації – принципам християнської моралі.

Сьогодні все наше суспільство потребує відродження цінностей власної культури, православної господарської етики, формування на основі їх мети, стратегії та шляху розвитку національної економіки в нових історичних умовах.

Головна зміна, яка започаткувати інші – це зміна в самих людях, це розвиток духовної культури, моральності, інтелекту, професіоналізму. Для того щоб відродити економіку, потрібно міняти систему управління і систему освіти, а її може змінити тільки людина, людина, яка захоче змінитися сама.

Капіталістичний світ, в якому ми поки живемо, тримається на грошах, владі й конкуренції не тільки за ресурси, а й за людину. Конкурентну боротьбу з антисистемою можна виграти тільки на основі духовної та інтелектуальної мобілізації, оскільки будь-яка соціально-економічна система ґрунтується на духовній

підставі. Битву виграє не той, у кого більше матеріальних ресурсів, а у кого сильніше дух і розум (згадаймо біблійну історію про Давида і Голіафа, яка вічно повторюється в житті різних суспільств і людей). Людина, яка прагне до вічних цінностей (любові до Бога, людей, Батьківщини), яка розвиває себе в духовному і професійному векторах і отримала якісні знання і необхідні навички, здатна побудувати систему, що стане альтернативою вмираючому капіталізму.

Нам потрібно повернутися до цінностей своєї віри і культури, збудувавши в цих ціннісних координатах модель морального господарювання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Украина в тройке лидеров по вероятному дефолту – Bloomberg [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://strana.ua/news/29417-ukraina-v-trojke-liderov-po-veroyatnomu-defoltu-bloomberg.html>.

2. Макроэкономика-2017: прогноз от ведущих экономистов Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://forbes.net.ua/selfeducation/reports/1425507-makroekonomika-2017-prognoz-ot-vedushchih-ekonomistov-ukrainy>

3. Украина возглавила рейтинг коррупции в бизнесе [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.20khvylyn.com/news/economics/news_20330.html

4. Компаниец, В. В. О внеэкономических законах развития экономики и доминантах экономического образования [Текст] / В. В. Компаниец // Сборник материалов IV Международной научно-практической конференции "Православный ученый в современном мире. Ценности православного мира и современное общество" (Салоники, Греция 25-26 сентября 2015 г.).- Воронеж, «ИСТОКИ», 2015. – 330 с. – С. 30-46.

5. Компаниец, В. В. Управление развитием социально-экономических систем у

духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Частина 1. Розвиток соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Духовно-моральна соціально-економічна система [Текст]: монографія / В. В. Компанієць. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 305 с.

5. Зарубина, Н. Н. Социология хозяйственной жизни: проблемный анализ в глобальной перспективе [Электронный ресурс]: учеб. пособие. – Режим доступа: <https://mgimo.ru/upload/iblock/df7/df7616e7839219ba77b08fb73a2e9ad5.pdf>

6. Липов, В. В. Мотивація інституціональних змін у трансформаційній економіці [Текст]: монографія / В. В. Липов. – Харків: Вид-во НФаУ, 2004. – 184 с.

7. Якунин, В. И. Цивилизационно-ценностные основания экономических решений [Текст]: монографія / В. И. Якунин, В. Э. Багдасарян, С. С. Сулашкин. – М.: Научный эксперт, 2008. – 160 с.

8. Єфременко, Т.О. Рівень економічної культури пересічного громадянина України (за даними експертного опитування) [Текст] / Т. О. Єфременко // Український соціум. – 2006. – № 1(12). – С. 88-96.

9. Петрушенко, Ю. Н. Социокультурные ценности хозяйственной деятельности в условиях рыночной трансформации общественных отношений: опыт экономической аксиологии в Украине [Текст] / Ю. Н. Петрушенко // Перекрестки. – 2012. – № 1-2. – С. 146-162.

10. Дикань, В. Л. Економічна культура: зміст, функції, історичний аналіз [Текст] / В. Л. Дикань, В. В. Компанієць // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – Вип. 24. – С. 193-199.

11. Дикань, В. Л. Етичні основи бізнесу [Текст]: навч. посібник / В. Л. Дикань, В. В. Компанієць, О. М. Полякова. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.

12. Польова, В. В. Особливості ставлення до праці та мотивації трудової

діяльності в різних соціокультурних системах [Текст] / В. В. Польова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – Вип. 42. – С. 420-429.

13. Сухорукова, Т. Г. Роль делового этикета в повышении экономической безопасности предприятия [Текст] / Т. Г. Сухорукова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2017 – № 57. – С. 38-45.

14. Николай Сербский, Святитель. Мысли о добре и зле [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravmir.ru/svyatitel-nikolay-serbskiy-myisli-o-dobre-i-zle/>

15. Банных, О. В. Русский православный подход к проблеме управления [Текст] / О. В. Банных // (Русский экономический вестник: Научно-публицистический журнал. Специальный выпуск. Материалы Всероссийских научно-богословских чтений). – Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2003. – 423 с.

16. Компанієць, В. В. О православной альтернативе западному проекту «Культура имеет значение» (к вопросу об эффективности разных культур и моделей экономики) [Текст] / В. В. Компанієць // Материалы IV Международного молодежного форума «Нравственные императивы в праве, образовании, науке и культуре» (Белгород, 13-14 мая 2016 г.). – Белгород: Издательство БУККЭП, 2016. – 528 с. – С. 230-239.

17. «Социальное предпринимательство» Иоанна Кронштадтского [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.orthedu.ru/news/obzor-smi/11887-socialnoe-predprinimatelstvo-ioanna-kronshtadtskogo.html>

18. Мельник, Л. Г. Состоявшаяся утопия, или Машина времени Н.Н.Неплюева: Экономические эссе [Текст] / Л. Г. Мельник. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2004. – 56 с.

"Вісник економіки транспорту і промисловості" є збірником статей про теоретичні і практичні дослідження у справі економіки транспортної і промислової галузей України. Призначений для викладачів, наукових співробітників, аспірантів, студентів та фахівців, що спеціалізуються у відповідних або суміжних галузях науки, освіти і виробництва.

*Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до переліку фахових видань. Постанова ВАК України №1 – 05/6 від 11.06.03 р. (Бюлетень №7 за 2003 р. Перелік 12).
Постанова ВАК України №1 – 05/4 від 14.10.09 р. (Бюлетень №11 за 2009 р. Перелік 7)
Наказ Міністерства освіти і науки України 21.12.2015 № 1328*

Видання індексується та реферується в національних та зарубіжних наукометричних базах даних: Наукова періодика України, РИНЦ (Росія), Index Copernicus (ICV 2015: 40.96) (Польща), GoogleScholar (США)

З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:

*<http://vetp.kart.edu.ua>
http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe
<https://scholar.google.com.ua/citations?user>
<http://journals.uran.ua/index.php/2075-4892>*

«Вісник економіки транспорту і промисловості» № 59

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.

Матеріали друкуються в авторській редакції.

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова

**Підписано до друку 01.11.17 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 17,90. Обл. – вид. арк. 18,20.
Замовлення _____ Тираж 105. Ціна договірна**

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.