

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№60

The bulletin of transport and
industry economics
№ 60



Харків – 2017

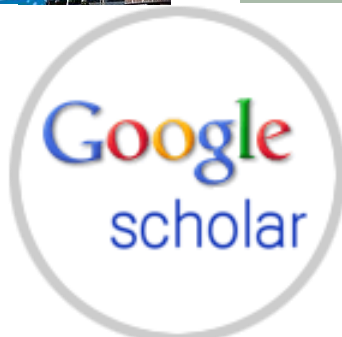
УДК 338.47:338.45

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 № 8 від 21 грудня 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.Є. – д.т.н., професор

Калініченко Л.Л. – д.е.н., професор

Компанієць В.В. - д.е.н., професор

Криворучко О.М. - д.е.н., професор

Позднякова Л.О. - д.е.н., професор

Токмакова І.В. – д.е.н., професор

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

Яковлєв А.І. - д.е.н., професор

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

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

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

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

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

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

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

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

e-mail: vetp_euvkb@ukr.net,

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

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

ISSN 2075-4892

ISSN online 2413-4892

© Український державний університет
залізничного транспорту 2017р.

Зміст

Соціально-економічні питання

Дикань В.Л., Воловельская И.В. Особенности поведения потребителей в условиях «экономики счастья»	11
Гриценко Н.В. Культура праці та працевлаштування молоді	18
Панченко Н.Г. Дослідження моделей соціальної відповідальності у бізнесовому середовищі та можливостей їх застосування в Україні	24
Полякова О.М., Хорошаєва С.В. Соціальна відповідальність малого бізнесу як його конкурентна перевага	33
Фролов А.И., Крутько И. Н., Комаренко О.А. Индекс человеческого развития как интегральный индикатор уровня и качества жизни населения страны	39

Державне регулювання економіки

Мащенко М.А. Теоретичне обґрунтування сутності економічної категорії “інвайронментальна безпека”	49
Толстова А.В., Кібальчич С. Проблеми розвитку малого бізнесу в Україні	55
Фролова Н.Л. Аналіз державної політики в сфері розвитку малого та середнього бізнесу в Україні	62

Проблеми транспортного комплексу України

Боровик Ю.Т., Єлагін Ю.В., Гур'янов В.В. Проблеми інвестиційного розвитку промислових підприємств залізничної галузі в умовах реформування	72
Веприцький Р.С., Ейтутіс Г., Артем'єва С. Загальні тенденції та фактори впливу на обсяг вантажних перевезень у сучасних умовах	78

Зайцева І.Ю. Особливості створення на залізницях України мережі швидкісних залізничних магістралей	86
Назаренко І.Л., Гавриленко Ю.Г. Забезпечення економічної безпеки вагонної дільниці в умовах фінансово-економічної кризи	94
Паламарчук І.В., Артюх Н.А. Управління ланцюгами постачань та використання засобів логістичної інфраструктури	101
Сухорукова Т.Г. Проблеми охорони праці на залізничному транспорті	107
Устенко М.О., Івашкевич В.С. Актуальність впровадження логістичних систем на транспортних підприємствах для забезпечення їх конкурентоспроможності	114

Економіка підприємства

Бутенко О. П., Головченко К. В. Підвищення конкурентоспроможності малого підприємства за рахунок використання бюджетування реклами	121
Воловельская И.В., Цапко А., Кушнирик А., Купрадзе К. Влияние факторов внешней и внутренней среды на эффективность работы предприятий	128
Громова О.В., Рубан А.П. Удосконалення методів планування та проектування логістичної системи	133
Каличева Н.Є., Прокопенко А.О. Підходи до створення універсального іміджу для забезпечення конкурентоспроможності підприємств громадського харчування	140
Кірдіна О.Г. Оцінка інтелектуального капіталу з позицій бухгалтерського обліку	146
Мамонов К.А., Пруненко Д.О., Угоднікова О.І. Формування системи інформаційно-аналітичного забезпечення стратегії управління інтелектуальним капіталом будівельних підприємств	153
Маслова В.О., Лисиця М.О. Проблеми та перспективи розвитку системи матеріально-технічного забезпечення підприємств в Україні	163
Обруч Г.В., Ємцова В.Е. Теоретичні аспекти формування та використання інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту	169

Овчиннікова В.О., Островерх Г.Є., Пасіч Я.В. Формування кадрової стратегії вітчизняних підприємств автотранспорту	178
Орлова В.М., Кокошвілі Д.Р. Сучасний стан обліку запасів в Україні: проблеми та шляхи вдосконалення	185
Писаревський М.І. Підходи до побудови функціональної структури забезпечення економічної безпеки підприємств машинобудування	191
Уткіна Ю.М., Становихіна Г.О. Стратегічне планування логістичної діяльності	199
Янченко Н.В., Благой В.В., Благая В.В. Як подолати потребу у робітничих кадрах на вітчизняних промислових підприємствах	208

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Непран А.В., Тимченко І.Є., Каменева Н.М. Роль запозичень у фінансуванні інвестиційної діяльності підприємств реального сектора економіки	216
Соломніков І.В. Інвестиційне забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту	223

Менеджмент і маркетинг

Гайворонська Т.М., Глушенко Т.М. Економічне регулювання природокористування і охорони навколишнього природного середовища	232
Корінь М.В., Шевченко О.О., Шовкопляс О.О. Управління розвитком кадрового потенціалу підприємств в сучасних умовах	238
Маслова В.О., Шраменко О.В., Сапронов В.М. Забезпечення ефективності управління інноваційним розвитком підприємств залізничного транспорту: функціональний аспект	245
Сторожилова У.Л., Сиротенко І.Ю. Особливості управління потенціалом підприємства на прикладі підприємства «Локомотивне депо Харків-Сортувальний (ТЧ-10)» ДП Південна Залізниця	251

Токмакова І.В., Войтов І.М., Діденко Я.В. Розвиток технологій управління знаннями на підприємствах	258
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Загальноекономічні питання

Каменева Н.М., Фролов О.І., Левчук О.М. Первинні документи бухгалтерського обліку: спірні питання сучасної трактовки	265
Кондратюк Н.В., Кашанов М.О. Обеспечение инновационно-технологической модернизации электростанции (на примере Ашхабадской ГЭС)	269

Context

Economics-social tasks

Dykan V.L., Volovelskaya I.V. Features of consumer behavior in terms of the "Economics of happiness"	11
Gritsenko N.V. Culture of labor and employment of youth	18
Panchenko N.G. Research of social responsibility models in the business environment and their applicability in Ukraine	24
Polyakova, E.N, Khoroshaeva E.V. Social responsibility of small business as its competitive advantage	33
Frolov A.I., Krut'ko I.N., Komarenko O.A. The index of human development as the integrated indicator of level and quality of life of the population of the country	39

Government regulation

Mashchenko M. Theoretical justification of essence of the economic category "environmental security"	49
Tolstova A.V., Kibalchich S. Problems of small business development in Ukraine	55
Frolova N. Analysis of state policy in the sphere of development of small and medium business in Ukraine	62

Problems of the transport complex of Ukraine

Borovik Y.T., Elagin Y.V., Guryanov V.V. Problems of investment development of productive enterprises of railway industry in the conditions of reformation	72
Vepritskiy R.S., Eitatus G., Artemyeva S. General trends and factors influence on freight transport in modern conditions	78

Zaitseva I. Features of creation on the railway roads of Ukraine a network of speed railway magistries	86
Nazarenko I.L., Gavrilenko Y.G. Providing of economic security of railway carriage station in the conditions of financial-economic crisis	94
Palamarchuk I.V., Artyukh N.A. Management of changes of supply and use of logistic infrastructure	101
Suhorukova T.G. Problems of labor protection on railway transport	107
Ustenko M.O., Ivashkevych V.S. Actuality of logistic systems implementation in transport enterprises to protect their competitiveness	114

Enterprise economics

Butenko O. P., Golovchenko K. V. Increasing the competitiveness of the small enterprise, according to the use of advertising budgetary method	121
Volovelskaya I.V., Tzapko A., Kushnirik A., Kupradze K. The influence of factors external and internal environment on the efficiency of enterprises	128
Gromova O.V., Ruban O.P. Improvement of methods for planning and designing a logistic system	133
Kalicheva N.E., Prokopenko A.A. Approaches to the creation of the universal image for ensuring competitiveness of customers of public feed	140
Kirdina E.G. Estimation of intellectual capital from accounting accounts	146
Mamonov K., Prunenko D., Uhodnikova O. Formation of the system of information and analytical supply of the strategy of management by intellectual capital of construction enterprises	153
Maslova V.O., Lisitsa M.O. Problems and the prospects of development of system of material support of the enterprises in Ukraine	163
Obruch G., Yemtsova V. Theoretical aspects of formation and use of intellectual potential of railway transport enterprises	169

Ovchinnikova V.O., Ostroverh G.Ye., Pasich Ya.V. Formation of personnel strategy domestic enterprises of autotransport	178
Orlova V.M., Kokoshvili D.R. Current status of accounting of inventories in Ukraine: problems and ways of improvement	185
Pysarevskiy M. Approaches to construction of the functional structure of providing economic security of the mechanical engineering enterprises	191
Utkina Yu.M., Stanovikhina A.A. Strategic planning of logistics activities	199
Yanchenko N.V., Blagoi V.V., Blagaya V.V. Ways of overcoming of deficit of working shots	208

Innovation and investment practice

Nepran A.V., Timchenko I.E., Kamenev N.N. The role is disappointed in financial investments duality of the real sector pitters economics	216
Solomnikov I.V. Investment providing technological and technological upgrade of railway transport enterprises	223

Management and marketing

Gaivoronskaya T.N., Glushenko T.N. Economic regulation of natural resources management and environmental protection	232
Korin M.V., Shevchenko O.O., Shovkoplyas A.A. Managing the development of personnel potential of the enterprises in modern conditions	238
Maslova V.O., Shramenko E.V., Sapronov V.M. Ensuring effective management of innovative development of the enterprises of railway transport: functional aspect	245
Storozhylova U.L., Sirotenko I.Y. Management features by potential of enterprise on the example of enterprise the "Locomotive depot Kharkiv Sorting " SE the South railway	251
Tokmakova I.V., Voytov I.M., Didenko Y.V. Development of technologies of knowledge management in enterprises	258

General economic question

Kameneva N.M., Frolov A.I., Levchuk O.M. Source accounting documents: controversial issues of modern interpretation	265
Kondratyuk M.V., Kashanov M.O. Ensuring innovation and technological modernization of the power plant (on the example of the Ashkhabad electric power station)	269

УДК 330:316

ОСОБЕННОСТИ ПОВЕДЕНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ В УСЛОВИЯХ «ЭКОНОМИКИ СЧАСТЬЯ»

*Дикань В.Л., д.е.н., профессор,
Воловельская И.В., к.е.н., доцент (УкрГУЖТ)*

На сегодняшний день можно с уверенностью констатировать, что у мирового сообщества достаточно средств и ресурсов, чтобы каждый отдельно взятый человек был обеспечен всем необходимым.

Однако, неравенство, то есть неравномерное распределение дохода, как между отдельными личностями, так и между странами приводит к разделению на тех, кому доступно практически все и на тех, кто в бесконечной борьбе, пытается удовлетворить минимальный круг необходимых потребностей.

Глобализация приводит к тому, что богатые и успешные страны используют страны развивающиеся в своих целях, под видом помощи манипулируя ими, при этом выдвигая все новые условия. Причем, одни страны в результате все больше процветают, в то время как другие все больше опускаются в долговую яму.

Сегодня общественные ценности направлены на достижение прибыли, что вызывает негативные изменения общественного сознания из-за своего постоянного доминирования над такими качествами, как справедливость, честность, доверие, любовь.

В результате становится понятным, что такая экономика не имеет перспектив.

В качестве единственно возможной альтернативы предлагается «экономика счастья», в условиях которой станет возможным справедливое социально-экономическое развитие, при котором будут созданы возможности для удовлетворения как материальной, так и духовной сторонами жизни.

В статье рассмотрены основные параметры «экономики счастья», проведен сравнительный анализ поведения потребителей в условиях «экономики потребления» и «экономики счастья», показано отсутствие прямой связи между доходами и счастьем.

Ключевые слова: фактор, потребитель, поведение потребителей, экономика потребления, экономика счастья.

ОСОБЛИВОСТІ ПОВЕДІНКИ СПОЖИВАЧІВ В УМОВАХ «ЕКОНОМІКИ ЩАСТЯ»

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Воловельська І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

На сьогоднішній день можна з упевненістю констатувати, що у світової спільноти достатньо коштів і ресурсів, щоб кожна окремо взята людина була забезпечена усім необхідним.

Однак, нерівність, тобто нерівномірний розподіл доходу, як між окремими

особами, так і між країнами приводить до поділу на тих, кому доступно практично все й на тих, хто в нескінченній боротьбі, намагається задовольнити мінімальне коло необхідних потреб.

Глобалізація призводить до того, що багаті та успішні країни використовують країни, що розвиваються, у своїх цілях, під виглядом допомоги маніпулюючи ними, при цьому висуваючи все нові умови. Причому, одні країни в результаті все більше процвітають, в той час як інші дедалі більше опускаються в боргову яму.

Сьогодні суспільні цінності спрямовані на досягнення прибутку, що викликає негативні зміни суспільної свідомості з-за свого постійного домінування над такими якостями, як справедливість, чесність, довіра, любов.

В результаті стає зрозумілим, що така економіка не має перспектив.

В якості єдино можливої альтернативи пропонується «економіка щастя», в умовах якої стане можливим справедливе соціально-економічний розвиток, при якому будуть створені можливості для задоволення як матеріальної, так і духовної сторонами життя.

У статті розглянуто основні параметри «економіки щастя», проведено порівняльний аналіз поведінки споживачів в умовах «економіки споживання» та «економіки щастя», показано відсутність прямого зв'язку між доходами і щастям.

Ключові слова: фактор, споживач, поведінка споживачів, економіка споживання, економіка щастя.

FEATURES OF CONSUMER BEHAVIOR IN TERMS OF THE "ECONOMICS OF HAPPINESS"

*Dykan V.L., Doctor of Economic Sciences, Professor,
Volovelskaya I.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (USURT)*

Today we can say with confidence that the world community has enough funds and resources to every individual person were provided.

However, inequity, i.e. unequal distribution of income as between individuals, and between countries leads to division between those who can do just about everything and to those who are in endless struggle, trying to meet the minimum prerequisite requirements.

Globalization leads to the fact that the rich and successful countries use developing countries for their own purposes, under the guise of helping manipulating them, while putting forward new conditions. Moreover, some countries as a result, more thrive, while others fall more into debt.

Today social values aimed at achieving profit, which causes a negative change in public attitudes due to their continued dominance over such qualities as justice, honesty, trust, love.

Eventually, it becomes clear that such an economy has no prospects.

As the only possible alternative is "Economics of happiness", in which it will be possible to equitable socio-economic development that will create opportunities to meet both material and spiritual aspects of life.

In the article the basic parameters of the "economy of happiness", comparative analysis of consumer behavior in terms of "consumption economy" and "Economics of happiness" shows no correlation between income and happiness.

Key words: factor, consumer, consumer behavior, Economics of consumption, Economics of happiness.

Постановка проблемы: Независимо от поставленных целей и степени удовлетворения жизнью, человек всегда выступал, и будет выступать, в роли потребителя, причем потребление так прочно вошло в нашу жизнь, что мы зачастую даже не замечаем его воздействия.

Поведение потребителя — это когнитивная, эмоциональная и физическая активность, проявляемая людьми при выборе, оплате, использовании товаров и услуг и прекращение таковой при удовлетворении человеческих нужд и желаний.

Согласно теории «экономики счастья» такое понимание выглядит достаточно ограниченным. Новая экономика предполагает обратную связь между потребителем и производителем: производитель будет счастлив только тогда, когда будет счастлив его клиент.

Необходимость изучения поведения потребителей и факторов на него влияющих в условиях «экономики счастья» и послужила основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы, в которых раскрываются основы экономики предприятия, в том числе конкуренции и конкурентоспособности рассматривали такие ученые, как: В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко, И.В. Воловельська, Е.В. Маковоз, В.А. Маслова, и др. [3, 4, 5].

Вопросам, касающимся поведения потребителей посвящены работы таких ученых, как Д. Статт, Энджел Д. Ф., Блэкуэлл Р. Д., Миниард Пол У. и др. [10,13].

Понятие «экономики счастья» исследовалось в работах таких ученых, как Антипина О., Сакс Дж., Воробьев Е.М., Чинакова Н.В., Михайлова М., Румянцева Е.Е и др [1, 2, 9,12,6,7].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в

отсутствии комплексного адаптированного подхода к изучению различных факторов, влияющих на поведение потребителей в условиях «экономики счастья».

Цель статьи заключается в изучении и анализе факторов, влияющих на поведение потребителей в условиях «экономики счастья».

Изложение основного материала исследования. Почти полвека назад король Бутана (Гималайское государство) совершил открытие. Оно заключалось в том, что, по мнению короля, государство Бутан должно было производить не валовой национальный продукт, а валовое национальное счастье.

Счастье – понятие трудноуловимое, в общем виде его значение подразумевает «степень удовлетворения жизнью или субъективное благополучие» [12]. Измерить его достаточно сложно, более того, в разное время показателем благополучия и эффективности развития на мировом уровне были то военные победы, то количество золота, которое имело государство, то наличие огромных территорий в составе государства...

И только в середине двадцатого века показателем успешного развития государства становится валовой национальный продукт.

В июле 2012 года Генеральная ассамблея ООН принимает декларацию, в которой призывает все страны мира перестроить свою национальную политику таким образом, чтобы развиваясь, страны стремились не только увеличить свой национальный доход, но и уровень национального счастья, а именно: всесторонне развивать культурное наследие; обеспечивать физическое и психическое развитие граждан; постоянно повышать уровень образования и т.д.

Также было отмечено, что хотя и бесспорен тот факт, что голодные, больные и необразованные люди не могут быть счастливы априори, но и стремление

к увеличению дохода в ущерб другим факторам так же не приведут к счастью.

Более того, стремление к росту ВВП в ущерб другим целям ведет к слишком неравномерному распределению дохода, что, в свою очередь и приводит к повышению уровня безработицы, смертности и экологическому кризису [9].

Для достижения состояния счастья все должно быть сбалансировано и находится в гармонии: доход и затраты; полезные и качественные продукты по доступным ценам; социальная защита и бережное отношение к окружающей среде.

Однако нельзя не отметить тот факт, что на сегодняшний день был предложен показатель, благодаря

которому счастье можно измерить количественно – это так называемый «индекс счастья». Этот показатель интегрирует в себе множество отдельных индикаторов, среди которых ВВП на душу населения; государственные расходы на научные исследования; количество врачей на душу населения; уровень безработицы и смертности; площадь лесных насаждений, уровень образования, культуры, спорта и др.

Многие частные индикаторы определяются с помощью социальных опросов.

В таблице 1 представлены рейтинговые показатели индекса счастья для некоторых стран [11].

Таблица 1

Рейтинговые показатели индекса счастья по странам

№п/п	Место в рейтинге	Страна	ВВП на душу населения, \$, 2017г	Индекс счастья		
				2015	2016	2017
1	1	Норвегия	68 591	7.522	7.498	7.537
2	2	Дания	45 723	7.527	7.526	7.522
3	4	Швейцария	58 647	7.587	7.509	7.494
4	7	Канада	45 402	7.427	7.404	7.316
5	8	Н.Зеландия	36 136	7. 286	7.334	7.314
6	9	Австралия	47 664	7.284	7.313	7.284
7	11	Израиль	34 054	7. 278	7.267	7.213
8	14	США	56 084	7.119	7.104	6.993
9	16	Германия	46 974	6.750	6.994	6.951
10	19	Великобритания	41 499	6.867	6.725	6.714
11	26	Сингапур	85 382	6.798	6.739	6.572
12	49	Россия	25 965	5.716	5.856	5.963
13	51	Япония	38 148	5.986	5.921	5.920
14	132	Украина	7 987	4.096	4.324	4.096

Анализируя данные таблицы, мы видим, что доход не всегда является показателем счастья. Например, У Сингапура самый большой доход, из приведенных стран, а индекс счастья на 25 месте.

Ну а про Украину и говорить нечего. Индекс счастья почти на

последнем месте, а доход тоже оставляет желать лучшего. К слову, королевство Бутан в этом рейтинге на 97 месте.

Независимо от поставленных целей и степени удовлетворения жизнью, человек всегда выступал, и будет выступать, в роли потребителя, причем потребление так прочно вошло в нашу

жизнь, что мы зачастую даже не замечаем его воздействия.

Потребителем на сегодняшний день принято называть субъекта, имеющего намерение приобрести и использовать товары, работы или услуги исключительно для собственных нужд, не связанных с получением прибыли.

Поведение потребителей понимается как деятельность, направленная непосредственно на получение, потребление и распоряжение продуктами и услугами, чему сопутствует процесс принятия решений, необходимый на каждом из этапов этой деятельности.

Поведение потребителя — это когнитивная, эмоциональная и физическая активность, проявляемая людьми при выборе, оплате, использовании товаров и услуг, и прекращение таковой при удовлетворении человеческих нужд и желаний [10].

Согласно теории «экономики счастья» такое понимание выглядит достаточно ограниченным. Новая экономика предполагает обратную связь между потребителем и производителем: производитель будет счастлив только тогда, когда будет счастлив его клиент.

Потребительский выбор сегодня характеризуют результаты производства и основывается он на реальном уровне жизни: смогу ли я приобрести то, что хочу?

В 1970 годы группой ученых были исследованы доходы населения и уровень их счастья. В результате было определено, что доходы выросли, а уровень счастья не изменился. Это событие получило название «Парадокс Истерлина», по имени ученого, возглавлявшего группу.

Согласно парадоксу Истерлина, уровень «счастья» увеличивается при росте доходов у бедных, но не у среднего класса или богачей. Была определена также «точка пресыщения». Рост дохода, после достижения им некоего среднего уровня, то есть «точки пресыщения», не делает человека счастливее [12].

Иначе говоря, когда доходы становятся равными затратам, деньги перестают приносить того удовлетворения, которое приносили ранее, так как усилия по их получению теряют смысл.

Также, согласно Истерлину, ваш доход принесет вам радость только если он соизмерим с доходами референтной группы, на которую вы ориентируетесь.

Так что же окажет влияние на потребителя сегодня и как изменятся факторы влияния в условиях экономики счастья? Для удобства восприятия эти факторы сведены в таблицу 2.

И в заключении хочется обратить внимание на модель взаимосвязи производителя и потребителя, названную AIDA. Эта модель оказывает влияние на потребителя вот уже более столетия.

Первоначально эта модель была представлена в 1896 году Э. Левисом и имела четыре последовательных этапа [5]:

- A – Attention (Внимание – привлечение потребителя к продукту. Способы привлечения внимания: необычное написание букв, цвета; предложение преимуществ услуги; юмор. Цель этого этапа – обратить внимание на свой продукт или услугу любым способом);

- Interest (Интерес. Цель - сохранение интереса потребителя. Способы: предложить потребителю сэкономить время, или деньги, или расстояние; улучшить жизненные условия; изменить статус и др.);

- Desire (Желание. Цель - продолжить и усилить интерес, пока он не перейдет в непреодолимое желание. Способы: презентации товара; рассказ о товаре кого-нибудь из звезд; авторитетное мнение специалиста и др. Например: Вам ставят временные или количественные ограничения : акция действует еще 2 дня. Или осталось всего 3 единицы товара).

Факторы, определяющие поведение потребителя

Экономика потребления	Экономика счастья
1. Факторы культуры	
эти факторы позволяют человеку идентифицировать себя в обществе, формируя его самосознание; оказывают влияние на поведение потребителя во всех сферах его жизни (ценности, нормы; одежда, питание; верования, ментальные процессы)	
Направляет и поощряет удовлетворение собственных потребностей и желаний любыми способами	Определяет свободу выбора, основанную на любви к ближнему, не позволяя действовать в ущерб другим
2. Социальные факторы	
определяет отношения в референтной группе, семье. Потребитель, как правило, предпочитает тот товар, услугу или вид досуга, который наиболее популярен в его референтной группе и подходит ему по статусу	
Экономика потребления достаточно четко определяет границы классов. Чем богаче человек, тем предпочтительней для него более дорогие и качественные товары, определенный стиль речи, музыки и литературы. Более бедные при покупке ориентируются не на «статусность» товара, а на его физические свойства. Например, в рекламе бюджетного автомобиля обязательно прозвучит объем багажника, расход топлива и др., в то время как реклама дорогого автомобиля гласит: мы в рекламе не нуждаемся.	Экономика счастья подразумевает удовлетворение жизнью всех живущих в определенном государстве. То есть деление на классы или социальные группы относительно дохода практически отсутствует. А если так, то товары любой ценовой категории будут сориентированы не на «статусные» качества или физические свойства, а на степень психологического удовлетворения, причем не только потребителя, но и производителя.
3. Политические факторы	
Определяют положение страны в мировом сообществе, уровень цен, уровень социального обеспечения, образования и др.	
Экономическое развитие, основанное на показателях ВВП. Цель такого общества состоит в обеспечении экономического роста страны. Человек в данном сообществе является основной силой, обеспечивающей такой рост.	Основной альтернативой ВВП становится ИЧР (индекс человеческого развития). Этот показатель разработан ООН и определяет развитие человека не только относительно уровня ВВП на душу населения, но и направлен на «процесс расширения свободы людей жить долгой, здоровой, творческой жизнью» [8]
4. Личностные факторы	
Определяют тип личности, а соответственно и направление жизненных целей	
Интересы людей, в зависимости от возраста и положения в обществе, кардинально изменяются. Психологи считают, что такое положение вещей связано с восприятием мира. Если за окном серость, грязь и разрушенные здания-восприятие одно, а если можешь позволить себе пентхаус в центре столицы или альпийский пейзаж за окном – другое.	По результатам опросов газеты «The independent» стало известно, что в основе позитивного самоощущения, независимо от возраста, лежит хорошее здоровье, гармоничные отношения в семье и на работе, а также времяпровождение, приносящее удовольствия [6]. Как можно заметить, в этом списке факторов, влияющих на счастье человека, отсутствует понятие дохода как такового.
5. Психологические факторы.	
Влияют на мотивацию, восприятие, отношение и убеждения.	
Доход и благосостояние – основные факторы, влияющие на потребителя в «экономике потребления». Производитель оказывает влияние на потребителя, в основном, с помощью рекламы.	Когда доход перестает иметь главенствующее значение в жизни, а производитель получает удовлетворение не от прибыли, но от удовольствия потребителей, психологические воздействия, то есть реклама, теряет всякий смысл.

- Action (Действие. Цель - привести вас к покупке. Например: позвоните сегодня и получите скидку 10%; позвоните и получите бесплатный сервис и др).

Позже модель усовершенствовали и к ней добавился еще один этап:

- Satisfaction (Удовлетворение . Цель – доказать, что только Ваша фирма исполняет обещания. Способы: обещаете определенные свойства товара и они исполняются; обещаете определенные сроки исполнения и укладываетесь в них).

Мы считаем, что в «экономике счастья» эта модель должна обрести еще один этап:

- Satisfaction (Удовлетворение).

Только, если первая S означает отношение потребителя, то вторая S будет означать удовлетворение производителя. Целью этого этапа станет такое исполнение услуги или производства товара, чтобы потребитель был полностью удовлетворен. Способы: делать то, что нужно потребителю по доступной цене в обещанные сроки и с обещанным набором качеств. Когда это произойдет и вторая S заработает, некоторые условия «экономики счастья» будут удовлетворены.

Вывод: на сегодняшний день не существует реальной программы по построению «экономики счастья». В статье рассмотрены ключевые моменты такой экономики и определено место потребителя в ней. Проанализированы особенности потребительского поведения в условиях экономики счастья. Все это позволит в дальнейшем продолжить исследования и предложить возможные пути достижения всеобщего благополучия.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Антипина О. Экономическая теория счастья как направление научных

исследований / О. Антипина // Вопросы экономики. – 2012. – № 2. – С. 94–107. 2. Бутан: страна, заменившая ВВП индик

2 Воробьев Е. М. Экономика счастья как новая экономическая парадигма// Воробьев Е. М., Демченко И.

3 Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посібник / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрГАЗТ, 2011. – 243 с.

4 Дикань В.Л. Экономика предприятия [Текст]: учеб. пособ. / В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко. – Харьков: УкрГАЗТ, 2008. – 274 с.

5 Дикань В.Л. Управління бізнесом [Текст]: підручник / Дикань, В.Л., Панченко С.В., Маслова В.О., Воловельська І.В.- Х.: УкрДАЗТ, 2017. – 315 с.

6 Михайлова М. Индекс счастья [Электронный ресурс] / М. Михайлова // Волжская коммуна. – 2011. – 28 июля. – Режим доступа: <http://www.vkonline.ru/article/118852.html>

7 Румянцева Е.Е. Экономика счастья [Электронный ресурс] / Румянцева Е.Е. – Режим доступа: <https://cerpheusbook.info/books/ekonomika-schastyu>

8 Сайт Центра гуманитарных технологий // <http://gtmarket.ru/ratings/human-development-index/human-development-index-info>

9 Сакс Джеффри Экономика счастья <http://inosmi.ru/usa/20110830/174011093.html#ixzz2RDyEQ1Zd>.

10 Статт Д. Психология потребителя. СПб.: Питер, 2003. - 446 с

11 Статистика и обзор стран мира <http://stattur.ru/country.php>

12 Чинакова Н.В.. Экономика счастья: Современные исследования и дискуссии // Мир экономики управления, 2016. Том 16№1 с.101-115

13 Энджел Д. Ф. Блэкуэлл Р. Д., Миниард Пол У. «Поведение потребителей», издательство «Питер», С-Петербург, 2009.

УДК 656.2.001.47

КУЛЬТУРА ПРАЦІ ТА ПРАЦЕВЛАШТУВАННЯ МОЛОДІ

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

У статті детально обґрунтовується необхідність перегляду існуючих підходів до культури праці та працевлаштування молоді в Україні. Розглянуті проблеми адаптації молоді та виділені чинники. Встановлено, що внутрішні чинники обумовлені необхідністю підвищення ефективності організації трудових відносин у великих компаніях та корпораціях. Особлива увага приділена проблемам формування дієвої корпоративної стратегії та трудової адаптації, а також внутрішньої організаційної політики.

Ключові слова: *корпоративна культура праці, організаційна культура, корпоративна ідентичність, трудова адаптація молоді, людський капітал, ринок праці, економічна соціологія.*

КУЛЬТУРА ТРУДА И ТРУДОУСТРОЙСТВА МОЛОДЕЖИ

Гриценко Н.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье подробно обосновывается необходимость пересмотра существующих подходов к культуре труда и трудоустройства молодежи в Украине. Рассмотрены проблемы адаптации молодежи и выделены факторы. Установлено, что внутренние факторы обусловлены необходимостью повышения эффективности организации трудовых отношений в крупных компаниях и корпорациях. Особое внимание уделено проблемам формирования действенной корпоративной стратегии и трудовой адаптации, а также внутренней организационной политики.

Ключевые слова: *корпоративная культура труда, организационная культура, корпоративная идентичность, трудовая адаптация молодежи, человеческий капитал, рынок труда, экономическая социология.*

CULTURE OF LABOR AND EMPLOYMENT OF YOUTH

*Gritsenko N.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(Ukrainian State University of Railway Transport)*

The article deals with the problems of labor adaptation of youth in organizations and enterprises, and the influence on this process of transformation of the corporate culture of labor. The main problems of labor adaptation of young people in the modern conditions of development of labor markets are analyzed theoretically. The problem of youth employment is considered, which today is one of the priority tasks of state development. Ensuring a satisfactory level of youth employment today is one of the priority tasks of the state's development. After all, young people are the most active part of the able-bodied population. Only taking into account the dynamics of the level of its employment it is possible to develop socio-economic forecasts of the country's development for the long-term perspective. The problem of youth employment is of interest to many scholars in the world. However, in Ukraine, it is updated on average every five years. This is due to the need for government

programs to support and promote the development of this population.

Young people are more exposed to both external and internal influences on the situation with ensuring its employment as a more productive part of the population. In the process of finding a job, young unemployed people face certain psychological difficulties. Their cause is the lack of internal readiness for active involvement, inability to change previous settings, and motivation for behavior in new market conditions. Unresolved problems of youth employment lead to rising unemployment and lower living standards; the spread of passive (dependency), unregulated (shadow occupancy) and destructive (criminal) behavior patterns; inducing external labor migration; cause psychological changes (loss of motivation to work, change in the structure of value orientations and the fall in the prestige of legal employment].

The state still can not solve all problems on its own. Therefore, all public associations should work on these issues and problems and look for effective solutions to them, and only by creating a favorable business environment in Ukraine we will solve many important problems, including for the development of economic activity of youth, and the realization of their labor potential. Consequently, the main measures to be taken to reduce youth unemployment must be campaigning and educational work.

Key words: *corporate culture of labor, organizational culture, corporate identity, labor adaptation of youth, human capital, labor market, economic sociology.*

Постановка завдання дослідження. На сьогодні зв'язок між проблемами культури праці і працевлаштуванням поки що недостатньо усвідомлюється і враховується як спеціалістами з організації праці, так і культурологами. Проте фактично форми і способи організації праці в будь-якій галузі являє собою культурні сценарії трудової діяльності, які також впливають на працевлаштування молоді [6]. В Україні проблема працевлаштування є дуже гострою, особливо для молоді. Це і актуалізує необхідність дослідження проблеми працевлаштування молоді та культури праці.

Метою даного дослідження є вивчення теоретичного аспекту впливу організаційної культури на можливості і перспективи адаптації молоді до існуючої системи внутрішньо-корпоративних формальних та неформальних соціально-трудова комунікацій, які інтегруються в корпоративну культуру праці.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженням культури праці займається велика кількість науковців, таких як

Лисенко Л.І., Максимов Б.В., Маригодов В.К. [5], Щотова Ю.М. [6]. Однак дане питання сьогодні тільки набирає оберти, так як, невід'ємно пов'язане з економічними та політичними змінами в державі, чим більше викликає інтерес наукових діячів цієї галузі.

Виклад основного матеріалу. В сучасній світовій економіці ринок праці країни відчуває вплив загальносвітових негативних тенденцій, пов'язаних з наслідками глобальної фінансово-економічної кризи, а також довгострокових тенденцій, таких як структурна криза зайнятості молоді. Підвищується рівень глобального безробіття.

Зараз, відбувається послідовне зниження рівня участі молоді в глобальній робочій силі при паралельному зменшенні частки зайнятої молоді від загальної чисельності молодого населення України.

За статистичними даними Державної служби України, офіційний рівень безробіття серед молоді з кожним роком стає все вище (рис.1) [1].

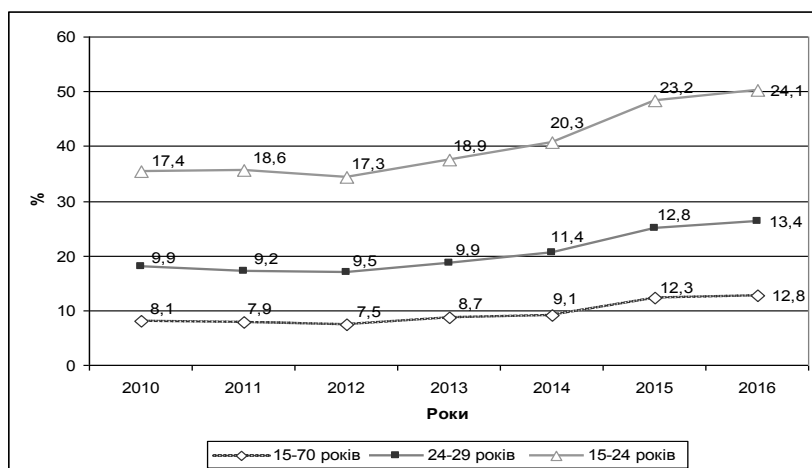


Рис. 1. Загальний рівень безробіття серед населення України, %

На це впливає велика кількість чинників, а глобальна фінансово-економічна криза лише посилила раніше сформовані негативні структурні зміни зайнятості серед молоді [1, 2].

Головною причиною зростання безробіття стало падіння економіки та відповідне зниження фінансових результатів діяльності вітчизняних підприємств. Частина підприємств збанкрутіла, а деякі, щоб запобігти втратам, почали знижувати рівень своїх витрат та оптимізувати штат працівників. Ще одним спонукаючим фактором стало підвищення мінімальної заробітної плати до 3200 грн. Це змусило підприємців, які не в змозі збільшити свій фонд оплати праці, перевести працівників на неповний робочий день або взагалі на неформальну зайнятість. Також підняття рівня мінімальної заробітної плати вплинуло на діяльність малого бізнесу, що використовує спрощену систему оподаткування.

Наслідком цих змін стало погіршення становища молоді на ринку праці, оскільки в Україні:

- зменшилися державні інвестиції в створення нових робочих місць для молоді;
- обмежився доступ до якісної освіти, це, насамперед, пов'язане з високою оплатою за навчання, посиленням диференціації за рівнем доходів населення країни;
- знизилася якість вже наявних

робочих місць для молодих працівників (збільшення найомної праці, зниження соціальної захищеності працюючих, скорочення рівня участі молодих працівників в діяльності профспілок та економіко-правової захищеності, збільшення зайнятості молоді у неформальному секторі) [4, 5].

У цих умовах проблеми трудової адаптації молоді набуває важливого значення для відтворення і підвищення якості робочої сили в Україні.

Внутрішні чинники обумовлені необхідністю підвищення ефективності організації трудових відносин у великих сучасних компаніях і використання їх головної конкурентної переваги в глобальній економіці інтелектуального (людського) капіталу.

Українська сучасна внутрішньо-корпоративна організація праці відчуває на собі істотний тиск, обумовлений наявністю латентних трудових конфліктів. Причини цих трудових конфліктів полягають у звуженні рівності можливостей різних поколінь співробітників компаній в занятті якісних робочих місць (висока оплата, хороші умови праці та трудовий клімат). Мало які організації сьогодні надають широкі можливості для вертикальної трудової мобільності молоді, оскільки прийнято вважати, що конкурентоспроможність організації залежить переважно від досвіду

працівників різних рівнів. Молоді працівники часто не мають такого досвіду. Однак, важливим елементом інтелектуального капіталу є не тільки досвід співробітників, але й їх креативність, як прагнення до самореалізації у праці за допомогою активної участі в економічно ефективній інноваційній діяльності (різного характеру і спрямованості) на благо організації. Подібну креативність виявляють, як правило, саме молоді працівники, які прагнуть стати професіоналами в своїй справі, оскільки для них подібна стратегія трудової адаптації - єдиний спосіб порівняно швидкого просування вгору по кар'єрних сходах та підвищення свого соціального статусу.

Вивчення впливу внутрішніх та зовнішніх чинників, що впливають на ефективність трудової адаптації молоді, є важливою частиною досліджень можливостей управління організаційною культурою праці. Оскільки рішення цих проблем багато в чому обумовлено саме ефективністю такого управління.

Сучасне становище більшості українських організацій з традиційним укладом організаційної культури характеризується зниженням частки зайнятих молодих фахівців. Утворилася помітна тенденція падіння зайнятості молодих працівників у виробничій сфері і різке збільшення в сфері послуг. Випускники ВУЗів не прагнуть влаштовуватися на роботу за своєю спеціальністю, оскільки є незатребуваними на ринку праці, або ж їхня праця є низькооплачуваною і без перспективи зростання. Нове покоління працівників виявляється переважно поза процесами соціально-економічних перетворень, не може знайти своє місце в загальній і приватній структурі зайнятості, а значить не здатне повністю реалізувати себе [5]. При тому, що зайнятість молодих фахівців не збільшується, а швидкість зміни робочого місця збільшилася за останнє десятиліття в кілька разів. Якість вибору

робочого місця катастрофічно знизився. Дана ситуація ускладнюється думкою, що отримана вища освіта не гарантує майбутнє отримання бажаної професії. Більш ніж у половини працюючих студентів (понад 55%) робота не відповідає їх навчальній спеціалізації, що впливає на вибір їх майбутнього робочого місця. Багато молодих фахівців технічних спеціальностей в подальшому через необхідність пошуку прийнятної місця роботи знаходять його для себе в компаніях сфери послуг, йдуть в торгівлю чи успішно працевлаштовуються в зарубіжних корпораціях.

Це пояснюється загальним положенням економіки і ринку праці в Україні. Зниженням виробної потужності держави, закриттям великої кількості заводів та фабрик, зниженням виробництва продукції, збитком сільськогосподарської діяльності і т.д. Якщо розглянути приватний бізнес, то тут так само є проблеми під час працевлаштування молоді. Основні критерії, за якими молоді здобувачі не потрапляють на привабливі і престижні посади у великих приватних компаніях - стаж і досвід роботи. Безумовно, в останнє десятиліття з розвитком мережі Інтернет і розширенням числа його користувачів пошук роботи молодими людьми значно полегшився. Однак, якщо звернути увагу на спеціалізовані розділи різних сайтів з пропозицією робочих місць для молодих спеціалістів без досвіду роботи, то можна виявити, що вибір для них є вельми не великим. Крім чого наявні пропозиції для молоді без досвіду трудової діяльності за фахом залишаються вкрай примітивними. Основним критерієм вибору для роботодавців є все ж досвід роботи.

Якщо молодому професіоналу все ж вдалося отримати роботу у великій успішній українській організації, то на його шляху виникає наступна перешкода - відсутність чіткої корпоративної стратегії та інфраструктури трудової адаптації. Проблемність полягає як в рекрутингу молодих фахівців, так й в їх адаптації та

утриманні на робочому місці. При виборі конкретної моделі адаптивної поведінки менеджмент корпорацій керується різними критеріями: затратністю, часом, мінімізацією адаптивного ризику, максимізацією адаптивного успіху.

Наступною проблемою є відсутність реально працюючої внутрішньої політики організації, спрямованої на підбір, навчання і розвиток персоналу. Більшість великих українських організацій можуть собі дозволити утримувати великий штат департаменту з управління персоналом. Однак, фактично, багато проектів і програм, спрямованих на розвиток і адаптацію молоді в організації, в реальності не працюють, а існують лише на папері. Таким чином трудова адаптація молоді є перспективним завданням HR-брендингу крупних українських організацій, та поки що далеким від ефективних шляхів його вирішення в нинішній ситуації на ринку праці.

Інтеграція та утримання молодих фахівців може відбуватися завдяки проведенню політики планування кар'єри кожного співробітника, створення спеціального кадрового резерву з молодих фахівців. Адаптація молоді - це не тільки інтеграція в корпоративну культуру, колектив з певним укладом і правилами поведінки, необхідно також пам'ятати про інтеграцію в процеси прийняття рішень, планування подальших короткострокових і довгострокових стратегій, тобто про участь в управлінні організацією. При адаптації у молодих фахівців необхідно розвивати почуття причетності у всьому. Лише тоді можна говорити про ефективну їх адаптацію в організації.

Політика створення кадрового резерву з молодих фахівців свідчить про готовність організації до реальних внутрішніх інвестицій в розвиток людського капіталу. Економічно успішні підприємства підходять до цього комплексно, зміцнюють кадровий склад всього підприємства, але, на жаль для них, часто забуваючи про створення

специфічних умов для розвитку молоді (отримання нових знань, навчання за іншими спеціальностями, підвищення кваліфікації, придбання додаткових компетенцій).

Також, важливу роль для молодих фахівців при адаптації в організації має система винагород. Позитивні винагороди того чи іншого варіанту адаптаційної поведінки мають місце тоді, коли соціальне середовище «у відповідь» дарує суб'єкту адаптації гідні нагороди і заохочення, збільшуючи тим самим ймовірність повторення даного вчинку або варіанти адаптивної поведінки в майбутньому [2]. Однак щодо питання заробітної плати та кар'єрного зростання молодих фахівців існує й інша позиція. Нове покоління у віці від 18 до 25 років відрізняється невинуватою амбітністю. Випускники ВУЗів, маючи престижні спеціальності, стикаються з проблемою невідповідності їх амбіцій реальним можливостям регіональних і національних ринків праці. Ринки праці взагалі не сприйнятливі до подібних амбіцій, а громадська думка, найчастіше, лише їх заохочує. Наприклад, в Україні, на відміну від європейських країн, в суспільстві немає сприйняття принципів урахування терміну служби в організації для кар'єрного зростання. У Європі, щоб зрости до посади старшого фахівця необхідно обов'язково відпрацювати на посаді молодшого не менше двох, а то й більше, років.

Ефективність трудової адаптації молоді в чималому ступені залежить також від соціально-психологічного клімату в колективі, від відчуття соціальної захищеності у молодих фахівців. Однак в багатьох великих компаніях керівництво поки не бачить необхідності в реалізації спеціальних внутрішньо-корпоративних соціальних програм підтримки молодих фахівців, вважаючи за краще робити ставку на фахівців з великим досвідом і терміном роботи в організації. В соціальному плані молоді фахівці більш вразливі своїх старших колег. Дана ситуація складається і

в тому числі і тому, що молодь відмовляється від захисту своїх трудових прав за допомогою вступу в колективно-договірні відносини і активної участі в діяльності профспілок. Колективно-договірні відносини поки не стали в багатьох українських організаціях важливим елементом організаційної культури, фактором, що впливає на формування корпоративної ідентичності. А в тих організаціях, де є профспілки, в структурі колективно-договірних відносин немає спеціальних положень про працю молодих фахівців та їх соціальний захист [6]. Рішення проблем підвищення соціальної захищеності молодих працівників може позитивно позначитися і на підвищенні ефективності їх трудової адаптації в сучасних несприятливих умовах трансформації ринків праці.

Необхідно збалансувати процес «виховання» молодого покоління фахівців. Саме, молоді фахівці можуть забезпечити зростання продуктивності праці і якості робочої сили. Проблему плинності кадрів на великих українських підприємствах і проблему утримання молодих співробітників на робочому місці можна вирішити, хоча б частково, шляхом створення гнучких моделей підвищення кваліфікації молодих співробітників (враховуючи як інтереси організації, так і кар'єрні амбіції молодих фахівців). На жаль, на сьогоднішній день, багато українських підприємств були змушені відмовитися від відомчих вищих навчальних закладів, які готували їм якісних фахівців. Хоча дана система дозволяла, при незначній фінансовій підтримці навчальних закладів, отримувати необхідні їм професійно підготовлені молоді кадри. На мій погляд, необхідно відновити і розвивати даний взаємозв'язок «підприємство - вищих навчальних закладів», для того щоб підприємство або організація спочатку змогла створювати і планувати кадри «для себе» навіть з особливо вузькими спеціалізаціями (профлізація), не кажучи вже про підготовку фахівців широкого

профілю.

Декларації про необхідність омолодження кадрів для великих українських організацій повинні стати невід'ємною частиною корпоративної стратегії інноваційного розвитку. Можливі шляхи вирішення цієї проблеми не нові:

- проведення заходів з пошуку талановитої молоді та створення позитивного іміджу робочого місця;
- тимчасовий найм студентів за фахом;
- керівництво дипломниками і аспірантами;
- організація студентської виробничої практики;
- укладання тристоронніх договорів (студент - ВНЗ - підприємство);
- співпраця з центрами зайнятості.

Ось далеко не всі ці заходи підтримуються на ділі керівництвом великих організацій та самою державою.

Важливим аспектом є наявність державної інноваційно-орієнтованої промислової політики, частиною якої є виховання нового покоління фахівців, що приходить на ринок праці молодих працівників. Маючи в своєму розпорядженні колосальний вплив на великий бізнес, держава може сприяти формуванню та розвитку ефективної інфраструктури трудової адаптації молоді. Прикладом формування подібної ефективної інфраструктури трудової адаптації молоді цілком могли б стати і великі державні підприємства і організації.

Висновок. З вище наведеного видно, що для утримання і адаптації молоді у великих організаціях можна активно і ефективно задіяти і традиційні канали. Однак поки українські підприємства залишаються перед вибором приймати готових досвідчених фахівців або самим вирощувати і адаптувати свої молоді кадри. У пресі активно анонсується реструктуризація і об'єднання вищих навчальних закладів. На жаль, рідкісне інтерв'ю або новини в ЗМІ про ВНЗ зачіпає питання успішності майбутніх випускників

певного вищого навчального закладу на ринку праці. У мережі Інтернет можна знайти велику кількість статей і публікацій, в тому числі і молодих вчених, проблеми працевлаштування та адаптації молоді. Однак, складно знайти інформацію про успішні корпоративні програми підтримки молоді.

Розвиток ефективних корпоративних систем управління організаційної культурою може стати міцною основою для трудової адаптації молодих фахівців в сучасних складних умовах трансформації глобальних і локальних ринків праці, а також істотно вплинути на зростання інноваційної складової економічного розвитку великих корпорацій, організацій, підприємств та бізнесу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про сприяння соціальному становленню та розвитку молоді України: Закон України Оф. сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
2. Гриценко Н.В. Перспективи альтернативного управління

железнодорожного транспорта современным руководителем / Н.В. Гриценко // «Ученые записи» -Scientifics works, Азербайджанского Технического Университета. Баку:-2014. - №1.- С. 129-132.

3. Гриценко Н.В. Теоретический поход к проблеме мотивации персоналом на железнодорожном транспорте / Н.В. Гриценко // Зб. наук. праць. Технік. прогрес і ефект. виробництва -Харків: ХТУ «ХП». - 2016. - №27 (1199). - С. 38-43.

4. Гриценко Н.В. Діяльність менеджера в сфері управління людськими ресурсами / Н.В. Гриценко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. - №54. – С. 345 – 349.

5. Лисенко Л.І. Ринок праці. Техніка пошуку роботи : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / Л.І. Лисенко, Б.В. Максимов, В.К. Маригодов. – К.: Вид. дім «Професіонал», 2004. – 311 с.

6. Щотова Ю.М. Правове регулювання працевлаштування молоді в Україні / Ю.М. Щотова; Академія праці і соціальних відносин Федерації професійних спілок України. – К.: АПСВ, 2007. – 192 с.

УДК 658.14 (477)

ДОСЛІДЖЕННЯ МОДЕЛЕЙ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У БІЗНЕСОВОМУ СЕРЕДОВИЩІ ТА МОЖЛИВОСТЕЙ ЇХ ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Визначено, що соціальну відповідальність бізнесу можна визначити як добровільне зобов'язання бізнес-організацій проводити таку політику, приймати такі рішення, розвивати такі напрямки діяльності, які є бажаними з точки зору цілей та цінностей суспільства. Зроблено висновок, що особливість СББ в Україні – це ігнорування українськими компаніями базового рівня соціальної відповідальності і її реалізація на другому і третьому рівнях. В той же час, розширення сфери СББ за рамки базового рівня і, тим більше за межі корпорації, зустрічає протест з боку її працівників. Бізнес-структури при обранні напрямків соціальних інвестицій надають перевагу тим з

них, які мають чітко виражений іміджевий характер та можуть викликати суспільний резонанс.

Ключові слова: соціальна відповідальність бізнесу, фінансово-економічна криза, цінності суспільства, корпорації, імідж, суспільство.

ИССЛЕДОВАНИЕ МОДЕЛЕЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В БИЗНЕС-СРЕДЕ И ВОЗМОЖНОСТИ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ В УКРАИНЕ

Панченко Н.Г., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

Определено, что социальную ответственность бизнеса можно определить, как добровольное обязательство бизнес-организаций проводить такую политику, принимать такие решения, развивать такие направления деятельности, которые желательны с точки зрения целей и ценностей общества. Сделан вывод, что особенность СВБ в Украине – это игнорирование украинскими компаниями базового уровня социальной ответственности и ее реализация на втором и третьем уровнях. В то же время, расширение сферы СВБ за рамки базового уровня и, тем более за пределы корпорации, встречает протест со стороны ее работников. Бизнес-структуры при выборе направлений социальных инвестиций предпочитают те из них, которые имеют четко выраженный имиджевый характер и могут вызвать общественный резонанс.

Ключевые слова: социальная ответственность бизнеса, фінансово-економічний кризис, ценности общества, корпорации, імідж, общество.

RESEARCH OF SOCIAL RESPONSIBILITY MODELS IN THE BUSINESS ENVIRONMENT AND THEIR APPLICABILITY IN UKRAINE

Panchenko N.G., Ph.D. in Economics, associate Professor (UkrSURT)

The urgency of social and ethical business is exacerbated by some circumstances: firstly, the financial and economic crisis, which has not yet ended, therefore its root causes have not been eliminated; and secondly, the growing recognition of the urgency of an environmental problem of a global nature; Thirdly, the transition of the world economy, the bulk of which is concentrated in industrialized countries, from the 5th to the 6th technical and economic terms. Although the final contours of the new model have not yet been determined, it is clear that it must be distinguished by a greater degree of social and environmental responsibility. That is, caring for competitiveness in the market should be combined with social responsibility to society. Social responsibility of a business can be defined as the voluntary commitment of business organizations to pursue such a policy, to make such decisions, to develop such activities that are desirable in terms of the goals and values of society. There are several CSR models in the world, each of which reproduces the socioeconomic structure of a country. The most famous are the American and European models of social partnership, which influence the formation of the system of CSR. The peculiarity of CSR in Ukraine is the ignorance by the Ukrainian companies of the basic level of social responsibility and its implementation at the second and third levels. At the same time, the expansion of the sphere of CSR beyond the base level and, especially beyond the limits of the corporation, meets the protest of its employees.

Yes, they believe that the degree of their own social security is not so high that the company implements social programs that are not directly targeted at the staff. However, the business structure chooses social investment areas to give priority to those that have a clearly expressed image character and can cause a public response.

Key words: *social responsibility of business, financial and economic crisis, values of society, corporations, image, society.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. У багатьох відношеннях поняття соціальної відповідальності бізнесу є мостом між макро- і мікрорівнем прийняття етичних рішень. Це пов'язано з тим, що, як правило, важливу роль у розвитку та підтримці соціальної відповідальності підприємницької діяльності відіграє держава. І навпаки: рішення фірми, що стосуються соціальних проблем, можуть у певних випадках впливати на державну політику. Більше того, в області соціальної відповідальності часто спостерігається свого роду «демонстраційний ефект».

До того ж актуальність ведення соціально-етичного бізнесу посилюють деякі обставини: по-перше, фінансово-економічна криза, яка, ще не закінчилася, тому не усунені її корінні причини; по-друге, зростання визнання нагальності екологічної проблеми, що носить глобальний характер; по-третє, перехід світової економіки, велика частина продукту якої зосереджена в промислово розвинених країнах, від 5-го до 6-го техніко-економічного укладу. Хоча остаточні контури нової моделі поки не визначилися, але вже ясно, що вона повинна відрізнитися більшим ступенем соціальної та екологічної відповідальності. Тобто турбота про конкурентоспроможність на ринку повинна поєднуватися із соціальною відповідальністю перед суспільством.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика соціальної відповідальності бізнесу на даний час є доволі популярним науковим напрямком. Достатньо глибоко дана тематика розглядається у роботах Ю. Грудзевич [2],

О. Ворожбит, Н. Титової [1], О. Мочерної [9], В. Кисельової [7], Ф. Хміль [13], М. Стародубської [12], М. Ліборакіної [8], А. Зінченко, М. Сапкікіної [10] та ін. Окремі аспекти сутності соціальної відповідальності бізнесу й особливостей її формування розглянуто у працях В. Диканя, Ю. Боровика, О. Полякової, Ю. Уткіної, В. Компанієць, В. Зубенко, О. Маковоз, І. Токмакової, О. Шраменко [3-5].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на велику кількість праць, присвячених дослідженню соціальної відповідальності бізнесу окрему увагу, на нашу думку, слід приділити вивченню моделей формування соціальної відповідальності бізнесу та проблематиці їх застосування в реаліях української економіко-політичної ситуації.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою статті є дослідження моделей соціальної відповідальності у бізнесовому середовищі та можливостей їх застосування в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Єдиного визначення соціальної відповідальності бізнесу (СВБ) немає і, певно, не може бути, оскільки йдеться про системний підхід до комплексної проблеми.

Якщо узагальнити визначення СВБ більше 50 міжнародних організацій, серед яких Світовий Банк, ООН, Business for Social Responsibility, Caux Round Table, Corporate Citizenship International, European Academy for Business in Society, European Association of Communication Agencies (EACA), International Business Leaders Forum (IBLF), Market Opinion Research Institute (MORI), Social Accountability International, World Business Council for

Sustainable Development, соціальна відповідальність як підхід до бізнесу має наступний набір характеристик:

- СВБ це добровільний вибір компанії, в умовах зростаючої конкуренцією і зниження довіри до бізнесу;

- СВБ виходить за рамки зобов'язань, визначених бізнесу законодавством, зі сплати податків, створення робочих місць і генерації прибутку;

- СВБ включає всіх членів місцевого співтовариства: бізнес, ЗМІ, владу, неприбуткові організації, населення, інвесторів тощо;

- СВБ це не спосіб вирішити проблеми суспільства за рахунок бізнесу, а спосіб брати участь у розвитку того середовища, в якій бізнес працює;

- СВБ це підхід до сталого розвитку з прямим (як правило, довгостроковим) впливом на фінансові показники компанії [12].

Узагальнюючи наведене вище, соціальну відповідальність бізнесу можна визначити як добровільне зобов'язання бізнес-організацій проводити таку політику, приймати такі рішення, розвивати такі напрямки діяльності, які є бажаними з точки зору цілей та цінностей суспільства.

Дослідники виділяють чотири основні позиції до визначення відповідальності:

- юридична відповідальність, тобто будь-які дії в межах юридичної зайнятості вважаються соціально відповідальними;

- професійна відповідальність, яка диктується нормами взаємодії професіонала і наймача; будь-які дії в межах вказаних норм вважаються соціально відповідальними;

- економічна відповідальність, якщо діяльність веде до успіху, досягненню цілей компанії в економіці; якщо цього немає, то соціальна відповідальність не може бути реалізована, тому від неї слід відмовитися;

- морально-етична відповідальність, це соціальна відповідальність як перед людьми, так і перед усіма, хто опиняється в колі впливу її діяльності [7].

Всі чотири позиції повинні бути об'єднані в один спільний соціально-орієнтований курс діяльності підприємців.

Існує дві точки зору щодо соціальної ролі підприємця.

Традиційна, що полягає в тому, що головна ціль його діяльності полягає в максимізації прибутку, зрозуміло, при дотриманні законодавства, що встановлює правила гри на ринку, ведення чесної конкурентної боротьби і порядних взаємин з партнерами і кінцевими споживачами.

Сучасна позиція з цього питання полягає в тім, що будь-яка справа здійснюється у складному соціальному оточенні, яке прагне отримати від підприємця кошти через оподаткування на освіту, охорону здоров'я, управління, охорону суспільного порядку, оборону і т.д. Успіх справи буде прочнішим та довготривалішим, якщо підприємець буде відчувати соціальні запити і самостійно в них брати участь, якщо він призведе у розумну рівновагу свої економічні інтереси та інтереси суспільства (рис. 1).

В науковій літературі виділяють чотири групи поглядів на питання соціальної відповідальності підприємств.

Перша група полягає у тому, що підприємці, керуючись власним сумлінням, здійснюють добровільну благодійну діяльність у формі підтримки соціально незахищених верств населення та меценатства.

Друга група поглядів визначає соціальну відповідальність підприємництва через забезпечення власної ефективної діяльності, зайнятості населення та недопущенні порушень законів держави.

Відповідно до третьої групи поглядів, суспільство очікує активних дій власників капіталів у таких сферах, як захист навколишнього середовища, охорона здоров'я, громадянські права, захист споживачів.

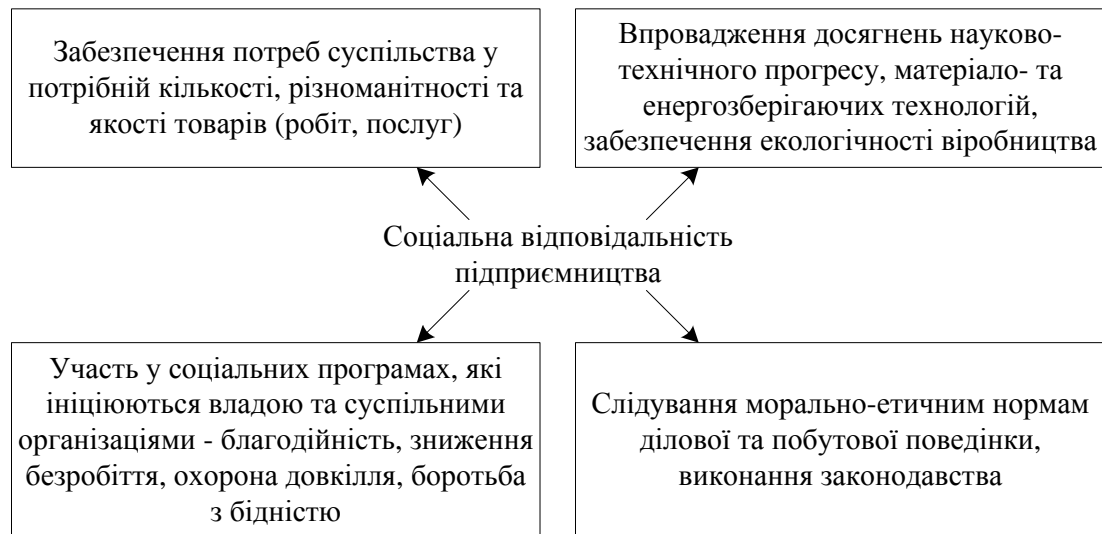


Рис. 1. Основні напрями соціальної поведінки підприємця [7]

Прихильники четвертої групи поглядів вважають, що держава є основним виразником інтересів суспільства і відповідними правовими актами регламентує відповідальність підприємництва перед ним [13].

У світі існує декілька моделей СВБ, кожна з яких відтворює суспільно-економічний уклад тієї чи іншої країни. Найбільш відомими є американська та європейська моделі соціального партнерства, що впливають на формування системи СВБ.

Американська модель соціального партнерства характерна для США, Канади, Японії, країн Латинської Америки, а також англомовних країн Африки. У її основі лежить регулювання державою соціально-трудових відносин на рівні підприємства і у значно меншій мірі – на рівні галузі та регіону шляхом прийняття законодавчих та нормативних актів [9]. В американській моделі переважає ухил на філантропію, тобто, компанія ділиться частиною прибутку, інвестуючи його в суспільно-корисні ініціативи. І чим менше можливість простежити зв'язок між соціально-відповідальними «вкладеннями» компанії і досягненням її бізнес-цілей, тим краще.

У сучасних економічних умовах

американська модель соціально відповідальної поведінки компаній використовується найбільш широко. Основні повідомлення, які промислова компанія несе цільовим групам: екологічність роботи, стабільність і надійність, людяність [11].

Щодо європейської моделі, соціально-відповідальна діяльність компанії пов'язана з досягненням її бізнес-цілей і є частиною стратегії створення додаткової вартості компанії. Європейська модель передбачає економічне обґрунтування соціальних ініціатив та їх інтеграцію в стратегію розвитку компанії. Основні повідомлення, які промислова компанія несе цільовим групам: прозорість, керованість і стабільність, турбота, надійність [9].

Основні розбіжності у відношенні до концепції соціальної відповідальності підприємств у США та країнах Європи визначаються на рівні відносин підприємство – держава. Так, якщо діяльність американських корпорацій загалом визначається його власниками та керівниками, то європейські компанії зазнають значного впливу з боку державних органів влади та професійних об'єднань, які жорстко визначають мінімальні вимоги до їх діяльності [1; 8].

З точки зору інвестора, європейська модель є більш привабливою при оцінці соціально-відповідальної поведінки компанії, оскільки може бути зведена до відносно вимірюваних результатів. Як і американська модель, європейська модель сприяє поліпшенню іміджу та репутації компанії в очах місцевої громади та сприяє встановленню довіри до комунікацій компанії.

При певних перевагах, європейська модель має ряд особливостей, які слід враховувати перед її впровадженням в промисловій компанії. Перш за все, необхідно оцінити готовність компанії переглянути свою діяльність для приведення її у відповідність зі стратегією соціально відповідальної поведінки і можливість розробки механізмів обчислення економічного ефекту. До того ж, європейська модель має меншу ступінь гнучкості у виборі об'єктів вкладень, оскільки в рамках цієї моделі компанія вибирає пріоритетні для себе соціальні сфери і концентрується тільки на них.

Британська модель СВБ поєднує у собі елементи американської та континентальної моделей. Загальною рисою цієї моделі є, перш за все, активна підтримка бізнесу з боку держави та добре розроблена система заходів соціального забезпечення та охорони здоров'я. Участь влади у розвитку СВБ виявляється у налагодженні партнерства із власниками підприємств у секторі освіти, які беруть участь у фінансуванні проектів, наданні податкових пільг, просуванні ініціатив щодо відповідності національних стандартів до міжнародних [14].

За джерелами регулювання практикою український варіант СВБ є сумішню британської моделі та континентальної схеми. В Україні СВБ продовжує орієнтуватися на ближче коло стейкхолдерів: державу, власників та персонал. Найчастіше під терміном «стейкхолдери» мають на увазі групи, організації або індивідууми, на яких впливає компанія і від яких вона залежить.

Більш широке коло зацікавлених сторін – це місцева громада, постачальники та інші, поки що так і не є системною ознакою. Сьогодні СВБ в Україні – це добровільний внесок приватного сектора у громадський розвиток через благодійність та механізм соціальних інвестицій [14].

Соціальна відповідальність бізнесу має багаторівневий характер.

Перший рівень, базовий, є стартовою умовою СВБ. Він включає виконання компанією своїх прямих зобов'язань перед суспільством та державою: регулярна та в повному обсязі виплата заробітної платні; дотримання норм законодавства про працю; своєчасна і в повному обсязі сплата всіх належних податків; забезпечення встановлених стандартів якості продукції. Багато ліберально налаштованих аналітиків вважають, що цим рівнем СВБ вичерпується, оскільки «справа бізнесу – бізнес».

Другий рівень передбачає розвиток відносин всередині підприємства і безпосереднє врахування інтересів працівників. До вище перелічених зобов'язань працівникам гарантується певний набір пільг і послуг – «соціальний пакет». Завдяки високому рівню соціального захисту, компанії вдається втримувати працівників, виплачуючи їм при цьому нижчу заробітну платню. Підтримуються також системи освіти та підготовки кадрів, які розглядаються як інвестиції в персонал [2].

Третій рівень соціальної відповідальності бізнесу охоплює соціальні програми і напрями діяльності, сфера дії яких виходить за межі компанії.

Особливість СВБ в Україні – ігнорування українськими компаніями базового рівня соціальної відповідальності і її реалізація на другому і третьому рівнях. В той же час, розширення сфери СВБ за рамки базового рівня і, тим більше за межі корпорації, зустрічає протест з боку її працівників. Так, вони вважають, що ступінь їх власної соціальної захищеності

поки не настільки високий, щоб компанія реалізовувала соціальні програми, безпосередньо не орієнтовані на персонал. Однак бізнес структури при обранні напрямків соціальних інвестицій надають перевагу тим з них, які мають чітко виражений іміджевий характер та можуть викликати суспільний резонанс.

Третій рівень СВБ свідчить також про прагнення бізнес спільноти співробітничати з владою і впливати на рішення, які вона приймає. Пріоритетними завданнями в цьому зв'язку є: участь підприємців та роботодавців у реалізації соціальних програм; взаємодія з місцевою владою і профспілками; лобювання інтересів регіонального бізнесу; проведення політичної реформи в Україні; створення власної фракції в органах місцевого самоврядування. Таким чином, український бізнес демонструє готовність вирішувати разом із владою на державному і місцевому рівнях певну частину суспільно значущих завдань [11].

Згідно з Концепцією соціальної відповідальності бізнесу в Україні СВБ діє на трьох основних рівнях.

1 Дотримання законних зобов'язань перед державою і суспільством (сплата податків, охорона здоров'я і безпека праці, права працівників, права споживачів, екологічні норми) та галузевих стандартів.

2 Мінімізація або усунення негативного впливу бізнесу на суспільство та управління ризиками (наприклад, порушення прав людини або забруднення навколишнього середовища).

3 Посилення позитивного впливу бізнесу на суспільство і створення цінностей через інновації, інвестиції та партнерство, що спрямовані на соціальний та екологічний добробут (наприклад, створення робочих місць, соціальний та економічний розвиток, вирішення конфліктів) [10].

Передумовами становлення і розвитку СВБ в Україні є наступні процеси, які характерні також і для пострадянських країн:

- суттєві зміни в структурі власників українських підприємств, що викликані трансформаційними процесами української економіки, економічною нестабільністю останніх років та перманентними політичними змінами. Чітко простежується тенденція до поступової концентрації власності, однак відсутні стійкі тенденції розвитку фондового ринку та зростання долі інституціональних інвесторів (пенсійні, інвестиційні фонди, страхові компанії, банки);

- відсутність реальних механізмів участі трудового колективу в управлінні підприємством після проведення приватизації власності;

- поєднання функцій топ-менеджменту та власників, які переслідують у першу чергу власні матеріальні інтереси;

- готовність підприємців до узгодження інтересів з представниками владних інститутів під впливом ряду причин;

- велика кількість соціальних, економічних та екологічних проблем, що певним чином підштовхує бізнес до більш активної участі в їх вирішенні і часто призводить практично до залучення бізнесу до виконання частини державних функцій;

- необхідність позиціонування України у міжнародному середовищі;

- географічна належність до регіону зі стійкими традиціями у сфері СВБ – ЄС.

Це створює підґрунтя для формування соціальної відповідальності бізнесу як певної стратегії розвитку, діяльності, усвідомлення відповідальності за сприяння та досягнення сталого розвитку компанії, громади, держави в цілому. Проте існує ряд причин недостатнього розвитку соціального підприємництва в Україні:

- загальний низький рівень підприємництва в країні, не лише соціального, нерівномірний розвиток бізнесу;

- зарегульованість сфер, в яких

соціальне підприємництво може мати найбільший вплив – охорона здоров'я, соціальний захист тощо;

- низький рівень усвідомлення суспільством ролі бізнесу;
- родинні механізми (в Україні родина часто виконує функції соціального підприємництва);
- відсутність стимулювання з боку грантодавців – часто неурядовим організаціям простіше написати ще одну заявку на ще один проект замість того, щоб робити соціальний бізнес у своїй сфері;
- відсутність інформації про соціальне підприємництво в Україні;
- низький рівень корпоративної культури підприємств;
- правовий нігілізм і деформація правової свідомості;
- термінологічна (нормативна) невизначеність;
- закритість українських компаній для широкої громадськості;
- невиконання значною частиною підприємств законодавчо закріплених соціальних нормативів;
- неоднаковий ступінь використання різних форм соціальної відповідальності;
- недостатнє усвідомлення підприємствами своєї ролі у рішенні соціальних та екологічних проблем суспільства.

Результати соціологічних досліджень визначають основними перешкодами становлення та розвитку соціальної відповідальності бізнесу наступні: недосконалість законодавчої й нормативно-правової бази, що регулює можливості участі бізнесу в соціальних програмах та закладів освіти у формуванні соціально відповідальних фахівців; відсутність сформованої і дієвої незалежної громадянської експертизи та оцінки результатів соціальних програм, стандартів і якості підготовки бізнес-фахівців; відсутність системи заохочення (морального та економічного) відповідальних суспільних суб'єктів [6].

Крім того, чинна нормативно-

правова база України щодо стимулювання зазначених суб'єктів має низку недоліків, серед яких слід зазначити:

- відсутність комплексності в підході до стимулювання;
- слабкий розвиток конкурсних засад у наданні пільг;
- низька технологічна розробленість процедур розгляду та прийняття рішень про стимулювання комерційних установ до участі у соціальних проектах;
- незахищеність бюджетних статей, пов'язаних з наданням пільг та інших видів стимулювання;
- вирішення питань про надання пільг покладені, як правило, на фінансові органи та інші незацікавлені інстанції;
- стимулюючі заходи в більшості випадків лише декларуються, але не є обов'язковими тощо.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. В Україні ще не сформувалася національна модель соціальної відповідальності бізнесу. Огляд національних особливостей соціалізації бізнесу в Україні дає можливість зробити такі висновки:

- соціальна відповідальність бізнесу виникає як об'єктивна потреба не лише суспільства, а й самих підприємств, які прагнуть знайти своє місце в конкурентному середовищі, свого споживача, зацікавити до співпраці національних і зарубіжних партнерів, висококваліфікованих спеціалістів;
- практики соціальної відповідальності бізнесу не приживаються, якщо вони нав'язані міжнародними стандартами, законодавством чи будь-якими суспільними структурами. Їх ефективність тим вища, чим конкретніша спрямованість і більш наглядний соціальний результат;
- потреба суспільства у тих чи інших формах соціальної відповідальності бізнесу складається під впливом національного менталітету, сучасного етапу розвитку процесів соціалізації та тих

конкретних проблем, які неможливо розв'язати без вкладу бізнесових структур.

Найбільш ефективними заходами, які б поширювали принципи соціальної відповідальності бізнесу в українському суспільстві та стимулювали комерційні організації до вирішення соціальних проблем є наступні:

- створення сприятливих організаційно-правових умов для діяльності суб'єктів господарювання, що беруть участь у вирішенні соціальних проблем;

- надання пільг по податках, зборах, орендній платі та інших платежах підприємствам і організаціям, які займаються шефською, спонсорською, благодійною діяльністю;

- цільова фінансова підтримка недержавних суб'єктів соціальної політики за рахунок бюджетних коштів;

- застосування економічних та інших санкцій до тих, хто діє на шкоду соціальним інтересам територіальної громади;

- налагодження співпраці з податковими органами та проведення консультаційної і ознайомчої роботи тощо;

- акумулювання наявної інформації у сфері соціального підприємництва та адаптація закордонного досвіду соціального підприємництва.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ворожбит, О.Ю. Предпринимательская среда как фактор взаимодействия предпринимательских структур [Текст] / О.Ю.Ворожбит, Н.Ю.Титова // Вестник Пермского университета. 2014. – Вып. 1(20). – С. 134-139.

2. Грудзевич, Ю.І. Сутність механізму реалізації підприємницької діяльності та його складових [Текст] / Ю.І. Грудзевич // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка». – 2014. – Вип. 25. – С. 9-14.

3. Дикань, В.Л. Стратегічне управління [Текст]: 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. Дикань, В.Л. Етичні основи бізнесу [Текст]: підручник / В.Л. Дикань, В.В. Компанієць, О.М. Полякова. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.

5. Дикань, В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств [Текст]: підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.

6. Зінченко, А.Г. Корпоративна соціальна відповідальність 2005-2010: стан та перспективи розвитку [Текст] / А.Г. Зінченко, М.А. Сапкікіна – К.: Видавництво «Фарбований лист», 2010. – 56 с.

7. Киселева, В.А. Социальная ответственность, культура и этика предпринимательства [Электронный ресурс] / В. А. Киселева // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/sotsialnaya-otvetstvennost-kultura-i-etika-predprinimatelstva>

8. Либоракина, М.И. Социально ответственный бизнес: глобальные тенденции и опыт стран СНГ [Текст] / М. И. Либоракина. – М.: Фонд «Институт экономики города», 2001. – 72 с.

9. Мочерна, О.С. Світовий досвід КСВ і шляхи його ефективного впровадження в Україні [Електронний ресурс] / О.С. Мочерна. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/18 NPM 2008/Economics/ 34396.dok.htm](http://www.rusnauka.com/18_NPM_2008/Economics/34396.dok.htm)

10. Національна концепція розвитку соціальної відповідальності бізнесу (СВБ) в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.pfi.org.ua/index.php?option=com_docman&task=doc

11. Прогнімак, О.Д. Формування соціальної бізнесу: взаємодія з місцевими спільнотами та владою [Електронний ресурс] / О.Д. Прогнімак, О.В. Іщенко,

О.Ю. Касперович. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Usoc/2006_5/94-105.pdf

12. Стародубская, М. Стратегия, милосердие, мода или PR? [Электронный ресурс] / М. Стародубская. – Режим доступу:

<http://mm.com.ua/russian/articles/page/113>

13. Хміль, Ф.І. Соціальна відповідальність підприємництва в Україні

[Текст] / Ф.І. Хміль // Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». – 2004. – №1. – С. 24-30.

14. Шляхи стимулювання соціальної відповідальності вітчизняного бізнесу [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.lir.lg.ua/shlahi.doc>

УДК 65.011:656.2

СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ МАЛОГО БІЗНЕСУ ЯК ЙОГО КОНКУРЕНТНА ПЕРЕВАГА

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,
Хорошаєва Є.В., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто підходи до соціальної відповідальності малого бізнесу, виявлено основні конкурентні переваги та проаналізовано риси моделей соціальної відповідальності фірм. Встановлено, що соціально відповідальна діяльність малих підприємств сприяє поліпшенню іміджу і репутації брендів, підвищенню рівня продажів і зростанню лояльності споживачів, скороченню тиску з боку перевіряючих органів, зростанню соціально-відповідальних інвестицій.

Ключові слова: малий бізнес, підприємництво, конкурентна перевага, соціальна відповідальність, соціальний розвиток.

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МАЛОГО БИЗНЕСА КАК ЕГО КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

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

В статье исследованы основные проблемы развития малого бизнеса в Украине. Выявлены основные конкурентные преимущества и проанализированы черты моделей социальной ответственности фирм. Установлено, что низкая степень доходности и короткий жизненный цикл малых предприятий, проблемы, связанные с дефицитом кадров, нехваткой производственных и офисных помещений превращаются в мощный сдерживающий фактор утверждения института социальной ответственности в малом бизнесе.

Определено, что решение указанных проблем должно стать одним из ключевых направлений государственной политики, поскольку именно малое предпринимательство будет способствовать значительному повышению эффективности реализации

отечественного экономического потенциала, оптимизации участия Украины в международном разделении труда, усилению конкурентоспособности национальной экономики.

Ключевые слова: *малый бизнес, предпринимательство, конкурентное преимущество, социальная ответственность, социальное развитие.*

SOCIAL RESPONSIBILITY OF SMALL BUSINESS AS ITS COMPETITIVE ADVANTAGE

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

The article examines the main problems of small business development in Ukraine. The basic competitive advantages are revealed and features of models of social responsibility of firms are analyzed. It is established that the low level of profitability and short life cycle of small enterprises, the problems associated with the shortage of personnel, the shortage of production and office premises are becoming a powerful deterrent to the institution of social responsibility in small business.

It is determined that the solution of these problems should become one of the key directions of state policy. It is small business that will contribute to a significant increase in the effectiveness of the implementation of the domestic economic potential, optimize Ukraine's participation in the international division of labor, and enhance the competitiveness of the national economy.

Key words: *small business, entrepreneurship, competitive advantage, social responsibility, social development.*

Постановка проблеми. З моменту зародження ринкових відносин існувала тенденція оцінювати конкурентоспроможність і ефективність бізнесу за тим, наскільки він виправдовує очікування власника-підприємця. Пізніше в коло зацікавлених в успіху бізнесу сторін поступово були включені і споживачі, а також співробітники підприємства. Далі – інвестори і суспільство в цілому. Сьогодні ж стратегія підприємства вважається досить збалансованою і успішною, якщо задовольняються інтереси і очікування всіх перерахованих вище сторін, саме тому концепцію соціальної відповідальності (СВ) можна віднести до потужної конкурентної переваги, адже без формування СВ та активної соціальної політики забезпечити ефективне функціонування та сталий розвиток підприємства практично неможливо.

Саме такий підхід – до економічного зростання через СВ як фактор сталого розвитку – покладений в основу прийнятої в 2000 р Лісабонської стратегії як програмного документа соціально-економічного розвитку Євросоюзу [18]. Останнім часом навіть з'явився новий термін для позначення європейського варіанту СВ – корпоративна здатність до соціального реагування.

На жаль, в Україні сьогодні соціальні інвестиції не є ядром, навколо якого формується образ і репутація сучасного бізнесу. Низька ступінь прибутковості і короткий життєвий цикл малих підприємств, проблеми, пов'язані з дефіцитом кадрів, нестачею виробничих і офісних приміщень перетворюються в потужний стримуючий чинник утвердження інституту СВ в малому бізнесі.

І якщо в середовищі великого і середнього бізнесу поняття СВ в певній мірі вже сформувалося, то для більшості підприємств малого бізнесу воно поки не є фактором, якому необхідно приділяти належну увагу. Варто відзначити, що передумовою цього є наявність системних проблем у державній політиці підтримки малого підприємництва.

Загалом для малого бізнесу СВ являє собою досить складну сферу, яка традиційно зводиться до прямої адресної підтримки товарами власного виробництва тих, хто до них звертається або фінансової підтримки проектів, «запропонованих» місцевою владою. В той же час, за думками вітчизняних фахівців, говорити про СВ в малому і середньому бізнесі актуально, оскільки тільки в Європі 70-80% підприємств знаходиться саме в цьому секторі – саме малий і середній бізнес є найбільшим роботодавцем. В умовах кризи застосування СВ по відношенню до персоналу може допомогти не тільки зберегти робочі місця, а й утримати найцінніших працівників. СВ є стратегією в бізнесі і включає в себе поряд з іншими аспектами, і стратегію розвитку компанії [12].

Отже, сучасному українському бізнесу часто бракує чіткого розуміння і свідомого прийняття того, що СВ бізнесу – це не щось виняткове, що викликається особливими обставинами, а норма, витікаюча з суті бізнесу, філософія господарювання, що забезпечує підприємця стійкими конкурентними перевагами, формує його соціальне позиціонування. Це дозволяє поставити проблему розвитку СВ бізнесу в Україні в ряд актуальних наукових напрямків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблеми малого бізнесу та питання забезпечення його конкурентоспроможності розглядаються в багатьох працях сучасних науковців, зокрема Ю.Т. Боровика, В.Л. Диканя, О.В. Дикань, Л.П. Добуляк,

В.О. Зубенко, Ю.М. Уткіної, Г. Швець, Т.М. Юсупової та ін.[5, 6, 8, 9, 15, 16].

Серед сучасних праць зарубіжних і вітчизняних авторів проблемам соціальної відповідальності і соціального розвитку підприємств присвячені роботи М.Є. Дейч, В.Л. Диканя, Ю.В. Єлагіна, В.В. Компанієць, О.Ф. Новікової, О.В. Панькова, Ю.Савичевої, Є.М. Саприкіної, С.А. Стрижова, Т.Г. Сухорукової, С. Туркіна та інших вчених [3, 4, 7, 10-14].

Однак, незважаючи на наявність значної кількості публікацій та досліджень в галузі соціального розвитку і забезпечення ефективної діяльності підприємств, проблеми СВ бізнесу та її вплив на рівень конкурентоспроможності саме малого підприємства вимагають подальшого вивчення.

Постановка завдання. Метою статті є вивчення підходів до реалізації концепції СВ на малому підприємстві у якості стійкої конкурентної переваги.

Виклад основного матеріалу. З кожним роком в світовій економіці все більш очевидно проявляється тенденція до перегляду основних постулатів ведення бізнесу, до зміни його головних орієнтирів, пріоритетів і цінностей. «Дикий капіталізм», при якому кожен його учасник намагається швидко, без врахування інтересів інших суб'єктів (а іноді – з навмисним ігноруванням або навіть порушенням цих інтересів) накопичити великі капітали, відходить у минуле. Його місце займає сучасний тип підприємництва, орієнтований на громаду, її потреби та інтереси – соціально відповідальний бізнес, при якому соціальна сфера розглядається як інтегральна частина сучасної економіки, а гроші, витрачені на неї – як найкраща інвестиція в майбутнє. Такий процес сучасної переорієнтації цілей і інтересів бізнесу викликаний об'єктивними причинами, пов'язаними з еволюцією підприємницьких цінностей.

Традиційний підхід до розуміння СВ малого бізнесу – це створення комфортних умов праці працівникам,

відповідна заробітна плата, своєчасна сплата необхідних податків, виробництво якісної продукції або послуг, благодійність.

Сучасний підхід: підприємства переходять до соціальних інвестицій, які виникають внаслідок договору з суспільством і владою; СВ бізнесу розглядається як планомерна серйозна робота щодо суміщення інтересів фірми з інтересами суспільства. Соціальні інвестиції стають бізнесом, приносячи підприємству довгострокові ринкові переваги: доступ до інтелектуального капіталу, збільшення цінності бренду, скорочення витрат, підвищення інвестиційної привабливості [14, 13].

Згідно Міжнародного стандарту ISO 26000 «Керівництво з соціальної відповідальності» СВ розглядається як відповідальність організації за вплив своїх рішень та діяльності на суспільство і навколишнє середовище через прозору і етичну поведінку, яка: сприяє сталому розвитку, включаючи здоров'я і добробут суспільства; враховує очікування зацікавлених сторін; відповідає законам і узгоджується з міжнародними нормами поведінки; введена в усій організації [17].

За останнє десятиліття було проведено велику кількість досліджень щодо вигід підприємств від соціальної діяльності. Результати досліджень, проведених Walker Information, виявили прямий зв'язок між соціальною вартістю компанії і її репутацією. Збільшення соціальної вартості компанії на 1 пункт веде до поліпшення репутації на 0,55 пункту, в той час як збільшення економічної вартості на 1 пункт покращує репутацію на 0,32 пункту. Тобто, соціальні показники надають вдвічі більше позитивний вплив на репутацію в порівнянні з економічними показниками [14].

Варто відзначити, що малий бізнес має ряд переваг, які забезпечують йому стійкі конкурентні переваги перед підприємствами середнього та великого бізнесу. Малий бізнес найчастіше працює у

висококонкурентному середовищі і безпосередньо зі споживачем, що в сукупності може забезпечувати гнучкість цінової політики на користь покупця, швидке реагування на зміну його потреб. Перевагою малого бізнесу також є відсутність великої кількості посередників, дилерських мереж, якісний сервіс. Таким чином, індивідуальний підхід до споживача, який може забезпечити невелика компанія, разом з високою якістю товару або послуги, знаходиться в рамках основної діяльності підприємства і не вимагає додаткових витрат з прибутку і одночасно є проявом його соціально відповідальної діяльності, формуючи лояльність клієнтів, репутацію фірми та ін.

В той же час слід зазначити той факт, що систематичний характер зовнішньої складової СВ бізнесу сьогодні зустрічається, як правило, лише у великих компаній. Великі компанії вдвічі, а то і втричі більше займаються розвитком місцевих громад в порівнянні з невеликими компаніями. При цьому вони менше стикаються з так званою «примусовою співпрацею» (39% великих компаній проти 46% малих) і частіше отримують ідеї від місцевої влади (42% проти 22% малих). Великі компанії «Інтерпайп», «Систем Капітал Менеджмент», «Індустріальний союз Донбасу», ЗАТ «Оболонь» і «Київстар» є яскравим прикладом впровадження в свою систему управління концепції СВ [19].

У цій ситуації малий бізнес опиняється «за бортом». Для великих компаній подібного роду діяльність є чи не єдиним фактором конкурентоспроможності в умовах монополістичної конкуренції. У той час у більшій частини малого бізнесу переважаючою формою поведінки є не зростання, а стратегія виживання. Звідси виникає взаємозв'язок між соціальною діяльністю бізнесу і його масштабом.

Основною причиною такої ситуації в Україні є відсутність у малих підприємств елементарних навичок ведення цивілізованого бізнесу. Керівництво

багатьох малих підприємств суб'єктивно не підготовлено до соціально відповідальної поведінки. Переважна більшість підприємців бачить в цьому якусь благодійність, а тому проектує це на великий бізнес. Крім того, при відсутності на підприємстві безпосередніх виконавців, в обов'язки яких входить вирішення соціальних цілей в силу обмеженості трудових ресурсів, виконання соціально-відповідальної лінії поведінки викликає серйозні труднощі.

За думками фахівців, зокрема [2, 11], моделі СВ вітчизняного малого бізнесу мають відмінні риси. Розглянемо їх детальніше.

1 Широко поширена практика недотримання принципів (умов) соціально відповідальної поведінки переважною більшістю малих підприємств. За експертними оцінками, тіньова економіка охоплює в сфері малого підприємництва від 30 до 46% обсягу продукції і послуг [1]. У свою чергу, низькі показники прибутковості малих підприємств пояснюються наявністю системних проблем у державній політиці підтримки малого підприємництва. На «подолання адміністративних бар'єрів» (ліцензування, сертифікацію, платні послуги і хабарі) малий бізнес витрачає близько 6% свого щорічного доходу [1].

2 Відсутність управлінського підходу до питань соціально відповідальної поведінки. Сучасні великі компанії починають розглядати свою соціальну відповідальність як стратегічний напрям діяльності, в той час як для більшості суб'єктів малого підприємництва СВ бізнесу проявляється у виробництві якісних товарів.

3 Зіткнення малих фірм з більш вузьким колом зацікавлених осіб на відміну від великих компаній.

4 Різниця економічних інтересів працівників і роботодавців, неформальний характер трудових відносин в малому бізнесі. Згідно з результатами дослідження, проведеного торгово-промисловою

палатою України, факт використання праці працівників без укладення відповідного контракту визнали майже 30% опитаних керівників малих підприємств. Серйозну соціальну небезпеку становить укоріненість в малому бізнесі практика виплат зарплат «в конвертах». За даними української газети «Сьогодні.ua» 40% зарплат в країні залишаються сірими [11, 12].

5 Малі підприємства відчувають на собі більший тиск з боку регіональних і місцевих властей, ніж великий бізнес.

Проте, не дивлячись на перераховані вище проблеми, на те, що це вимагає більш глибокого і детального розгляду в окремих роботах, з певною часткою впевненості можна стверджувати, що впровадження малими підприємствами соціальної політики відкриває ряд перспектив.

Перш за все, соціально активна поведінка безпосередньо впливає на репутацію бізнесу. Крім того, бізнес отримує конкурентні переваги перед іншими підприємствами, що працюють на цьому ринку: у них з'являється доступ до інтелектуального капіталу: реалізовані програми СВ стають конкурентними перевагами, які залучають найбільш інтелектуальних і творчих працівників, для управління якими особливо ефективні нематеріальні стимули. Соціально відповідальна діяльність малих фірм сприяє поліпшенню іміджу і репутації брендів, підвищенню рівня продажів і зростанню лояльності споживачів, скороченню тиску з боку перевіряючих органів, зростанню соціально-відповідальних інвестицій [12].

Висновки і перспективи подальших досліджень. Соціальна сфера є інтегральною частиною сучасної економіки, і гроші, витрачені на неї – це найкраща інвестиція в майбутнє. СВ актуальна для підприємств малого бізнесу, якщо компанія готова розвиватися. СВ є системною діяльністю, пов'язаною з бізнес-стратегією фірми, яка охоплює сім напрямів: трудові відносини, чесні операційні практики, питання споживачів, права людини, корпоративне управління,

довкілля, залучення і розвиток місцевих спільнот.

Сьогодні готовність бізнесу до соціальної участі заради збереження своїх конкурентних переваг, стає все більш вираженою. Однак основна рушійна сила переходу підприємців до реалізації своїх соціальних зобов'язань полягає в об'єднанні зусиль держави, громадянського суспільства і малого бізнесу. При цьому провідна роль в процесі становлення інституту соціальної відповідальності малого бізнесу повинна належати державі. Необхідно відновлення довіри бізнесу до держави, гарантування дотримання прав власності, забезпечення фінансової підтримки як на старті, так і на етапі розвитку, повну свободу підприємництва, зменшення податкового навантаження, запобігання монополізації ринків великими компаніями, забезпечення балансу інтересів великого і малого бізнесу. При цьому активізація роботи суспільних інститутів у цьому напрямі неможлива без змін на особистісному рівні, особливо, якщо це стосується управлінської еліти.

Перспективами подальших досліджень є розробка програм реалізації стратегії соціальної відповідальності малого бізнесу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Бізнес йде в "тінь", а держава залишається без грошей [Електронний ресурс] // Українська газета «Сьогодні» // Режим доступу: <https://ukr.segodnya.ua/economics/enews/pochemu-v-ukraine-nizkie-zarplaty-i-pensii-biznes-uhodit-v-ten-a-gosudarstvo-ostaetsya-bez-deneg--746366.html>

2 Готов ли украинский бизнес быть социально ответственным? [Электронный ресурс] /09 апреля 2015. – Режим доступа: <https://ubr.ua/business-practice/own-business/gotov-li-ukrainskii-biznes-byt-socialno-otvetstvennym-335125>

3 Дикань, В.Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту

[Текст] : навч. посіб. / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова. – Харків, 2012. – 275 с.

4 Дикань, В.Л. Етичні основи бізнесу [Текст] : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / В.Л. Дикань, В. В. Компанієць, О. М. Полякова ; Укр. держ. акад. залізнич. трансп. - Х. : УкрДАЗТ, 2012. - 316 с.

5 Дикань, В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств [Текст]: підручник /В.Л. Дикань, Ю.Т.Боровик, О.М.Полякова, Ю.М.Уткіна // Підручник. – Харків:УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.

6 Дикань, О.В. Розвиток малого бізнесу в Україні: проблеми та шляхи забезпечення [Текст]/ О.В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017. - № 57. – С. 58-66.

7 Діагностика стану та перспектив розвитку соціальної відповідальності в Україні (експертні оцінки): монографія [Текст] / О.Ф. Новікова, М.Є.Дейч, О.В.Панькова, В.В. Компанієць та ін.; НАН України, Ін-т економіки пром-ті. –Донецьк, 2013. – 296 с.

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

9 Зубенко, В.О. Зміна парадигми забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств України [Текст] / В.О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – 2012. – №40. – С. 160-162.

10 Компанієць, В.В. Чинники формування та стимулювання соціально відповідальної поведінки особистості, бізнесу, суспільства, держави в Україні [Текст] / М.Є.Дейч, В.В. Компанієць // Вісник економічної науки України. – 2013. - № 2(24). – С. 30-36.

- 11 Савичева, Е.Ю. Модели социальной ответственности малого бизнеса в России // Проблемы современной экономики. 2010. – №4. – С. 164-167.
- 12 Сапрыкина, М. КСО для МСБ: Миссия (не) выполнима [Электронный ресурс] / Марина Сапрыкина // Центр «Развитие КСО». Секторная дискуссия «Корпоративная социальная ответственность для МСБ». – 68 с. – Режим доступа: https://by.odboffice.eu/files/minsk_29_04_csr_for_smes_2.pdf
- 13 Стрижов, С.А. Малый бизнес на пути к социальной ответственности [Электронный ресурс] / С.А. Стрижов // Предпринимательство | (84) УЭКС, 11(2)/2015. – Режим доступа: <http://uecs.ru/uecs-84-842015/item/3865-2015-12-22-12-43-03>
- 14 Туркин, С. Как выгодно быть добрым: Сделайте свой бизнес социально ответственным [Текст] / С. Туркин. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2007. – 381 с.
- 15 Швець Г. Сучасні тенденції малого підприємництва в Україні [Електронний ресурс] / Г.Швець. - Режим доступу:http://econconf.at.ua/publ/konferencija_2016_10_20_21/sekcija_5_ekonomichni_nauki/suchasni_tendenciji_malogo_pidpriemnictva_v_ukrajini/54-1-0-1333
- 16 Юсупова, Т.М. Дослідження проблем вітчизняної промисловості в контексті пошуку шляхів відродження її економічного потенціалу [Текст] / Т.М. Юсупова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – № 43. – С. 107-111.
- 17 ISO – Management and Leadership Standards — ISO 26000 — Social Responsibility: [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.iso.org/sr>
- 18 Lisbon european council 23 and 24 march 2000 presidency conclusions [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_en.htm#1.
- 19 The UN Global Compact: Ukrainian network [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.globalcompact.org.ua/ua/how2join/participants?page=8>

УДК 330.59

ИНДЕКС ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КАК ИНТЕГРАЛЬНЫЙ ИНДИКАТОР УРОВНЯ И КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ СТРАНЫ

*Фролов А.И., к.э.н., доцент,
Крутько И. Н., ст. преподаватель (УкрГУЖТ),
Комаренко О.А., аспирант (ХНУ им. Каразина)*

В статье рассмотрены методологические подходы, наиболее широко применяемые ООН и другими международными организациями, для проведения межстрановых сопоставлений уровня и качества жизни населения. Определены системы социальных индикаторов используемых в международных исследованиях по оценке уровня и качества жизни. Дано определение понятия «развитие человека». Раскрыто основное содержание концепции человеческого развития как Программы ООН. Уточнено соотношение целей экономического роста и целей человеческого развития. Проанализированы методика расчёта, направления её совершенствования, а

© Фролов А.И.,
Крутько И.Н.,
Комаренко О.А.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 60, 2017

также структура индекса человеческого развития. Рассмотрена структура итогового рейтинг стран мира по уровню индекса человеческого развития.

Ключевые слова: Человеческое развитие, концепция человеческого развития, индекс человеческого развития, система объективных индикаторов уровня и качества жизни населения, индекс ожидаемой продолжительности жизни, индекс образования, индекс валового национального дохода.

ИНДЕКС ЛЮДСЬКОГО РОЗВИТКУ ЯК ІНТЕГРАЛЬНИЙ ІНДИКАТОР РІВНЯ І ЯКОСТІ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ КРАЇНИ

**Фролов О.І., к.е.н., доцент,
Крутько І.М., ст. викладач (УкрДУЗТ),
Комаренко О.О., аспірант (ХНУ ім. Каразіна)**

У статті розглянуті методологічні підходи, найбільш широко вживані ООН і іншими міжнародними організаціями, для проведення міжстранових зіставлень рівня і якості життя населення. Визначено системи соціальних індикаторів використовуваних в міжнародних дослідженнях з оцінки рівня і якості життя. Дано визначення поняття «розвиток людини». Розкрито основний зміст концепції людського розвитку як Програми ООН. Уточнено співвідношення цілей економічного зростання і цілей людського розвитку. Проаналізовано методіку розрахунку, напрямки її вдосконалення, а також структуру індексу людського розвитку. Розглянуто структуру підсумкового рейтингу країн світу за рівнем індексу людського розвитку.

Ключові слова: Людський розвиток, концепція людського розвитку, індекс людського розвитку, система об'єктивних індикаторів рівня і якості життя населення, індекс очікуваної тривалості життя, індекс освіти, індекс валового національного доходу.

THE INDEX OF HUMAN DEVELOPMENT AS THE INTEGRATED INDICATOR OF LEVEL AND QUALITY OF LIFE OF THE POPULATION OF THE COUNTRY

**Frolov A.I., Candidate of Economic Sciences, assistant professor,
Krut'ko I.N., Senior lecturer (USURT),
Komarenko O.A., postgraduate student (V.N. Karazin Kharkiv National University)**

The article considers the methodological approaches most widely used by the UN and other international organizations for carrying out cross-country comparisons of the level and quality of life of the population. The systems of social indicators used in international studies to assess the level and quality of life are defined. A definition of the concept of "human development" is given and the evolution of its content is considered. The main content of the concept of human development as the UN Program is revealed. The structural components of the concept of human development are revealed. The correlation between the goals of economic growth and the goals of human development is specified.

The paper states that economic growth is not always accompanied by positive social consequences. The supporting role of economic growth is emphasized to create better conditions for raising the level and quality of life of the population.

The methods of calculation, the direction of its improvement, as well as the structure of the human development index are analyzed. The structure of the final ranking of the countries of the world according to the level of the human development index is considered.

A brief analysis of the human development index of Ukraine and the dynamics of its movement in the final ranking of the countries of the world according to the level of the human development index

Key words: *Human development, the concept of human development, the index of human development, the system of objective indicators of the level and quality of life of the population, the index of life expectancy, the index of education, the index of gross national income.*

Постановка проблеми. Оценка эффективности социальной политики основана на таких её критериях, как уровень и качество жизни населения, которые наиболее адекватно способны отразить социальную направленность любых экономических реформ.

Методология оценки уровня и качества жизни населения является важным аналитическим инструментом государственной социально-экономической политики, который призван отражать меру эффективности социально-экономической политики государства по управлению и развитию общества в целом, а также в различных сферах его деятельности.

Оценки уровня и качества жизни населения позволяют устанавливать ориентиры социально-экономической политики государства на перспективу, осуществлять анализ текущего уровня социально-экономического развития страны, оценивать уровень бедности.

Однако необходимо констатировать, что на сегодняшний день в научной литературе пока ещё не в полной мере отражён международный опыт подбора и систематизации системы показателей уровня и качества жизни в отдельной стране.

Анализ последних исследований. Среди последних научных публикаций зарубежных и отечественных исследователей, в которых анализируются методологические проблемы оценки уровня и качества жизни населения можно выделить работы Айвазяна С.А. [12],

Гукаловой И.В. [13], Михальченко Г.Г. [15], Старченко Л.В. [14], и др.

Целью данного исследования является, во-первых, определение системы социальных индикаторов используемых в международных исследованиях по оценке уровня и качества жизни, во-вторых, раскрытие основного содержания концепции человеческого развития, в-третьих, анализ методики расчёта индекса человеческого развития.

Изложение основного материала исследования. При написании данной статьи авторы исходили из следующих двух подходов к оценке уровня и качества жизни населения:

1. Сегодня ученые выделяют три основных типа индикаторов уровня и качества жизни: объективный, субъективный и интегральный [1, с. 82; 2, с. 5]. Наиболее распространенными среди них являются объективные индикаторы. При их использовании уровень и качество жизни определяют через параметры объективных условий и процессов жизнедеятельности. Оценка качества жизни при объективном подходе подразумевает построение интегрального показателя. Обобщающие интегральные показатели отражают уровень социально-экономического развития и позволяют проводить межстрановые и региональные сравнения, давать сравнительную оценку различных аспектов социального прогресса.

2. Поскольку уровень и качество жизни населения – это сложные и многомерные понятия, то, невозможно их

состояние измерить статистически при помощи какого-либо одного обобщающего, даже сверхинтегрального, показателя (индекса). Поэтому необходимо использовать систему взаимосвязанных показателей, каждый из которых дополняет друг друга и отражает определённый аспект уровня качества жизни. Осознание системности как одной из важнейших характеристик окружающего мира позволяет рассматривать ее как один из самых универсальных методов познания объективной действительности в целом и сложноорганизованных объектов или систем в частности [3, с. 12].

Подобные подходы наиболее широко применяется ООН и другими международными организациями для проведения межстрановых сопоставлений уровня и качества жизни населения.

Длительное время в качестве обобщающих характеристик использовались главным образом демографические (ожидаемая продолжительность предстоящей жизни населения, уровень младенческой смертности) и экономические (валовой внутренний продукт (ВВП) на душу населения, индекс потребительских цен) показатели. Считалось, что увеличение совокупного объема производства (например, рост ВВП на душу населения) уменьшает масштабы нищеты и повышает общее благосостояние населения. В основе такого предположения лежало мнение, что производство порождает доходы, а более высокие доходы повышают материальное или экономическое благосостояние. Многие экономисты полагали, что достаточно сосредоточить внимание на экономическом росте как таковом, чтобы достичь цели развития. Другими словами, рост стал не просто средством обеспечения развития, а целью самого развития [4, с. 31].

В 1970 году Советом Организации экономического сотрудничества и

развития (ОЭСД) была проведена дискуссия по проблеме "Экономический рост - качественные и количественные задачи на 70-е годы", в ходе которой была подчеркнута вспомогательная роль роста для создания лучших условий жизни. Развитие мирового сообщества показало, что экономический рост не всегда сопровождается позитивными социальными последствиями, проявляющимися в создании благоприятных условий для повышения уровня образования населения, доступности услуг здравоохранения, развития физкультуры и спорта, сокращения риска безработицы и т. д.

Поэтому с этого момента, в мире происходило постепенное формирование системы объективных индикаторов уровня и качества жизни населения, содержащей демографические и социально-экономические показатели, отражающих различные важные стороны человеческого развития.

В настоящее время международными организациями разработано достаточно много систем индикаторов оценки качества жизни населения, различающихся объемом, составом показателей и подходами к построению интегральных характеристик. Наиболее разработанными являются системы показателей ООН, ЮНЕСКО, ОЭСР.

В странах, входящих в Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), для определения качества жизни сегодня используют следующие социальные индикаторы: здоровье; образование; занятость и качество трудовой жизни; досуг и отдых; состояние потребительского рынка товаров и услуг; состояние окружающей среды; личная безопасность; социальные возможности и социальная активность. При выборе социальных индикаторов для оценки качества жизни в странах ОЭСР основной акцент ставится на том, что общественное

развитие представляет собой сложный многосторонний процесс, для которого рост материального богатства не первостепенная задача и не единственная цель, а скорее инструмент для создания лучших условий жизни [5, с. 7]. Активную роль в проведении международных и национальных исследований по оценке уровня и качества жизни населения играет ЮНЕСКО. В большинстве европейских стран периодически выходят специальные статистические сборники, в которых публикуются результаты этих исследований, например, "Social Trends" — ежегодник, публикуемый в Великобритании; "Donnes Sociales" — выходит во Франции два раза в год; сборник "Social Utveckling", выходящий несколько раз в год в Швеции, и др. [6].

Комиссия ЮНЕСКО по народонаселению и качеству жизни включает в понятие «качество жизни» следующие индикаторы: здоровье; образование; рациональное питание; стабильная, экологически чистая окружающая среда, включая жилище; безопасность; здравоохранение; участие в жизни общества; создание необходимых услуг для развития общества; справедливость; равенство мужчин и женщин [7, с. 30].

На основе программы по разработке и внедрению системы социальных индикаторов уровня и качества жизни проводились такие международные сравнительные исследования, как "Quality of Life Survey", "Welfare Survey", "Comprehensive Survey" и др. С 1974 года издается специализированный международный журнал "Social Indicators Research", посвященный проблемам изучения и измерения уровня и качества жизни.

По рекомендации ООН в международной статистике с 1978 года уровень и качество жизни населения оценивается количеством и качеством потребляемых в стране жизненных благ (материальных и духовных), для чего

применяются следующие 12 основных групп показателей: демографические характеристики населения (рождаемость, смертность, заболеваемость, продолжительность жизни и т. д.); санитарно-гигиенические условия жизни; потребление продуктов питания; жилищные условия и обеспеченность потребительскими благами длительного пользования (автомобиль, холодильник, телевизор и т. д.); образование и культура; занятость и условия труда; доходы и расходы населения; стоимость жизни и потребительские цены; транспортные средства; организация отдыха, физкультура и спорт; социальное обеспечение; свобода человека [8, с. 48].

Кроме названных групп Статистической комиссией ООН был выделен общий раздел, охватывающий ряд информационных показателей, необходимых для оценки качества жизни, но не являющихся, по мнению экспертов ООН, непосредственными его характеристиками. Сюда включены следующие показатели: национальный доход; ВВП на душу населения и среднегодовой коэффициент его роста; объем и виды социального обслуживания; расходы на личное потребление населения, их структура и средний годовой коэффициент роста; плотность населения; транспортное обслуживание населения; работа средств связи, печать и др. [6].

Таким образом, международные исследования по оценке качества жизни включают довольно широкий спектр индикаторов.

Однако анализ существующих систем социальных индикаторов, используемых для определения уровня и качества жизни в международных сопоставлениях, позволил сделать вывод о том, что, несмотря на различия по количеству и сложности входящих в них показателей, все они выполняют определенную целевую или структурную функцию.

Одновременно с формированием системы индикаторов уровня и качества жизни населения происходил поиск более агрегированного, чем ВВП, статистического индикатора уровня развития, который мог бы отражать если не абсолютное большинство, то хотя бы ключевые ориентиры социально-экономического прогресса человека.

На сегодняшний день для объективной оценки уровня и качества жизни населения различных стран разработано множество вариантов методик.

Одной из основных и популярных из них, на наш взгляд, является методика расчёта индекса человеческого развития (ИЧР), разработанного пакистанским экономистом Махбубом уль-Хаком в сотрудничестве с лауреатом Нобелевской премии Амартией Сеном и другими ведущими учёными в области развития. Его предложили в 1990 г. для первого «Доклада о человеческом развитии» и с тех пор он ежегодно определяется по различным странам мира. Группы экспертов связанных с Программой развития ООН (ПРООН) в сотрудничестве с отечественными специалистами, начиная с 1995г., готовят ежегодные Национальные отчеты по человеческому развитию и в Украине.

Концепция человеческого развития активно разрабатывалась с 80-х гг. Ее создание было обусловлено усилением социальной ориентации экономического развития в развитых странах. В первом выпуске «Доклада о человеческом развитии», вышедшем в 1990 г., было сформулировано понятие человеческого развития: «Развитие человека является процессом расширения спектра выбора. Наиболее важные элементы выбора — жить долгой и здоровой жизнью, получить образование и иметь достойный уровень жизни. Дополнительные элементы выбора включают в себя политическую свободу, гарантированные права человека и самоуважение» [9].

Согласно концепции человеческого развития основная цель развития должна быть направлена на обеспечение людям возможностей более широкого выбора. Человеческое развитие рассматривается с точки зрения существования двух взаимосвязанных, взаимопредполагающих друг друга подходов. Согласно первому - развитие человека - это расширения его возможностей путем укрепления здоровья, приобретения знаний, совершенствования профессиональных навыков. Второй подход предлагает рассматривать развитие как процесс использования человеком своих способностей для производства материальных и духовных благ, в области политики и в рекреационной деятельности.

Человеческое развитие означает повышение качества жизни людей, расширение и совершенствование их возможностей во всех областях. Человек не только участник создания и потребления материальных и духовных благ. Он выступает одновременно и как собственно цель, и как критерий общественного прогресса. Кроме этого человеческое развитие предполагает, что люди обязаны влиять на процессы, формирующие их жизнь.

«Человеческое развитие – это развитие людей посредством формирования человеческого потенциала, осуществляемое людьми (путем активного участия в процессах, формирующих их жизнь) и для людей (путем улучшения их жизни)» [10].

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. То есть экономический рост рассматривается важным средством человеческого развития, но не конечной целью.

Развитие не может быть автоматически сведено только к увеличению традиционных

макроэкономических показателей, в том числе объема ВВП и среднедушевого дохода. Развитие общества определяется не только как достигнутый уровень благосостояния, но и как процесс роста человеческих возможностей.

«Национальное богатство может расширить возможности выбора для людей. Этого, однако, может и не состояться. Определяющим здесь является не само по себе богатство, а то, как его используют разные страны. И до тех пор, пока общество не осознает, что основная его богатство - это люди, чрезмерная обеспокоенность производством материальных благ будет закрывать конечные цели обогащения жизни людей» [11, с.15].

Главное, что вытекает из концепции человеческого развития, это то, что основное богатство общества заключается не в материальных благах, а в его людях.

«Структурная схема человеческого развития смещала дискурс о развитии с достижения материального изобилия к повышению благополучия людей, с максимизации дохода к повышению человеческого потенциала, с оптимизации роста к расширению свобод. Основной упор ...сделан на богатство человеческих жизней, а не просто на богатство экономик, что вело к смене ориентиров при рассмотрении результатов развития» [10].

Со временем стал очевидным тот факт, что развитие человека - это не только расширение возможностей человеческого выбора, но и сохранение достигнутых позитивных результатов на длительный период, а также недопущение угнетения людей и развития структурной несправедливости. Поэтому стало очевидным, что основными должны стать также и такие принципы, как уважение к правам человека, социальная справедливость, устойчивость. Вследствие этого, определение понятия «развитие человека» претерпело существенные изменения. Было предложено новое

определение: «Развитие человека представляет собой процесс расширения свободы людей жить долгой, здоровой и творческой жизнью, на осуществление других целей, которые, по их мнению, обладают ценностью; активно участвовать в обеспечении справедливости и устойчивости развития на планете» [9].

Исходя из данного определения, концепция человеческого развития основывается на следующих трёх компонентах:

1. Благосостояние: расширение реальных свобод человека таким образом, чтобы они могли процветать.

2. Расширение прав и возможностей, а также агентность: возможность человека и групп действовать и получать ценные результаты.

3. Справедливость: повышение социальной справедливости, обеспечение устойчивости результатов во времени, уважение прав человека и других целей общества [9].

Одновременно с формированием системы индикаторов уровня и качества жизни населения происходил поиск более агрегированного, чем ВВП, статистического индикатора уровня развития, который мог бы отражать если не абсолютное большинство, то хотя бы ключевые ориентиры социально-экономического прогресса человека.

Индекс человеческого развития (ИЧР) был предложен и введен в качестве альтернативы традиционных показателей национального развития, таких как ВВП и темпы экономического роста. По своей сути ИЧР - это обобщающий интегральный показатель отражающий уровень социально-экономического развития и позволяющий проводить межстрановые и региональные сравнения различных аспектов человеческого развития. ИЧР часто используют в качестве итогового показателя уровня и качества жизни населения в стране. Несмотря на серьезное концептуальное

основание, ИЧР рассчитывается на основе только трех показателей:

1. Индекс ожидаемой продолжительности жизни

$$(LEI) = \frac{LE - 20}{85 - 20}, \text{ где } LE - \text{ожидаемая}$$

продолжительность жизни.

2. Индекс образования

$$(EI) = \frac{MYSI + EYSI}{2}, \text{ в котором:}$$

• индекс средней продолжительности обучения

$$(MYSI) = \frac{MYS}{15}, \text{ где } MYS - \text{средняя}$$

продолжительность обучения населения в годах.

• индекс ожидаемой продолжительности обучения

$$(EYSI) = \frac{EYS}{18}, \text{ где } EYS - \text{ожидаемая}$$

продолжительность обучения населения, ещё получающего образование, в годах.

3. Индекс валового национального дохода $(II) = \frac{\ln(GNIpc) - \ln(100)}{\ln(7500) - \ln(100)}, \text{ где}$

GNIpc – валовой национальный доход (ВНД) на душу населения (в долл. США по паритету покупательной способности (ППС)).

ИЧР является средним геометрическим этих трёх индексов:

$$HDI = (LEI \times EI \times II)^{\frac{1}{3}} [5].$$

Таким образом, ИЧР фиксирует уровень средних достижений страны в области человеческого развития – здоровью и долголетию, знаниям и достойному жизненному уровню.

Индекс ожидаемой продолжительности жизни свидетельствует о здоровье и долголетию (измеряются показателем средней ожидаемой продолжительности жизни при рождении), то есть показывает способность вести долгую и счастливую жизнь. Индексы средней продолжительности обучения и ожидаемой продолжительности обучения

рассчитываются для отражения способности овладевать знаниями, а индекс дохода отражает способность достигнуть достойного уровня жизни.

Как видно, структура ИЧР свидетельствует о том, что итоговой оценкой уровня и качества жизни населения любой страны должен быть не только экономический рост, но и развитие человека.

Значение ИЧР изменяется от 0 до 1, при этом, чем ближе оно к 1, тем выше уровень человеческого развития в данной стране.

На основе ИЧР составляется итоговый рейтинг почти всех стран мира (188 в докладе на 2016 год). В нём их разделяют на четыре группы: 1) страны с очень высоким уровнем ИЧР (не меньше 0,8); 2) страны с высоким уровнем ИЧР (от 0,7 до 0,8); 3) страны со средним уровнем ИЧР (от 0,55 до 0,7); 4) страны с низким уровнем ИЧР (менее 0,55).

ИЧР позволяет ранжировать страны на основе сравнения фактической ситуации с лучшими и худшими достижениями.

Вследствие того, что данные национальных статистических служб приходят с опозданием и требуют определённого времени для соответствующей обработки, в докладах о человеческом развитии на каждый текущий год публикуются данные, рассчитанные по итогам каждого предыдущего года. Так, например, в текущем докладе на 2016 год представлены данные, характеризующие итоги 2015 года.

Показатель ИЧР Украины за 2015 год (0,743) позволяет ей находиться в группе стран с высоким уровнем человеческого развития. Однако по сравнению с показателем ИЧР за 2014 года (0,747) он сократился на 0,004 пункта, что опустило нашу страну в итоговом рейтинге с 81 на 84 место [9; 10]. Рейтинг Украины является одним из

самых низких среди стран региона Европы и Центральной Азии.

Это место отражает реальное положение дел в стране, на территории которой продолжается вооруженный конфликт и которая тяжело работает над модернизацией своих экономических, политических и социальных институтов.

Методика расчета ИЧР постоянно совершенствуется.

Во-первых, обновляется математический аппарат для нахождения индексов по компонентам. В последние годы изменения затронули индекс образования. На сегодняшний день в него входит средняя продолжительность обучения и ожидаемая продолжительность обучения. Средняя продолжительность обучения показывает среднее количество лет образования, полученное лицами в возрасте 25 лет и старше в течение жизни; ожидаемая продолжительность обучения показывает ожидаемое количество лет, в течение которых ребенок, достигший официально установленного школьного возраста, будет учиться, если в течение его жизни сохранятся преобладающие тенденции в области показателей охвата населения образованием.

Во-вторых, начиная с доклада о человеческом развитии 2010 количество показателей, характеризующих индекс человеческого развития, увеличилось. Помимо уже рассчитываемого ИЧР, стали использовать и следующие: индекс человеческого развития с учетом неравенства (ИЧРН) (вносит поправку в ИЧР с учетом уровня неравенства.); индекс гендерного развития (сопоставляет значения ИЧР для мужчин и женщин); индекс гендерного неравенства (показывает степень расширения прав и возможностей женщин); индекс многомерной бедности (отражает измерения бедности, не связанные с доходом).

Недостатком методики расчёта ИЧР является то, что в ней не учитывается экологический фактор, а также духовное и

нравственное развитие человека, соблюдение прав человека, демократических свобод и социального равенства. Однако никакие пробелы в методике его вычисления не смогут перечеркнуть его значение как интегрального индикатора уровня и качества жизни населения страны.

Выводы. Принципиально важное, что следует из концепции человеческого развития, заключается в утверждении, что развитие не может быть автоматически сведено лишь к увеличению доходов. Человеческие стремления простираются гораздо дальше экономического благосостояния. Люди могут стремиться прожить долгую и здоровую жизнь, приобщиться к культуре и науке, сохранить природу и жить в согласии с ней. Обществу не обязательно быть богатым для установления демократии, равноправия мужчин и женщин, сохранения и развития культурного наследия.

Обобщающие интегральные показатели отражают уровень социально-экономического развития и позволяют проводить межстрановые и региональные сравнения, давать сравнительную оценку различных аспектов человеческого развития.

Одним из лучших обобщающих интегральных показателей, отражающих уровень социально-экономического развития и позволяющих проводить межстрановые и региональные сравнения различных аспектов человеческого развития, зарекомендовал себя ИЧР. Именно структура ИЧР свидетельствует о том, что итоговой оценкой уровня и качества жизни населения любой страны должен быть не только экономический рост, но и развитие человека. Преимущества ИЧР - в единстве критериев для всех стран и возможности мониторинга ежегодных его изменений.

Однако ни один из обобщающих показателей уровня и качества жизни населения не может дать полной картины

о реальной ситуации, так как на уровень и качество жизни населения влияет слишком много факторов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гаврилова Т.В. Принципы и методы исследования качества жизни населения / Т.В. Гаврилова // Технологии качества жизни. – 2004. – Т. 4, № 2. – С. 1–11.

2. Косинский П.Д. Управление качеством жизни населения региона: системный подход / П.Д. Косинский. – Красноярск : Изд-во Краснояр. гос. ун-та, 2004. – 212 с.

3. Петрова А.Т. Теория, методология системно-параметрического исследования качества жизни населения региона : автореферат дис. ... доктора экономических наук : 08.00.12, 08.00.05 / Новосибир. гос. ун-т экономики и упр.- Новосибирск, 2007.- 46 с.

4. Литвинов В.А. О концепции человеческого развития / В.А. Литвинов // Уровень жизни населения регионов России. – 2015. - № 2 (196). – С. 130–137.

5. The OECD List of Social Indicators / Organization for Economic Cooperation and Development. – Paris: OECD, 1982. – 131 p.

6. URL: <http://soc-work.ru/wp-content/uploads/2010/12/Социальная-статистика.pdf>

7. Корсунская М.П. В Москве готовится форум «качество жизни» / М.П. Корсунская // Стандарты и качество. – 1999. – № 3. – С. 30–31.

8. Басовский Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка [Текст]:

учебное пособие / Л.Е. Басовский. М.: ИНФРА - М, 1999. 260с.

9. URL: <http://gtmarket.ru/ratings/human-development-index/human-development-index-info>

10. Резюме. Доклад о человеческом развитии 2016: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://hdr.undp.org/sites/default/files/HDR2016_RU_Overview_Web.pdf

11. UNDP. Human Development Report 1994. – New York: Oxford University Press, 1994. – 116 pp.

12. Айвазян С.А. Россия в межстрановом анализе синтетических категорий качества жизни населения / С.А. Айвазян // Мир России. – 2001. - №4. – С.59-88.

13. Гукалова І.В. Якість життя населення України; суспільно-географічна концептуалізація. Монографія / І.В. Гукалова. – К., 2009. – 346 с.

14. 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.

15. Михальченко Г. Г. Відтворення та розвиток населення в контексті забезпечення гідної якості життя: монографія // Г.Г. Михальченко – Донецк: «ВІК», 2012 – 333с.

16. UNDP. Human Development Report 1995. Gender and human development. - New York Oxford. Oxford University Press, 1995.- 143 pp.

17. Human Development Report Technical Notes 2016 Режим доступа: http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2016_technical_notes.pdf/.

УДК 338.242

ТЕОРЕТИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ СУТНОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ КАТЕГОРІЇ «ІНВАЙРОНМЕНТАЛЬНА БЕЗПЕКА»

Мащенко М.А., к.е.н., доцент (ХНЕУ ім. С. Кузнеця)

Обґрунтовано, що соціально-економічний розвиток країни має не тільки позитивні аспекти, але й породжує екологічні проблеми. Досліджено, що вирішення проблем еколого-економічної взаємодії дозволить побудувати економіку сталого розвитку, тобто екологічно та соціально збалансовану економіку. Визначено місце інвайронментальної економіки. Досліджено взаємозв'язок економічної безпеки та інвайронментальної економіки. Теоретично обґрунтовано сутність економічної категорії «інвайронментальна безпека».

Ключові слова: безпека, інвайронментальна економіка, інвайронментальна безпека, держава, соціально-економічний розвиток.

ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ СУЩНОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КАТЕГОРИИ «ИНВАЙРОНМЕНТАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ»

Мащенко М.А., к.э.н., доцент (ХНЭУ им. С. Кузнеця)

Обосновано, что социально-экономическое развитие страны имеет не только положительные аспекты, но и порождает экологические проблемы. Доказано, что решение проблем эколого-экономического взаимодействия позволит построить экономику устойчивого развития, то есть экологически и социально- сбалансированную экономику. Определено место инвайронментальной экономики. Исследована взаимосвязь экономической безопасности и инвайронментальной экономики. Теоретически обоснована сущность экономической категории «инвайронментальная безопасность».

Ключевые слова: безопасность, инвайронментальная экономика, инвайронментальная безопасность, государство, социально-экономическое развитие.

THEORETICAL JUSTIFICATION OF ESSENCE OF THE ECONOMIC CATEGORY "ENVIRONMENTAL SECURITY"

*Mashchenko M., Ph.D. in Economics, Associate Professor
(S. Kuznets Kharkiv National University of Economics)*

It is substantiated that the socio-economic development of the country has not only positive aspects, but also causes environmental problems. It is proved that solving the problems of environmental and economic cooperation will allow create a sustainable development economy, that is, an ecologically and socially balanced economy. The place of the environmental economy has been determined. The aim of the environmental economy, which is to study economic

relations in the field of nature management and environmental protection for sustainable development, is explored.

The main tasks of the environmental economics are analyzed. Some of them are: substantiation of the choice and decision making regarding the limited resources of nature and the quality of the natural environment as a specific public good; evaluation and comparison of costs and benefits of environmental protection, substantiation of criteria and indicators of effectiveness of environmental measures; analysis of market failures in the environmental sphere; accounting of external environmental effects (externalities); development of methods for assessing economic damage from environmental pollution; development of models of socio-economic development that meet the requirements of environmental safety. The relationship between economic security and the environmental economy has been studied. The essence of the economic category "Environmental safety" is theoretically substantiated.

Key words: *safety, environmental economics, environmental security, state, social and economic development.*

Постановка проблеми. Соціально-економічний розвиток країни має не тільки позитивні аспекти, але й породжує ряд надзвичайно важливих проблем, пов'язаних з екологією. На сьогодні особливо актуальними є проблеми еколого--економічної взаємодії, без успішного розв'язання яких неможливо побудувати економіку сталого розвитку, тобто екологічно та соціально збалансовану економіку. Важливими є наукові дослідження, що дозволять розробити концептуальні, методологічні та методичні підходи до забезпечення еколого-економічної безпеки на макроекономічному рівні.

Проблеми екологічного обґрунтування проектів господарської діяльності та управління інвестиційними процесами з урахуванням вимог охорони навколишнього середовища в даний час є пріоритетними. Необхідним є дослідження взаємодії інвайронментальної економіки та економічної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблему економічної безпеки досліджували в наукових розробках вчені-економісти Варналій З.С. [1], Власюк О.С. [2], Геєць В.М. [3], Гуменюк А.М. [4], Губський Б.В. [5], Жаліло Я.А. [6], Мунтіян В.І. [7], Пашко П.В. [8], дослідження інвайронментальної економіки мають місце в роботах вчених-економістів Шлемко В.Т.

[9], Хопнер А., Кант Б., Шолтенс Б. [10] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Подальшого дослідження потребує аналіз взаємодії інвайронментальної економіки та економічної безпеки, визначення економічної категорії «інвайронментальна безпека».

Метою статті є дослідження взаємодії інвайронментальної економіки та економічної безпеки та обґрунтування сутності економічної категорії «інвайронментальна безпека».

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасні умови глобалізації світової економіки потребують розглядати соціально-економічні проблеми суспільства тільки в тісному зв'язку із проблемами екології. Причини цього бачення полягають у сформованих тенденціях природо'ємного характеру розвитку господарювання як у промисловості, так і в сільському господарстві. Наприклад, для України найважливішими з них є:

помилки в макроекономічній політиці, що приводить до екстенсивного використання природних ресурсів;

незбалансована інвестиційна політика, що веде до зростання диспропорцій між видобувними й переробними, обробними й інфраструктурними галузями економіки;

відсутність екологічно збалансованої довгострокової економічної стратегії;

неефективна політика в таких важливих секторах економіки, як паливно-енергетичний комплекс, сільське й лісове господарство;

недооцінка економічної цінності природних ресурсів і послуг природокористування;

недооблік непрямого ефекту від охорони навколишнього середовища;

недосконалість екологічного законодавства;

невизначеність прав власності на природні ресурси;

нестабільність економіки, що перешкоджає реалізації довгострокових проектів, до яких належить більшість екологічних проектів;

ресурсний характер експорту;

надмірна експлуатація й продаж природних ресурсів;

стимулююче зростання навантаження на природу.

Така насущна проблема раціонального використання природних ресурсів і охорони навколишнього середовища, а також й необхідність системного, комплексного еколого-економічного підходу до рішення цієї проблеми викликала появу науки, яку у міжнародній термінології називають інвайронментальною, або зеленою [11].

Інвайронментальна економіка покликана аналізувати економічні відносини суспільства й природи з метою комплексного рішення проблем збалансованого розвитку економіки й поліпшення стану навколишнього середовища, а також сприяти розробці й реалізації національних концепцій екологічно стійкого розвитку й механізму його забезпечення. Виникнення нових завдань, пов'язаних з розробкою й реалізацією механізму стійкого розвитку, повинне з'єднувати воедино людину (населення), виробництво (економіку) і природу.

Інвайронментальна економіка досліджує соціально-еколого-економічні системи різного масштабу й рівня (країна, регіон, підприємство, природний комплекс і взаємозв'язок між ними), тобто всю еколого-економічну систему й еколого-економічні відносини в рамках цієї системи.

Метою інвайронментальної економіки є вивчення економічних відносин в області природокористування й охорони навколишнього середовища для забезпечення стійкого розвитку.

Основні завдання інвайронментальної економіки наступні: обґрунтування вибору й прийняття рішень щодо обмежених ресурсів природи і якості навколишнього природного середовища як специфічного суспільного блага; оцінка й порівняння витрат і результатів у природоохоронній сфері, обґрунтування критеріїв і показників ефективності природоохоронних заходів; аналіз ринкових проблем в екологічній сфері; облік зовнішніх екологічних ефектів (екстерналій); розробка методів оцінки економічного збитку від забруднення природного середовища; розробка моделей соціально-економічного розвитку, що задовольняють вимогам екологічної безпеки.

Інвайронментальна економіка в широкому розумінні є похідна неокласичної економіки, яка опирається на її вихідні поняття й категорії. Вона є економічною основою стійкого розвитку. Як відомо, сутність концепції стійкого розвитку полягає у задоволенні потреб нинішнього покоління без шкоди для можливості майбутніх поколінь задовольняти свої власні потреби.

На думку міжнародної комісії з навколишнього середовища й розвитку, екологія й економіка усе більше переплітаються між собою на місцевих, регіональних та національному рівнях [11].

Економіку стосовно до екології можна розглядати за двома альтернативними позиціями: негативною й позитивною.

Негативний вплив економіки на природу полягає у наступному.

По-перше, саме в економіці мають прояв сучасні екологічні проблеми й погрози глобальної екологічної кризи. По-друге, вторгнення «економічної» людини в природне середовище завдає шкоди й природі, й людині, приводить до швидкого знищення природи. Це обумовлено вилученням природних ресурсів і техногенним забрудненням середовища. По-третє, існування екологічного парадоксу: економічний розвиток суспільства породжує деградацію навколишнього середовища. З одного боку, потрібно зберегти природу, з іншого боку – людство не може відмовитися від «небезпечних» для природи технологій. Таким чином, економічні втрати, пов'язані із забрудненням навколишнього середовища й виснаженням природних ресурсів, означають фактичне зниження темпів і рівня досягнутого національного доходу. Це основне еколого-економічне протиріччя і є джерелом розвитку виробничих зв'язків природокористування. Сутність його полягає в діалектичній єдності й взаємозв'язку об'єктивних екологічних і економічних потреб суспільства.

Позитивний вплив економіки на природу полягає в інвестуванні в охорону навколишнього середовища. Необхідність охорони навколишнього середовища обумовлює створення нових видів економічної активності, сприяє створенню додаткових робочих місць, наприклад за рахунок розвитку екологічно орієнтованої підприємницької діяльності. Розвиток економіки є необхідним для рішення екологічних проблем, що загострилися.

Отже, екологічне благополуччя й економічний добробут перебувають у єдності й тісному взаємозв'язку: економіка не може розвиватися без врахування екологічних факторів, а екологія – без грошових вливань, як і будь-яка інша наука; обидві науки мають загальні завдання.

Екологія вирішує завдання вивчення стійкості (стабільності) екосистем, їхньої здатності протистояти техногенним навантаженням. Економіка також вивчає розвиток соціального суспільства (як екосистему) з погляду впровадження тих або інших фінансових відносин. Чим більш стабільне суспільство, тим активніше фінансові відносини; обидві науки мають загальні методи вивчення: системно-альтернативний аналіз, методи угруповань, еколого-економічні оцінки, порівняльний, розрахунково-аналітичний, балансові, нормативні, натурні обстеження, методи екологічного мапування й ін.

Отже, інвайронментальна економіка враховує основні протиріччя й визначає раціональне співвідношення між рівнем споживання, розвитком виробництва й екологічними факторами. Саме цією наукою вирішується проблема раціонального ведення господарства з урахуванням екологічних факторів і економічних інтересів суспільства, використання обмежених природних ресурсів для задоволення людських потреб. Це є сутністю інвайронментальної економіки. Визначення інвайронментальної економіки по UNEP – це економіка, у якій відбувається інтернаціоналізація витрат, пов'язаних з деградацією навколишнього середовища, а екологічно чисті й ефективні технології й стійке сільське господарство служать основними рушійними факторами економічного зростання, створення робочих місць і скорочення масштабів бідності [12].

Наявність інвайронментальної економіки зумовлює необхідність забезпечення інвайронментальної безпеки.

Безпека – стан захищеності життєвоважливих інтересів особистості, суспільства й держави від внутрішніх і зовнішніх погроз.

Аналіз теоретичних підходів до трактування економічної категорії «економічна безпека» подано в таблиці 1.

Таблиця 1

Теоретичні підходи до трактування економічної категорії «економічна безпека»

	Автор	Авторське визначення поняття	Що не враховано	Джерело
1	2	3	4	5
1	Варналій З.С., Буркальцева Д.Д., Сасенко О. С.	процес задоволення потреб, з погляду захисту національних інтересів держави, з позиції економічної стійкості та незалежності країни, а також як сукупність умов і факторів	стан захищеності, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки	[1], с. 26—27
2	Геєць В.М.	спроможність національної економіки забезпечити свій вільний незалежний розвиток і утримати стабільність громадянського суспільства та його інститутів, а також достатній оборонний потенціал країни за всіляких несприятливих умов і варіантів розвитку подій та здатність держави до захисту національних економічних інтересів від зовнішніх та внутрішніх загроз	стан захищеності, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки	[3], с. 5
3	Гуменюк А.М.	стан економіки, для якої характерна спроможність до самовиживання і розвитку в умовах реформування, присутності внутрішніх і зовнішніх небезпек та дії важкопрогнозованих чинників	стан захищеності, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки	[4]
4	Губський Б.В.	здатність економіки країни зберігати або, принаймні, швидко поновлювати критичний рівень суспільного відтворення в умовах критичного зменшення (припинення) поставок ресурсів (товарів, послуг, технологій тощо) або кризових ситуацій внутрішнього характеру	стан захищеності, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки	[5], с. 13
5	Жаліло Я.А.	складна багатофакторна категорія, що характеризує спроможність національної економіки до розширеного самовідтворення з метою збалансованого задоволення потреб населення країни, протистояння дестабілізуючому впливу внутрішніх і зовнішніх чинників, забезпечення конкурентоспроможності національної економіки у світовій системі господарювання	стан захищеності, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки	[6], с. 25

Продовження таблиці 1

1	2	3	4	5
6	Мунтіян В.І.	загальнонаціональний комплекс заходів, спрямованих на постійний та стабільний розвиток економіки держави, що містить механізм протидії внутрішнім і зовнішнім загрозам	стан захищеності, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки	[7]
7	Пашко П.В.	це стан економічного забезпечення національної безпеки держави, загальнонаціональний комплекс заходів, спрямованих на постійний, збалансований та стабільний розвиток еконо- мічної системи держави, забезпечення самодостатності та стійкості системи, що включає механізм протидії внутрішнім і зовнішнім загрозам	стан захищеності, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки	[8]
8	Шлемко В.Т. Бінько І.Ф.	такий стан національної економіки, який дозволяє зберігати стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз і здатний задовольнити потреби особи, сім'ї, суспільства, держави	стан захищеності, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки	[9]

Таким чином, економічна безпека – економіки. Синтез визначень економічних це стан захищеності економіки, який дозволяє зберігати стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку категорій «інвайронментальна економіка» та «економічна безпека» подано на рис. 1.

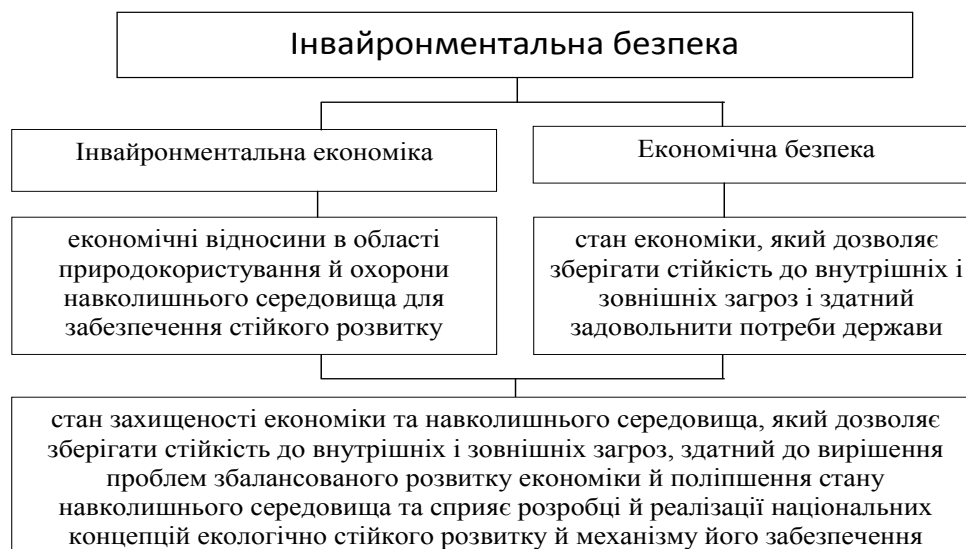


Рис.1. Синтез інвайронментальної економіки та економічної безпеки

Висновок. Таким чином, інвайронментальна безпека – це стан захищеності економіки та навколишнього середовища, який дозволяє зберігати стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки й поліпшення стану навколишнього середовища та сприяє розробці й реалізації національних концепцій екологічно стійкого розвитку й механізму його забезпечення.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Варналій З. С. Економічна безпека України: проблеми та пріоритети зміцнення : моногр. / З. С. Варналій, Д. Д. Буркальцева, О. С. Саєнко. — К. : Знання України, 2011. — 299 с.
2. Власюк О. С. Економічна безпека України в умовах ринкових трансформацій та антикризового регулювання / О. С. Власюк. — К. : ДННУ «Академія фінансового управління», 2011. — 474 с.
3. Концепція економічної безпеки України / Ін-т. економ. прогнозування; Кер. проекту В.М. Геєць. — К.: Логос, 1999. — 56 с.
4. Гуменюк А.М. Безпека структурно-інституціональної трансформації економіки регіону: теоретичні основи та прикладні аспекти: монографія / А. М. Гуменюк. — К. : НІСД, 2014. — 468 с.
5. Губський Б.В. Економічна безпека України: методологія виміру, стан і стратегія забезпечення: Монографія / Б.В. Губський. — К.: ДП «Укрархбудінформ», 2001. — 122 с.
6. Жаліло Я.А. Економічна безпека держави, підприємства, особи в інтегрованому суспільстві / Я.А. Жаліло // Актуальні проблеми міжнародних відносин. — К.: ВПЦ «Київський ун-т», Ін-т міжнар. відносин. — 2001. — Вип.26. — С. 24-27
7. Мунтіян В.І. Економічна безпека України / В.І. Мунтіян. — К. : КВШ, 1998. — 462 с.
8. Пашко П.В. Умови та чинники забезпечення митної безпеки / П.В. Пашко // Митна справа. — 2010. — № 1(67). — С. 5-16.
9. Шлемко В.Т. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення : монографія / В.Т. Шлемко, І.Ф. Білько. — К. : НІСД, 1997. — 144 с.
10. Hoepner, A. G. F., B. Kant, B. Scholtens, and P.-S. Yu (2013) Is the journal Ecological Economics really in itself a poor and misleading guide to what ecological economics is about? A reply to “Influencing the perception of what and who is important in ecological economics” Ecological Economics 89, 174-176. Хопнер, А. Г. Ф., Б. Кант, Б. Шолтенс і П.-С. Ю. (2013 р.)
11. Офіційний сайт Міністерства економіки України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>
12. Офіційний сайт ООН, представництво в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.un.org.ua/ua>

УДК 338.2(477)

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МАЛОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ

*Толстова А.В., к.е.н., доцент,
Кібальчич С., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено основні тенденції та проблеми розвитку малого бізнесу в Україні. Визначено, що вирішення зазначених проблем повинно стати одним із ключових напрямків державної політики, адже саме мале підприємництво сприятиме значному підвищенню ефективності реалізації вітчизняного економічного потенціалу України. Запропоновано комплекс адміністративно-правових, організаційно-економічних, інвестиційних та соціокультурних завдань щодо розвитку малого бізнесу.

© Толстова А.В.,
Кібальчич С.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 60, 2017

Ключові слова: малий бізнес, державна підтримка, підприємництво, проблеми розвитку.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МАЛОГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ

*Толстова А.В., к.э.н., доцент,
Кибальчич С., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследованы основные тенденции и проблемы развития малого бизнеса в Украине. Определено, что решение указанных проблем должно стать одним из ключевых направлений государственной политики, ведь именно малое предпринимательство будет способствовать значительному повышению эффективности реализации отечественного экономического потенциала Украины. Предложен комплекс административно-правовых, организационно-экономических, инвестиционных и социокультурных задач по развитию малого бизнеса.

Ключевые слова: малый бизнес, государственная поддержка, предпринимательство, проблемы развития.

PROBLEMS OF SMALL BUSINESS DEVELOPMENT IN UKRAINE

*Tolstova A.V., Ph.D., associate professor,
Kibalchych S., Master (USURT)*

The article investigates the main tendencies and problems of small business development in Ukraine.

Small business is the foundation for a market economy and creates the necessary atmosphere of competition. It is capable of responding quickly to any changes in market conditions, creating additional jobs. The development of small business depends mainly on two main conditions: the internal economic situation in the country as a whole and its regions and the ability of a particular entrepreneur to use the data given to him the right to realize their economic goals. The problems of small business development were divided into macro- and micro-level problems.

It is determined that the solution of these problems should become one of the key areas of state policy, since it is small business that will significantly increase the efficiency of realization of the domestic economic potential of Ukraine. The complex of administrative-legal, organizational-economic, investment and socio-cultural tasks for the development of small business is offered.

Key words: small business, state support, entrepreneurship, developmental problems.

Постановка проблеми. Ключовим фактором розвитку економіки країни є розвиток реального сектору економіки, значна частка якого приходить на мале підприємництво. Малі підприємства є найбільш поширеною формою реалізації свободи підприємницької діяльності для основної маси громадян, передумовою здорової економічної конкуренції, а також зайнятості та підтримання добробуту для значної частини населення. Така форма підприємництва не вимагає великих стартових інвестицій, гарантує високу швидкість обороту ресурсів, задовольняє суттєву частину попиту на товари та послуги масового споживання. Саме без якісного розвитку сегменту малого бізнесу, який завдяки гнучкості та адаптивності має

значно вищий потенціал щодо подолання економічної кризи, неможливе підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Аналіз останніх досліджень.

Дослідженню питань розвитку малого та середнього бізнесу в Україні, визначенню проблем та механізму забезпечення розвитку присвячено багато робіт, серед яких роботи вчених: Гаврилюк Г. Є., Дикань В.Л., Дикань О.В., Звонар Й.П., Кашуба О.М., Папп В.В., Табінський В.А., Холоменюк І.М., Швець Г., Шраменко О.В. [1-10]. Однак, малий бізнес є чутливим до політичних та регуляторних умов, що потребує поглибленого дослідження проблем розвитку та визначення шляхів подальшого розвитку малого підприємництва в Україні.

Метою статті є дослідження сучасних проблем розвитку малого бізнесу в Україні, визначення шляхів подальшого розвитку.

Виклад основного матеріалу.

Процвітання будь-якої країни потребує максимальної зайнятості працездатного населення і стабільного економічного розвитку, сприяючи розвитку соціальної сфери та економіки безпосередньо. Розвиток малого підприємництва є одним із найпріоритетних напрямів розвитку економіки. В економічно-розвинених державах саме малі підприємства є основою економіки [7].

На думку Б.В. Буркинського, В.М. Нижника та М.В. Ніколайчука, «...малий бізнес – це форма господарської діяльності, яка дає змогу заповнити ніші підприємництва, не охоплені великими компаніями через невеликі розміри ринкових сегментів, збитковість великих інвестицій, велику частку ручної праці, низьку технологічну організацію виробництва, виконання нетехнологічних операцій, потребу в особистому контакті зі споживачами тощо» [4].

Особливе значення малого бізнесу для України проявляється ще й у тому, що,

як зазначає А. Гідулян, він є базою для формування так званої «нової економіки» – великих сучасних кампаній, створених не на уламках промислових підприємств колишнього СРСР, а «з нуля» [4].

Україна як самостійна, незалежна держава гарантує нині всім підприємцям, в тому числі, і малому бізнесу рівні права і створює однакові можливості для функціонування, доступу до матеріально-технічних, фінансових, трудових, інформаційних, природних та інших ресурсів за умови виконання робіт і поставок для державних потреб. Державна підтримка бізнесу здійснюється на основі Закону України «Про державну підтримку і розвиток малих та середніх підприємств в Україні», в якому зазначається, що з метою створення сприятливих організаційних та економічних умов для розвитку підприємництва держава повинна надати належну підтримку [5].

Однак, сьогодні, незважаючи на те, що малий бізнес є ключовим фактором росту економіки, його внесок у валовий внутрішній продукт складає лише 18,9 %. Показники, які характеризують тенденції розвитку малого бізнесу України, наводяться в таблиці 1.

Дані таблиці свідчать, що за останні роки обсяги реалізованої продукції малого бізнесу зростають, однак кількість суб'єктів господарювання скорочується. В 2014 році кількість малих підприємств скоротилась на 13,16%, в 2016 році – на 11,18%. Не зважаючи на покращення результатів діяльності малого бізнесу, в тому числі і фінансових результатів, 26,7% підприємств збиткові, що на 0,6% більше ніж у 2015 році.

Розвиток малого бізнесу залежить в основному від двох основних умов: внутрішньої економічної ситуації в країні в цілому та її регіонах і здатності конкретного підприємця використати дані йому права для реалізації своїх господарських цілей [6]. Таким чином проблеми розвитку малого бізнесу можна розподілити на проблеми макро- та мікрорівня.

Динаміка розвитку малого бізнесу в Україні [11]

Показник	Значення за роками			
	2013	2014	2015	2016
Кількість суб'єктів, одиниць:				
малі підприємства	373809	324598	327814	291154
мале підприємництво (фізичні особи-підприємці)	1328392	1590448	1630571	1558880
Кількість зайнятих працівників, тис. осіб:				
малі підприємства	2010,7	1686,9	1576,4	1591,7
мале підприємництво (фізичні особи-підприємці)	2280,5	2428,3	2262,3	2280,1
Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг), млн.грн				
малі підприємства	670258,5	705000,5	937112,8	1177385,2
мале підприємництво (фізичні особи-підприємці)	263459,2	276299,6	381861,3	474596,8
Відсотків до загального обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг):				
малі підприємства	15,46	15,81	16,87	17,50
мале підприємництво (фізичні особи-підприємці)	6,08	6,20	6,87	7,06
Фінансові результати, млн.грн	-25057,9	-175262,4	-111906,0	-24151,4
Відсоток суб'єктів, які отримали прибуток, %	66,0	66,5	73,9	73,3

До проблем розвитку малого бізнесу в Україні слід віднести [1, 3-9, 12-15]:

- відсутність дієвого механізму підтримки, розвитку і захисту малого бізнесу і малого підприємництва. Про це свідчать недоліки і складнощі, що зустрічаються в процесі функціонування підприємств бізнесу.

- поширеність корупції. За даними Індексу глобальної конкуренції, корупція є найбільш суттєвою проблемою для розвитку бізнесу в Україні. Наслідками існування даної проблеми є суттєва тінізація бізнесу, поширеність нелегальних схем та засобів впливу, зневіра значної частини підприємців, що загрожує руйнуванням системи публічної влади та нівелюванням функціонування вітчизняної правової системи. Крім того, спостерігається наявність прямих та опосередкованих злочинних, кримінальних посягань, так званого "рейдерства", а також дискримінаційних дій щодо підприємців тощо (зокрема спроби протиправного захоплення підприємств здійснюються шляхом подання до державних реєстраторів підроблених документів);

- обмеженість та непрозорість доступу до державних і комунальних

ресурсів. В Україні досі не вироблені прозорі та зрозумілі механізми доступу суб'єктів господарювання до державних та комунальних ресурсів (земель, майна, фінансування). Проявами вказаної проблеми, зокрема, є надмірна складність, значна тривалість та вартість процедур надання у власність або користування (оренду) земель державної та комунальної власності, а також державного та комунального майна; законодавча неврегульованість розміру пов'язаних з цим платежів (витрат суб'єктів господарювання); нерозвиненість інструментів державно-приватного партнерства, в т. ч. у формі концесії; непрозорість та несправедливість умов під'єднання до інженерних мереж загального користування; непрозорість механізмів та критеріїв (підстав) надання державної фінансово-кредитної підтримки тощо;

- неефективність механізмів захисту прав і законних інтересів суб'єктів малого бізнесу. Суттєвою перешкодою для розвитку малого бізнесу є брак дієвих правових механізмів захисту суб'єктів господарювання. Наслідками існування даної проблеми є спотворене застосування норм права органами публічної влади,

зневіра значної частини підприємців у спроможності держави захистити їх права та інтереси у порядку і спосіб, що передбачені законом, а також значна поширеність неправових звичаїв та практик, що не відповідають законодавству України;

- надмірна зарегульованість господарської діяльності, що проявляється: в високих витратах часу на проходження офіційних процедур для започаткування підприємства; високих витратах часу і коштів підприємців на реєстрацію власності. Зросла і вартість адміністративних послуг під час реєстрації власності;

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

- недосконалість податкової системи. Сучасною податковою системою держава створила сприятливі умови для переходу підприємств у тіньовий сектор економіки. Так, через високі відрахування до фонду заробітної плати, єдиного соціального внеску багато малих підприємств ведуть подвійну бухгалтерію. Більшість підприємств в тій чи іншій мірі приховують свої доходи, щоб платити менший податок. Неєфективне оподаткування розглядається як основна перешкода в розвитку сектора малого бізнесу;

- нерозвиненість інфраструктури підтримки і розвитку малого підприємництва. Незважаючи на велику кількість об'єктів інфраструктури (бізнес-центри, бізнес-інкубатори, технологічні парки, інформаційно-консультативні установи, громадські об'єднання суб'єктів

підприємництва), їх роль в розвитку малого бізнесу України ще дуже незначна;

- низький рівень платоспроможності населення, що суттєво скорочує місткість ринків більшості товарів та послуг споживчого призначення торгівельна, а не виробнича орієнтація діяльності підприємницького сектора (зокрема, у структурі експорту сировинна економіка займає 57%);

- недостатнє (негарантоване та нерегулярне) фінансування регіональних програм підтримки і розвитку малого підприємництва;

- нерозвиненість механізмів фінансово-кредитної підтримки і страхування ризиків малих підприємств, відсутність механізмів самофінансування;

- недосконалість контролю за використанням коштів, виділених малим підприємствам, внаслідок чого частина ресурсів витрачається за нецільовим призначенням;

- відсутність ефективно функціонуючої системи дієвої взаємодії великого та малого підприємництва на місцевому (регіональному) рівні;

- відсутність соціальної відповідальності бізнесу;

На мікрорівні сфера підприємництва стикається з такими основними проблемами [1, 3-9, 12-14]:

- низька продуктивність праці та мотивованість працівників;

- високі витрати часу на підготовку податкових документів, ухилення від оподаткування, проведення тіньових операцій та виведення капіталу за межі країни та інші факти порушення норм господарського права;

- невисокий рівень кваліфікації підприємців, що значно ускладнює перспективи інноваційного розвитку;

- неефективний менеджмент, що спричиняє до зниження конкурентоспроможності підприємств;

- недостатність коштів у підприємців для розвитку власної справи;

- високі відсоткові ставки за користування банківськими кредитами.

Вирішення зазначених проблем розвитку малого бізнесу в Україні повинно стати одним із ключових напрямків державної політики, адже саме мале підприємство сприятиме значному підвищенню ефективності реалізації вітчизняного економічного потенціалу, оптимізації участі України в міжнародному поділі праці, посилення конкурентоспроможності національної економіки [3]. Ключові завдання державної політики пропонуємо базувати на цілях, які дозволять збільшити кількість малих підприємств. Основні завдання державної політики щодо розвитку малого бізнесу пропонуємо поділити на: адміністративно-правові, які направлені правову підтримку та супровід розвитку малого бізнесу; організаційно-економічні, які включають завдання загальноекономічного характеру; інвестиційні, які направлені на забезпечення підприємства малого бізнесу фінансовими та інвестиційними ресурсами; соціокультурні, що направлені на формування єдиної культури ведення бізнесу. До основних завдань держави щодо розвитку малого бізнесу пропонуємо віднести [3, 5, 9, 13-14]:

Адміністративно-правові:

- створення відповідної нормативно-правової бази. Це потребує приведення чинних нормативно-правових актів місцевих державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування у відповідність до принципів державної регуляторної політики;

- реформування податкового законодавства (держава може піти шляхом зниження податкового навантаження, що стимулюватиме вивільнення коштів підприємств для інвестицій, або застосування гнучкої системи податкових пільг і податкових канікул для інноваційних інвестицій у малому бізнесі);

- впровадження спрощеної системи бухгалтерського обліку та звітності малих підприємств;

- розроблення єдиної системи реєстрації та легалізації суб'єктів підприємництва;

- введення пільгового оподаткування прибутку комерційних банків, одержаного за рахунок кредитування малих підприємств: тимчасове звільнення від податків для малого та середнього бізнесу;

- оптимізація державного регулювання підприємницького сектора за допомогою заходів дерегуляції, спрямованих на досягнення європейських стандартів.

Організаційно-економічні:

- стимулювання розвитку внутрішнього ринку товарів та послуг, створення ефективного конкурентного середовища;

- покращення технологічної структури виробництва з використанням науково-технологічних досягнень світового рівня з можливістю участі малих підприємств України у програмах інноваційного розвитку Європи, США та ін.;

- сприяння повноцінному функціонуванню ринку матеріально-технічних ресурсів;

- інформаційне забезпечення малих підприємств та спрощення їх доступу до необхідної інформації сформувані у регіонах бази даних, які будуть нагромаджувати та впорядковувати інформацію щодо норм чинного законодавства України; інформаційно-аналітичні матеріали відносно розвитку підприємництва регіону, цінової ситуації, регуляторної політики, наявних банківських установ та кредитних спілок з переліком їх послуг у сфері кредитування суб'єктів малого підприємництва;

Інвестиційні:

- впровадження порядку кредитування малого підприємництва комерційними банками під гарантії бюджетних коштів;

- формування інфраструктури, забезпечення державних замовлень і прозоре проведення тендерів;

- розвиток державно-приватного партнерства в Україні;

- збільшення джерел інвестування – внутрішніх заощаджень і залучення зовнішніх ресурсів, що, як наслідок, поживають фінансово-господарську діяльність малого підприємництва та оздоровить економіку в цілому;

- орієнтація на залучення стратегічного інвестора. Головною метою стратегічного інвестора, особливо закордонного, є концентрація власності й забезпечення ефективності роботи підприємства у перспективі, а не одержання прибутку від тримання акцій у короткостроковому періоді. Неможливість продати акції приватизованих підприємств на фондовому ринку через їх неліквідність загострює цю проблему;

Соціокультурні:

- підвищення соціальної відповідальності. Формування культури ведення бізнесу, що є одним із тих завдань, вирішення яких можливе за умови ефективної взаємодії та об'єднання зусиль державних структур (органів місцевої влади, центрів зайнятості, навчальних закладів) та громадських або приватних організацій (агентств регіонального розвитку, бізнес-центрів, бізнес-асоціацій тощо). Конкретними заходами у цьому напрямку можуть бути спеціальні курси, семінари, тренінги, спрямовані на підвищення рівня економічної та юридичної грамотності;

- підготовка висококваліфікованих фахівців шляхом створення нових програм навчання;

- активізація участі громадськості в прийнятті управлінських рішень стосовно покращення бізнес-середовища.

Висновок. Отже, мале підприємництво є фундаментом для ринкової економіки та створює необхідну атмосферу конкуренції. Він здатний швидко реагувати на будь-які зміни ринкових умов, створювати додаткові робочі місця. В сучасних умовах господарювання, єдиним шляхом виходу з економічної кризи, що

склалася в Україні є створення сприятливих умов для розвитку малого бізнесу. Аналіз стану та проблем розвитку малого бізнесу в Україні свідчить про те, що в подальшому розвиток малого бізнесу без активного та позитивного втручання держави може привести до згортання даного сектора економіки з відповідним загостренням економічних проблем та посиленням соціальної напруги. Таким чином, ключовим фактором розвитку малого бізнесу є саме державна підтримка. Однак вона потребує створення дієвого механізму ефективної взаємодії між державою та підприємницьким сектором.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гаврилюк Г. Є. Сучасний стан і проблеми розвитку малого підприємництва в Україні [Електронний ресурс] / Г. Є. Гаврилюк, Н. О. Одрибец - Режим доступу: www.irbis-nbuv.gov.ua/

2. Дикань В.Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України // В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - № 52. – С. 9-20.

3. Дикань О. В. Розвиток малого бізнесу в Україні: проблеми та шляхи забезпечення [Електронний ресурс] / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 57. – С.58-66

4. Звонар Й.П. Бар'єри на шляху розвитку малого бізнесу в Україні та інструменти їх подолання / Й.П. Звонар // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2015. - Випуск 15. -. Частина 1. – С. 36-39

5. Кашуба О. М. Підприємництво в Україні: проблеми і перспективи розвитку [Електронний ресурс] / О. М. Кашуба. - Режим доступу: http://www.economy.in.ua/pdf/6_2015/24.pdf

6. Пап В. В. Сучасний стан і тенденції розвитку малого підприємництва в Україні / В. В. Пап // БІЗНЕСІНФОРМ. – 2013. - № 6. – С. 160-164

7. Табінський В.А. Деякі аспекти розвитку малого підприємництва в Україні / В.А.Табінський, А.П.Сімон, А.В.Стасюк // Економіка і суспільство. – 2016. - №2. – С.36-39

8. Холоменюк І.М. Джерела та проблеми фінансування розвитку малого та середнього бізнесу: вітчизняний та закордонний досвід [Електронний ресурс] / І.М. Холоменюк. - Режим доступу: <http://www.vestnik-econom.mgu.od.ua/journal/2016/18-2016/25.pdf>

9. Швець Г. Сучасні тенденції малого підприємництва в Україні [Електронний ресурс] / Г.Швець. - Режим доступу: http://econf.at.ua/publ/konferencija_2016_10_20_21/sekcija_5_ekonomichni_nauki/suchasni_tendenciji_malogo_pidpriemnictva_v_ukrajini/54-1-0-1333

10. Шраменко О.В. Удосконалення державного регулювання підприємницької діяльності на основі розвитку інформатизації економічних операцій / О.В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 59. – С.32-37

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

12. Дорожня карта розвитку підприємництва в Україні: 2015-2016 роки [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://platforma-msb.org/wp-content/uploads/>

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

14. Малый и средний бизнес в Украине: пути выживания [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ubr.ua/business-practice/laws-and-business/malyi-i-srednii-biznes-v-ukraine-puti-vyjivaniia-275169>

УДК 65.012.23

АНАЛІЗ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ РОЗВИТКУ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ

Фролова Н.Л., здобувач (УкрДУЗТ)

У статті автором обґрунтовано важливість формування сприятливого бізнес-середовища для розвитку суб'єктів національного малого та середнього підприємництва. Проаналізовано державні плани та програми розвитку малого та середнього бізнесу в Україні, розкрито основні напрямки та очікувані результати їх досягнення. Окреслено ключові положення діючої Стратегії розвитку малого та середнього підприємництва в Україні на період до 2020 року і проаналізовано відношення експертів до її змістового наповнення. Досліджено результативність державної політики щодо стимулювання розвитку вітчизняного малого та середнього бізнесу в Україні.

Ключові слова: державна політика, малий та середній бізнес, план заходів, концепція програми, стратегія.

АНАЛИЗ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ

Фролова Н.Л., соискатель (УкрГУЖТ)

В статье автором обоснована важность формирования благоприятной бизнес-среды для развития субъектов национального малого и среднего предпринимательства. Проанализированы государственные планы и программы развития малого и среднего бизнеса в Украине, раскрыты основные направления и ожидаемые результаты их достижения. Определены ключевые положения действующей Стратегии развития

малого и среднего предпринимательства в Украине на период до 2020 года и проанализировано отношение экспертов к ее содержанию. Исследована результативность государственной политики по стимулированию развития отечественного малого и среднего бизнеса в Украине.

Ключевые слова: *государственная политика, малый и средний бизнес, план мероприятий, концепция программы, стратегия.*

ANALYSIS OF STATE POLICY IN THE SPHERE OF DEVELOPMENT OF SMALL AND MEDIUM BUSINESS IN UKRAINE

Frolova N., competitor of a scientific degree (USURT)

In the article the author substantiates the importance of forming a favorable business environment for the development of subjects of national small and medium businesses. State plans and programs for the development of small and medium business in Ukraine are analyzed; the main directions and expected results of their achievement are revealed. The key provisions of the current Strategy for the development of small and medium business in Ukraine for the period until 2020 have been determined and the experts' attitude to its content has been analyzed. The effectiveness of the state policy on stimulating the development of domestic small and medium businesses in Ukraine is investigated.

Key words: *state policy, small and medium business, action plan, program concept, strategy.*

Постановка проблеми. Сьогодні Україна знаходиться на стадії трансформаційних змін та потребує визначення стратегічного вектору економічного розвитку держави. Проте, наявність глибокої економічної кризи, тяжка воєнно-політична ситуація та погіршення дипломатичних відносин з Росією, дещо обмежують вибір сценарію подальшого розвитку України.

Приймаючи до уваги досвід економічно розвинених країн, Україна потребує формування сприятливого бізнес-середовища для розвитку національного малого та середнього підприємництва. Саме суб'єкти малого та середнього бізнесу є базисом сталого розвитку держави, що забезпечує національне багатство за рахунок виробництва конкурентоспроможної продукції, збільшення ВВП, створення робочих місць та підвищення зайнятості населення, активізації інноваційного потенціалу країни, забезпечення її конкурентоспроможності на міжнародному ринку.

Враховуючи угоди про асоціацію та зону вільної торгівлі України з ЄС, а також Стратегію сталого розвитку «Україна-2020», наразі просто необхідно докласти значних зусиль для всебічної державної підтримки та розвитку національних бізнес-суб'єктів, насамперед не за рахунок повної дерегуляції бізнесу та затвердження формальних програмних ініціатив, а на основі формування чіткої та виваженої державної регуляторної політики в сфері розвитку малого і середнього бізнесу, що враховуватиме конкретні заходи щодо її реалізації.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження державної регуляторної політики в сфері розвитку малого та середнього бізнесу знаходиться в центрі уваги багатьох вітчизняних науковців, зокрема таких як: М. Беззубова [1], В. Геєць [2], В. Дикань [3], Ю. Кіндзерський [4], В. Мареніченко [5], Г. Талан [6], Ю. Харазішвілі [7] та ін. Віддаючи належне здобуткам науковців, потребує подальшого дослідження

результативність впровадження державних планів та програм розвитку малого та середнього бізнесу за період 2010-2016 рр. та визначення перспектив реалізації Стратегії розвитку малого і середнього підприємництва в Україні на період до 2020 р.

Виклад основного матеріалу.

Аналіз державної регуляторної політики України в сфері розвитку малого та середнього бізнесу доцільно розпочати з законодавчого нормативно-правового забезпечення даного процесу. Наразі основним нормативно-правовим документом, що визначає правові та економічні засади державної політики у сфері підтримки та розвитку малого і середнього бізнесу є Закон України «Про розвиток та державну підтримку малого і середнього підприємництва в Україні», прийнятий в березні 2012 року, що розкриває мету, принципи та напрямки державної політики у даній сфері [8].

З метою гармонізації розвитку малого та середнього підприємництва в Україні відповідно до принципів Акту з питань малого бізнесу для Європи у 2010 р. було розроблено план заходів щодо реалізації наголошеної мети, що започаткувало процес розвитку малого та середнього підприємництва країни з урахуванням сучасних міжнародних вимог до функціонування бізнес-суб'єктів [9].

Згодом, у серпні 2013 року було прийнято Концепцію Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки, в якій основними шляхами подолання проблем розвитку малого та середнього бізнесу було визначено наступні: дерегуляція господарської діяльності; розширення можливостей доступу суб'єктів малого і середнього підприємництва до отримання кредитних ресурсів; надання підтримки інноваційно-орієнтованим суб'єктам малого і середнього підприємництва; сприяння розвитку інфраструктури підтримки малого

і середнього підприємництва; розвиток соціальної відповідальності бізнесу; удосконалення системи професійної освіти, підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів для суб'єктів малого і середнього підприємництва; удосконалення співпраці між державою, приватним сектором та громадськими організаціями у сфері навчання підприємств; розширення можливостей участі суб'єктів малого і середнього підприємництва у реалізації проектів державно-приватного партнерства та ін. [10].

Розглянемо детально пріоритетні напрямки розвитку малого та середнього бізнесу в Україні згідно Плану заходів щодо впровадження принципів Акта з питань малого бізнесу для Європи та Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки (рисунк 1), і визначимо яких результатів наразі вдалося досягнути.

Першочергово розглянемо як змінилася кількість суб'єктів господарювання за 2010-2016 рр. та чи відбулися позитивні зміни в наслідок реалізації державної політики розвитку малого та середнього підприємництва (таб. 1).

Наразі відбувається постійне скорочення числа суб'єктів підприємницької діяльності. Так, у 2016 році порівняно з попереднім роком кількість суб'єктів великого підприємництва зменшилася на 9,5 % (40 од.), а відносно 2010 року це скорочення склало 34,6 % (203 од.). Негативні тенденції характерні й для суб'єктів середнього та малого підприємництва: у 2016 році порівняно з 2015 роком їх кількість скоротилась на 2,6 % (397 од.) та 5,5 % (108351 од.), у 2016 році відносно до 2010 року – на 29,2 % (6225 од.) та 14,4 % (292952 од.) відповідно.

Як наслідок скорочення чисельності бізнес-суб'єктів – зменшення кількості зайнятих працівників в сфері підприємництва (таблиця 2).

ПІРЮРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА

<p>План заходів щодо впровадження принципів Акта з питань малого бізнесу для Європи (2010 р.; термін виконання 2010-2011 рр.)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Створення сприятливого середовища для розвитку підприємства 2 Створення умов для інноваційного розвитку суб'єктів МСП 3 Удосконалення механізму регулювання у сфері державної реєстрації юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців 4 Активізація фінансово-кредитної підтримки суб'єктів МСП 5 Сприяння розвитку експортної діяльності суб'єктів МСП 6 Забезпечення захисту інтересів суб'єктів МСП 7 Удосконалення законодавства з питань банкрутства 	<p>Концепція загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки (2013 р.; термін виконання 2014-2024 роки) – втратила чинність в 2017 році</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Сприяння розвитку інфраструктури підтримки МСП 2 Надання підтримки інноваційно-орієнтованим суб'єктам МСП 3 Дерегуляція господарської діяльності 4 Розширення можливостей доступу суб'єктів МСП до отримання кредитних ресурсів 5 Підтримка експортної діяльності суб'єктів МСП 6 Розширення можливостей участі суб'єктів МСП у реалізації проєктів державно-приватного партнерства 7 Удосконалення системи професійної освіти, підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів для суб'єктів МСП; співпраця між державою, приватним сектором та громадськими організаціями у сфері навчання підприємств 8 Удосконалення системи інформаційної підтримки, зокрема шляхом створення інформаційної системи 9 Проведення моніторингу умов провадження підприємницької діяльності 10 Розвиток соціальної відповідальності бізнесу
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ОЧІКУВАНІ РЕЗУЛЬТАТИ

<p>План заходів щодо впровадження принципів Акта з питань малого бізнесу для Європи (2010 р.; термін виконання 2010-2011 рр.):</p> <ul style="list-style-type: none"> Удосконалення спрощеної системи оподаткування Підвищення соціальних гарантій найманих працівників Удосконалення механізму реалізації державної політики у сфері внутрішньої торгівлі Підтримка підприємницької ініціативи Створення сприятливих умов для функціонування кластерів Підвищення конкурентоспроможності національної економіки Підвищення рівня обізнаності підприємців з питань стандартизації, оцінки відповідності, застосування засобів виміральної техніки, впровадження системи управління якістю та захисту прав споживачів Спрощення процедури припинення юридичних осіб та підприємницької діяльності фізичними особами-підприємцями, зокрема зменшення строку її проведення Спрощення процедури державної реєстрації, запобігання корупційним проявам Оптимізація процесу реєстрації юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців Підвищення прибутковості та конкурентоспроможності суб'єктів МСП Підвищення рівня поінформованості українських та іноземних суб'єктів господарювання про товари українського походження Зменшення строку проведення процедури банкрутства 	<p>Концепція загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки (2013 р.; термін виконання 2014-2024 роки) – втратила чинність в 2017 році</p> <ul style="list-style-type: none"> Прискорення розвитку та підвищення конкурентоспроможності малого і середнього підприємництва на вітчизняному і світовому ринку шляхом впровадження інноваційних технологій Створення сприятливих умов для розв'язання економічних і соціальних проблем Зменшення обсягів тінювого обороту у сфері малого і середнього підприємництва Поліпшення бізнес-клімату та формування позитивного іміджу держави для залучення інвестицій Створення умов для збільшення на 10 відсотків чисельності осіб, зайнятих у малому і середньому підприємстві Збільшення внеску малого і середнього підприємництва в національну економіку Доведення до 65 % питомої ваги малих і середніх підприємств в обсягах реалізованої продукції (робіт, послуг) Активізація застосування фінансово-кредитних та інвестиційних механізмів Забезпечення пріоритетного розвитку малого і середнього підприємництва у сфері промисловості та сприяння насиченню товарних ринків високоякісного конкурентоспроможного вітчизняною продукцією Активізація формування інфраструктури підтримки малого і середнього підприємництва у регіонах Підвищення рівня зайнятості шляхом активного залучення молоді, сільського населення, жінок, пенсіонерів та людей з обмеженими можливостями до малого і середнього підприємництва
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Рис. 1 – Пріоритетні напрямки розвитку малого та середнього підприємництва і очікувані результати їх досягнення

Таблиця 1

Кількість суб'єктів підприємництва, одиниць [12]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Суб'єкти великого підприємництва	586	659	698	659	497	423	383
Суб'єкти середнього підприємництва, у тому числі:	21338	21059	20550	19210	16618	15510	15113
- підприємства	20983	20753	20189	18859	15906	15203	14832
- фізичні особи-підприємці	355	306	361	351	712	307	281
Суб'єкти малого підприємництва (з урахуванням мікропідприємництва), у тому числі:	2162004	1679902	1578879	1702201	1915046	1958385	1850034
- підприємства	357241	354283	344048	373809	324598	327814	291154
- фізичні особи-підприємці	1804763	1325619	1234831	1328392	1590448	1630571	1558880
Суб'єкти мікропідприємництва, у тому числі:	2093688	1608819	1510776	1637180	1859887	1910830	1800736
- підприємства	300445	295815	286461	318477	278922	284241	247695
- фізичні особи-підприємці	1793243	1313004	1224315	1318703	1580965	1626589	1553041
Всього	2183928	1701620	1600127	1722070	1932161	1974318	1865530

Таблиця 2

Кількість зайнятих працівників у сфері підприємництва, тис. осіб [12]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Суб'єкти великого підприємництва	2400,3	2449,0	2484,2	2383,7	1915,1	1708,6	1586,6
Суб'єкти середнього підприємництва	3413,8	3273,5	3188,2	3054,2	2766,4	2632,7	2649,9
- підприємства	3393,3	3252,6	3144,2	3012,1	2696,5	2604,7	2622,8
- фізичні особи-підприємці	20,5	20,9	44,0	42,1	69,9	28,0	27,1
Суб'єкти малого підприємництва (з урахуванням мікропідприємництва)	4958,6	4442	4285,2	4291,2	4115,2	3838,7	3871,8
- підприємства	2164,6	2091,5	2051,3	2010,7	1686,9	1576,4	1591,7
- фізичні особи-підприємці	2794,0	2350,5	2233,9	2280,5	2428,3	2262,3	2280,1
Суб'єкти мікропідприємництва	3540,7	3030,4	2851	2915,1	2976,9	2878,6	2814,7
- підприємства	832,6	788,9	788,2	795,3	723,5	691,4	642,7
- фізичні особи-підприємці	2708,1	2241,5	2062,8	2119,8	2253,4	2187,2	2172,0
Всього	10772,7	10164,5	9957,6	9729,1	8796,7	8180	8108,3

У 2016 році порівняно з попереднім роком кількість зайнятих осіб зменшилась на 0,9 % (71,7 тис. осіб), а відносно 2010 року – на 24,7 % (2664,4 тис. осіб). Це, у свою чергу, стало причиною збільшення рівня безробіття, підвищення бідності українців та однією з причин трудової міграції населення країни закордон. Відповідно до Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки чисельність осіб, зайнятих у малому і середньому підприємстві, зросте на 10 %. Проте, у 2016 р. порівняно з 2013 р. чисельність осіб, зайнятих у малому і середньому бізнесі, зменшилась на 11,2 %, і позитивної динаміки поки що не спостерігається.

Концепцією Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва було також наголошено, що результатом реалізації даної програми буде доведення до 65 % питомої ваги малих і середніх підприємств в обсягах реалізованої продукції (робіт, послуг). Тому, проаналізуємо відповідні дані (таблиця 3). У 2016 році питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) суб'єктів малого та середнього підприємництва склала 61,7 %, у 2015 році – 60,2 %, у 2014 році – 58,2 %, у 2013 році – 57,6 %. Тобто, звичайно, відбувається деяке покращення даного показника. Однак, відбувається це за рахунок підвищення цін на продукцію, що є досить негативною тенденцією в національній економіці.

Важливим аспектом даних програмних документів є акцентування уваги на прискоренні розвитку бізнес-суб'єктів за рахунок впровадження інноваційних технологій та всебічної державної підтримки інноваційно-орієнтованих підприємств малого та середнього бізнесу. Тому доцільно проаналізувати динаміку інноваційної активності вітчизняних підприємств та структуру джерел фінансування інноваційної діяльності. Так, у 2016 році

питома вага підприємств, що займалися впровадженням інновацій, склала 18,9 %, у 2015 році – 17,36 %, у 2014 році – 16,1 %, у 2013 році – 16,8 %, у 2012 році – 17,4 %, у 2011 році – 16,2 %, у 2010 році – 13,8 %.

Що стосується структури джерел фінансування, то впровадження інноваційної діяльності відбувається за рахунок власних коштів: у 2016 році – 94,9 % від загального обсягу фінансування інновацій, у 2015 році – 97,2 %, у 2014 році – 85,0 %, у 2013 році – 72,9 %, у 2012 році – 63,9 %, у 2011 році – 52,9 %, у 2010 році – 59,4 %. У свою чергу, рівень фінансування за рахунок коштів державного бюджету, знаходиться на неприпустимо низькому рівні: у 2016 році – 0,77 %, у 2015 році – 0,4 %, у 2014 році – 4,47 %, у 2013 році – 0,26 %, у 2012 році – 1,95 %, у 2011 році – 1,04 %, у 2010 році – 1,08 %. Аналізуючи наведені дані, доцільно зробити висновок, що державна ініціатива в сприянні розвитку інноваційної діяльності відсутня, а впровадження механізму державно-приватного партнерства залишається лише теоретично обґрунтованим напрямком зростання вітчизняних бізнес-суб'єктів.

Розглянемо також деякі заходи державної політики щодо «стимулювання» розвитку малого підприємництва в Україні, що мають досить суперечливий характер. По-перше, це підвищення мінімальної заробітної плати, що для підприємців спрощеної системи оподаткування, тобто малого бізнесу, призвело до збільшення податків майже в два рази [14]. На сьогодні ставка єдиного податку для платників 1 групи складає до 10 % прожиткового мінімуму, 2 групи – до 20 % від мінімальної заробітної плати (збільшення від 320 грн до 640 грн) [15]. Загальне податкове навантаження на зарплату досягає 41,5 % (22 % – єдиний соціальний внесок, 18 % – податок на дохід фізичних осіб та 1,5 % – військовий збір) [16]. Окрім цього, мінімальний страховий внесок за найманого працівника дорівнює 704 грн, а мінімальне загальне податкове навантаження на одного

працівника з трудовою книжкою складає 1184 грн / місяць [15].

Таблиця 3

Обсяги реалізованої продукції (робіт, послуг), млн. грн. [12]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Суб'єкти великого підприємництва	1401596,8	1775829,0	1761086,0	1717391,3	1742507,9	2053189,5	2391454,3
у % до загального обсягу реалізації	41,6	44,5	41,9	42,4	41,8	39,8	38,3
Суб'єкти середнього підприємництва	1396364,3	1607628,0	1769430,2	1662565,2	1723151,5	2168764,8	2668695,7
у % до загального обсягу реалізації	41,5	40,3	42,1	41,0	41,3	42,0	42,8
Суб'єкти малого підприємництва (з урахуванням мікропідприємництва)	568267,1	607782,4	672653,4	670258,5	705000,5	937112,8	1177385,2
у % до загального обсягу реалізації	16,9	15,2	16,0	16,6	16,9	18,2	18,9
Суб'єкти мікропідприємництва	181903,1	189799,1	212651,2	216111,4	230729,3	307450,0	361784,0
у % до загального обсягу реалізації	5,4	4,8	5,1	5,3	5,5	6,0	5,8
Всього	3366228,2	3991239,4	4203169,6	4050215,0	4170659,9	5159067,1	6237535,2

Посилило податковий тиск на малий бізнес, особливо мікропідприємства, прийняття рішення про внесення змін до Закону України «Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування», згідно якому єдиний внесок підлягає сплаті незалежно від фінансового стану підприємця [17], при

цьому в розмірі не менше мінімального страхового внеску (352 грн – для фізичних осіб підприємців, що є платниками 1 групи єдиного податку, 704 грн – для фізичних осіб підприємців, що є платниками за спрощеною системою оподаткування, 2 групи єдиного податку) [18]. Це автоматично змусило фізичних осіб-

підприємців, що працюють не на постійній основі, або припинити свою дійсність, або, що більш імовірно, піти в «тінь».

Також, викликають особливе зацікавлення прийняті протягом останніх п'яти років законодавчі зміни в правилах державної реєстрації суб'єктів господарювання. Було введено так звану спрощену процедуру державної реєстрації юридичної особи та внесення змін в її установчі документи, реєстраційні дані, а нотаріусам надано право здійснювати реєстраційну діяльність. Таким чином, державна монополія в цій сфері була скасована та розширено поле для діяльності так званих «чорних реєстраторів» «та чорних нотаріусів». Використовуючи законодавчі прогалини та неточності (або інакше – розмитість прав), вони отримали можливість безперервного внесення змін у склад власників та керівництва підприємств у відповідному державному реєстрі. Так, тільки в 2015 році завдяки таким «новаціям» відбулося близько 3 тисяч рейдерських захоплень підприємств і тільки 300 з них вдалося повернути попереднім власникам [4].

Отже, доцільно зробити висновок, що досягти запланованого рівня показників розвитку вітчизняного малого та середнього бізнесу, які задекларовані в Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки, наразі не вдалося. Розуміючи масштабність цілей, визначених концепцією загальнодержавної програми, і враховуючи значні складнощі їх реалізації, Кабінетом Міністрів України уже в травні 2017 року було затверджено новий стратегічний план розвитку вітчизняного підприємництва, а саме Стратегію розвитку малого і середнього підприємництва в Україні на період до 2020 року, у якій визначено шість основних напрямків розвитку малого та середнього бізнесу: створення сприятливого середовища для розвитку малого і середнього підприємництва; розширення доступу

малого і середнього підприємництва до фінансування; спрощення податкового адміністрування для суб'єктів малого і середнього підприємництва; популяризація підприємницької культури та розвиток навчання підприємницьким навичкам; сприяння експорту / інтернаціоналізації малого і середнього підприємництва; підвищення рівня конкурентоспроможності та інноваційного потенціалу малого і середнього підприємництва [11].

Проте, враховуючи той факт, що ключові напрямки діючої стратегії сформовано на основі вищенаведених програмних документах, виникають певні сумніви щодо ефективності її реалізацію. Тим паче, що було представлено кілька варіантів Проекту стратегії, які так і не знайшли підтримки професійної громадськості. Вітчизняні експерти висловлюють досить критичні зауваження стосовно її змісту. Так, більшість експертів наголошують на важливості впровадження принципу дерегуляції економіки, про яку в Стратегії не сказано ані слова. В умовах відсутності в Державному бюджеті України значних ресурсів для організації масштабних програм підтримки малого підприємництва, в умовах високого рівня системної корупції в державі, істотного рівня тіньового державного управління, яке, з одного боку, породжує тіньову економіку, а з іншого - виступає як замовник численних обтяжливих процедур державного регулювання, - тільки дерегуляція може забезпечити певне покращення бізнес-клімату для малого підприємництва. Також, піддається масштабній критиці термін дії, на який розроблено стратегічний документ. Експерти рекомендують істотно збільшити стратегічний горизонт –щонайменше на 5 років, оптимально - на 10 років. У цілому висновок щодо проекту Стратегії досить узгоджений: проект повинен бути відхилений і повернутий розробнику для кардинальної зміни [13].

Висновки. Отже, підводячи

підсумки реалізації планів та програм розвитку вітчизняного малого та середнього підприємництва і приведені приклади заходів державного регулятивного втручання в діяльність малих та середніх підприємств, варто відмітити нерезультативність та негативний вплив регулюючих інструментів державної політики в сфері розвитку малого та середнього бізнесу. Наразі в державній владі відсутнє чітке бачення механізму підтримки малого та середнього бізнесу, а саме головне – немає бажання та зацікавленості в формуванні державної стимулюючої політики його розвитку.

Сьогодні стратегічні державні ініціативи мають бути не результатом узагальнення попередніх проектів та програм, а якісно новим планом дій щодо розвитку малого та середнього бізнесу, що враховуватиме:

- використання кращого світового досвіду провадження державної політики в сфері розвитку малого та середнього бізнесу з урахуванням сучасних реалій української держави;

- формування законодавчої нормативно-правової бази, що забезпечуватиме стимулювання розвитку суб'єктів малого та середнього бізнесу, а не повну його дерегуляцію;

- удосконалення податкового законодавства шляхом формування гнучкої податкової політики, направленої на стимулювання розвитку вітчизняних бізнес-суб'єктів та формування сприятливого бізнес-клімату;

- формування пільгових умов для використання суб'єктами малого та середнього підприємництва державних ресурсів, зокрема фінансових, інформаційних, матеріально-технічних; інноваційних розробок та технологій;

- ініціювання державою процесу фінансування суб'єктів малого та середнього бізнесу на пільгових умовах, мінімізації кредитних ставок;

- створення сприятливого

середовища для комерціалізації знань та трансферу технологій;

- впровадження нових «гібридних» форм інтеграційного співробітництва малих та середніх підприємств, що передбачають співробітництво на взаємовигідних умовах без об'єднання їх власності;

- всебічну державну підтримку малих та середніх підприємств, що здійснюють виробництво та реалізацію конкурентоспроможної продукції, орієнтованої як на внутрішнє споживання, так і на експорт;

- використання нових механізмів фінансування на регіональному та місцевому рівні (наприклад, використання механізму компенсації місцевими бюджетами відсоткових ставок для підприємців при створенні ними робочих місць);

- залучення міжнародних фінансово-кредитних інститутів до фінансування суб'єктів малого та середнього бізнесу, забезпечення державою захисту прав та інтересів останніх;

- практичне використання механізму державно-приватного партнерства;

- ініціювання діалогу влади з суб'єктами малого бізнесу та представниками професійної громадськості, що проводитиметься на постійній основі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Беззубова М.О. Регулювання розвитку малого і середнього бізнесу в Україні: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Беззубова Марія Олександрівна // Державна установа «Інститут економіки та прогнозування Національної академії наук України». – Київ, 2010. – 22 с.

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

3 Дикань В.Л. Украина в глобальной

миросистеме: особенности и последствия государственной экономической политики / В.Л. Дикань, А.В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 59. – С. 9-18.

4 Киндзерский Ю.В. Украина: олигархическая ловушка развития в контексте институциональных трансформаций / Ю.В. Киндзерский // Белорусский экономический журнал. – 2016. – № 4. – С. 17-36.

5 Мареніченко В.В. Механізми реалізації державного регулювання якісного розвитку малого та середнього бізнесу в Україні: дис. ... канд. наук з держ. управ.: 25.00.02 / Мареніченко Валерій Валентинович // Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет. – Дніпро, 2017. – 255 с.

6 Талан Г.О. Організаційно-економічне забезпечення розвитку малого та середнього бізнесу в системі регуляторної політики України: дис. ... канд. наук з держ. управ. / Талан Ганна Олександрівна // Донецький державний університет управління. – Донецьк, 2014. – 199 с.

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

8 Про розвиток та державну підтримку малого і середнього підприємництва в Україні [Електронний ресурс]: Закон України від 22.03.2012 р. № 4618-VI. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4618-17>. – Назва з екрану.

9 Про затвердження плану заходів щодо впровадження принципів Акта з питань малого бізнесу для Європи [Електронний ресурс]: розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2000-р. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2000-2010-%D1%80>. – Назва з екрана.

10 Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки [Електронний ресурс]: розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 серпня 2013 р. № 641-р. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/641-2013->

%D1%80#n9. – Назва з екрана.

11 Про схвалення Стратегії розвитку малого і середнього підприємництва в Україні на період до 2020 року [Електронний ресурс]: розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 травня 2017 р. № 504-р. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/504-2017-%D1%80>. – Назва з екрана.

12 Статистична інформація [Електронний ресурс]: офіційний сайт Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

13 Проект Стратегии МСП-2020 косвенно предусматривает отмену упрощенной системы налогообложения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://jurliga.ligazakon.ua/news/2017/2/15/156381.htm>. – Назва з екрана.

14 Эксперты: правительство Украины убивает малый и средний бизнес [Электронный ресурс] / РИА. Новости Украина. – Режим доступа: <http://rian.com.ua/analytics/20170329/1022700878.html>. – Загл. с экрана.

15 Фактор 3200. Как изменятся налоги для бизнеса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://biz.liga.net/all/all/stati/3559021-faktor-3200-kak-izmenyatsya-nalogi-dlya-predprinimateley.htm>. – Загл. с экрана.

16 Налоги по-новому: сколько украинцам придется отдать государству в 2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.segodnya.ua/economics/finance/nalogi-po-novomu-skolko-ukraincam-pridetsya-otdat-gosudarstvu-v-2017-m-784734.html>. – Загл. с экрана.

17 Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування [Електронний ресурс]: Закон України від 8 липня 2010 р. № 2464-VI. Із змінами та доповненнями внесеними Законом України від 3 жовтня 2017 р. № 2148-VIII. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2464-17>. – Назва з екрана.

18 Єдиний соціальний внесок [Електронний ресурс]: офіційний сайт Державної фіскальної служби України. – Режим доступу: <http://kyiv.sfs.gov.ua/okremistorinki/arhiv/print-113903.html>. – Назва з екрана.

УДК 624.1:656.078

ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

*Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент,
Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент,
Гур'янов В.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Інвестиційний розвиток промислових підприємств підпорядкованих ПАТ «УЗ», прийняття виважених та ефективних управлінських рішень неможливі без визначення власником пріоритетів і стратегії розвитку.

У статті розглянуто теоретичні та практичні аспекти інвестиційного розвитку приватного акціонерного товариства «Гніванський завод спецзалізобетону», аналіз нових видів продукції для диверсифікації виробництва та завантаження виробничих площ, які не використовуються, розробку інвестиційного проекту діяльності ПрАТ «Гніванський завод спецзалізобетону».

Запропоновані напрямки реформування підприємства у короткостроковій, середньостроковій і довгостроковій перспективі.

Ключові слова: інвестиційний розвиток, виробничі підприємства залізничної галузі, реформування залізничного транспорту.

ПРОБЛЕМЫ ИНВЕСТИЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ

*Боровик Ю.Т., к.э.н., доцент,
Елагин Ю.В., к.э.н., доцент,
Гурьянов В.В., магистр (УкрГУЖТ)*

Инвестиционное развитие промышленных предприятий подчиненных ПАО «УЗ», принятие взвешенных и эффективных управленческих решений невозможно без определения владельцем приоритетов и стратегии развития.

В статье рассмотрено теоретические и практические аспекты инвестиционного развития частного акционерного общества «Гниванский завод спецжелезобетон», анализ новых видов продукции для диверсификации производства и загрузки неиспользуемых производственных площадей, разработку инвестиционного проекта частного акционерного общества «Гниванский завод спецжелезобетон».

Предложены направления реформирования предприятия в краткосрочной перспективе, внедрение изменений на оперативном и стратегическом уровне управления.

Предложены направления реформирования предприятия в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: инвестиционное развитие, производственные предприятия железнодорожной отрасли, реформирование железнодорожного транспорта.

PROBLEMS OF INVESTMENT DEVELOPMENT OF PRODUCTIVE ENTERPRISES OF RAILWAY INDUSTRY IN THE CONDITIONS OF REFORMATION

*Borovik Y.T., Ph. D., associate Professor,
Elagin Y.V., Ph. D., associate Professor,
Guryanov V.V., Master Degree (USURT)*

Investment development of industrial enterprises of subordinates of PJSC "UZ", adoption of balanced and effective managerial decisions is impossible without determining the owner's priorities and development strategies.

In the article the theoretical and practical aspects of investment development of private joint-stock company of "Gnivanskiy plant the special reinforced concrete", analysis of new types of products for diversification of production and loading of not in use floor spaces, development of investment project of private joint-stock company of " Gnivanskiy plant the special reinforced concrete ".

Directions of reformation enterprise in a short-term prospect are offered, introduction of changes at operative and strategic level of management.

Directions of reformation are offered enterprise in a medium-term and long-term prospect.

Key words: investment development, productive enterprises of railway industry, reformation of railway transport

Постановка проблеми. В процесі реформування залізничної галузі до складу ПАТ «Укрзалізниця» включено ряд промислових підприємств виробників продукції для залізничного транспорту. Гніванський завод спец залізобетону виробляє основні елементи для господарств інфраструктури залізничного транспорту і є типовим представником промислових підприємств інтегрованих до складу ПАТ «УЗ».

Розвиток залізничного транспорту у напрямку збільшення швидкостей і більш жорстких вимог до безпеки та комфорту висуває більш жорсткі вимоги до якості залізничної колії. Додатковим стимулюючим фактором, стане застосування шпал з більш прогресивними та економічно обґрунтованими скріпленнями «vossloh» і «pandrol» в заміні застарілого покоління Ш1. У

довгостроковій перспективі, розвиток торгівельних відносин з Європою, а вони неминучі, враховуючи сировинну й аграрну складову України, призведе до будівництва шляхів за єдиним Європейським стандартом. Не можна забувати і про відстрочену потребу «Укрзалізниці» з модернізації та ремонту будови колії. Недостатнє фінансування через наслідки кризи, безумовно, є чинником, що стримує замовлення на виготовлення продукції, але це не змінює регламент обслуговування колії. В момент, коли ефективність управління залізницями досягне належного рівня, виробники шпал та іншої залізобетонної продукції, опиняться в рівних умовах, причому в конкурентну боротьбу будуть втягнуті і високоефективні закордонні виробники. До цього часу підприємства, які не зможуть адаптуватися до зовнішнього середовища,

будуть змушені згорнути виробництво, або, в кращому випадку, поглинені більш ефективними компаніями.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідження інвестиційного розвитку виробничих підприємств залізничної галузі є одним з пріоритетів економічної науки. Багато вчених присвятили свої праці вивченню аспектів інвестиційного розвитку та реформування підприємств залізничного транспорту в умовах кризи. Це такі дослідники як Дикань В.Л., Боровик Ю.Т., Єлагін Ю.В., Каличева Н.Є., Кондратюк М.В., Назаренко І.Л., Полякова О.М., Уткіна Ю.М. [2-8], які досліджували проблеми стратегічного планування, реформування та інвестиційного розвитку будівельних, промислових підприємств залізничного транспорту і залізничного комплексу в цілому. Недослідженим залишається питання інвестиційного розвитку та реформування виробничих підприємств залізничного транспорту з виготовлення залізобетонної продукції.

Мета статті – аналіз процесів реформування, що відбуваються в залізничній галузі й на ринку споживання продукції зі збірного залізобетону, визначення стратегій інвестиційного розвитку виробничих підприємств, окреслення напрямків розвитку, позиціонування підприємства на ринку будівельних матеріалів.

Виклад основного матеріалу. Гніванський завод спецзалізобетону був побудований і введений в дію в 60-х роках. На той момент напрямком діяльності підприємства було обрано виробництво високотехнологічних конструкцій зі збірного залізобетону, а саме напірні/безнапірні труби, плити перекриття, опори для ліній контактної мережі та шпали. З того часу запуск нових перспективних продуктів на ринок не здійснювався і підприємство не

адаптувалося до вимог сучасного середовища (фактично йшло використання наявних ресурсів з мінімальними затратами на ремонт та модернізацію). В результаті появи субституту залізобетонних труб – пластикових виробів, які мають ряд фатальних конкурентних переваг, виробництво напірних і безнапірних труб, практично, було згорнуто.

ПрАТ "Гніванський завод спецзалізобетону" є бюджетоутворюючим підприємством району, виконує завдання по забезпеченню залізниць України залізобетонними шпалами та стояками для опор контактної мережі. Основним споживачем залізобетонної продукції підприємства є структурні підрозділи ПАТ «Укрзалізниця». Зокрема, підприємство є виробником шпал залізобетонних типу Ш1-3 та СБ-3, а також є єдиним виробником в Україні стійок опор контактної мережі типу СС.

ПАТ «Укрзалізниця» закуповує цю залізобетонну продукцію тільки за умови проведення процедур закупівлі відповідних скріплень. Закупівля через систему Prozogo має низку великих недоліків, які повністю зупиняють процес проведення робіт з модернізації та капітального ремонту верхньої будови колії. Це безпосередньо стосується закупівлі комплектуючих до залізобетонних шпал типу Ш1-3, а точніше клеми прижимної типу ПК. Протягом останніх кількох років закупівля та постачання цієї продукції філією «Центр забезпечення виробництва» ПАТ «Укрзалізниця» майже не проводилась.

На даний час ПрАТ «Гніванський завод спецзалізобетону» перебуває в кризовій ситуації, викликаній недозавантаженістю існуючих потужностей з виготовлення залізобетонної продукції. Також на підприємстві існує багато вільних виробничих майданчиків, що виникли внаслідок ліквідації потужностей із виготовлення залізобетонної продукції на яку відсутній

попит. Але тому, що ці вільні майданчики знаходяться в одній виробничій будівлі з наявним виробництвом, їх не можливо законсервувати, а затрати по їх обслуговуванню стають додатковим фінансовим тягарем, збільшуючи собівартість продукції, що виготовляється, знижуючи таким чином конкурентну здатність підприємства.

Зіставляючи характеристики заводу з вимогами сучасного конкурентного середовища, можна виділити кілька глобальних невідповідностей:

- технологічні лінії морально і фізично застаріли;
- надлишкові витрати енергоресурсів;
- відсутність гнучкості та маневру при виробництві замовлень з індивідуальними вимогами;
- недосконала система управління.

Інвестиційний розвиток промислових підприємств підпорядкованих ПАТ «УЗ», прийняття виважених та ефективних управлінських рішень неможливі без визначення власником пріоритетів і стратегії розвитку. Враховуючи інертність акціонера, і реально оцінюючи перспективи побудови розвиненого і прибуткового бізнесу на базі заводу з участю держави, доцільно запропонувати план короткострокового розвитку підприємства.

Для досягнення максимальної ефективності в короткостроковій перспективі, необхідно впроваджувати зміни на оперативному рівні управління підприємством. Основні типові напрямки реформування підприємства:

- зменшення оборотних активів і періоду оборотності, в першу чергу, шляхом зниження рівня неліквідної продукції;
- реорганізація структури, створення потужних підрозділів збуту і маркетингу;
- агресивна політика в частині розширення існуючих ринків і вихід на

нові, вивчення вимог ринку до продукту, дій конкурентів і відгук на інновації вироблених підприємством. Це дозволить наростити реалізацію і отримати перспективні напрямки розвитку;

- побудова системи оперативного обліку та контролю. Дозволить здійснити контроль над потоками ТМЦ і енергоресурсами, оперативно реагувати на відхилення і приймати управлінські рішення. В кінцевому підсумку, ефективно здійснювати контроль в режимі реального часу над ресурсами;

- побудова системи бюджетування, з метою контролю та оптимізації фінансових потоків. Впровадження системи, крім усього іншого, дозволить будувати реалістичні короткострокові плани;

- впровадження продуктів, що не мають значних капітальних інвестицій. Передбачається розширення продуктової лінійки на наявних потужностях. Головним завданням цього напрямку є нарощування грошового потоку і зниження строку оборотності основних засобів;

- оптимізація виробничих ланок з метою зниження собівартості продукції;

- технологічні зміни, що дозволяють знизити витрату ресурсів на питому одиницю продукції. Сюди входить і застосування сучасних матеріалів при виготовленні бетону та відхід від центральних систем енергозабезпечення на локальні і підвищення гнучкості виробництва.

Результатом діяльності по впровадженню змін на оперативному рівні управління має стати накопичення прибутку для інвестиційних проектів стратегічного рівня, що дозволяють перевести підприємство в зовсім інший статус.

Що стосується змін на стратегічному рівні підприємства, варто відзначити співпрацю з фахівцями центру ресурсоефективного і чистого виробництва за програмою UNIDO. Підсумком

співпраці має стати розробка рішень для різних за складністю технічних і технологічних завдань, а також підготовка пакету документів для отримання пільгового фінансування для впровадження нових технологій і обладнання.

Важливою тенденцією може стати скорочення прибутковості вертикально інтегрованих структур. Причини цього – складність управління неоднорідними підприємствами, порушення взаємодії підрозділів і повільність прийняття рішень. Наприклад, формула «сировинна база + завод + будівельний майданчик», навряд чи призведе до синергії на розвинутому конкурентному ринку. Поділ підприємств за функціональною ознакою і розвинений аутсорсинг є стійкою тенденцією для західних ринків будівельної індустрії. Тиск з боку конкурентів змушує організації сконцентруватися на своїх сильних сторонах. Сучасні залізобетонні підприємства – це компанії, які діють в умовах інтегрованих бізнес-процесів, успішно поєднуючи високий професіоналізм вузьких фахівців, з одного боку, і оперативність, ефективність та якість, що відрізняють інтегрований бізнес-процес, – з іншого.

У середньостроковій і довгостроковій перспективі успіх підприємства – у високопрофесійному, ефективному менеджменті, застосування ефективної моделі, яка вирішує інтереси клієнтів. Клієнт – найважливіша ланка в ланцюжку, що веде до успіху. Якщо раніше його можна було завоювати ціною і швидким впровадженням технології, то зараз і в майбутньому велике значення будуть мати наступні моменти:

- розвивати відносини з клієнтами таким чином, щоб зберігати їх лояльність і вже наявну споживчу базу, з одного боку, і з найвищою ефективністю обслуговувати нових клієнтів і новий сегмент ринку – з іншого;

- впроваджувати нові продукти й види послуг, які мають попит у цільового сегмента ринку;

- виробляти продукцію і послуги високої якості за низькою ціною та в найкоротші терміни доставляти їх споживачам;

- мобілізувати співробітників і мотивувати їх для постійного вдосконалення своїх умінь і навичок, якості виконуваної роботи, а також покращення відповідної реакції для вирішення поставлених завдань;

- впроваджувати інформаційні технології та системи, створювати бази даних.

Зупинимося на кожному пункті окремо:

- збереження лояльності клієнтів – це копітка робота з кожним клієнтом, яка не допускає послаблення його шляхом продажу продукції новому клієнтові. Задача складна, що вимагає єдиного порозуміння того, що відбувається на ринку, куди надходить продукція; порозуміння того, наскільки ефективно працює старий клієнт, які його позиції на ринку.

- впровадження нових видів продукції відбувається через глибокий маркетинговий аналіз, який видається кінцевому споживачу в найкоротші терміни; у такий самий найкоротший термін відбувається і впровадження у виробництво нових видів продукції;

- майбутнє заводу – це висока якість і при цьому низька ціна. Шлях заявки клієнта, перетворення цієї заявки замовлення та продукцію – це лічені дні.

- кожен співробітник має чітко сформульовані завдання. Підприємство повинно грамотно будувати прогнози по кожному виду асортименту.

- вирішення поставлених завдань неможливе використанням Microsoft Office, Excel і калькулятора. Мова повинна йти про єдину операційну систему

компанії, що об'єднує дані виробництва, збуту, маркетингу, фінансово-економічної служби. Прикладом такої архітектури можуть служити ERP-системи.

Як висновок до всього сказаного, в середньостроковій і довгостроковій перспективі успішними і виживаючими залізобетонними компаніями будуть такі, які зможуть:

- зберегти лояльність клієнтів і збільшити клієнтську базу;
- максимально швидко впровадити проривні технології, що забезпечують потреби цільового ринку;
- розширити свою збутову мережу;
- автоматизувати бізнес-процес;
- добитися високоякісного індивідуального виробництва за ціною близькою до продукції, що виробляється серійно;
- запропонувати клієнту не тільки продукцію, але і сервіс належної якості.

Підприємству притаманна тенденція зростання обсягів виробництва, нарощування обсягів надання послуг (логістичних, навантажувально-розвантажувальних, у сфері обслуговування), отримання чистого прибутку, збільшення капітальних вкладень в розвиток виробництва. Підприємство має інноваційний потенціал, спроможність реалізовувати технічні та технологічні нововведення.

Для забезпечення провідних позицій з виробництва залізобетонних шпал та стійок опор контактної мережі ПрАТ «Гніванський завод спецзалізобетону» потрібно:

- нарощувати обсяги виробництва;
- нарощувати обсяги надання послуг (логістичних, навантажувально-розвантажувальних, у сфері обслуговування);
- продовжувати проведення робіт зі зменшення собівартості виготовленої продукції шляхом впровадження й енергозберігаючих заходів з економії

енергоносіїв (природний газ, електроенергія), і заходів з якісного підбору складу бетонної суміші з використанням хімічних добавок (в залежності від потреб виробника);

- впроваджувати виготовлення нової продукції як прямого профільного призначення (залізобетон), так і непрямого (болтів, гайок, шайб-гроверів, клем прижимних і та ін.).

Реалізація запропонованих заходів на ПрАТ «Гніванський завод спецзалізобетону», забезпечить підприємству зростання обсягів виробництва, підвищення продуктивності праці, отримання прибутків та створення нових робочих місць.

Висновки. Запропоновані напрямки реформування ПрАТ «Гніванський завод спецзалізобетону» у короткостроковій, середньостроковій і довгостроковій перспективі дозволять досягнути підприємству нового рівня розвитку.

Інвестиційний розвиток промислових підприємств підпорядкованих ПАТ «УЗ» в процесі проведення реформування залізничної галузі, прийняття виважених та ефективних управлінських рішень неможливі без визначення власником пріоритетів і стратегії розвитку. Тому формування чіткої програми інвестиційного розвитку підприємства дасть можливість його розвитку на ринку сучасних елементів залізничної інфраструктури і будівельних матеріалів в умовах інтеграції та реформування залізничної галузі. Розробка напрямків стратегічного інвестиційного розвитку може бути завданням подальших досліджень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про інвестиційну діяльність» №1561-ХІІ (1561-12) від 18.09.91 [Електронний ресурс]. –

- Режим доступу
<http://www.zakon.rada.gov.ua/go/1560-12>
2. Боровик Ю.Т. Стратегічне планування на будівельних підприємствах залізничного транспорту в ринкових умовах / Ю.Т. Боровик // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 33. – С. 167–170.
 3. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств. Підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415с.
 4. Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 26. – С. 13-18.
 5. Єлагін Ю.В. Основні умови ефективного реформування залізничного транспорту//Ю.В. Єлагін, В.С. Лебедська //Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2012 - № 37. – С. 115-117.
 6. Єлагін Ю.В. Реформування та оптимізація організаційних структур залізничного транспорту України/Ю.В. Єлагін, Н.В. Гриценко //Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2010. – № 31. – С.
 7. Каличева Н. Є. Забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту через оновлення основних фондів колійного господарства / Н. Є.Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості – № 33. – 2011. – С. 45-49.
 8. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія / О.Г. Кірдіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.
 9. Назаренко І.Л. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навчальний посібник / І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна під ред. В.Л. Диканя. – Харків, 2011. – 222 с.

УДК 338.31.4.[656.23:656.225]

ЗАГАЛЬНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ОБСЯГ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Веприцький Р.С., д.ю.н., професор (РФ “Південно-Західна залізниця”
ПАТ Укрзалізниця”)*

*Ейтутіс Г., д.е.н., професор,
Артем'єва С., магістр (ДУІТ)*

Стаття присвячена дослідженню загальних тенденцій щодо обсягів вантажних перевезень в умовах трансформації національної економіки.

Виявлені результати рейтингу глобальної конкурентоспроможності України за останні роки та тенденції розвитку.

Проведено аналіз динаміки вантажних перевезень за різними видами транспорту та окреслені фактори впливу на обсяги вантажних перевезень за видами сполучень.

Визначено взаємозв'язок між макроекономічними показниками країни та обсягами вантажних перевезень.

Ключові слова: вантажні перевезення, конкурентоспроможність, транзит, імпорт, експорт, внутрішні перевезення, вантажообіг, номенклатура вантажів.

ОБЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ И ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ОБЪЕМОМ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Веприцкий Р.С., д.ю.н., профессор (РФ "Юго-Западная железная дорога" ПАО Укрзалізниця ")

*Ейтутис Г., д.э.н., профессор,
Артемьева С., магистр (ГУИТ)*

Статья посвящена исследованию общих тенденций по объемам грузовых перевозок в условиях трансформации национальной экономики.

Выявленные результаты рейтинга глобальной конкурентоспособности Украины за последние годы и тенденции развития.

Проведен анализ динамики грузовых перевозок по различным видам транспорта и намечены факторы влияния на объемы грузовых перевозок по видам сообщений.

Определена взаимосвязь между макроекономическими показателями страны и объемами грузовых перевозок.

Ключевые слова: грузовые перевозки, конкурентоспособность, транзит, импорт, экспорт, внутренние перевозки, грузооборот, номенклатура грузов.

GENERAL TRENDS AND FACTORS INFLUENCE ON FREIGHT TRANSPORT IN MODERN CONDITIONS

Vepritskiy R.S., Doctor of Law, Professor (Regional Branch "South-Western Railway" JSC UZ)

*Eitatus G., Ph.D., Professor,
Artemyeva S., Master (State University of Infrastructure and Technology)*

The article is devoted to the study of general tendencies in terms of volumes of freight transportation in the conditions of transformation of the national economy. The results of the rating of global competitiveness of Ukraine in recent years and development trends are revealed. The analysis of the dynamics of freight traffic in different modes of transport and the factors influencing the volumes of freight transportation by types of combinations are outlined. The relationship between macroeconomic indicators of the country and volumes of freight transportation is determined.

Key words: freight transportation, competitiveness, transit, import, export, internal transportation, cargo turnover, cargo nomenclature.

Постановка проблеми. Успішна конкурентоспроможності та реалізація транспортної стратегії до 2020 інтегрованості потребує здійснення року, підвищення не лише результативної, а й ефективної

господарської діяльності залізничного транспорту. Посилення конкуренції між видами транспорту вимагає широкого використання маркетингових принципів формування попиту на вантажні перевезення залізничним транспортом. Саме тому виникає необхідність дослідження та запровадження заходів, перш за все у секторі вантажних перевезень, як основного джерела доходів залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вітчизняних вчених аналізу обсягів вантажних перевезень були присвячені праці Кірпи Г.М., Колеснікової Н.М., Кулаєва Ю.Ф., Пасічника В.Л., Чорного В.В. та інших [6-10].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на наявність розробок, проблема підвищення ефективності вантажних перевезень завжди є актуальною на кожному відрізку часу, особливо у період трансформаційних змін на залізничному транспорті країни.

Метою даної статті є висвітлення загальних тенденцій та факторів впливу на обсяг вантажних перевезень у сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. Транспорт належить до базової галузі

національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення тощо.

На сьогодні транспорт в цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у вантажних перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості перевезень, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє середовище не відповідають сучасним вимогам. Серйозними проблемами транспорту є значний знос основних засобів, в першу чергу рухомого складу, недостатній обсяг інвестицій для оновлення та забезпечення інноваційного розвитку матеріально-технічної бази галузі, обмеженість бюджетного фінансування та амортизаційних відрахувань, недосконалість господарського механізму, низький рівень використання транзитного потенціалу, що в цілому погіршує глобальну конкуренцію держави[1].

Всесвітній економічний форум опублікував щорічний рейтинг конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index (табл. 1)

Таблиця 1

Індекс глобальної конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index)

Позиція України та деяких країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності	2015-2016 (з 140 країн)	2016-2017 (з 138 країн)
Україна	79	85
Грузія	66	59
Туреччина	51	55
Росія	45	43
Польща	41	36

В цілому Україна у 2017 році опустилася на шість позицій й зайняла 85 місце [2].

Слід зазначити, що транспортна галузь досі не одержала комплексного розвитку, в основу якого покладені сучасна прогресивна організаційна

структура та ефективна економічна модель розвитку, побудована на принципах конкуренції, запровадженні ефективних механізмів державного регулювання ринку, використанні інституту державно-приватного партнерства в реалізації великих інвестиційних проєктів, активізації інновацій в транспортній сфері, інтеграції національної транспортної системи до європейської та азійської транспортних систем, підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи на світовому ринку обслуговування транснаціональних маршрутів [4].

Напрямки пріоритетів розвитку транспорту регламентовані у Транспортній стратегії України на період до 2020 року, а саме [1]:

1. Модернізація транспортної інфраструктури.
2. Оновлення рухомого складу.
3. Поліпшення інвестиційного клімату.
4. Забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг.
5. Інтеграція вітчизняного транспорту до ЄС.

Тому важливим є встановлення причин та обґрунтування пріоритетних напрямків подолання системної кризи у транспортній галузі конкретно по кожному виду транспорту та забезпечення їх динамічного розвитку, в першу чергу вантажних перевезень, від ефективності яких залежить фінансова стійкість галузі.

У табл.2 та рис.1.приведено динаміку вантажообігу та його розподіл за видами транспорту [3].

Таблиця 2

Вантажообіг за видами транспорту, млрд ткм

Види транспорту	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Увесь транспорт	494,6	510,2	507,7	395,7	418,7	445,7	412,6	399,6	353,6	334,7	344,2
Залізничний	240,8	262,5	257,0	196,2	218,1	243,9	237,7	224,4	210,2	195,1	187,6
Трубопровідний	194,5	182,1	179,6	141,9	137,3	136,8	111,7	111,6	81,8	80,7	94,4
Морський	12,1	12,9	11,3	5,2	5,2	5,1	3,6	3,2	4,1	3,9	2,5
Річковий	6,3	5,7	4,5	2,8	3,8	2,2	1,7	1,4	1,3	1,6	1,5
Авіаційний	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2

Віддзеркалюючи загальноекономічні тенденції національної економіки, падіння обсягів вантажних перевезень демонструють практично всі види транспорту (крім автомобільного).

Не зважаючи на те, що питома вага залізничного транспорту у загальному вантажообігу магістрального транспорту (без трубопровідного) у 2016 році складала 75,1 %, допущено його зменшення за 10 років на 22 %. Найбільше

зменшення прослідковується по морському та річковому транспорті, відповідно 79 % та 71 %. Автомобільний транспорт збільшив цей показник на 43 %, це є своєрідним сигналом для залізничників щодо прийняття адекватних заходів на транспортному ринку. Розглянемо причини і фактори, які вплинули у 2016 році на обсяги вантажних перевезень.

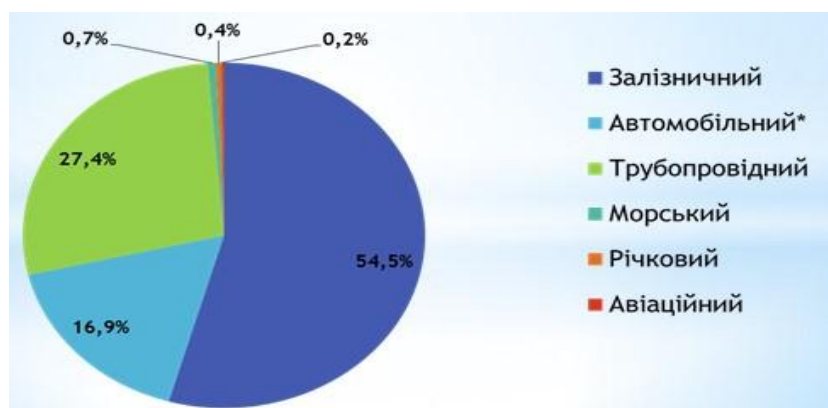


Рис. 1. Розподіл вантажообігу за видами транспорту, %

Віддзеркалюючи загальноекономічні тенденції національної економіки, падіння обсягів вантажних перевезень демонструють практично всі види транспорту (крім автомобільного).

Не зважаючи на те, що питома вага залізничного транспорту у загальному вантажообігу магістрального транспорту (без трубопровідного) у 2016 році складала 75,1 %, допущено його зменшення за 10 років на 22 %. Найбільше зменшення прослідковується по морському та річковому транспорті,

відповідно 79 % та 71 %. Автомобільний транспорт збільшив цей показник на 43 %, це є своєрідним сигналом для залізничників щодо прийняття адекватних заходів на транспортному ринку. Розглянемо причини і фактори, які вплинули у 2016 році на обсяги вантажних перевезень.

Основні кількісні показники вантажних перевезень залізничним транспортом за 2016 рік надано у табл.3[5].

Таблиця 3

Основні кількісні показники вантажних перевезень залізничним транспортом за 2016 рік

Найменування показників	2016 р.	2015р.	"+/-" до 2015р	% до 2015 р.
Перевезення, млн тонн, у т.ч.	343,43	349,99	-6,56	98,1
Транзит	16,93	24,17	-7,24	70,0
Імпорт	37,73	36,19	1,54	104,2
Експорт	114,47	127,77	-13,30	89,6
Внутрішнє сполучення	174,31	161,86	12,44	107,7
Вантажообіг, млн ткм	187 557, 5	195 059,4	-7 496, 9	96,2
Транзит	19 661,8	26 615,7	-6 953,9	73,9
Імпорт	18 864,9	18 255,8	609,1	103,3
Експорт	77 940,9	86 053,6	-8 112,7	90,6
Внутрішнє сполучення	71 089,8	64 129,3	6 960,5	110,9

За рік залізницями перевезено 343,4 млн. тонн вантажів, що менше за аналогічний період минулого року на 6.6 млн тонн, або 1,9 %.

Структуру вантажообігів та обсягів перевезень надано на рис 2, 3.

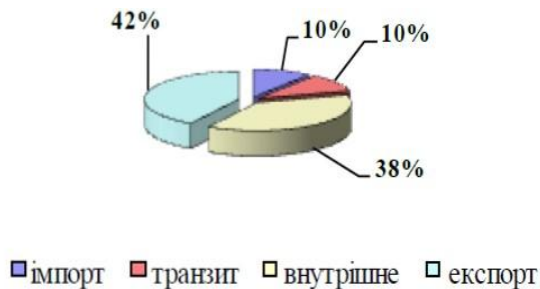


Рис. 2. Структура вантажообігу за видами сполучення за 2016 рік

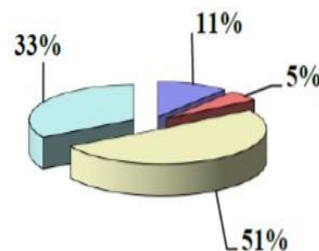


Рис. 3. Структура обсягів перевезень за видами сполучень за 2016 рік

Відбулося зменшення транзитних та експортних перевезень, відповідно на 30 % та 10,4 %.

При цьому, збільшились перевезення у внутрішньому сполученні (+ 12,4 млн тонн або на 7,7 %).

Динаміка обсягів перевезень за сполученнями надана на рис.4

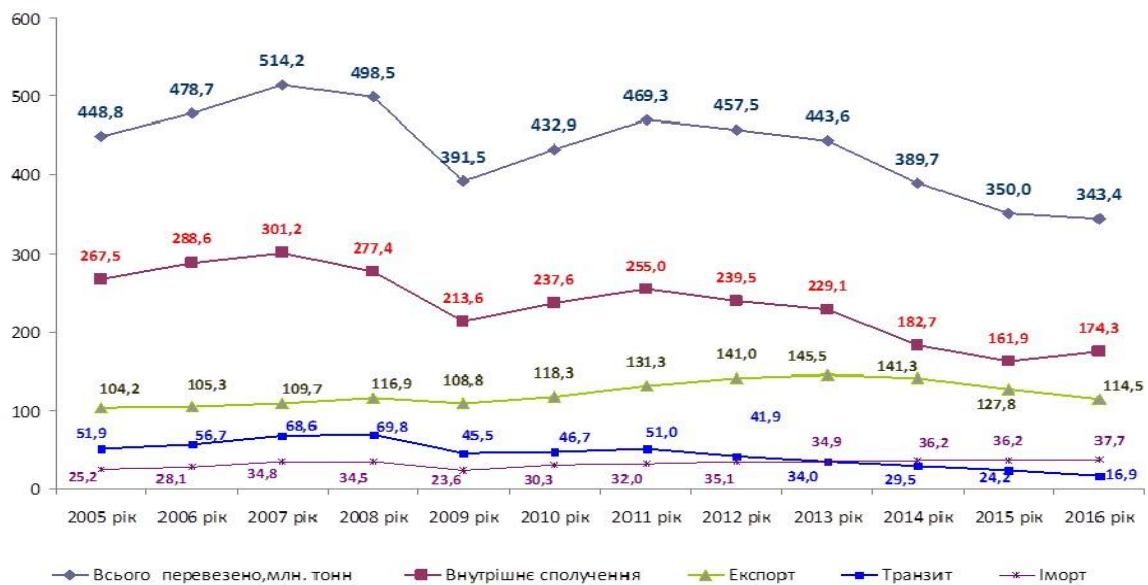


Рис. 4. Динаміка обсягів перевезень за сполученнями

На економічну ситуацію в Україні і відповідно на залізничні перевезення вантажів крім внутрішніх факторів вплинули і зовнішні.

Слід зазначити, що у 2016 році почалося відновлення економіки України з найнижчого рівня, і за підсумками року очікується зростання ВВП на 1% після 10-

відсоткового зниження в 2015 році, що обумовлено ослабленням військового конфлікту в східній Україні поряд з проведенням реформ, які стабілізували економіку країни і зменшили її дисбаланс.

За оцінками НБУ, основним фактором зростання економіки в 2016 році є збільшення внутрішнього споживання та інвестиційного попиту. Про що свідчить також збільшення внутрішніх перевезень (+7,7 %) та імпорتنих (+4,3 %), які у 2016

році є найбільшими за усі попередні роки. У той же час, темпи відновлення залишаються невисокими через повільні структурні реформи і військові дії на сході України.

Таким чином, можна зробити висновок: динаміка експортно-імпорتنих і внутрішніх вантажних перевезень насамперед залежить від динаміки ВВП країни (рис 5).

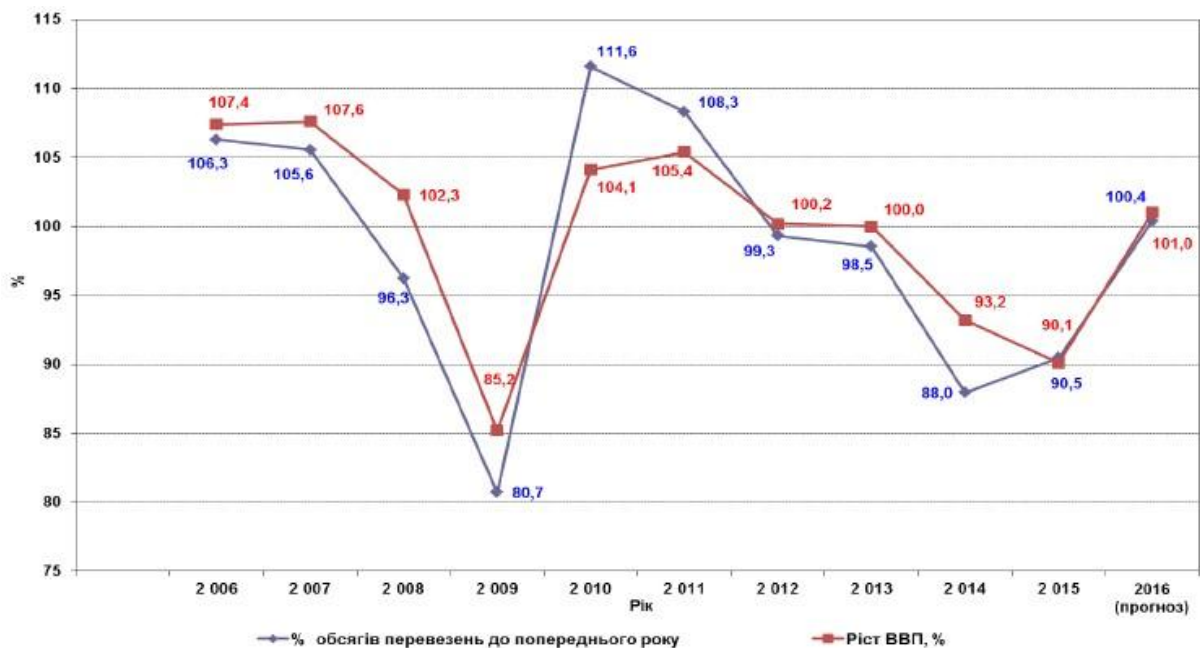


Рис.5. Динаміка зміни обсягів вантажних перевезень в межах України та темпи росту ВВП (до попереднього року)

Разом з тим зростання українського експортного потенціалу стримується збитками від військового конфлікту на сході (втратою 20 % виробничих потужностей), анексією Криму, штучними обмеженнями російського експортного попиту, невисокими цінами на сировинні товари та внутрішніми проблемами національної економіки.

Найбільше експортні перевезення знизилися у бік Російської Федерації через дискримінаційні обмеження та заборони на перевезення вантажів російською

стороною, які призводять до штучного погіршення умов торгівлі України, як з Росією так і з третіми країнами, крім того порушуються зобов'язання РФ, які взяті в рамках СОТ та Договору про зону вільної торгівлі.

Зокрема, з 1 січня 2016 року Росія припинила дію Угоди про зону вільної торгівлі (ЗВТ) з Україною через набрання чинності угоди про ЗВТ між Україною та Європейським Союзом. Уряд Росії включив Україну до переліку країн, з яких заборонено ввезення сільгосппродукції,

сировини та продовольства. Також підписано указ, який забороняє прямі транзитні перевезення вантажів з України в Республіку Казахстан і Киргизьку Республіку. Законодавчі зміни також передбачають повну заборону транзиту товарів, які знаходяться "під ембарго".

У свою чергу у відповідь на дії РФ Постановою КМУ від 30.12.2015 № 1146 Україна до 31 грудня 2017 року скасувала торгові преференції щодо товарів з Росії, з яких відтепер стягуватимуть мита відповідно до Митного кодексу України. Слід зазначити, що під дію заборони підпадають різні харчові продукти, а також обладнання для залізниць, дизельні локомотиви.

Також намітилася тенденція зниження експортних перевезень до

Китайської Народної Республіки, де в результаті перевиробництва товарів почало призупинятися виробництво, що викликало виникнення ланцюгової реакції фінансових негараздів по всьому світу.

У сегменті транзитних перевезень також виникла негативна тенденція, яка складалася у попередні роки та загострилася у поточному році. Показник обсягів транзитних перевезень – найнижчий за останні 20 років. Основна причина – послідовна політика РФ щодо максимальної переорієнтації російського, а також казахстанського експорту на російські порти за рахунок скорочення частки обсягів перевезень сусідніх держав (України та країн Балтії).

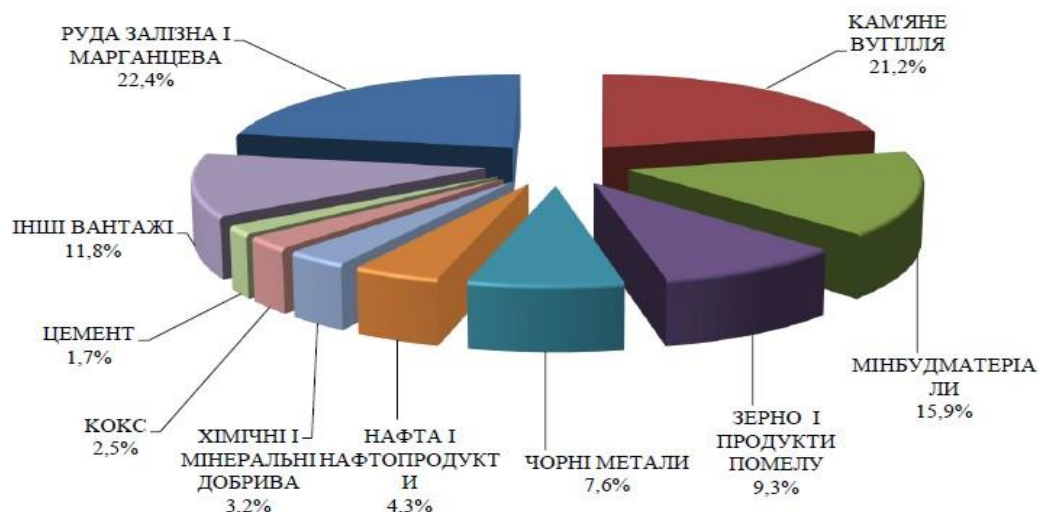


Рис.6. Структура перевезень вантажів залізницями України за основною номенклатурою

Основне зменшення обсягів перевезень відбулося за наступними номенклатурними позиціями (рис.6):

- руда залізна і марганцева - 77,1 млн. тонн (- 7,7 млн. тонн);
- нафта і нафтопродукти - 14,9 млн. тонн (-2,1 млн. тонн);
- мінбудматеріали - 54,7 млн.тонн (- 1,6 мілью тонн);

- брутто чорних металів - 2,6 млн. тонн (-0,6 млн.тонн).

Суттєве збільшення перевезень відбулося по зерновим вантажам - 31,9 млн. тонн (+2,6 млн. тонн), хімії-добрива - 11 млн.тонн (+ 0,9 млн. тонн) та чорним металам - 26.2 млн.тонн (+0,7 млн. тонн).

Висновки. У ході проведеного дослідження було визначено, що крім

внутрішніх факторів впливу на обсяги вантажних перевезень, на сучасному етапі діють і зовнішні фактори. Динаміка обсягів вантажних перевезень є дзеркальним відображенням макроекономічних показників країни.

Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки й насамперед промисловості, що значною мірою зумовлено бойовими діями на сході країни, а також пов'язано із критичним станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту.

Більш детально і аргументовано автори даної статті приведуть результати досліджень щодо тенденції та факторів впливу на обсяг вантажних перевезень у сучасних умовах по всіх видах сполучень (імпорт, експорт, транзит, внутрішні перевезення) у наступних виданнях.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

2. Статистичний збірник. Транспорт і зв'язок. Державна служба

статистики України. –

К.: Держаналітінформ, 2017.

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

4. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: монографія / Г.М. Кірпа. – Д.: Вид. – во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.

5. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.

6. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: / Ю.Ф. Кулаєв. – 2-е вид., переробл. і доповн. – К.: “Фенікс”, 2012. – 240 с.

7. Пасічник В.І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: Навчальний посібник. – К.: Основа, 2005. – 376 с.

8. Чорний В.В. Конкурентні переваги залізниць на ринку вантажних перевезень / В.В. Чорний // Вісн. Черніг. держ. технолог. ун-ту. Серія “Економічні науки”. – 2012. - №1(56) . – С. 140 – 146.

УДК656.027(477)

ОСОБЛИВОСТІ СТВОРЕННЯ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ МЕРЕЖІ ШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ МАГІСТРАЛЕЙ

Зайцева І.Ю., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Майбутнє залізничного транспорту України пов'язане з реалізацією стратегічних рішень, серед яких реформування галузі та впровадження великомасштабних інноваційних проектів. Найбільш актуальною проблемою сьогодні є організація швидкісного пасажирського руху.

У статті досліджено світовий досвід ефективного функціонування залізничного транспорту. На цій основі запропоновано комплекс заходів щодо підвищення ефективності функціонування вітчизняного залізничного транспорту в умовах впровадження на залізницях України мережі швидкісних залізничних магістралей.

Головним напрямом розвитку залізничного транспорту України є створення, а надалі й удосконалення швидкісних, а згодом і високошвидкісних магістралей. Це створить ряд конкурентні переваги не лише залізничного транспорту, а і всієї економіки країни внаслідок збільшення пасажирообігу.

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортна система України, реформування залізничної галузі, швидкісний пасажирський рух, транс'європейська високошвидкісна залізнична мережа, високошвидкісне сполучення.

ОСОБЕННОСТИ СОЗДАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УКРАИНЫ СЕТИ СКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

Зайцева И.Ю., д.э.н., профессор (УкрГУЖТ)

Будущее железнодорожного транспорта Украины связано с реализацией стратегических решений, среди которых реформирование отрасли и внедрение крупномасштабных инновационных проектов. Наиболее актуальной проблемой сегодня является организация скоростного пассажирского движения.

В статье исследованы мировой опыт эффективного функционирования железнодорожного транспорта. На этой основе предложен комплекс мер по повышению эффективности функционирования отечественного железнодорожного транспорта в условиях внедрения на железных дорогах Украины сети скоростных железнодорожных магистралей.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортная система Украины, реформирования железнодорожной отрасли, скоростное пассажирское движение, транс'європейская высокоскоростная железнодорожная сеть, высокоскоростное сообщение.

FEATURES OF CREATION ON THE RAILWAY ROADS OF UKRAINE A NETWORK OF SPEED RAILWAY MAGISTRIES

Zaitseva I., d.e.n., professor (Ukrainian State University of Railway Transport)

The future of Ukraine's rail transport is associated with the implementation of strategic decisions, including reforming the industry and implementing large-scale innovation projects. The most urgent problem today is the organization of high-speed passenger traffic. High-speed connectivity requires the full compatibility of the characteristics of rolling stock and the infrastructure of rail transport. Efficiency, safety, quality of operation, and operational costs depend on the compatibility of rolling stock and infrastructure, therefore this parameter is given special attention in the legislation of the European Union. The article examines the world experience of efficient operation of railway transport. On this basis, a set of measures aimed at improving the efficiency of domestic rail transport in the conditions of implementation of the

network of high-speed railways on the railways of Ukraine is proposed. The main direction of the development of the railway transport of Ukraine is the creation and further development of high-speed and, subsequently, high-speed highways. This will create a number of competitive advantages not only for rail transport, but also for the entire economy of the country as a result of increased passenger traffic.

Key words: *railway transport, transport system of Ukraine, railroad reform, high-speed passenger traffic, trans-European high-speed railway network, high-speed communication.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт України є однією з найважливіших галузей виробничої інфраструктури національної економіки – основою транспортної системи України. Майбутнє залізничного транспорту України пов'язане з реалізацією стратегічних рішень, серед яких реформування галузі та впровадження великомасштабних інноваційних проєктів. Найбільш актуальною сьогодні є організація швидкісного пасажирського руху.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз останніх досліджень і результатів. Основи дослідження ефективності впровадження швидкісного руху на залізницях України закладено в праці Г. Кірпи [6]; комплексних результатів оцінювання ефективності впровадження швидкісного руху досягли М. Єрьоміна та Ю. Пащенко [5,4]; профільне Міністерство розробило Концепцію Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху вантажних поїздів. Цією Концепцією визначено основні засади розроблення Державної цільової програми впровадження на залізницях України мережі швидкісних залізничних магістралей для сполучення України з великими промисловими центрами, а також з країнами Західної Європи та СНД; продовжено дослідження щодо визначення розмірів економії поточних витрат при впровадженні швидкісного руху

І. Корженевичем, М. Курганом, Ю. Барашем [7]; проаналізовано впровадження та розвиток швидкісних пасажирських перевезень в Україні (Ю.Бараш, О.Гненний, А.Момот [1]); проаналізовано напрями впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні та їх недоліки Н.Божок [2].

Метою даної роботи є дослідження світового досвіду ефективного функціонування залізничного транспорту. На цій основі запропоновано комплекс заходів щодо підвищення ефективності функціонування вітчизняного залізничного транспорту в умовах впровадження на залізницях України мережі швидкісних залізничних магістралей.

Виклад основного матеріалу дослідження. Найбільш розповсюдженою в світі є колія 1435 мм, тому вона і називається «нормальною», і саме така колія використовується на залізницях практично усіх розвинених країн на усіх континентах. Перші залізниці на західних теренах України теж мали таку колію (до 1939 року). Залізниці з такою колією складають 60% протяжності усіх залізниць світу, тоді як колія 1520 мм – менше 17%.

Для середньостатистичного європейця на вибір виду транспорту впливає ціла низка чинників, найважливішим з яких є мета поїздки. У розподілі міжнародних залізничних поїздок за їх цільовою ознакою переважають приватні (81,5%) поїздки, які є більш інтенсивними, ніж ділові (18,5%). Технологічні досягнення в галузі

інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту дозволили істотно скоротити тривалість поїздки за маршрутами, які входять у мережу високошвидкісних залізничних сполучень, порівняно з тривалістю поїздки звичайним поїздом або автомобілем.

Тривалість поїздки є одним з важливих чинників, що визначають попит на перевезення тим чи іншим видом пасажирського транспорту, її зменшення внаслідок розвитку мережі високошвидкісних магістралей (ВШМ) зумовило значне зростання пасажиропотоків на цілій низці напрямків. Згідно з [1] тривалість поїздки після введення високошвидкісних сполучень на певних маршрутах скоротилася в 1,6–2,7 разу. При цьому переважним є скорочення відповідної тривалості в 1,6–1,9 разу (на 60% маршрутів). Слід зазначити, що тільки на 16% полігону залізниць Європейського Союзу, де експлуатуються високошвидкісні поїзди, вони працюють при повній реалізації закладених у них можливостей.

У той же час у Японії цей показник сягає 91%. При цьому уявлення про високошвидкісний транспорт розрізняється як по країнах, так і за історичними періодами. На початку ХХІ ст. до високошвидкісних відносили поїзди, які здатні розвивати швидкість понад 150–160 км/год, а вже через 10 років на звичайних модернізованих лініях швидкість високошвидкісних поїздів становить понад 200 км/год (на спеціалізованих — понад 250–300 км/год). Швидкість поїздів, які належать до швидкісних, як правило, не перевищує 200 км/год. При Міжнародному союзі залізниць була створена цільова робоча група з високошвидкісного сполучення, завданням якої було роз'яснення поняття «високошвидкісне сполучення» з різних позицій: — інфраструктури; — рухомого складу; — експлуатації. Розроблено кілька

визначень високошвидкісного руху, при цьому навмисно використано слово «поняття», оскільки немає єдиного визначення для «високошвидкісного залізничного сполучення». Визначення різняться залежно від критеріїв, що відображає складність розвитку високошвидкісної залізничної системи. Одне з понять «високошвидкісна лінія» надається Євросоюзом у Директиві 96/48/ЄС.

Відповідно до положень цієї Директиви до високошвидкісних належать нові лінії для руху з максимальною швидкістю 250 км/год і більше, реконструйовані діючі лінії для руху з максимальною швидкістю 200 км/год і реконструйовані лінії з обмеженнями швидкості за топографічними та іншими умовами. Згідно з Директивою 96/48/ЄС визначення «високошвидкісна залізниця» включає в себе кілька понять. Залізнична лінія називається «високошвидкісною лінією», якщо вона була спеціально побудована для руху по їздах зі швидкістю понад 250 км/год протягом усієї поїздки або, принаймні, більшої частини поїздки. Високошвидкісне сполучення за своєю суттю становить собою комбінацію різних компонентів, які формують одну систему.

До таких компонентів належать інфраструктура (нові лінії, які побудовані для руху зі швидкостями понад 250 км/год, і модернізовані лінії, на яких швидкість руху може становити 200–220 км/год, на деяких із них експлуатуються поїзди з примусовим нахилом кузова в кривих), рухомий склад та умови експлуатації. Оскільки високошвидкісні поїзди можуть експлуатуватися на звичайній залізничній мережі, поняття «високошвидкісне сполучення» в деяких державах, у т. ч. й у Європейському Союзі, часто використовується для позначення руху високошвидкісних поїздів звичайними лініями, але з більш низькими швидкостями, ніж дозволено

для нової високошвидкісної залізничної інфраструктури. У додатку 1 Директиви 96/48/ЄС високошвидкісний рух розглядається як сукупність високошвидкісної інфраструктури, рухомого складу й високошвидкісних ліній.

Що стосується інфраструктури, то до неї включають високошвидкісні лінії транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі. Зокрема, інфраструктуру, спеціально побудовану для високошвидкісного сполучення, інфраструктуру, яка була модернізована з метою організації на ній високошвидкісного сполучення. До неї можуть належати лінії, які прилягають, зокрема новозбудовані або модернізовані лінії для високошвидкісного сполучення, що ведуть до центральних станцій міст, де швидкість руху обмежена місцевими умовами.

Високошвидкісне сполучення вимагає повної сумісності характеристик рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту. Ефективність, безпечність, якість експлуатації, а також експлуатаційні витрати залежать від сумісності рухомого складу та інфраструктури, тому цьому параметру приділяється особлива увага в законодавстві Європейського Союзу.

Міжнародний союз залізниць виділяє чотири типи систем високошвидкісного сполучення:

1. Класична система високошвидкісного сполучення, до якої входять високошвидкісні лінії та високошвидкісні поїзди, які не експлуатуються на інших лініях (японська залізнична система «Сінкансен»).

2. Мережа високошвидкісних ліній, на яких експлуатуються високошвидкісні поїзди, які можуть експлуатуватись і на звичайних лініях (залізнична система Франції, де високошвидкісні поїзди

експлуатуються також на звичайній мережі залізниць).

3. На високошвидкісних лініях експлуатуються не тільки високошвидкісні поїзди, швидкість яких понад 250 км/год, але й звичайні поїзди, які обладнані системою переходу з однієї ширини колії на іншу. Через більш низькі швидкості руху звичайних поїздів пропускна спроможність високошвидкісних ліній знижується. З іншого боку, високошвидкісні поїзди не експлуатуються на звичайних лініях (залізнична система Іспанії AVE).

4. На високошвидкісних лініях можуть експлуатуватись у т. ч. і звичайні поїзди, а на звичайних лініях — високошвидкісні поїзди (залізничні системи Італії та Німеччини).

Кардинальні зміни політичного клімату в Західній Європі наприкінці ХХ ст. дали новий поштовх розвитку ідеї високошвидкісних залізничних сполучень. Пропозиція Європейської комісії 1990 року щодо високошвидкісної мережі є відправною точкою для процесу планування її розвитку. Із ХХ ст. розвиваються ВШМ і в країнах Азії. Аналіз даних щодо існуючих ВШМ Євразії показав їх значний розкид за довжиною. Так, 31% країн, які розглянуто, мають довжину ВШМ до 250 км, а 23% — до 500 км. При цьому довжина ВШМ Китаю в 180 разів перевищує їх довжину в Швейцарії. У понад 38% країн нові ВШМ не будуються, у 23% передбачено будівництво до 250 км таких ліній і в 15% — до 500 км. Загальна довжина ВШМ складає 16 804 км, з яких 39,5% припадає на країни Західної Європи, а 60,5% — на країни Азії (переважно за рахунок Китаю). Максимальна швидкість руху високошвидкісних поїздів, які використовуються в країнах Західної Європи, змінюється в досить широкому діапазоні від 210 до 350 км/год. Тобто

швидкість поїзда AVE S102 в 1,7 разу перевищує швидкість поїзда X2000 [9].

При цьому найбільш поширеною є максимальна швидкість руху, що знаходиться в діапазоні 251–300 км/год, яка характерна майже для 47% поїздів. Поїзди, які використовуються на ВШМ Західної Європи, відрізняються не лише максимальною швидкістю руху, але й конфігурацією та загальною кількістю вагонів, яка може змінюватися в діапазоні від трьох до шістнадцяти вагонів. Максимальна кількість пасажирів у поїзді змінюється в діапазоні 160–685 (різниця становить 525 пасажирів, або 4,3 разу), довжина поїзда змінюється в діапазоні 81,2–358 м (різниця становить майже 277 м, або 4,4 разу), а його маса змінюється в діапазоні 152,5–795 т (різниця становить майже 643 т, або 5,2 разу) [9]. Як показує практика, не в усіх випадках має місце зв'язок між кількістю вагонів у високошвидкісному поїзді та максимальною кількістю пасажирів у поїзді, його довжиною та масою, тобто не завжди збільшення кількості вагонів приводить до відповідного збільшення вказаних вище показників.

Найбільш логічним, правильним і радикальним способом забезпечення повної інтероперабельності залізничної системи України з основними та найбільш розвиненими залізницями світу був би поступовий перехід її залізниць на колію 1435 мм – як шляхом будівництва нових високошвидкісних ліній, так і «перешивки» колії 1520 мм на ширину 1435 мм або улаштування суміщеної колії 1435мм/1520мм. Доцільно розпочати нове будівництво двоколіїної високошвидкісної магістралі – залізниці 1435 мм (ВШМ 1435) на напрямку Одеса – Київ – Львів – Мостиська-2 (кордон України та ЄС) – Медика (Польща). У подальшому ВШМ 1435 слід від Києва продовжити на Харків та Дніпро, а після

звільнення Донбасу з'єднати ці міста з Донецьком та Луганськом.

Нові високошвидкісні залізниці України колії 1435 мм – це не фантастичний «прожект», а цілком реальний бізнес-проект, який дає Україні в перспективі багато переваг, а саме:

1. Здійсниться реальна євроінтеграція, безперешкодний залізничний зв'язок з Євросоюзом в єдиній колії 1435 мм, що втілює остаточно нову геополітичну орієнтацію України та її повернення в Європу.

2. Будівництво та експлуатація нових найсучасніших ліній 1435 мм принесе в Україну нові технології та створить робочі місця з достойною оплатою, підвищить платоспроможність населення.

3. Залізниці отримають можливість здійснювати по нових лініях швидкісні перевезення вантажів, що потребують прискореної доставки – передусім контейнерних, а також інших вантажів мультимодального транспорту, що матиме позитивні економічні, екологічні та соціальні наслідки.

4. Зросте мобільність населення в національному та міжнародному масштабі, гасло Майданів «Схід і Захід – разом!» нарешті втілиться в життя, буде забезпечена якісна транспортна підтримка безвізового режиму.

5. Оживиться бізнес, ринок праці та житлового будівництва навколо нових високошвидкісних ліній колії 1435 мм, зросте податкова база усіх бюджетів. 6. Обороноздатність та територіальна цілісність України будуть забезпечені на якісно вищому рівні.

Фінансові ресурси, необхідні на здійснення проекту «ВШМ 1435» – колосальні, хоча вони у 3-7 разів менші, ніж ті, що вже спрямовує Росія на свою ВСМ «Москва – Пекін» (245 млрд. дол США). Якщо не знайти та вкласти ці ресурси у транспортні проекти

національного та міжнародного масштабу, рівня проекту «ВШМ 1435» - Україна може зникнути з транспортної мапи світу – і це не метафора. Проект «ВШМ 1435» чудово укладається у НТС-2030, зокрема, у такі її складові: задачі експлуатації, регулювання та ліцензування: мультимодальний транспорт.

Необхідно залучити транзитний транспорт шляхом визначення ролей окремих видів транспорту з метою підвищення ефективності роботи системи в цілому. Регіональні/політичні задачі: транспортна політика повинна забезпечити територіальну цілісність шляхом забезпечення доступу та транспортного сполучення усіх регіонів. Операційні та/або організаційні перешкоди на кордонах, зазвичай, подовжують час перевезень та знижують середню швидкість руху, що позначається на привабливості маршруту з точки зору здійснення міжнародних перевезень. Усунення перешкод на кордонах є окремим викликом для України.

Пріоритетний напрям 2: надання якісних та ефективних послуг перевезень. Впровадження інтегрованих транспортних систем, які задовольнятимуть вимоги користувачів завдяки підвищенню економічних переваг використання існуючих основних засобів. Застосування нових технологій з метою підвищення ефективності перевезень. Пріоритизація належного утримання основних засобів над новими інвестиціями. Підвищення енергоефективності та впровадження політики захисту довкілля. Усунення існуючих бар'єрів у сфері логістики та мультимодального транспорту в межах національних коридорів, інтеграція до ТЄМ-Т та покращення умов транзиту [3].

Сьогодні Китай відмовився від ідеї повсюдного будівництва високошвидкісних магістралей і залучив нову стратегію на період до 2015 року, спрямовану на розвиток магістралей із

різною швидкістю руху. Незважаючи на комфортабельність високошвидкісних експресів, вони виявляються 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 пасажирам купувати дешевші квитки на “повільні” потяги, а також збільшить кількість зупинок [8].

Висновки. Розглядаючи світовий досвід для підвищення ефективності функціонування українського залізничного транспорту, сьогодні потрібно:

1. Розвивати прискорений рух (до 160 км/год) на основі наявних шляхів.

2. Підвищити швидкість руху пасажирських поїздів до 200 км/год, для чого необхідно технічно переоснастити колійне господарство з подальшою механізацією його технологічних процесів.

3. Впроваджувати високошвидкісний рух, для чого потрібно побудувати окрему нову колію, яка передбачає можливість руху пасажирських поїздів зі швидкістю 200–350 км/год. Для цього мають бути задіяні потужності як підприємств залізничного транспорту, так і сторонніх організацій.

4. Розділити вантажні і пасажирські потоки.

Для підвищення конкурентоспроможності швидкісних поїздів “ІНТЕРСІТІ+” необхідно:

1. Зниження терміну подорожі; Lviv Polytechnic National University Institutional Repository <http://ena.lp.edu.ua> 476

2. Оптимізування графіка руху швидкісних поїздів;

3. Розширення мережі швидкісних магістралей по всій території України;

4. Оптимізування величини тарифів з метою залучення до швидкісних перевезень додаткових пасажирів.

5. Впровадження високошвидкісного руху на території України. Головним напрямом розвитку залізничного транспорту України є створення, а надалі й удосконалення швидкісних, а згодом і високошвидкісних магістралей. Це створить ряд конкурентні переваги не лише залізничного транспорту, а і всієї економіки країни внаслідок збільшення пасажирообігу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш Ю.С. Аналіз роботи швидкісного руху в Україні / Ю.С. Бараш, О.М. Гненний, А.В. Момот // Залізничний транспорт – 2014 – С. 53–62.

2. Божок Н.О. Напрямки впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні / Н.О. Божок // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна “Проблеми економіки транспорту”. – 2013 – Вип. 5 С. 46–56.

3. Зайцева І.Ю. Аналіз фінансово-правових відносин в процесі інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т[Текст] / І.Ю. Зайцева// Сучасні тенденції управління розвитком організаційно-економічних систем (новий погляд): колективна монографія / Заг. ред. д.е.н., професора Р.Р. Тіміргалєєвої. - Сімферополь: ВД "АРИАЛ", 2014. - с.473-483.

4. Єрємін М.О. Перерозподіл постійних витрат при розподілі вантажного та пасажирського руху за

умов впровадження швидкісних та високошвидкісних залізничних перевезень в Україні / М.О.Єрємін // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - №34. - С. 173-178

5. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: монографія / [Ю.Є.Пашенко, М. Ю. Гончаров, Й. М. Кранц, В.О.Пилипчик та ін.]; за ред. С. І. Дорогунцова. – К.:РВПС України НАН України, 2005. – 266 с.; Концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005–2015 рр. [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 грудня 2004 р. No 979р – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-p.](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-p;);

6. Кірка Г. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему: [монографія] /Георгій Кірка. –Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2004. – 248 с.

7. Курган М.Б. Вплив підвищення швидкості поїздів на витрати, пов'язані із зносом колійної інфраструктури /М.Б. Курган,Д.М. Корженевич, Ю.С. Бараш //Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – 2008. –№ 21. – С. 233–239.

8. Сазанов С.Л. Динамичное развитие высокоскоростных железных дорог Китая / С.Л.Сазанов.// Экономика железных дорог 2011-№ 8, С.82-92.

9. Шерстобитов А.С. Мировой опыт организации скоростного железнодорожного пассажирского сообщения [Електронний ресурс] – Режим доступу – <http://www.sworld.com.ua/konfer35/446.pdf>

УДК 658:589:656.2

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ВАГОННОЇ ДІЛЬНИЦІ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Гавриленко Ю.Г., слухач магістратури ІППК (УкрДУЗТ)*

В статті визначено основні загрози економічній безпеці вагонної ділянки, які особливо характерні в умовах фінансово-економічної кризи, їх розподілено за сімома функціональними складовими економічної безпеки підприємства (фінансова, інтелектуальна і кадрова, техніко-технологічна, політико-правова, екологічна, інформаційна та силова); запропоновано шляхи нейтралізації цих загроз.

Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, вагонна ділянка, загрози економічній безпеці

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВАГОННОГО УЧАСТКА В УСЛОВИЯХ ФИНАНСОВО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

*Назаренко И.Л., к.э.н., доцент,
Гавриленко Ю.Г., слушатель магистратуры ИППК (УкрГУЖТ)*

В статье определены основные угрозы экономической безопасности вагонного участка, особенно характерные в условиях финансово-экономического кризиса, по семи составляющими экономической безопасности предприятия (финансовая, интеллектуальная и кадровая, технико-технологическая, политико-правовая, экологическая, информационная и силовая); предложены пути нейтрализации этих угроз.

Ключевые слова: экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, вагонный участок, угрозы экономической безопасности

PROVIDING OF ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY CARRIAGE STATION IN THE CONDITIONS OF FINANCIAL-ECONOMIC CRISIS

*Nazarenko I.L., PhD (economics), senior lecturer,
Gavrilenko Y.G, master's student of Institute of retraining and advanced training
(Ukrainian State University of Railway Transport)*

The basic threats of economic security of a railway carriage station which are typically appear in the conditions of financial-economic crisis are determined in the article. Railway carriage stations as a components of railways provide preparation of passenger carriages and trains to the transportation and their correct and safe operation; they provide technical examination, organization of maintenance and timely and quality repairing of passenger

carriages. Their functions also include providing railway passenger trains by skilled serving employees and supplying them with food, water, magazines etc.

Having been determined, basic threats of economic security of a railway carriage station were divided into 7 groups according to 7 constituent parts of providing economic security of an enterprise: 1) financial; 2) intellectual and personnel; 3) technico-technological; 4) law; 5) informational; 6) power; 7) ecological.

The main ways of declining of determined threats are offered in the article.

Key words: economic security, railway transport, railway carriage station, threats of economic security

Постановка проблеми. Економічна безпека транспорту, зокрема залізничного, є важливою складовою економічної безпеки України, особливо в умовах фінансово-економічної кризи, яка останніми роками поглибилася. Так, зниження обсягів виробництва промислової продукції, окупація Криму, ведення військових дій на Сході України та інші негативні фактори призвели до скорочення обсягів вантажних та пасажирських перевезень. У 2016 р. порівняно з 2013 р. вантажообіг залізничного транспорту зменшився на 16,42% і склав 187215,6 млн. т-км, а пасажирообіг скоротився на 24,73% і склав 36954 млн. пас-км.

Забезпечення економічної безпеки країни можливе лише за умови стійкого функціонування транспортної галузі, оскільки її потенціал є визначальним стабілізуючим чинником антикризового розвитку, гарантом економічного зростання і підтримки економічної незалежності і безпеки країни.

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 та 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].

Одним з найважливіших на залізничному транспорті є вагонне господарство, злагоджена робота якого формує такі якісні параметри транспортної послуги як ритмічність, надійність, безпечність, своєчасність тощо.

Тому актуальним є виявлення загроз економічній безпеці підприємств вагонного господарства залізничного транспорту (як вагонних депо, так і вагонних дільниць) та пошук шляхів їх подолання в сучасних умовах фінансово-економічної кризи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам економічної безпеки залізничного транспорту присвячена значна кількість наукових праць, зокрема Г. Ейтутіса, Р.А. Кожевнікова, З.П. Межох, Н.П. Терьошиної, Д.І. Ковальова, І.Л. Плетникової (Назаренко), Т.Г. Сухорукової, В.Л. Диканя, Т.О. Тимофєєвої, О.І. Платонова, А.В. Толстої, Ж.С. Костюк, О.В. Шраменко та інших учених [2 – 11].

Загрози економічній безпеці залізничного транспорту виділені в деяких працях. Зокрема, С.П. Міщенко виділив загрози економічній безпеці залізничного транспорту в умовах реформування галузі [12]; у статті М.М. Чеховської [13] серед

загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту виробничого характеру виокремлюються загрози несанкціонованого втручання в роботу залізниць, що набуває особливої актуальності під час проведення антитерористичної операції на сході країни; виробничі загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту визначені в роботі П.В. Лапіна [14]; в статті [5] виявлено основні загрози економічній безпеці локомотивного депо в процесі реформування галузі.

Проблемам реформування вагонного господарства присвячені зокрема колективна монографія О.Г. Дейнеки, В.М. Астахова та Т.В. Нескуби [15]; стан і проблеми реформування вагонного господарства Укрзалізниці досліджені в однойменній статті А. Стукало [16].

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але незважаючи на наявність багатьох досліджень в цій галузі, дотепер науковцями не приділялося достатньо уваги проблемі забезпечення економічної безпеки (ЕБ) вагонних дільниць залізничного транспорту.

Метою статті є визначення основних загроз економічній безпеці вагонної дільниці за функціональними складовими економічної безпеки та розроблення заходів щодо їх нейтралізації.

Основний матеріал статті. Департамент вагонного господарства є структурним підрозділом ПАТ «Українська залізниця», який у своїй діяльності керується Конституцією і законами України, постановами Верховної Ради України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, наказами Міністерства інфраструктури України та Укрзалізниці тощо.

Департамент вагонного господарства в межах, передбачених законодавством, здійснює координацію діяльності наступних філій ПАТ «Укрзалізниця»: філії «Дарницький

вагоноремонтний завод», філії «Стрийський вагоноремонтний завод», філії «Рефрижераторна вагонна компанія», філії «Паньютинський вагоноремонтний завод». Також департамент здійснює оперативне керівництво службами вагонного господарства регіональних філій.

Крім того, департамент контролює розробку та впровадження проектів і документів, що визначають порядок функціонування підприємств вагонного господарства, механізації та автоматизації технологічних і виробничих процесів. Розробляються заходи з техніки безпеки, охорони праці, пожежної безпеки та безпеки руху поїздів, соціального захисту працівників вагонного господарства.

До основних завдань Департаменту належать також забезпечення утримання в справному стані парку вантажних вагонів, контроль якості ремонту вагонів і збереження рухомого складу, взаємодія з науково-дослідними та дослідно-конструкторськими організаціями щодо формування планів науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт з питань вагонобудування, ремонту та технічного обслуговування вагонів, технологічних процесів, автоматизації та механізації виробничих процесів, розгляд та погодження проектів нових типів вагонів, ознайомлення з результатами випробувань, підготовка пропозицій з покращення конструкцій вагонів і їх деталей, а також заходів з техніки безпеки та охорони праці.

Найбільшою загрозою економічній безпеці вагонного господарства, на нашу думку, є насамперед знос парку вагонів. Так, у основних аспектах стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки зазначається, що в цілому по ПАТ «УЗ» зношеність парку вантажних вагонів складає понад 90%, пасажирських вагонів – 87%, електро- і дизельпоїздів – близько 90% [1].

Як відмітив начальник Департаменту вагонного господарства ще у 2015 році,

зношеність рухомого складу українських залізниць досягла критичної позначки — 90%, і це загрожує зменшенням обсягів вантажних перевезень на третину в найближчі кілька років [17].

Вагонна дільниця є виробничим структурним підрозділом певної з шести регіональних філій ПАТ «Українська залізниця» (наприклад, філії «Південно-Західна залізниця») та оперативно підпорядковується структурному підрозділу - службі пасажирських перевезень певної регіональної філії.

Основними завданнями вагонних дільниць є наступні: підготовка пасажирських поїздів і окремих вагонів до рейсу та правильна їх експлуатація; забезпечення кваліфікованими працівниками, що обслуговують пасажирські поїзди; проведення технічного огляду, організація своєчасного та якісного ремонту пасажирських вагонів; своєчасне, якісне та безпечне здійснення перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом; своєчасне забезпечення з дотриманням вимог технологічного процесу роботи станції технічного обслуговування поїздів, складів, вагонів; забезпечення вагонів поїздів водою, паливом, постільною білизною та чайною продукцією; діяльність із виробничого екологічного контролю, моніторингу навколишнього природного середовища; забезпечення безпеки руху поїздів та автотранспорту; своєчасне проведення технічного обслуговування складів поїздів, безпересадочних причіпних груп та окремих вагонів з дотриманням вимог технологічних процесів; забезпечення своєчасного планового виду ремонтів вагонів та їх технічного обслуговування; надання послуг з організації перевезень пасажирів, багажу залізничним транспортом та додаткових послуг; технічне обслуговування та екіпірування пасажирських вагонів; ефективне використання рухомого складу, технічних

приладів та обладнання, максимальне використання виробничих потужностей; культурне обслуговування та надання послуг пасажиром у поїздах внутрішнього і міжнародного сполучення та ін.

Існує багато визначень економічної безпеки підприємства. На нашу думку, економічна безпека підприємства – це стан захищеності діяльності підприємства від всіх видів загроз, як зовнішніх, так і внутрішніх; стан, при якому забезпечується стабільне функціонування і прогресивний розвиток підприємства, досягається шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюється [4, 7].

Виходячи з цього визначення, економічна безпека вагонної дільниці – це стан захищеності її діяльності від негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз; стан, при якому забезпечується стабільне функціонування і прогресивний розвиток вагонної дільниці, досягається шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюється.

Прийнято виділяти наступні функціональні складові ЕБП: фінансову, інтелектуальну і кадрову, техніко-технологічну, політико-правову, екологічну, інформаційну і силову [19]. Інші учені (наприклад, Ж. Костюк [11]) виділяють інші складові ЕБ, у тому числі підприємств залізничного транспорту, але вони є недостатньо коректними.

Вважаємо доцільним скористатися визначенням у [18] та використаним у [5] набором функціональних складових. Як вже визначалося нами у [5], для підприємства залізничного транспорту, яке не є юридичною особою, «політико-правова» складова зводиться лише до «правової», тобто, виконання договорів з постачальниками, клієнтами тощо.

Отже, складовими ЕБ вагонної дільниці, як і будь-якого іншого

Проблеми транспортного комплексу України

підприємства залізничного транспорту, є наступні: фінансова; інтелектуальна та кадрова; техніко-технологічна; правова; інформаційна; екологічна; силова.

Основні загрози економічній безпеці вагонної дільниці в сучасних умовах фінансово-економічної кризи наведені в таблиці 1.

Таблиця 1

Основні загрози економічній безпеці вагонної дільниці в умовах фінансово-економічної кризи

Функціональні складові ЕБ	Основні загрози економічній безпеці вагонної дільниці	Основні шляхи забезпечення
1	2	3
Фінансова	<ul style="list-style-type: none"> - відсутність коштів на оновлення як парку вагонів, так і парку ремонтного обладнання (для поточного ремонту вагонів та екіпірування); - неефективне фінансове планування і управління активами як з боку вагонної служби, так і самої дільниці; - нестача оборотних засобів; - наднормативні запаси товарно-матеріальних цінностей; - перевитрати до плану (ліміту) по фонду оплати праці, матеріалам та іншим витратам; - недостатній рівень рентабельності послуг у пасажирських поїздах (реалізація постільної білизни, харчової та друкованої продукції тощо) та ін. 	<p>Активізація раціоналізаторської та винахідницької роботи (для модернізації вагонів та парку обладнання, на якому виконується технічне обслуговування вагонів). Суворо дотримуватися фінансової дисципліни з метою недопущення перевитрат до плану (ліміту) по фонду оплати праці, матеріалам та іншим витратам. Вести постійну роботу з реалізації застарілих і непотрібних основних фондів. Проводити маркетингові дослідження щодо попиту та побажань пасажирів, з метою розширення наданих послуг у поїздах та підвищення рентабельності послуг.</p>
Інтелектуальна та кадрова	<ul style="list-style-type: none"> - неефективне планування та управління персоналом; - загроза втрати висококваліфікованих працівників, особливо менеджерів, через досягнення ними пенсійного віку та наступного звільнення; - відсутність достатньої мотивації до раціоналізаторської та винахідницької діяльності; - недостатня кваліфікація працівників; - можливий опір персоналу організаційним змінам; - наявність понаднормових робіт та ін. 	<p>Звільнення працівників або прийняття інших кадрових рішень – лише за критеріями цінності працівника для підприємства. Боротьба з фаворитизмом. Впровадження системи мотивації (матеріальної та нематеріальної) до раціоналізаторської діяльності. Суворо контролювати відпрацьовані години, не допускаючи перепрацювання одних робітників за рахунок недопрацювання інших.</p>

Проблеми транспортного комплексу України

Продовження табл.1

1	2	3
Правова	<ul style="list-style-type: none"> - низький рівень правового забезпечення діяльності дільниці; - неефективне відстоювання інтересів дільниці в конфліктних ситуаціях; - слабе правове пророблення відносин з персоналом та контрагентами та ін. 	Підвищення кваліфікації юристів дільниці, запровадження вивчення правових питань, пов'язаних з роботою дільниці серед керівників вищої та середньої ланки.
Техніко-технологічна	<ul style="list-style-type: none"> - надкритичний (понад 90%) знос основних виробничих фондів, особливо активної частини, що за відсутності інтенсивного оновлення призведе до неможливості дільниці здійснювати технічне обслуговування, експлуатацію та ремонт вагонів; - застосування застарілих технологій ТО та ремонту вагонів та застарілого парка обладнання; - перевитрати паливно-енергетичних ресурсів та ін. 	Пошук та залучення інвесторів як на рівні ПАТ «УЗ», так і на рівні дільниці для оновлення основних виробничих фондів. Контролювати недопущення перевитрат паливно-енергетичних ресурсів та раціонального їх споживання. Забезпечити справність засобів вимірювальної техніки.
Інформаційна	<ul style="list-style-type: none"> - некваліфіковане оброблення інформації співробітниками дільниці; - виток конфіденційної інформації; - шкода репутації підприємства шляхом розповсюдження негативної інформації та ін. 	Підвищення кваліфікації працівників дільниці, які виконують оброблення інформації. Моніторинг відгуків про діяльність підприємства в Інтернеті та вживання своєчасних заходів з недопущення витоку неправдивої інформації.
Екологічна	<ul style="list-style-type: none"> - неефективна діяльність із виробничого екологічного контролю, моніторингу навколишнього природного середовища; - застарілі технології; - брак очисних споруд або їх неналежний стан та ін. 	Впровадження нових екологічних технологій очищення (наприклад, на дільниці мийки вагонів, та ін.). Співпраця з науковцями ВНЗ та НДІ заради розробки нових технологій роботи та втілення ідей з очищення довкілля.
Силова	<ul style="list-style-type: none"> - розкрадання майна дільниці; - виробничий травматизм; - корупція як серед провідників, так і серед керівників дільниці; - форс-мажорні обставини (зокрема стихійні лиха) та ін. 	Підвищення відповідальності керівництва дільниці та керівників середньої ланки щодо зберігання майна. Підвищення якості інструктажу з техніки безпеки та охорони праці. Попередження та недопущення корупційних дій в дільниці, проведення роз'яснювальної роботи з персоналом. Організувати чергування не тільки керівників, а й інших працівників у вихідні і святкові дні на території підприємства.

Для забезпечення економічної безпеки вагонної дільниці потрібна передовсім адекватна методика її оцінювання.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Отже, нами виділені основні загрози економічній безпеці вагонної дільниці за 7-ма складовими економічної безпеки та розроблені деякі шляхи їх нейтралізації. На нашу думку, найбільш важливою загрозою залишається надкритичний знос вагонного парку, незважаючи на переоцінку основних фондів, зроблену в процесі організації ПАТ «Українська залізниця», згідно з якою тепер знос магічним способом зменшився (наприклад, у деяких вагонних дільницях з 95% до 18%) при повній відсутності їх оновлення.

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 Ейтутіс Г. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту [Текст] / Г. Ейтутіс // Економіст. – 2009. - №1. – С. 56-59.

3 Кожевников Р.А. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта [Текст]: учебник для вузов ж.-д. транспорта / Р.А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терешина и др. – М.: Маршрут, 2005. – 326 с.

4 Ковальов Д.І. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства / [Текст] / Д.І. Ковальов, І.Л. Плетникова // Економіка України. – 2001. - №4. - С. 35 – 40.

5 Назаренко І. Л. Забезпечення економічної безпеки локомотивного депо в умовах реформування галузі [Текст] / І.

Л. Назаренко, Т. Г. Сухорукова, Н. Кірія // Вісник економіки транспорту і промисловості. - Вип. 52. - 2015. - С. 114-120.

6 Тимофеева Т. О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.екон. наук : спец. 08.00.03 "Економіка та упр. нац. госп-вом" / Тимофеева Тетяна Омелянівн ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 20 с.

7 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.

8 Платонов О.І. Економічна безпека транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів [Текст]: автореф. дис... канд. екон. наук / О.І. Платонов / Державний економіко–технологічний університет транспорту. – К., 2016. – 24 с.

9 Толстова А. В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни [Текст]/ А. В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип.37.- 2012. — С. 75–78.

10 Шраменко О. В. Забезпечення інфраструктурної безпеки залізничного транспорту / О. В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - Вип. 56. -2016. - С. 113-118.

11 Костюк Ж.С. Функціональні складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 42. – 2013. – С. 308-311.

12 Міщенко С.П. Загрози економічної безпеки залізничного транспорту в умовах реформування галузі [Електронний ресурс] / С. П. Міщенко //

Матеріали ІХ міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (ЕКУЗТ 2014) 17 листопада – 14 грудня 2014 рр. – Режим доступу: <http://www.ekuzt.gov.ua/node/110>

13 Чеховська М.М. Загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту у виробничій сфері / М.М. Чеховська // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. - Серія: Економічні науки. - Випуск 9-1. - Частина 3. - С. 119-122.

14 Лапін П. В. Виробничі загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту / П. В. Лапін // Вісник економіки транспорту і промисловості. - Вип.55. - 2016. - С. 41-50.

15 Дейнека О. Г. Реструктуризація вагонного господарства залізничного транспорту в умовах реформування

[Текст]: колективна монографія/ О. Г. Дейнека, В. М. Астахов., Т. В. Нескуба – Харків : Видавець Іванченко І. С., 2013. – 147 с.

16 Стукало А. Стан і проблеми реформування вагонного господарства Укрзалізниці / А. Стукало // Економіст. - 2012. - № 10. - С. 61-63.

17 Ткачик О. Б. Оновлення застарілого вагонного парку — першочергове завдання Департаменту вагонного господарства Укрзалізниці / О. Б. Ткачик // Вагонний парк. - 2015. - № 9-10. - С. 10-13

18 Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность) [Текст]: учебно - практ. пособие. / В.И. Видяпин, В.И. Дуженков, Д.И. Ефимов и др./Под. ред. Е.А. Олейникова - М.: ЗАО "Бизнес-школа Интел - СИНТЕЗ", 1997. - 279 с.

УДК 658.7

УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ ЗАСОБІВ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Паламарчук І.В., к.е.н., доцент,
Артюх Н.А., студентка (УкрДУЗТ)*

У статті досліджено найбільш суттєві аспекти управління ланцюгами поставок. Розглянуто зміст поняття логістичної інфраструктури ланцюгів поставок та її складових. Розроблено роль партнерства в ланцюгу поставок, розроблено модель розвитку ланцюга поставок як економічної системи. Ідентифіковано ефекти від розвитку логістичної інфраструктури на мікро- мезо- і макрорівнях національної економіки.

Ключові слова: логістична інфраструктура, інвестування, ефекти, ланцюг постачання; управління ланцюгами постачання; засоби.

УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Паламарчук И.В., к.э.н., доцент,
Артюх Н.А., студентка (УкрГУЖТ)*

В статье исследованы наиболее существенные аспекты управления цепями поставок. Рассмотрено содержание понятия логистической инфраструктуры цепей поставок и ее составляющих. Разработана роль партнерства в цепи поставок, разработана модель развития цепи поставок как экономической системы. Идентифицированы эффекты от развития логистической инфраструктуры на микро-мезо- и макроуровнях национальной экономики.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, инвестиции, эффекты, цепь поставок; управление цепочками поставок; средства.

MANAGEMENT OF CHANGES OF SUPPLY AND USE OF LOGISTIC INFRASTRUCTURE

*Palamarchuk I.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Artyukh N.A., student (USURT)*

The article deals with the most important aspects of the management of supply chains. The content of the concept of logistics infrastructure of supply chains and its components is considered. The role of partnership in the supply chain has been developed, a model for the development of the supply chain as an economic system has been developed. The effects of the development of logistic infrastructure on the micro-meso- and macro-levels of the national economy have been identified.

Key words: logistics infrastructure, investments, effects, supply chain; supply chain management; means.

Вступ. Інфраструктура є постачання, створення нових технологій невід'ємною частиною логістичних систем, і факт її відсутності або слабкої розвиненості зазвичай має значний негативний вплив на економічний розвиток певних об'єктів (зокрема, країн, регіонів, ланцюгів поставок, підприємств). Управління ланцюгом постачання є комплексним і системним підходом, який потребує одночасного розгляду та обліку багатьох операцій з постачання та збуту. Тому виникає потреба у подальшому дослідженні проблем, що стосуються формування складних ланцюгів

Постановка проблеми. Незважаючи на те, що взаємозалежність розвитку логістичної інфраструктури й економічного розвитку певних об'єктів була неодноразово доведена науковцями, ідентифікація видів ефектів, що виникають у зв'язку з розвитком логістичної інфраструктури в ланцюгах поставок, ще досліджена не достатньо. Потребує також уточнення сутність самого поняття «логістична інфраструктура» та її складових.

Аналіз основних дослідів та публікацій. Досвід розвинених країн у сфері підвищення ефективності матеріального виробництва свідчить про те, що одним із основних методів зміцнення позицій на ринку є використання концепції логістики. Питанням створення відповідного механізму управління ланцюгами постачань присвячено багато досліджень, проте в більшості з них відсутній комплексний підхід або розглядаються лише окремі аспекти управління інтегрованою структурою.

Переважна частина досліджень з теорії логістичної інфраструктури в зарубіжній літературі припадає на 1980–1990-ті роки (Д. Бауерсокс, Д. Клосс, М. Купер). Ґрунтовним вивченням логістичної інфраструктури займаються такі вітчизняні вчені, як Є. Крикавський, Н. Чернописька, М. Довба, О. Сумець, Т. Бабенкова [2,4]. У їх працях виводиться змістове навантаження визначення поняття

«логістична інфраструктура», а також розглядаються її складові та умови функціонування.

Мета статті. Вивчити поняття та значення логістичного ланцюга постачання, процесу управління ним. Ідентифікувати суттєві особливості ланцюгів поставок. Встановити параметри та базові елементи управління ланцюгом поставок

Виклад основного матеріалу. Економічна активність вимагає тісної співпраці з постачальниками в процесі постачань матеріалів, сировини, напівфабрикатів, з кооперантами в процесі виробництва і дистриб'юторами або кінцевими споживачами в процесі збуту готової продукції.

Особливості ланцюгів поставок з врахуванням домінуючої мережевої форми організації зв'язків між учасниками можна узагальнено представити нижче. (рис.1)

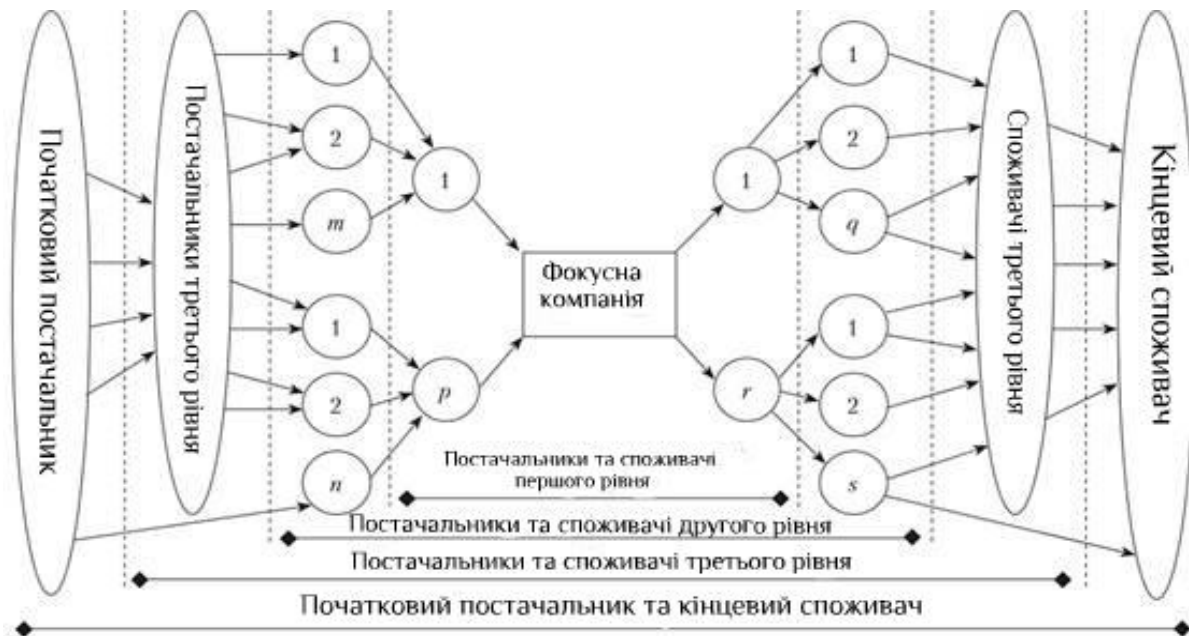


Рис. 1 - Приклад мережі поставок

Для ефективного управління такою мережею важливим також є усвідомлення відмінності між управлінням традиційною організацією та ланцюгом поставок. За дослідженнями американських вчених В.Нараянана та А.Рамана встановлено, що на практиці досягти справжнього партнерства в ланцюгах поставок доволі важко. Компанії, як правило, нехтують інтересами партнерів, переслідуючи лише власні цілі, що в наслідку призводить до низьких показників результативності ланцюгів поставок. Ще однією проблемою є недостатня увага до фінансових аспектів функціонування ланцюгів поставок, зокрема, визначення умов розподілу ризиків, затрат і доходів між учасниками. Неузгодженість фінансових стимулів також часто стає причиною надлишкових запасів або їх вичерпання, помилкових прогнозів, недостатньо ефективних заходів з організації продажу або в кінцевому результаті – низького рівня обслуговування клієнтів [8, с.115].

Інфраструктура є одним із ключових чинників зростання логістики. Це впливає з контексту результатів опитування німецькою логістичною асоціацією 200 німецьких компаній у галузі промисловості, торгівлі та послуг з високою логістичною спорідненістю. За результатами опитування, проведеного в травні 2012 року, більше 90 відсотків логістичних компаній вважають, що майбутнє їх бізнесу безпосередньо пов'язано з інвестиціями в інфраструктуру. З іншого боку, це означає, що відсутність інвестицій в інфраструктуру приводить до повільного зростання логістики і чинить негативний вплив на загальний економічний розвиток [13].

Поняття логістичної інфраструктури тісно пов'язано з можливістю реалізації логістичної діяльності організацій. О. Сумець і Т. Бабенкова вважають, що логістична інфраструктура виступає тим механізмом, який забезпечує синтез, взаємозв'язок і взаємодію економічних

процесів за рахунок оптимальної організації і своєчасного використання логістики на різних рівнях управління товарорухом [4, с.97].

У ланцюгу поставок логістична інфраструктура може виконувати функції транспортування; складування (навантаження і розвантаження, приймання, переміщення, пакування, маркування тощо); управління запасами; інформування партнерів у ланцюгу поставок, а також низку інших операцій. Як правило, наявна інфраструктура ланцюга поставок повинна змінюватися адекватно до зміни потреб, модифікацій продуктів, виробничих процесів, стратегій і ресурсних витрат.

Розвиток логістичної інфраструктури є одним з індикаторів економічної зрілості певних об'єктів. Цей факт підтверджують результати досліджень структури капіталовкладень американських фірм нижчого і вищого рівнів розвитку. Результати вищевказаного дослідження засвідчують, що фірми першого рівня 44% своїх коштів витратили на усунення «вузьких місць» логістичної системи або окремих її елементів, 32% – на введення нормативної продуктивності праці, 24% – на застосування стимулюючої оплати праці. Фірми, які досягли другого рівня розвитку логістики, 47% коштів спрямували на механізацію складських робіт, 30% – на будівництво складів, 23% – на автоматизацію технологічних процесів [18, с. 39].

Управління параметрами ланцюга поставок носить безперервний процес та обов'язково має враховувати дію зовнішніх та внутрішніх факторів. Незважаючи на те, що кожен ланцюг поставок характеризується власним, унікальним набором вимог ринку і операційних завдань, можна виділити принаймі *п'ять базових елементів*, навколо яких зосереджується прийняття операційних та

стратегічних рішень щодо дій ланцюга поставок. До них слід віднести:

1. *Виробництво*. На які продукти є попит? Скільки цих продуктів слід виготовляти і за який час? Ця область включає в себе діяльність з планування виробництва, зокрема створення виробничого плану із зазначенням: виробничих потужностей підприємства, необхідного і безперервного графіку роботи, контролю якості та обслуговування.

2. *Запаси*. Які запаси слід зберігати на кожному етапі виробництва і дистрибуції? Яку частину запасів повинна становити сировина, напівфабрикати і готова продукція? Основною метою утримання запасів є захист організацій, належних ланцюгу поставок від наслідків непередбачених подій. Зберігання запасів, однак, може бути дорогим. Тому дуже важливо визначити їх оптимальний рівень і призначити правильний пункт їх поповнення.

3. *Локалізація*. Де повинні бути розташовані заводи і склади? Які місця розташування цих об'єктів є найдешевшим? Що краще: використовувати існуючі заводи і склади, чи побудувати нові? Прийняття рішення з цих питань визначає можливі шляхи руху продукції по ланцюгу поставок аж до кінцевого покупця.

4. *Транспортування*. В який спосіб переміщувати запаси в ланцюзі поставок? Авіаційний і автомобільний транспорт, як правило, є самим швидким і надійним, але дорогим. В свою чергу водний і залізничний транспорт є набагато дешевше, але, як правило, займає багато часу і є більш невизначеним. Ця невизначеність може бути компенсована за рахунок підтримки більш високого рівня запасів. У яких ситуаціях слід використовувати різні види транспорту?

5. *Інформація*. Скільки даних необхідно збирати і накопичувати, а скільки розкривати? Актуальна і точна

інформація поліпшує координацію і дає змогу приймати більш обґрунтовані рішення. Люди, які мають доступ до точних даних приймають більш обґрунтовані рішення про те, що виробляти і скільки, де зберігати запаси і як для перевозити готову продукцію [14, с.46].

Транспортна інфраструктура теж є вагомим елементом логістичної інфраструктури, що забезпечує функціонування ланцюгів поставок. Уряди країн Євросоюзу приділяють значну увагу розвитку транспортної інфраструктури. Так, наприклад, загальний бюджет Федерального міністерства транспорту Німеччини у 2017 році збільшується загалом до 26,8 млрд. євро. Це на 2,2 млрд. євро або на 9,2 відсотка, більше порівняно з 2016 роком. В 2017 році інвестиції на розвиток інфраструктури підвищились до 13,7 млрд. євро, а до 2018 року вони виростуть до 14,4 млрд. євро. Для порівняння, інвестиції в інфраструктуру в 2014 році склали 10,45 млрд. євро. Федеральний міністр транспорту і цифрової інфраструктури Німеччини А. Добріндт так охарактеризував зміну парадигми: «Ми не просто будуємо, тому що маємо фінансові можливості, а фінансуємо те, що економічно необхідно» [18].

Небажання інвестувати у транспортну інфраструктуру ланцюгів поставок властиве не лише українській економіці. Воно присутнє також і у розвинених країнах світу. Причинами цього явища Д. Джейкобі і Д. Ходж вважають нездатність враховувати вигоди від інвестицій в інфраструктуру для ланцюга поставок [19].

Д. Джейкобі та Д. Ходж ідентифікували такі основні типи потенційних наслідків від реалізації інфраструктурних проєктів:

- зменшення впливу на навколишнє середовище;
- переваги в галузі охорони і безпеки;

- зниження державних операційних та капітальних витрат;
- пряма користь для користувача або оператора;
- прямі вигоди від вантажовідправника (включаючи доступ до терміналів і, можливо, більш ефективні види транспорту, які можуть заощадити час і кошти); бочих місць, розвиток промисловості, зростання ринку);
- переваги ланцюга поставок;
- міжнародні економічні вигоди (за допомогою підтримки міжнародної торгівлі) [19].

Висновки. Отже, в даній статті були досліджені найбільш суттєві аспекти управління ланцюгами поставок. Зокрема було ідентифіковано параметри ланцюга поставок, до яких віднесено: структуру мережі; бізнес-процеси; управління ланцюгом; засоби, необхідні для функціонування та розвитку ланцюга та виділено п'ять базових елементів управління ланцюгами поставок.

В умовах швидкої економічної глобалізації ефективність від використання відомих інструментів управління ланцюгами постачань значно знижується внаслідок невідповідності результату діяльності підприємств – учасників ланцюга постачань вимогам замовників, а особливо загальноприйнятим світовим нормам та практиці відповідального ведення бізнесу. Логістична інфраструктура у ланцюгах поставок є їх обов'язковою складовою. Найсуттєвішими компонентами логістичної інфраструктури є транспортна й інформаційна. Тоді як у країнах з розвинутою економікою уряди країн збільшують інвестування у розвиток саме цих складових, Україна продовжує приділяти цьому питанню виключно теоретичну увагу.

Зростання інвестицій у логістичну інфраструктуру сприятиме підвищенню результативності ланцюгів поставок та

забезпечить економічне зростання країни загалом.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Крикавський Є. Логістика для економістів : [підручник] / Є. Крикавський. – 2-ге вид., випр. і доп. – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2014. – 476с.
2. Крикавський Є. Логістичні системи : [навч. посібник] / Є. Крикавський, Н. Чернописька. – Львів : Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2009. – 107 с.
3. Економіка логістичних систем : [монографія] / [М. Василевський, І. Білик, О. Дейнега, М. Довба, О. Костюк, Є. Крикавський та ін.]. – Львів : Видавництво НУ «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
4. Сумець О. Логістичні системи і ланцюги поставок : [навчальний посібник] / О. Сумець, Т. Бабенкова. – К. : Хай-Тек-Прес, 2012. – 220 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://pidruchniki.com/72755/logistika/logistichni_sistemi_i_lantsyugi_posta_vok.
5. Овчаренко Г. Управління ланцюгами постачання підприємства на основі системи SCM / Г. Овчаренко, О. Рудківський // Вісник Хмельницького національного університету. – 2011. – № 3. – Т. 1. – С. 138–142.
6. Infrastruktur: Bund investiert 50 Milliarden garantierte Finanzierung für Brückensanierungen. LOGISTIKHEUTE [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.logistik-heute.de/category/Verschlagwortung-f-LOGISTIK-HEUTE-BEREICHE-und-THEMEN/Transport-und-Dienstleistung/Schienengueterverkehr/Infrastruktur>.
7. Сток Дж. Стратегическое управление логистикой / Дж. Сток, Д. Ламберт ; пер. с 4-го изд. – М. : ИНФРА_М, 2005. – 797 с.

8. Bozarth C.B., Handfield R.B., Wprowadzenie do zarządzania operacjami i łańcuchem dostaw. Helion, Gliwice 2007.
9. Szymonik A., Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw, Difin, Warszawa, część 1, 2010.
10. Witkowski J., Zarządzanie łańcuchem dostaw, PWE, Warszawa 2003.
11. Олійник Я.Б., Смирнов І.Г. Міжнародна логістика. Навчальний посібник. – К.: Обрії, 2011. – 540 с. – Режим доступу: <http://lgtinfo.com.ua/images/stories/books/miznarodnalogistica/mlr4.pdf>, с.118.
12. Michael Hugos. Zarządzanie łańcuchem dostaw: podstawy / wydanie II. – Wydawnictwo Helion, 2011. – 280 s.
13. Douglas M. Lambert. Supply Chain Management: Processes, Partnerships, Performance. Third edition. – Sarasota: Supply Chain Management Institute, 2008. – 431 s.
14. Szymonik Andrej. Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw /A. Szymonik // część 1. – Difin, Warszawa, 2010. – 214s.
15. Szymonik Andrej. Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw /A. Szymonik // część 2. – Difin, Warszawa, 2011. – 206 s.
16. Sliwczyński Bogusław. Planowanie logistyczne. Biblioteka Logistyk, Poznań, 2007/ – 377 s
17. Овчаренко Г. Управління ланцюгами постачання підприємства на основі системи SCM / Г. Овчаренко, О. Рудківський // Вісник Хмельницького національного університету. – 2011. – № 3. – Т. 1. – С. 138–142.
18. Kearney A.T. Logistics productivity: the competitive edge in Europe / A.T. Kearney. – Chicago, 1994.
19. Jacoby D., Hodge D. Infrastructure investment: the supply chain connection. Logistics. May 04, 2017 | 6:18 PM [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.supplychainquarterly.com/topics/Logistics/scq200804-infrastructure>.

УДК 65.012.8

ПРОБЛЕМИ ОХОРОНИ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

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

У статті розглянуті питання охорони праці в державному і галузевому аспектах. Підкреслюється актуальність питання охорони праці, незважаючи на позитивну динаміку виробничого травматизму. Акцентується увага на невідповідність певних показників вимогам МОП. Виділені основні проблеми охорони праці на залізничному транспорті, а також перераховані завдання, які необхідно вирішити для підвищення безпеки праці залізничників.

Ключові слова: охорона праці, виробничий травматизм, професійні захворювання, безпека праці

ПРОБЛЕМЫ ОХРАНЫ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

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

В статье рассмотрены вопросы охраны труда в государственном и отраслевом аспектах. Подчеркивается актуальность вопроса охраны труда, несмотря на позитивную динамику производственного травматизма. Акцентируется внимание на несоответствии определенных показателей требованиям МОТ. Выделены основные проблемы охраны труда на железнодорожном транспорте, а также перечислены задачи, которые необходимо решить для повышения безопасности труда железнодорожников.

Ключевые слова: *охрана труда, производственный травматизм, профессиональные заболевания, безопасность труда*

PROBLEMS OF LABOR PROTECTION ON RAILWAY TRANSPORT

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

In the article the questions of labor protection in the state and branch aspects are considered. The urgency of the issue of labor protection is emphasized, despite the positive dynamics of industrial injuries. The decline in industrial injuries is largely due to the decline in production, rather than the corresponding preventive measures. Attention is focused on the inconsistency of certain indicators with the requirements of the International Labor Organization. A special imbalance is observed in the ratio of the number of fatal accidents to the total number of accidents at work. The main problems of labor protection in railway transport are outlined, as well as the tasks that must be solved to improve the safety of railway workers.

Key words: *occupational safety, occupational injuries, occupational diseases, occupational safety*

Для того, щоб люди знаходили щастя в своїй роботі, необхідно три умови: робота повинна бути їм під силу, вона не повинна бути виснажливою і її обов'язково повинен супроводжувати успіх.
Д. Рескін

Постановка проблеми Одним із важливих питань сучасного менеджменту є створення достойних умов праці, які сприяють збереженню здоров'я та працездатності працівників. На залізничному транспорті охорона праці має особливе значення, оскільки транспорт відноситься до галузей підвищеного ризику для життя.

Аналіз останніх досліджень. Оскільки охорона праці - це система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних, лікувально-профілактичних заходів і засобів, спрямованих на збереження життя, здоров'я та працездатності людини в процесі трудової діяльності [1], тому можна з упевненістю стверджувати, що багато соціально-

економічних питань так чи інакше пов'язано з питаннями охорони праці. Цей зв'язок робить для науковців та практиків охорону праці важливою наукою.

Деякі вчені вивчають методологію охорони праці [2]. Багато робіт присвячено економічному та соціальному значенню охорони праці. Вчені констатують, що сьогодні близько 38 % від загальних захворювань людей в Україні пов'язано з дією небезпечних і шкідливих факторів у процесі праці. Щорічна загальна сума витрат на фінансування відшкодування заподіяної шкоди потерпілим на виробництві та інших випадках, пов'язаних з незадовільними умовами праці, становить понад 1 млрд. грн [3].

Деякі вчені досліджують фактори, що визначають напрям розвитку охорони праці на вітчизняних підприємствах [4]. Більшість факторів чинять певний моральний і матеріальний тиск на власників підприємства, що змушує їх постійно і систематично займатися питанням охорони праці. Сучасний менеджмент, як ніколи потребує створення науково-обґрунтованої системи управління охороною праці на підприємстві.

Багато наукових робіт присвячено питанням управління охороною праці.

Управління охороною праці - це підготовка, прийняття та реалізація рішень щодо здійснення організаційних, технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів, спрямованих на збереження здоров'я та працездатності людини в процесі трудової діяльності [5, 6].

Невирішені питання. Враховуючи те, що охорона праці за своєю суттю є динамічною наукою, яка зобов'язана відповідати технологічним, організаційним, економічним та іншим змінам, що відбуваються у виробництві, основні її питання потребують постійної уваги та розвитку. Крім того, слід враховувати, що охорона праці, як жодна інша наука носить галузевий характер, тобто має галузеву специфіку.

Метою статті є аналіз стану охорони праці на залізничному транспорті та визначання сучасних проблем охорони праці у залізничній галузі.

Виклад основного матеріалу. Мета охорони праці - забезпечення безпечних, нешкідливих і сприятливих умов праці через вирішення багатьох складних завдань [7]. Невиконання вимог охорони праці, в першу чергу, відображається на загальній статистиці виробничого травматизму (таблиця 1).

Таблиця 1

*Травматизм, пов'язаний з виробництвом
(за даними Державної служби статистики) [8]*

Показник	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Кількість потерпілих з утратою працездатності на один робочий день і більше та зі смертельним наслідком, тис.	130,3	139,6	80,5	34,3	23,1	19,4	15,8
Відсоток до 1985 року, %	100	107,1	61,8	26,3	17,7	14,9	12,1

Незважаючи на те, що рівень виробничого травматизму скорочується, це не можна врахувати, як позитивний факт. Скорочення травматизму здійснюється при скороченні виробництва, при цьому темпи скорочення виробництва більш високі, особливо у промисловості, будівництві. Стан виробничого травматизму у галузевому ракурсі наведено в таблиці 2.

Таблиця 2

Стан виробничого травматизму, осіб

Галузь	2014		2015 рік		Різниця (+, -)		2016		Різниця (+, -)	
	Всього	в т. ч. "СМ"*	Всього	в т. ч. "СМ"	Всього	в т. ч. "СМ"	Всього	в т. ч. "СМ"	Всього	в т. ч. "СМ"
Вугільна	2034	99	752	19	-1282	-80	864	20	112	1
Гірничорудна та нерудна	220	12	207	16	-13	4	192	23	-15	7
Нафтогазовидобувна та геологорозвідка	19	2	11	4	-8	2	23	5	12	1
Енергетика	135	26	113	18	-22	-8	136	14	23	-4
Будівництво	263	48	206	35	-57	-13	184	41	-22	6
Котлонагляд, підйомні споруди	20	6	10	1	-10	-5	20	6	10	5
Машинобудування	507	23	311	21	-196	-2	313	19	2	-2
Металургійна	340	25	268	14	-72	-11	255	12	-13	-2
Хімічна	132	15	137	16	5	1	146	10	9	-6
Транспорт	423	71	396	54	-27	-17	364	70	-32	16
Зв'язок	74	8	60	8	-14	0	60	1	0	-7
Газова промисловість	51	8	48	2	-3	-6	36	2	-12	0
Житлокомунгосп	171	9	141	14	-30	5	167	34	26	20
Агропромисловий комплекс	691	95	602	84	-89	-11	578	83	-24	-1
Деревообробна промисловість	76	9	83	5	7	-4	51	2	-32	-3
Легка та текстильна промисловість	25	0	17	0	-8	0	22	0	5	0
Соціально-культурна сфера та торгівля	1137	92	898	64	-239	-28	1017	58	119	-6
Разом	6318	548	4260	375	-2058	-173	4428	400	168	25

* СМ – випадки зі смертельним результатом

Лідерами, з точки зору статистики травматизму, є вугільна галузь, соціально-культурна сфера і торгівля. Крім того, серед аутсайдерів слід відмітити аграрно-промисловий комплекс.

Рівні виробничого травматизму і професійної захворюваності є основними показниками стану охорони праці в тій чи іншій сфері економічної діяльності, регіоні та в цілому в державі. Нинішній його стан в державі профспілки оцінюють як критичний. Не дивлячись на щорічну оптимістичну динаміку зниження кількості нещасних випадків, пов'язаних з виробництвом, за даними Держгірпромнагляду, рівень травматизму на виробництві в Україні залишається високим [9].

В Україні зберігається вкрай низький рівень співвідношення кількості нещасних випадків зі смертельним наслідком до загального числа нещасних випадків на виробництві. За даними

Міжнародної Організації Праці це співвідношення, в середньому у світі, складає від 1 до 730 (і це при тому, що у більшості країн статистичні спостереження враховують нещасні випадки з непрацездатністю 3 дні і більше).

У країнах Європи аналогічний показник становить, наприклад: у Німеччині - з 1 до 1280, Словаччині - з 1 до 280, Польщі - з 1 до 140. Проте, аналогічний показник по Україні щорічно погіршувався – з 1 до 11,2 (2009) до 1 до 9,0 (2013), складаючи у середньому з 1 до 10,0, а в окремих областях він становив – від 1 до 3,1 (Закарпатська, 2011) до 1 до 29,5 (Донецька, 2009), відмінність у цих показниках складає 9,5 разів [10].

На підприємствах інфраструктури питання охорони праці зберігають свою актуальність, про що свідчать дані рисунку 1.

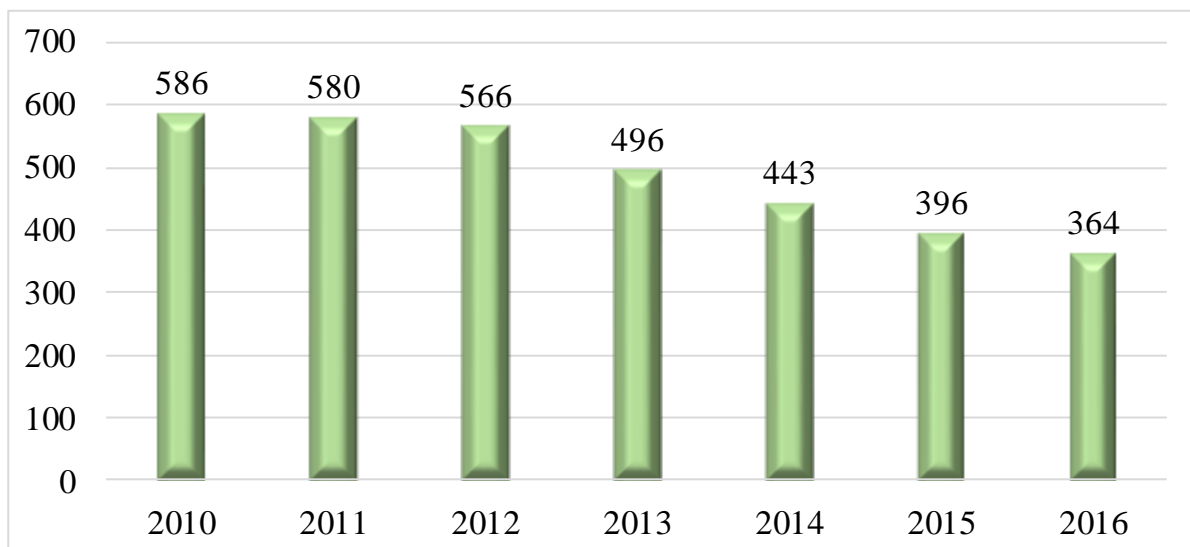


Рис. 1. Кількість випадків виробничого травматизму на транспорті

Варто відмітити позитивну динаміку виробничого травматизму на підприємствах транспорту. Але й досить ці показники перевищують показники розвинутих країн.

Питання охорони праці завжди знаходяться в центрі уваги на залізничному транспорті, адже від того, як ведеться робота в цьому напрямку, залежать життя та здоров'я не тільки

працівників залізниці, але й пасажирів, а також усіх, хто так чи інакше має справу із залізницею.

Крім того, реформування Укрзалізниці потребує перегляду всіх напрямків діяльності українських залізниць, у тому числі у сфері охорони праці.

Органами управління охороною праці є Управління залізниці, дирекції залізничних перевезень, галузеві служби та відокремлені підрозділи, що мають право приймати управлінські рішення в межах своєї компетенції та стежити за виконанням прийнятих рішень.

Слід вказати, що на залізницях збережена традиція проведення тижня охорони праці, якій завершується 28 квітня у Всесвітній день охорони праці. Укрзалізницею розроблені заходи щодо поліпшення профілактичної роботи із запобіганням виробничого травматизму на залізничному транспорті.

Ще у 2009 році в експлуатацію введена автоматизована система планування, обліку, аналізу і контролю забезпечення працівників залізничного транспорту України спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту. Вона дозволяє підбирати спецодяг та спецвзуття точно за розмірами, забезпечувати залізничників засобами захисту своєчасно і в повному обсязі, а також уникає необхідність створювати сезонні запаси.

Постійна увага охороні праці обумовлена специфікою галузі. На залізничному транспорті велика кількість видів робіт виконується на коліях без припинення руху поїздів, що є дуже небезпечним чинником. Особливо цей чинник характерний для працівників дистанції сигналізації і зв'язку, що виконують технологічний процес обслуговування колійних пристроїв: стрілок, сигналів, рейкових кіл і т. п. в обмежений час перерви руху поїздів.

Ще з більшою небезпекою виконуються роботи при пошуку й усуненні несправності пристроїв, що викликають, найчастіше, затримку в русі поїздів. Чітка організація і безпечна технологія виконання таких робіт є запорукою винятку виробничого травматизму [11].

Основними проблемами, з якими на сьогодні вимушені стикатися фахівці із охорони праці під час виконання завдань щодо забезпечення безпечних та нешкідливих умов праці, є:

- недосконалість нормативно-правової бази з питань охорони праці: скасовано дію низки важливих документів, а замість них тимчасово відновлені старі, ще радянські (Правила будови і безпечної експлуатації посудин, що працюють під тиском (1987 року), Правила будови і безпечної експлуатації парових і водогрійних котлів (1966 року)); деякі нормативні документи відмінені без введення замість них нових (скасовано дію ДСТУ 2448-94 «Кисневе різання. Вимоги безпеки»); нові нормативні документи з охорони праці (НПАОП), що приймаються на державному рівні, мають узагальнений характер із переліком посилань на інші документи, що робить використання таких документів незручним, особливо в лінійних підрозділах, де відсутній доступ до нормативних баз;

- виконання робіт із застосуванням машин та обладнання, термін експлуатації яких, установлений виробником, закінчився (на сьогодні до таких належить до 80% вантажопідіймальних кранів, котлів та посудин, що працюють під тиском). Для такого обладнання проводяться додаткові опосвідчення та продовжується строк їх використання;

- відсутність достатнього фінансування заходів з охорони праці. Згідно із Законом України «Про охорону праці» витрати на охорону праці

становлять не менше 0,5 відсотка від фонду оплати праці за попередній рік. Оскільки за останні роки в економіці спостерігаються кризові явища та доводиться працювати за скороченим робочим тижнем, розміри фінансування заходів з охорони праці, на жаль, не збільшуються.

Висновки. Для підвищення безпеки праці на залізницях, на сьогодні, необхідно:

- проведення робіт щодо перегляду документів з охорони праці, що були прийняті ще за радянських часів Міністерством шляхів сполучення СРСР, та приведення їх у відповідність до чинного законодавства;

- вдосконалення системи ідентифікації небезпек, оцінювання ризиків та внутрішній аудит системи управління охороною праці, які запроваджені міжнародним стандартом OHSAS 18001:2007;

- приведення технічного стану обладнання до сучасних умов безпеки праці (забезпечення додатковими запобіжними засобами тощо);

- проведення заходів щодо підвищення особистої відповідальності працівників за дотримання ними безпечних методів праці.

Практики вважають, що з метою адаптації охорони праці до сучасних умов на залізничному транспорті необхідно, в першу чергу, створити єдину корпоративну систему управління охороною праці (СУОП) для ПАТ «Українська залізниця», що дозволить запровадити політику підприємства у сфері охорони праці, підвищити рівень безпечності виконання робіт на підприємстві, зменшити та запобігти впливу небезпечних чинників на працівників [12,13].

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Про охорону праці [Електронний ресурс]: закон України від 14 жовтня 1992 року - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2694-12>

2 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.

3 Охорона праці, її предмет, об'єкт, методологічні основи [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://www.google.com.ua/search?Q=%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%8F+%D0%BE%D1%85%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B8+%D0%BF%D1%80%D0%B0%D1%86%D1%96&gws_rd=cr&dcr=0&ei=IXYzWubrBajF6QSzwYmgDw

4 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.

5 Жидецкий В. Ц. Основы охорони праці / В. Ц. Жидецкий. - Л.: УАД, 2006. - 336 с.

6 Дикань В. Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: навч. посібник / В.Л. Дикань, Ю. В. Елагін, Т.Г. Сухорукова. - УкрДАЗТ, 2012. - 345 с.

7 Дикань В. Л. Організація виробництва: навч. посібник / В. Л. Дикань, В. О. Мельник. - Харків: ТОВ "РИФ", 2007. - 255 с.

8 Офіційний сайт статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>

9 Основи охорони праці: підручник / К.Н. Ткачук, М.О. Халімовський, В.В. Зацарний [та ін.]. - 2-ге вид. - Харків: Основа, 2006. - 448 с.

10 Аналіз стану виробничого травматизму та умов праці на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку за 2014 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/analiz_avar_2014.pdf.

11 Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. - Х.- УкрДАЗТ, 2008. - 194 с.

12 Козодой Д.С. Вимоги до сучасної системи управління охороною праці підприємств залізничного транспорту / Д.С. Козодой // Весник ХНАДУ, вып. 59, 2012. - с. 95 - 99.

13 Сусленко В. Необхідно створити єдину корпоративну систему управління охороною праці в ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс] / В. Сусленко. - Режим доступу: <http://ukrrailways.com/intervyu/1783-valerij-suslenko-neobkhidno-stvoriti-edinu-korpo-rativnu-sistemu-upravlinnya-okhoronoyu-pratsi-dlya-pat-ukrzalznitsya.html>

УДК 658.7:656.2

АКТУАЛЬНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ НА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЇХ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

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

У статті розглянуто питання інтеграції логістичної системи в процес управління підприємствами транспорту та її впливу на конкурентоспроможність. Визначено, що підвищення ефективності інтегрованої логістичної системи є одним з основних чинників забезпечення конкурентних переваг підприємства. Проведено дослідження впливу макрологістичних систем на функціонування мікрологістичних систем, на основі якого побудовано механізм впливу ключових компетенцій логістики у забезпеченні конкурентоспроможності підприємства, який запропоновано розуміти як процес прийняття управлінських рішень щодо закупівлі, виробництва, збуту за умови інтеграції ключових компетенцій логістики з урахуванням впливу внутрішнього та зовнішнього середовища у загальній стратегії підприємства, що дозволяє використовувати сучасні технології логістичного менеджменту з метою забезпечення ефективності інтегрованої логістичної системи та високого рівня конкурентоспроможності підприємства.

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

АКТУАЛЬНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ НА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИХ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

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

В статье рассмотрены вопросы интеграции логистической системы в процесс управления предприятиями транспорта и ее влияния на конкурентоспособность. Определено, что повышение эффективности интегрированной логистической системы является одним из основных факторов обеспечения конкурентных преимуществ предприятия. Проведено исследование влияния макрологистических систем на функционирование микрологистических систем, на основе которого построен механизм влияния ключевых компетенций логистики в обеспечении конкурентоспособности предприятия, который предложено рассматривать как процесс принятия управленческих решений по закупке, производству, сбыту при условии интеграции ключевых компетенций логистики с учетом влияния внутренней и внешней среды в общей стратегии предприятия, что позволяет использовать современные технологии логистического менеджмента с целью обеспечения эффективности интегрированной логистической системы и высокого уровня конкурентоспособности предприятия.

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

ACTUALITY OF LOGISTIC SYSTEMS IMPLEMENTATION IN TRANSPORT ENTERPRISES TO PROTECT THEIR COMPETITIVENESS

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

The article considers logistics system integration in process of management transport enterprises and their impact on competitiveness. It is determined, that increase of efficiency of the integrated logistic system is one of the main factors of providing of competitive advantages of the enterprise. The study of the influence of macro-logistic systems on the functioning of micro-logistic systems, on the basis of which the mechanism of influence of the key competences of logistics in ensuring the competitiveness of the enterprise is constructed, which is proposed to be understood as the process of making managerial decisions on procurement, production and sales, provided that the integration of key competencies of logistics is integrated, taking into account the influence of internal and external environment in the general strategy of the enterprise, which allows using modern technologies logistically management to ensure the effectiveness of the integrated logistics system and a high level of competitiveness.

Key words: logistics, transport and logistic system, logistic approach, integration, competitiveness, enterprise, transport

Постановка проблеми. Існуюча конкуренція на ринку транспортних послуг, вимагає все нових підходів до розвитку транспортних відносин, створення нових технологій та підвищення якості послуг. Виходячи з сучасних особливостей розвитку ринкових відносин, найбільш стали конкурентні позиції мають ті підприємства, які, окрім традиційних шляхів забезпечення власної конкурентоспроможності, використовують ще й нетрадиційні шляхи отримання конкурентних переваг. Одним з таких шляхів є супроводження продукції підприємств пакетом додаткових послуг.

Оскільки конкурентні переваги, що забезпечені такими факторами як ціна, реклама, якість, швидкість доставки товару на ринок та інші, є легко повторюваними, робота із забезпечення стійкої конкурентоспроможності підприємства як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках повинна проводитися на тлі диференціації пакету послуг, що супроводжують продукт з моменту його проектування до післяпродажного обслуговування.

Диференціація пакету супроводжувальних продукцію послуг проявляється у намаганні інтегрувати функції закупок, виробництва та збуту при прийнятті управлінських рішень. На даний час функцію диференціації пакету додаткових послуг, що супроводжують продукт, виконує логістика. При цьому логістика виступає прикладною стратегією концентрації управління, що об'єднує між собою час і простір, а також виконує вище зазначені функції [3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження функціонування логістичних систем висвітлюється у працях багатьох вчених. Зокрема, слід виокремити наступних з них: Григорьев М. Н. [1], Сухорукова Т.Г. [5], Єлагін Ю.В. [6], Зборовська О. М. [7], Крикавський Є. В. [8], Миротин Л. Б. [9], Скоробогатова Т. Н.

[10]. У їх працях сформульовано основні засади формування та функціонування логістичних систем, їх інтеграції в управління підприємством.

Вплив впровадження логістичних систем на забезпечення конкурентоспроможності підприємства висвітлено у працях багатьох вчених, серед яких, зокрема, слід виділити дослідження Диканя В.Л. [3], [4] та Данько М.І. [2].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим аналіз публікацій свідчить, що недостатньо уваги приділялося саме обґрунтуванню необхідності впровадження логістичних систем на транспортних підприємствах для підвищення їх конкурентоспроможності в галузі.

Метою статті є дослідження теоретичних питань щодо впровадження логістичних систем та їх впливу на конкурентоспроможність підприємства

Виклад основного матеріалу дослідження. На практиці застосовуються логістичні системи двох типів: макрологістичні та мікрологістичні.

Макрологістична система є великою логістичною системою управління потоковими процесами за участю декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні. Виділяють такі макрологістичні системи: регіональні, національні (міжрегіональні) та міжнаціональні.

Створення макрологістичних систем обумовлене необхідністю забезпечити чітку взаємодію різногалузевих структур з метою поліпшення економічного стану на глобальному рівні. Під час створення макрологістичних систем особливу увагу приділяють взаємопогодженню інтересів кожного учасника незалежно від його ролі у створеній системі.

Цілі створення макрологістичних систем можуть значною мірою відрізнятися від цілей і критеріїв синтезу

мікрологістичних систем. У більшості випадків критерій мінімуму загальних логістичних витрат використовується і під час синтезу макрологістичних систем. Однак найчастіше критерії формування макрологістичних систем визначаються екологічними, соціальними, військовими, політичними та іншими цілями[2].

Наприклад, для поліпшення екологічної ситуації в регіоні може бути створена макрологістична система оптимізації транспортних (вантажних) регіональних потоків, що вирішує задачі:

- оптимізації маршруті;
- розв'язання транспортних потоків;
- переключення з одного виду транспорту на інший.

З погляду державних органів управління, які також можуть брати участь у створенні макрологістичної системи, позитивний ефект може виражатися, наприклад, у поліпшенні загальної економічної ситуації в регіоні, країні або між державами. Таким чином, макрологістична система є високо інтегрованою інфраструктурою економіки регіону, країни або групи країн.

Мікрологістична система охоплює внутрішньовиробничу логістичну сферу одного підприємства або групи підприємств, об'єднаних на корпоративних засадах. До мікрологістичної системи належать технологічно пов'язані виробництва, об'єднані єдиною інфраструктурою, які працюють на єдиний економічний результат. Мікрологістичну систему підприємства можна подати у вигляді основних підсистем: закупівлі, виробництва і збуту.

Закупівля – підсистема, яка забезпечує надходження матеріального потоку в логістичну систему.

Планування та управління виробництвом – ця підсистема приймає матеріальний потік від підсистеми закупівель та управляє ним в процесі виконання різних технологічних операцій,

які перетворюють предмет праці в продукт праці. Збут – підсистема, яка забезпечує вибуття матеріального потоку з логістичної системи.

Елементи логістичних систем різноякісні, але одночасно сумісні. Сумісність елементів забезпечується єдністю цілі, якій підпорядковане функціонування кожного з елементів логістичної системи. Також в економічній літературі зустрічається думка, що мікрологістичні системи є окремими ланками макрологістичних систем. Однак це не завжди так. Виробничо-господарські структури, які входять у макрологістичну систему і є юридично незалежними, можуть виконувати усі вимоги і функції даної системи, сприймаючи їх як фактор зовнішнього середовища. При цьому свою внутрішньовиробничу і господарську діяльність вони можуть здійснювати традиційно.

З іншого боку, підприємство, яке функціонує на основі логістичної концепції, може не входити в макрологістичну систему, тим більше якщо її немає. Воно будує свою діяльність як локальна мікрологістична система, що адаптується до динамічного зовнішнього середовища. Таким чином, макрологістична система являє собою велике логістичне утворення декількох незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні.

Мікрологістична система, у свою чергу, охоплює внутрішньовиробничу логістичну сферу одного підприємства або групи підприємств, об'єднаних на корпоративних засадах. При цьому слід зазначити, що напрямок розвитку макрологістичної системи відображається на функціонуванні мікрологістичної системи через процеси адаптації підприємств до змін зовнішнього середовища.

На основі дослідження сучасних особливостей впровадження логістичних

технологій у діяльність підприємств з урахуванням процесів розвитку прикордонних територій і визначення організаційної структури, що здатна поєднати зусилля промисловості та транспорту в напрямку підвищення конкурентоспроможності, сформовано принципи, на яких повинно будуватися застосування логістичних технологій:

- моніторинг ринку виробництва і збуту, а також залучення вантажів до перевезення транспортною системою України;

- побудова ланцюга від виробника до споживача за участю всіх видів транспорту (перш за все, залізничного як стратегічного об'єкту економіки України);

- здійснення логістичного управління процесом перевезень;

- відповідальність за реалізацію логістичного ланцюга на усьому шляху переміщення вантажів;

- організація єдиного митного простору сусідніх прикордонних регіонів;

- дослідження ринку напрямків та обсягів прикордонного співробітництва, визначення основних вантажів, що у великих обсягах перевозяться через кордон, та удосконалення організації їх перевезення;

- забезпечення взаємодії прикордонних регіонів сусідніх країн у науково-технічному співробітництві [5].

Спрямована на досягнення високої якості обслуговування споживачів, логістична система підприємства будується на засадах інтеграції ключових компетенцій логістики, що дозволяє використовувати сучасні технології логістичного менеджменту з метою досягнення високого рівня конкурентоспроможності підприємства (рис. 1).

Підвищення ефективності інтегрованої логістичної системи досягається за рахунок успіхів у сфері впливу кожної ключової компетенції логістики. При чому успіх у сфері впливу

ключової компетенції логістики вважається успіхом лише у тому випадку, якщо він безпосередньо впливає на підвищення загальної ефективності інтегрованої логістичної системи [4].

Підвищення ефективності інтегрованої логістичної системи є одним з основних чинників підвищення конкурентоспроможності підприємства. За даними Європейської асоціації логістики застосування сучасних технологій логістичного менеджменту дозволяє скоротити час виробництва продукції на 25%, знизити собівартість виробництва продукції до 30%, скоротити обсяг матеріально-технічних запасів від 30% до 70% [7].

У світовій практиці спостерігається наступне розподілення загального часу надходження продукції у промислово-логістичному обороті:

- 3% часу – у виробництві;

- 10% часу – у процесі транспортування (перевезення);

- 87% часу – у процесі додаткової обробки, пакування (склад).

Саме тому виробники продукції намагаються скоротити накопичені запаси через інтеграцію корпоративних і оперативних функцій у логістику.

У цілому розвиток логістики спрямований на подолання просторового розриву. Проте з розвитком промисловості у результаті науково-технічного прогресу логістичне обслуговування значно змінилося від впливом внутрішньої та зовнішньої конкуренції. За останні часи впровадження логістичних систем у діяльність підприємств було спрямовано на управління виробництвом, транспортуванням, збереженням і запасами. На початку ж використання логістики в управлінні підприємством впровадження логістичних систем, переважно, було спрямовано на управління каналами просування продукції на споживчі ринки.

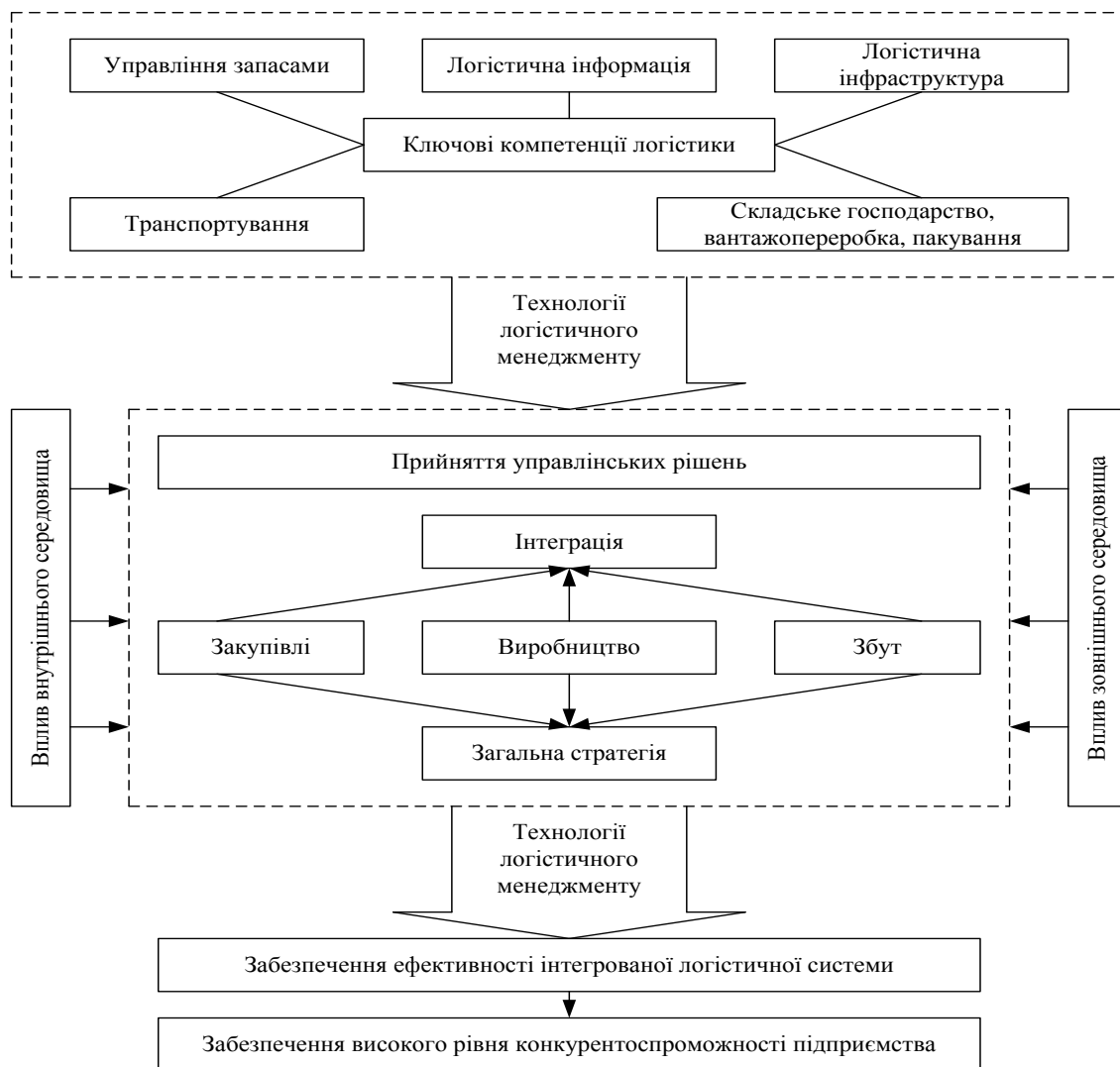


Рис. 1. Механізм впливу ключових компетенцій логістики у забезпеченні конкурентоспроможності підприємства

Сучасні логістичні системи, побудовані на застосуванні провідних інформаційних технологій, дозволяють не тільки не відставати від конкурентів, але й випереджати їх. Серед результатів впровадження логістичних систем з використанням інформаційних технологій Всесвітнім банком за аналізом діяльності 1450 компаній США, Канади, Японії та семи західноєвропейських країн було зафіксовано досягнення конкурентних переваг [6]:

- зниження на 1% витрат на логістику таким чином впливає на

ефективність, як і зростання обсягу збуту на 10% (компанії «Дженерал Моторс», «Бош», «Сіменс», «Мітсубісі»);

- управління каналами просування продукції призводить до скорочення тривалості циклу замовлення на 80% і розміру запасів на 30-70%, підвищенню продуктивності на 20-50%, зменшенню витрат на доставку продукції до 30% (Європейська асоціація промисловості);

- організація отримання товарів за допомогою електронних замовлень дозволила багатьом компаніям підвищити обсяг збуту до 50% (Асоціація

промисловості США);

- у результаті удосконалення логістики та скорочення запасів на 30% зменшилися витрати на збереження та капітальні вкладення, що, у свою чергу, призвело до зростання прибутку на активи майже на 35% (Хенкель інтернашнл кемікалс);

- використовуючи інтегроване управління логістикою, деякі промислові компанії знизили до 25% тривалість процесу виробництва продукції, що дозволило їм скоротити на 20% загальні витрати на маркетинг (Бостон консалтинг груп).

Висновок. Таким чином, впровадження логістики у діяльність підприємства та формування його логістичної системи дозволить:

- гармонізувати внутрішні бізнес-процеси підприємства, підвищити ефективність діяльності його функціональних підрозділів;

- скоротити витрати та зменшити собівартість продукції;

- збільшити кількість потенційних і фактичних споживачів, утримати та розширити ринок збуту;

- підвищити конкурентоспроможність підприємства в умовах жорсткої конкуренції.

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. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності національної мережі міжнародних транспортних коридорів: Монографія/ Данько М.І., Дикань В.Л., Толстова А.В. — Харків.: УкрДАЗТ, 2013 — 188с.

3. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств:

Підручник / Дикань В.Л., Боровик Ю.Т., Полякова О.М., Уткіна Ю.М. - Харків: УкрДАЗТ, 2012 – 415с.

4. Дикань В.Л. Глобализационные процессы в экономике Украины/ В.Л.Дикань, А.В. Козуб// Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017.- № 58. С.9-18

5. Сухорукова Т.Г. Характеристика класифікаційних ознак транспортної логістики [Текст] / Т.Г.Сухорукова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр. – Х.: УкрДАЗТ, 2014. - № 47. – С.51-57.

6. Єлагин Ю.В. Сутність та роль логістичних підходів в підвищенні ефективності обслуговування пасажирів [Текст] / Ю.В. Єлагин // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр. – Х.: УкрДАЗТ, 2013. - № 44. – С.44-46.

7. Зборовська О. М. Особливості проектування і розвитку логістичних систем у промисловості [Текст] / О. М. Зборовська // Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2010. – №1(3). – Том 2. – С. 132-136.

8. Крикавський Є. В. Логістичні системи: навчальний посібник [Текст] / Є. В. Крикавський, Н. В. Чернописька. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2009. – 246 с.

9. Миротин Л. Б. Логистика: учебное пособие [Текст] / Л. Б. Миротин, В. И. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 200 с.

10. Скоробогатова Т. Н. Логистика: учебное пособие [Текст] / Т. Н. Скоробогатова. – [2-е изд.]. – Симферополь, Омега-Л, 2009. – 256 с.

11. Устенко М. О. Організаційно-економічні підходи щодо створення логістичної системи прикордонного регіону: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.03 / М. О. Устенко; Укр. держ. акад. залізн. трансп. - Х., 2013. - 23 с.

УДК 658.012.3

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МАЛОГО ПІДПРИЄМСТВА ЗА РАХУНОК ВИКОРИСТАННЯ БЮДЖЕТУВАННЯ РЕКЛАМИ

*Бутенко О. П., к.е.н., доцент,
Головченко К. В., магістр (ХНУБА)*

У статті обґрунтовано необхідність використання елементів бюджетування на малих підприємствах для підвищення їх конкурентоспроможності. Для цього складені характеристики використання бюджетного рекламування підприємств великого та малого бізнесу, встановлені причини небажання керівників використовувати цей метод на підприємстві, запропоновані напрями їх мінімізації. Наведено алгоритм послідовності виконання бюджетування реклами за методом «Виходячи з цілей і завдань», а також запропонована методика економічного обґрунтування прийнятого рішення з бюджетування реклами малого підприємства. Економічні розрахунки виконані на прикладі діяльності торгівельного підприємства.

Ключові слова: бюджетування, управління малим бізнесом, бюджетування реклами на малому підприємстві за методом «Виходячи з цілей і завдань», конкурентоспроможність малого бізнесу.

ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МАЛОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА СЧЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕТОДА БЮДЖЕТИРОВАНИЯ РЕКЛАМЫ

*Бутенко Е. П., к.э.н., доцент,
Головченко К. В., магистр (ХНУСА)*

В статье обоснована необходимость использования элементов бюджетирования на малых предприятиях для повышения их конкурентоспособности. Для этого составлен характеристики использования бюджетного рекламы предприятий крупного и малого бизнеса, установлены причины нежелания руководителей использовать этот метод на предприятии, предложенные направления их минимизации. Приведен алгоритм последовательности выполнения бюджетирования рекламы по методу «Исходя из целей и задач», а проведен анализ результатов использования бюджетирования рекламы на малом предприятии. Экономические расчеты выполнены на примере торгового предприятия.

Ключевые слова: бюджетирование, управление малым бизнесом, бюджетирование рекламы на малом предприятии по методу «Исходя из целей и задач», конкурентоспособность малого бизнеса.

INCREASING THE COMPETITIVENESS OF THE SMALL ENTERPRISE, ACCORDING TO THE USE OF ADVERTISING BUDGETARY METHOD

*Butenko O. P., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Golovchenko K. V., Master
(Kharkiv National University of Construction and Architecture)*

The article substantiates the need to use elements of budgeting at small enterprises to increase their competitiveness. For this purpose, the characteristics of the use of budget advertising of large and small business enterprises, the reasons for the managers' reluctance to use this method at the enterprise, the directions of their minimization are proposed. The algorithm of budget execution of advertising by the method "Based on goals and objectives" is presented, as well as the proposed method of economic substantiation of the decision made on advertising budgeting of a small enterprise. Economic calculations are made on the example of a trading company.

Key words: budgeting, small business management, budgeting of advertising on a small enterprise by the method "Based on the goals and objectives", the competitiveness of small business.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Згідно зі світовими даними тенденцій малого бізнесу, тільки 40% малих підприємств є прибутковими, 30% є беззбитковими і 30% втрачають кошти [1]. Стан розвитку малого бізнесу в Україні заслуговує окремої уваги через економічну нестабільність та політичну ситуацію, яка виникла в країні у даний час. Малі підприємства сьогодні займають велику частку серед вітчизняних підприємств. І хоча, за даними аналітичного звіту Державної служби України з питань регуляторної політики, їх частка зменшилась на 5,4%, суб'єкти малого підприємництва становлять 94,28%-94,45% від загальної кількості [2]. За даними Державної служби статистики України показники структурної динаміки по суб'єктам господарювання мають негативну тенденцію. Так за період з 2015-2016 рр. кількість малих підприємств зменшилась на 11,1%, мікропідприємств – 12,8%. Зменшення показників кількості фізичних осіб-підприємців суб'єктів малого підприємництва становить 4,3 %, а мікро підприємництва зменшилась на

73 548, що становить 4,5% у порівнянні з попереднім роком [2]. Статистичні дані нашої країни підтверджують світову тенденцію стану малого бізнесу, та не розкривають причин та проблем, що постають у процесі ведення бізнесу. Перед підприємцями завжди стоїть завдання пошуку шляхів забезпечення виживання, але для керівників малого бізнесу ці завдання є специфічними через брак фінансових та інших ресурсів, низьку інвестиційну активність, недоступність кредитних ресурсів тощо [3].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Прагнення нівелювати негативний вплив з боку конкурентів спонукає підприємців малого бізнесу шукати нові ринки, інноваційну продукцію, активно використовувати маркетингові комунікації. Тому обов'язковим для керівників великого і середнього бізнесу є використання методів планування та контролю, поєднання яких є бюджетуванням діяльності. Бюджетування на таких підприємствах відбувається на підставі зведення бюджетів усіх підрозділів діяльності. Це дозволяє своєчасно

аналізувати зміни в кон'юктурі ринку та забезпечувати стабільні умови функціонування і розвитку. Для малих підприємств процес бюджетування є складним та високо затратним, але необхідним залишається здійснення періодичного планування та контролю. **На думку авторів, використання елементів** бюджетування малого підприємства має стати одним із основних інструментів ведення діяльності цього виду бізнесу. Управління малим підприємством є досить специфічним, тому і бюджетне управління малим бізнесом має відрізнитися від бюджетування великого та середнього бізнесу. Подальше дослідження має дати відповідь на питання можливості використання бюджетування на малих підприємствах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Доцільність використання бюджетування на підприємствах підтверджується думкою багатьох вітчизняних учених. Так, О. Є. Федорченко зазначає, що система бюджетування підприємства як інструмент внутрішньогосподарського фінансового планування та контролю, суттєво підвищує ефективність управління фінансами підприємства, попереджаючи про нераціональне використання фінансових ресурсів як на стадії планування, так і на стадії контролю за їх використанням [4]. Пропозиція ведення ефективного обліку через створення центрів відповідальності як важлива умова ефективного управління підприємством розглянута у роботі Р. І Жовновача [5]. Зміну принципів управління через високу ентропію зовнішнього середовища розглядає і К. М. Чумак. У зазначеній роботі пропонується розроблення системи бюджетів на підприємстві, що дасть змогу врахувати всі елементи прогнозів, сконцентрувавши їх в бюджеті про доходи та витрати [6]. Недостатньо дослідженим,

на думку авторів, залишається відсутність в системі бюджетування показників, орієнтованих на вирішення переважно короткострокових завдань, а також вирішення вузького завдання, що не дозволяє використовувати потенціал бюджетування для малих підприємств.

Метою дослідження є обґрунтування доцільності використання бюджетування реклами малими підприємствами як необхідної умови забезпечення їх конкурентоспроможності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Управління малими підприємствами на даний час вимагає від керівників пошуку нових нецінових методів забезпечення конкурентоспроможності. Таким, широко використовуваним методом є реклама. Запас фінансової міцності малих підприємств не дозволяє використовувати найсучасніші технології просування своєї продукції та послуг, що зменшує їх стійкість перед великими підприємствами, але рекламна стратегія може стати успішною за умови використання керівниками методів планування та контролю. Одним з таких методів є бюджетування реклами. Але, як зазначено у роботі Ліонеля А. Мітчелла: «Методи складання рекламних бюджетів на практиці є більш складними, ніж описані в теорії, але їх використання значно зменшує розрив між малими підприємствами, орієнтованими на маркетинг, і успішними компаніями» [7]. Авторами пропонується виявити місця, що викликають складність та небажання керівників малих підприємств використовувати бюджетування. Для цього, по-перше, пропонуються порівняльні характеристики використання бюджетування реклами підприємствами великого та малого бізнесу зведені авторами до табл. 1.

Таблиця 1

Характеристики використання бюджетного рекламування підприємств великого та малого бізнесу [Авторська розробка за джерелами [4,5,6]]

Характеристики використання бюджетування реклами підприємств малого бізнесу	Характеристики використання бюджетування реклами підприємств великого та середнього бізнесу
бюджетування реклами означає створення ефективного управління частиною фінансових ресурсів, оптимізація витрат і прибутку	бюджетування реклами означає частину системи бюджетування, управлінського обліку, оптимізація витрат і прибутку [4]
рухливість, гнучкість, швидке реагування на зміни [6]	рухливість, гнучкість, швидке реагування на зміни [6]
для бюджетування реклами на підприємстві можуть використовуватися цільові показники підприємства, так і прогнозні цифри, які приймаються на підставі статистики та рішення керівника. Бюджетування реклами на підприємстві може виконуватися за методами: фінансовий, залишковий.	бюджетування реклами на підприємстві може виконуватися за методами: фінансовий, залишковий, розрахунок бюджету у відсотках від очікуваних річних обсягів продажу, або валового прибутку, метод на основі рентабельності витрат та маркетингові методи. Можуть використовуватись зовнішні цільові показники компанії, прогнозні цифри, які розраховуються на підставі статистики, зібраної безпосередньо в системі [5]
головна роль власника бізнесу у внутрішньо-підприємницькому бюджетуванні реклами для здійснення планування та контролю, особиста зацікавленість та відповідальність	головна роль у складанні належить фінансовому менеджменту, можлива участь власника бізнесу у внутрішньо-підприємницькому бюджетуванні реклами для більшого контролю [4]
бюджетування реклами вимірюється періодами в залежності від сезонності; терміни: на період від трьох місяців до року - довгостроковий, один місяць - поточний, оперативний	довгострокове бюджетування реклами вимірюється періодами від 3-5 за умови економічної стабільності та в залежності від життєвого циклу продукції/послуг
має обмежений доступ до фінансових та грошових ринків [4]	вільний доступ до фінансових та грошових ринків
перевантаження головного керівника, ризик прийняття невірної рішення. Прийняття рішення здійснюється «зверху-вниз». Неможливість найняти висококваліфіковані кадри, можлива відсутність професійних знань.	процес децентралізований [5], потребує висококваліфікованих кадрів, програмного забезпечення. Прийняття рішення здійснюється «зверху вниз», «знизу-вверх», «комбіноване». Потребує побудови досить складної системи взаємопов'язаних бюджетів, розподілу функцій і повноважень

Зазвичай обсяг рекламного бюджету на малих підприємствах визначається керівником виходячи з суми коштів, які залишились після покриття інших потреб, або фіксована сума в залежності від доходу фірми, а також можливий варіант

встановлення суми бюджету у порівнянні з витратами конкурента на рекламну діяльність. Використання бюджетування рекламної діяльності примушує визначитись не тільки з витратами, але з плануванням строків рекламування, видів

реклами, що буде використовуватись та підприємств використовувати забезпечує зворотній зв'язок зі бюджетування з метою визначення шляхів споживачем. їх мінімізації (рис.1).

По-друге, необхідно конкретизувати причини небажання керівників малих



Рис. 1. Причини, які викликають небажання керівників малих підприємств використовувати бюджетування реклами [Авторська розробка за джерелом 4, 5]

Установлено, що головною перешкодою до використання бюджетного планування реклами на малих підприємствах є небажання самих керівників, або нерозуміння отримання переваг від їх застосування, а також думка про їх надзвичайну складність. Тому управлінцям потрібно надати чіткий, простий та зрозумілий інструмент до використання. Так пропонується до розгляду метод розрахунку виду бюджетування реклами «Виходячи з цілей і завдань», який є не складним і вимагає від учасників ринку формувати свої бюджети реклами на основі вироблення конкретних цілей, завдань, які планується вирішити, та оцінки витрат на реалізацію встановлених завдань. Сума усіх витрат і

дасть орієнтовну цифру бюджетних асигнувань на рекламу. Послідовність використання методу вказана на рис.2.

Преваги запропонованого методу полягають у тому, що він є простим, вимагає від керівництва чіткого викладу своїх уявлень про взаємозв'язок між сумою витрат, рівень рекламних контактів, інтенсивність, регулярного контролю за збутом, аналіз асортименту продукції. Ефективність використання підприємством бюджетування реклами пропонується підтвердити показниками рентабельності продажів (ROS) та рентабельності продукції (ROP), які контролюють ефективність реалізації продукції. Приклад розрахунку показників у табл. 2.

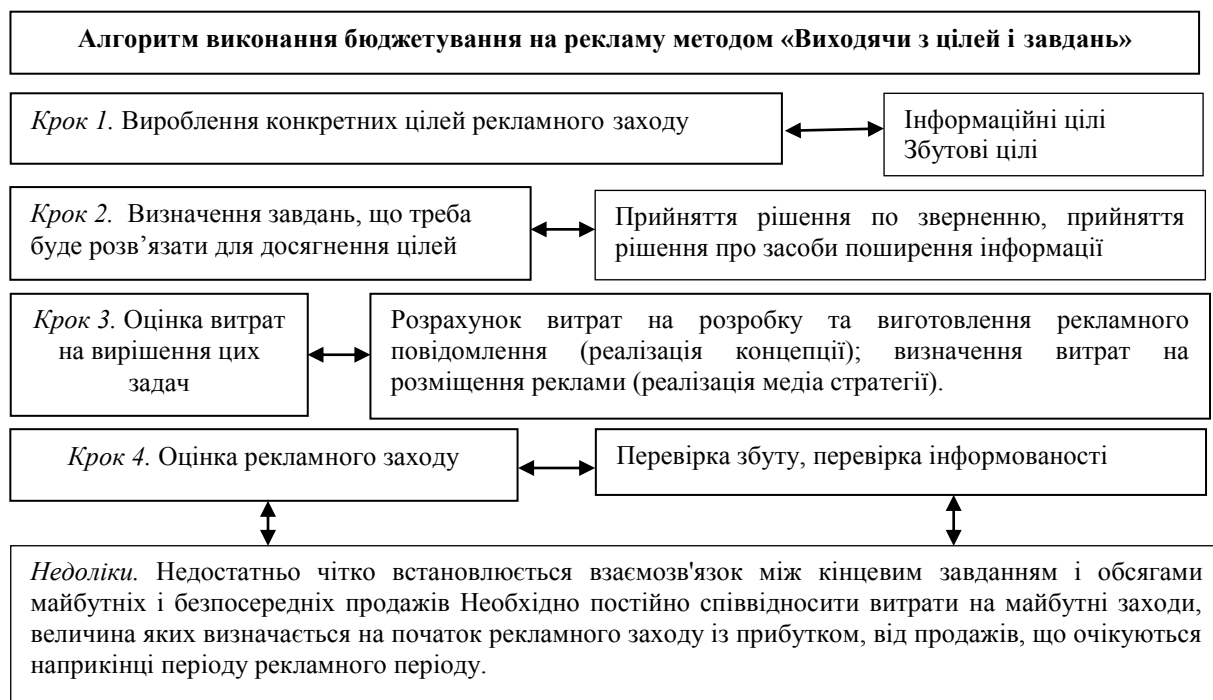


Рис. 2. Алгоритм визначення бюджетування за методом «Виходячи з цілей і завдань» [8,9]

Таблиця 2

Аналіз результатів застосування бюджетування реклами на малому підприємстві

Показники	№з/п	Од. виміру	2013р.	2014р.	2015р.	2016р.
Чистий прибуток (Net Profit)	1	тис. грн. (рядок 220 форми 2)	152,371	179,8357	188,355	231,751
Чистий дохід від реалізації (Revenue)	2	тис. грн. 035 форми2)	3359,62	3210,38	3239,70	5448,47
Собівартість (Cost price)	3	тис. грн.	71,2	84,82	105,50	107,791
Рентабельність продажів (ROS)	4	стр.1/стр.2*100%	16,51	17,9	17,2	23,51
Рентабельність продукції (ROP)	5	стр.1/стр.3*100%	2,14	2,12	2,1	2,15

Таким чином, запровадження бюджетування реклами на досліджуваному підприємстві дало позитивну динаміку показниками, рекомендованими для аналізу асортименту і ввів деякі зміни, тобто була проведена ідентифікація потенційно придатних способів ведення бухгалтерського обліку, по кожному

прийому і для кожного об'єкту, та розробка концепції ведення бізнесу. Керуючись показниками, рекомендованими для економічного обґрунтування, слід пам'ятати, що вони також оцінюють частку собівартості продукції у доході, зміну структури асортименту, зміну відпускних цін та не враховують управлінський характер, інфляцію, зміну попиту. За

думкою авторів, використання бюджетування реклами на підприємствах малого бізнесу сприяє активізації функції планування та контролю, а отже допомагає керівнику своєчасно реагувати на зміни, що відбуваються у середовищі існування підприємства, тобто змінює управлінську поведінку.

Висновок. Упровадження та застосування бюджетування реклами на малих підприємствах повинне стати важливим інструментом у сукупності заходів формування конкурентних переваг. Планування та контроль реклами підвищує якість управління, дає можливість оптимально використовувати перспективи, що відкриваються в зовнішньому середовищі, забезпечує ефективне використання внутрішніх ресурсів. Недоліком цього методу є залежність прийняття рішення від однієї людини - головного керівника, що підвищує ризик неадекватного вибору виду реклами чи її інтенсивності, помилки у сегментації ринку або у виборі методу просування тощо. Зменшення таких ризиків з метою підвищення ефективності реклами для підприємців малого бізнесу є темою подальшого дослідження.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 50 Reasons Why Some Businesses Fail While Others Succeed [Електронний ресурс] // Режим доступу : <https://www.successharbor.com/why-some-businesses-fail-while-others-succeed-02132015/> - Загол. з екрану
2. Економічна статистика. Економічна діяльність. Промисловість [Електронний ресурс]: офіційні дані Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Дикань О. В. Розвиток малого бізнесу в Україні: проблеми та шляхи забезпечення [Електронний ресурс] / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 57, – 58 с. – Режим доступу до журн. : <http://btie.kart.edu.ua/article/view/101559>
4. Федорченко О. Є. Удосконалення системи бюджетування на підприємстві [Електронний ресурс] / О. Є. Федорченко // Економіка та держава. – 2015. – Вип. №11, – 37 с. – Режим доступу до журн.: http://www.economy.in.ua/pdf/11_2015/11.pdf
5. Жовновач Р. І. Постанова системи бюджетування на підприємстві [Електронний ресурс] / Р. І. Жовновач // Наук.-дослідн. фінанс. інститут Мін. фін. України, КНТУ. – 2006. – 333 с. – Режим доступу: <http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/bitstream/123456789/2416/1/12.pdf>
6. Чумак К. М. Система бюджетів як елемент фінансового управління підприємством / К. М. Чумак // Економічні науки. – 2011. – Вип. 2, Т. 2. – 83 с.;
7. Ліонель А. М. Исследование методов составления рекламных бюджетов: практика и литература / А. М. Ліонель // Европейский журнал маркетинга. – 1993. – Vol. 27 Issue: 5. – pp.5-21 - Режим доступу: <https://doi.org/10.1108/03090569310039697>
8. Діброва Т. Г. Процедура планування бюджету рекламної кампанії: комбінований підхід [Електронний ресурс] / Т. Г. Діброва // Економічний вісник Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут". – 2014. – Вип. № 11. – 349 с. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evntukpi_2014_11_56
9. Андреева Т. Є. Оцінка стратегічного потенціалу підприємства в контексті впливу факторів зовнішнього середовища / Е. Є. Андреева, О. О. Гетьман // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 59 – С. 91-101. – Режим доступу до журн. : <http://btie.kart.edu.ua/article/view/101559>

УДК 658

ВЛИЯНИЕ ФАКТОРОВ ВНЕШНЕЙ И ВНУТРЕННЕЙ СРЕДЫ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Воловельская И.В., к.е.н., доцент,
Цапко А., магистр,
Кушнирик А., магистр,
Купрадзе К., магистр (УкрГУЖТ)*

Предприятия различных видов деятельности и форм собственности постоянно ищут пути повышения эффективности своей работы. Это связано с тем, что внешняя среда становится все более агрессивной, на нее активно влияют глобализация и усилившаяся в последнее время конкуренция на международном рынке.

Для того, чтобы выжить во враждебной среде, предприятия должны постоянно искать пути обеспечения конкурентных преимуществ, на формирование которых оказывают влияние различные факторы: инновационная деятельность; правильная организация сбытовой сети; организация технического обслуживания продукции; создание имиджа предприятия; воздействие тенденций развития конъюнктуры на положение предприятия на рынке и т.д.

Однако, для принятия обоснованных управленческих решений в заданной области необходимо классифицировать факторы, влияющие на эффективность деятельности предприятий. Это позволит выяснить степень и приоритетность каждого из них.

Ключевые слова: фактор, экономическая эффективность, конкурентоспособность, конкурентные преимущества.

ВПЛИВ ФАКТОРІВ ЗОВНІШНЬОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА НА ЕФЕКТИВНІСТЬ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Цапко А., магістр,
Кушнирик А., магістр,
Купрадзе К., магістр (УкрДУЗТ)*

Підприємства різних видів діяльності та форм власності постійно шукають шляхи підвищення ефективності своєї роботи. Це пов'язано з тим, що зовнішнє середовище стає все більш агресивним, на нього активно впливають глобалізація, а також конкуренція, що останнім часом посилилася на міжнародному ринку.

Для того, щоб вижити у ворожому середовищі, підприємства повинні постійно шукати шляхи забезпечення конкурентних переваг, на забезпечення яких впливають різні фактори: інноваційна діяльність; правильна організація збутової мережі; організація технічного обслуговування продукції; створення іміджу підприємства; вплив тенденцій розвитку кон'юнктури на становище підприємства на ринку тощо.

Проте, для прийняття обґрунтованих управлінських рішень в заданій області необхідно класифікувати фактори, що впливають на ефективність діяльності підприємств. Це дозволить з'ясувати ступінь і пріоритетність кожного з них.

Ключові слова: чинник, економічна ефективність, конкурентоспроможність, конкурентні переваги.

THE INFLUENCE OF FACTORS EXTERNAL AND INTERNAL ENVIRONMENT ON THE EFFICIENCY OF ENTERPRISES

*Volovelskaya I.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Tzapko A., master,
Kushnirik A., master,
Kupradze K., master (UkrSURT)*

Enterprises of various types of activities and forms of ownership are constantly looking for ways to improve the effectiveness of its work. This is due to the fact that the external environment is becoming more aggressive, he actively influenced by globalization, competition that has increased in the international market.

In order to survive in a hostile environment, businesses must constantly look for ways to provide competitive advantages, which is influenced by various factors: innovation activity; the proper organization of the sales network; management of maintenance products; building brand image of the company; the impact of trends in market conditions on the company's position on the market, etc.

However, to improve performance and make informed management decisions in a given area it is necessary to classify the factors influencing the effectiveness that can be generalized. This will allow to determine the degree and priority of each of them.

Key words: *factor, economic efficiency, competitiveness, competitive advantage.*

Постановка проблеми: Для того, чтобы суметь получить прибыль в условиях агрессивной внешней среды, предприятия должны постоянно искать пути повышения эффективности своей работы.

Необходимость создания обобщенной классификации факторов, влияющих на эффективность работы предприятия, послужила основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы, в которых раскрываются основы экономики предприятия, рассматривали такие ученые, как: В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко, И.В. Воловельська, Е.В. Маковоз и др. [1, 3, 4, 5].

Вопросам, касающимся управления производством уделили внимание такие ученые, как Е.А. Бабушкина, В.Л. Дикань, Р.А.Долженко, В.А. Зубенко, И.В. Токмакова и др. [1, 2, 3, 5].

Анализу факторов, влияющих на развитие предприятия уделили внимание такие авторы, как П.И. Разиньков, О.П. Разинькова, М.Х. Ибрагимова, О. М. Калиева, Н. В. Лужнова, М. И. Дергунова, М. С. Говорова и др. [6, 7, 8].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексного адаптированного подхода к классификации различных факторов, влияющих на эффективность работы предприятий в современных условиях.

Цель статьи заключается в изучении и анализе имеющихся классификаций факторов, влияющих на эффективность работы предприятий и на их основе создания собственной классификации.

Изложение основного материала исследования.

В наиболее общем виде экономическая эффективность представ-

ляет собой количественное соотношение двух величин – результатов хозяйственной деятельности и производственных затрат.

Основные вопросы повышения экономической эффективности состоят в увеличении экономических результатов с одновременным снижением затрат в процессе использования имеющихся ресурсов.

На повышение эффективности работы предприятия наибольшее влияние оказывают такие факторы, как: инновационная деятельность; правильная организация сбытовой сети; организация технического обслуживания продукции; создание имиджа предприятия; воздействие тенденций развития конъюнктуры на положение предприятия на рынке и т.д.

Таким образом, предприятия различных видов деятельности и форм собственности постоянно ищут пути повышения эффективности своей работы. Это связано еще и с тем, что внешняя среда становится все более агрессивной, на нее активно влияют глобализация, усилившаяся в последнее время конкуренция на международном рынке.

Фактор (от лат. Factor – делающий, производящий) – причина, движущая сила какого-либо процесса, явления, определяющая его характер или отдельные черты [7].

Существует множество классификаций факторов, оказывающих влияние на эффективность работы организации. Все компании имеют определенную, характерную только для них, специализацию, структуру и номенклатуру производимой продукции.

Однако, для принятия обоснованных управленческих решений в заданной области необходимо классифицировать факторы, влияющие на эффективность, которые возможно обобщить. Это позволит выяснить степень и приоритетность каждого из них.

Наиболее встречающиеся в литературе классификационные признаки это:

- разделение факторов на позитивные и негативные;
- разделение факторов на внешние и внутренние;
- разделение факторов согласно их локализации;
- разделение факторов на общие и частные;
- разделение факторов относительно их направленности и силе воздействия;
- разделение факторов на количественные и качественные и др.

Консультационная фирма McKinsey по результатам проведенного исследования определила, что 85% количественных параметров, влияющих на эффективность функционирования мировых компаний, являются внутренними и только 15% - приходится на внешние факторы [1].

Исходя из вышесказанного, нами разработана следующая классификация факторов, влияющих на эффективность работы предприятия:

1. По уровню воздействия:
 - глобальные представляют собой комплекс условий, при которых каждому предприятию обеспечивается гарантированная защита его интересов, а так же гармоничное развитие его экономического потенциала со стороны государства и мирового сообщества.
 - национальные характеризуются высоким уровнем развития производительных сил, реального исполнения долгосрочных национальных целей при устойчивом политическом режиме.
 - на уровне предприятия это факторы, которые обеспечивают наиболее эффективное использования имеющихся ресурсов для предотвращения угроз и обеспечения стабильного

функционирования предприятия в настоящее время и в будущем;

- на уровне личности – это факторы, которые характеризуются максимальным вложением каждого сотрудника в общее развитие предприятия с целью получения им максимальной прибыли.

2. По разделению факторов на количественные и качественные:

- количественные или экстенсивные факторы, то есть факторы, которые влияют на увеличение объемов производства продукции, услуг и др.;

- качественные или интенсивные, то есть факторы, направленные на улучшение качества за счет внедрения новых, более эффективных технологий.

3. По наукоемкости:

- фундаментальные;
- прикладные;
- инновационные.

4. Относительно направленности:

- простые;
- комплексные.

5. Относительно возможности проявления:

- стихийные – факторы, которые нельзя предусмотреть;

- предсказуемые – факторы, проявление которых можно спрогнозировать;

- слабопрогнозируемые – факторы, которые влияют на состояние предприятия всегда по-разному.

6. В зависимости от вероятности воздействия:

- ложные (искусственно сформированные при отсутствии реального основания для их влияния);

- вероятные (существует реальная возможность воздействия);

- маловероятные (отсутствует реальная возможность для воздействия);

- скрытые (невозможно или достаточно сложно обнаружить влияние).

7. В зависимости от способа воздействия на фактор:

- избежание последствий;
- уклонение от негативного воздействия;

- предотвращение негативного воздействия;

- лимитирование ресурсов;
- страхование негативного воздействия;

- снижение степени воздействия;
- отодвигание последствий.

8. В зависимости от негативных последствий:

- допустимое состояние (в результате воздействия факторов предприятию грозит потеря прибыли, но в пределах этой зоны предпринимательская деятельность сохраняет свою экономическую целесообразность, т.е. потери имеют место, но они не превышают размер ожидаемой прибыли);

- критическое состояние (состояние, когда предприятию грозит потеря выручки; характеризуется опасностью потерь, которые заведомо превышают ожидаемую прибыль и в крайнем случае могут привести к потере всех средств, вложенных предприятием в проект;

- катастрофическое состояние (состояние, при котором возникает неплатежеспособность предприятия; потери могут достигнуть величины, равной имущественному состоянию предприятия, а также состояния, связанные с прямой опасностью для жизни людей или возникновением экологических катастроф).

9. По времени воздействия:

- ретроспективное (воздействие уже произошло);

- срочное (влияние происходит на текущий момент);

- перспективное (может повлиять на состояние предприятия в будущем).

10. В зависимости от видов возможного ущерба:

- факторы, несущий прямой ущерб (риски неполучения прибыли в результате какого-либо события, например риск неуплаты долга или неисполнения обязательств);

- факторы упущенной выгоды (риски наступления косвенного финансового ущерба или недополучения выгоды в результате неосуществления какого-либо мероприятия);

- факторы изменения выгоды (риски, связанные с изменениями, например, процентов по кредитам, дивидендов и др.).

11. В зависимости от возможности предотвращения последствий:

- невозможность предотвращения;

- возможность предотвращения.

Эффективность хозяйственной деятельности любого предприятия характеризуется сравнительно небольшим кругом показателей, но на каждый из них и на все в совокупности, оказывает влияние целая система факторов.

Знание факторов повышения эффективности хозяйственной деятельности, умение определять степень их влияния на работу предприятия, сможет позволить воздействовать на уровень показателей посредством управления факторами, а также создать механизм поиска резервов.

Вывод. Значение комплексной классификации факторов, оказывающих влияние на эффективность хозяйственной деятельности предприятия, состоит в том, что на ее основе можно определить не только степень воздействия фактора, но и оказать на него непосредственное влияние, а так же осуществлять поиск резервов фирмы для повышения эффективности деятельности предприятия.

Еще одним достоинством использования классификации является

возможность полного избежания ненужных затрат, а также обеспечение успешного ведения конкурентной борьбы в условиях современного рынка.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1 Бабушкина Е.А. Управление эффективностью компании [Электронный ресурс] / Е.А. Бабушкина. Режим доступа – http://www.cfin.ru/management/strategy/competit/efficiency_factors.shtml

2 Дикань, В.Л. Стратегічне управління [Текст]: навч. посібник / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, І.В. Токмакова, О.В. Маковоз, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.

3 Дикань, В.Л. Теорія й методи стратегічного управління [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Чебанова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – Київ: ДЕТУТ, 2008. – Вип. 12. – С. 214-217.

4 Дикань, В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посібник / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрГАЗТ, 2011. – 243 с.

5 Дикань, В.Л. Экономика предприятия [Текст]: учеб. пособ. / В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко. – Харьков: УкрГАЗТ, 2008. – 274 с.

6 Ибрагимова, М.Х. Анализ внешней среды компании для принятия стратегических решений / М.Х. Ибрагимова // Проблемы современной экономики, 2012. № 2 (42).

7 Калиева О. М., Лужнова Н. В., Дергунова М. И., Говорова М. С. Факторы, влияющие на экономическую эффективность деятельности предприятия [Текст] // Инновационная экономика: материалы Междунар. науч. конф. (г. Казань, октябрь 2014 г.). — Казань: Бук, 2014. — С. 93-96. URL:

<https://moluch.ru/conf/econ/archive/130/6162>
(Дата обращения: 2017-11-29)

8 Разиньков, П.И. Экономическое состояние и конкурентоспособность предприятия. Методы анализа и

показатели оценки / П.И. Разиньков, О.П. Разинькова. Тверь: ТвГТУ, 2013. 152 с.

9 Финансово-кредитный энциклопедический словарь / под ред. А.Г. Грязновой. М.: Финансы и статистика, 2004. 1168 с.

УДК 658.7

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ПЛАНУВАННЯ ТА ПРОЕКТУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

*Громова О.В., к.е.н., доцент,
Рубан А.П., магістр (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена поняттю «логістична система», розглянуто її складові елементи, характерні властивості, ознаки та види. Вивчено роботи сучасних зарубіжних та вітчизняних вчених у цій галузі, розроблений алгоритм планування і проектування логістичної системи на основі аналізу та прогнозування певних економічних показників. Доведено, що основні завдання та функції механізму управління логістичною системою підприємства є актуальними питаннями сьогодення.

Ключові слова: логістика, логістична система, види логістичних систем, проектування та планування логістичних систем

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ ПЛАНИРОВАНИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

*Громова Е.В., к.э.н., доцент,
Рубан А.П., магистр (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена понятию «логистическая система», рассмотрены ее составляющие элементы, характерные свойства, признаки и виды. Изучены работы современных зарубежных и отечественных учёных в этой области, разработан алгоритм планирования и проектирования логистической системы на основе анализа и прогнозирования определенных экономических показателей. Доказано, что основные задачи и функции механизма управления логистической системой предприятия являются актуальными вопросами современности.

Ключевые слова: логистика, логистическая система, виды логистических систем, проектирование и планирование логистических систем

IMPROVEMENT OF METHODS FOR PLANNING AND DESIGNING A LOGISTIC SYSTEM

*Gromova O.V., Candidate of econ. sciences,
Ruban O.P., Master student (USURT)*

The article is devoted to the concept "logistic system", its constituent elements, characteristic properties, characteristics and types are considered.

The purpose of the article is to study and generalize the concept of "logistic system", its types, features and elements. The boundaries of the logistics system are determined by the cycle of circulation of means of production. For a stable functioning of the system, the prioritization of production, sales and distribution planning is of prime importance. To determine the optimal logistics system, it is necessary to develop the project.

Designing and planning logistics system should begin with a comprehensive assessment of the current situation. In general, the design process is divided into three generalized stages: pre-project preparation (analytical stage), project activity and implementation of the project. The operation of the logistics system is possible provided that the required amount of information is obtained, and the information flow system needs to be improved. The development of logistics systems at enterprises contributes to the growth of financial potential and will facilitate further development.

Key words: *logistics, logistics system, types of logistics systems, design and planning of logistics systems*

Постановка проблеми. Створення логістичної системи на підприємстві переслідує мету забезпечення постачання продукції в заданий час в потрібній кількості з максимально можливою якістю та мінімальними витратами. А побудова ефективного механізму управління логістичною системою підприємства переслідує мету оптимізувати та вдосконалити вже існуючу логістичну систему як в перспективі її функціонування, так і в реальному часі.

Це є необхідністю на сучасному ринку, коли майже кожне підприємство повинне «виживати» в складних конкурентних умовах ринкової економіки, де кваліфікація та рівень підготовки персоналу займають найважливіші ролі якісної роботи логістичної системи.

На сьогодні, проблема проектування логістичних систем має особливу значимість. Це викликано, перш за все, тим, що більшість підприємств працюють в умовах невизначеності та змінному навколишньому середовищі. Тому такі

питання, як основні завдання та функції механізму управління логістичною системою підприємства, принципи та вимоги щодо її побудови є актуальними та заслуговують уваги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам розвитку логістичних систем присвячені роботи як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. Серед яких роботи В. Андерсона [1], В. В. Брагінського [2], Д. Бауерсокса [3], А. М. Гаджинського [4], В. Л. Диканя [5], О. М. Дороховського [6], М. П. Денисенка [7], Т.О. Колодізевої [8], Є. В. Крикавського [9], В. Г. Шинкаренка [10] та ін.

Дослідження науковців стосуються розвитку різних видів транспорту, мистецтва управління, маркетингових підходів та інших актуальних питань, пов'язаних з логістичною системою або її складовими.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на достатньо глибоке вивчення загальних

проблем розвитку логістичних систем, існує проблема визначення сучасних тенденцій їх планування та проектування з огляду на сучасний стан економіки України.

Метою статті є дослідження та узагальнення поняття «логістична система», її видів, особливостей та елементів. Удосконалення методів планування та проектування логістичної системи та визначення показників реальної ефективності обраної логістичної системи.

Виклад основного матеріалу дослідження. Поняття логістичної системи є одним із базових понять логістики.

Логістична система - це складна, структурована економічна система, що складається з елементів, взаємопов'язаних в єдиному процесі управління матеріальними, сервісними та супутніми їм потоками [3].

Метою логістичної системи є забезпечення наявності необхідного товару в необхідній кількості і асортименті, заданої якості, в потрібному місці й у потрібний час, в максимально можливному ступені підготовлених до виробничого процесу або особистого споживання при заданому рівні логістичних витрат.

Просування матеріальних потоків здійснюється кваліфікованим персоналом за допомогою різноманітної техніки: транспортні засоби, вантажно-розвантажувальні пристрої і т. д.

Будь-яка логістична система складається із сукупності елементів, так званих ланок логістичної системи, між якими встановлені певні функціональні зв'язки та відношення. Внутрішньосистемні зв'язки є більш міцними, ніж зв'язки із зовнішнім середовищем. Зазвичай вони мають циклічний характер, бо відображають послідовність передачі матеріального та інформаційного потоків між ланками відповідного логістичного ланцюга [4].

Більшості функціонуючим на практиці логістичним системам притаманні такі властивості:

- складність - наявність великої кількості взаємодіючих елементів та функцій, виконуваних системою, вплив на систему значної кількості стохастичних факторів зовнішнього середовища;

- ієрархічність - підпорядкованість елементів нижчого рівня (порядку, рангу) елементам вищого рівня у контексті лінійного чи функціонального логістичного управління;

- цілісність - властивість системи виконувати задану цільову функцію, реалізована тільки логістичною системою в цілому, а не окремими її ланками або підсистемами;

- структурованість передбачає наявність певної організаційної структури логістичної системи, яка складається із взаємопов'язаних об'єктів і суб'єктів управління, що реалізує задану мету;

- рухливість - мінливість параметрів елементів логістичної системи під впливом зовнішнього середовища, а також рішень, прийнятих учасниками логістичного ланцюга;

- унікальність, непередбачуваність і невизначеність поведінки в конкретних умовах і під впливом зовнішнього середовища;

- адаптивність - здатність логістичної системи змінювати свою структуру та обирати варіанти поведінки відповідно до нових цілей та під впливом зовнішнього середовища;

- наявність зв'язків - між елементами логістичної системи є суттєві зв'язки, які визначають інтеграційні властивості. В макрологістичних системах основу між елементами складає угода. В мікрологістичних системах елементи пов'язані всередині виробничими зв'язками;

- організація - зв'язки між елементами логістичної системи

визначеним чином упорядковані, тобто логістична система має організацію;

- інтеграційні властивості - логістична система володіє інтеграційними властивостями, які не притаманні ні одному із елементів окремо. Це здатність доставити необхідний товар в необхідний час, в необхідне місце, необхідної якості, з мінімальними витратами, а також здатність адаптуватися до змінних умов зовнішнього середовища.

Межі логістичної системи визначаються циклом обігу засобів виробництва. Спочатку закуповуються засоби виробництва, які у вигляді матеріального потоку надходять у логістичну систему, складаються, обробляються, знову зберігаються і потім йдуть з логістичної системи у споживання в обмін на фінансові ресурси, що надходять у логістичну систему. Виділення меж логістичної системи на базі циклу обігу засобів виробництва отримало назву принципу «сплати грошей - отримання грошей» [6].

Логістичні системи класифікуються за такими ознаками.

Принципово за ознакою просторового обмеження логістичні системи поділяються на два типи: макрологістичні та мікрологістичні.

Макрологістична система є великою логістичною системою управління поточковими процесами за участю декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні. Виділяють такі макрологістичні системи: регіональні, національні (міжрегіональні), міжнаціональні. Створення макрологістичних систем обумовлене необхідністю забезпечити чітку взаємодію різногалузевих структур з метою поліпшення економічного стану на глобальному рівні [7].

Мікрологістична система охоплює внутрішньовиробничу логістичну сферу одного підприємства або групи

підприємств, об'єднаних на корпоративних засадах. До мікрологістичної системи належать технологічно пов'язані виробництва, об'єднані єдиною інфраструктурою, які працюють на єдиний економічний результат. Мікрологістичну систему підприємства можна подати у вигляді основних підсистем: закупівлі, виробництва і збуту.

Закупівля - підсистема, яка забезпечує надходження матеріального потоку в логістичну систему.

Планування та управління виробництвом - ця підсистема приймає матеріальний потік від підсистеми закупівель та керує ним в процесі виконання різних технологічних операцій, які перетворюють предмет праці в продукт праці [8].

Збут - підсистема, яка забезпечує вибуття матеріального потоку з логістичної системи.

Як бачимо, елементи логістичних систем різноякісні, але одночасно сумісні. Сумісність елементів забезпечується єдністю цілі, якій підпорядковане функціонування кожного з елементів логістичної системи.

Залежно від виду логістичних ланцюгів логістичні системи поділяються на:

- логістичні системи з прямими зв'язками - це системи, у яких матеріальний потік доводиться до споживача без посередників, на основі прямих господарських зв'язків;

- багаторівневі логістичні системи - це системи, у яких матеріальний потік доводиться до споживача за участю як мінімум одного посередника;

- гнучкі логістичні системи - системи, у яких доведення матеріального потоку до споживача здійснюється як за прямими зв'язками, так і за участю посередників.

Для стабільного функціонування системи першорядне значення має достовірне планування виробництва, збуту

і розподілу. Причому перевага надається стратегічному плануванню над оперативним. З метою досягнення високої надійності такого плану необхідно вивчати динаміку зовнішнього середовища, насамперед ринку, ідентифікувати можливі ситуації і одержувати стратегічні відповіді на питання, що постають у зв'язку з цим.

У галузі логістики застосовується принцип, згідно з яким стратегічне планування спрямовується більше на цілі, ніж на процеси, виходячи з того, що творчість неможлива без інновацій. Слід зазначити, що логістика - унікальна сфера творчої діяльності, спрямованої на стратегічну орієнтацію. Та виробленням стратегії поведінки фірм в умовах логістики процес планування не завершується. Стратегічне планування генерує ланцюжок технічних планів, коли ідентифіковані цілі та дії в оперативних ситуаціях на кожен день. Щоб визначити найбільш оптимальну логістичну систему, необхідно розробити її проект.

Проектування та планування логістичної системи необхідно починати зі всебічної оцінки поточної ситуації. Мета полягає в тому, щоб зрозуміти зовнішнє середовище, процес і характерні характеристики існуючої системи, а також визначити, які зміни необхідні. Це можна зробити провівши ситуаційний аналіз, котрий дає змогу вивчати внутрішній устрій логістичної системи, оцінювати ринкове та конкурентне середовище. Вивченню підлягає увесь логістичний процес і кожна логістична функція окремо. Зміст дослідження залежить від потрібної глибини аналізу.

Одним з показників реальної ефективності обраної логістичної системи може бути її стійкість, тобто дотримання прийнятих стандартів обслуговування. До них належать параметри, пороговий рівень сервісу в системі з мінімальними витратами [9].

Пороговий рівень сервісу, забезпечений логістичною системою з

мінімальними загальними витратами, задає основу для оцінювання сервісних можливостей логістичної системи. Базові можливості системи можливо змінити декількома способами: шляхом зміни кількості складів, що використовує система; зміною часу одного чи декількох функціональних циклів для підвищення швидкості або стабільності операцій; зміною політики формування запасів.

Аналізуючи проект логістичної системи, визначають, по-перше, достатні або недостатні резерви удосконалення логістики, котрі виправдали б проведення детальних досліджень та аналізу.

По-друге, створення концептуальних схем проекту потребує всебічного вивчення фактичних даних, що допомагає об'єктивно та критично поглянути на існуючі методи роботи.

По-третє, в процесі створення концептуальної схеми проекту слід чітко визначити можливі варіанти перебудови логістичної системи.

Процес планування логістичного проекту передбачає визначення мети та обмежень, розробку стандартів оцінки результатів, вибір техніки аналізу, складання проектного завдання. Визначення мети означає фіксування можливих при перетворенні логістичної системи витрат і рівня сервісу. При цьому необхідно окреслити сегменти ринку або галузі, часові межі досягнення результатів, конкретні параметри діяльності, котрі, як правило, являють собою характеристики рівня сервісу.

Аналізують такі питання, як структура замовлень та її зміна, організація отримання замовлень, види інформаційних потоків, види матеріальних та транспортних потоків, переробка та зберігання вантажів та ін. Головне у внутрішньому аналізі - вияв сфер, в котрих можливе значне удосконалення.

Аналіз зовнішніх факторів спрямований на визначення тенденцій ринкового попиту і сервісних потреб

споживачів. Основне завдання оцінки ринку - відтворити сприйняття та передбачити коло споживачів. Для цього можна провести опитування клієнтів чи детально досліджено думку споживачів.

Важливою частиною аналізу є технологічні дослідження, котрі допомагають оцінити наявні та потенційні можливості технологій, що використовуються у всіх сферах логістики, включаючи транспортування, складування, вантажопереробку, планування та інформаційну підтримку [10].

В цілому, процес проектування поділяють на три узагальнені етапи:

1) передпроектна підготовка (аналітичний етап) - передбачає формування інформаційної бази для проектування;

2) власне проектна діяльність - передбачає безпосередню розробку проекту на основі зібраних та проаналізованих даних, спрямованого на досягнення кінцевої мети;

3) реалізація проекту - полягає у розробці рекомендацій щодо впровадження та механізму реалізації проекту і їх безпосередній реалізації.

В процесі передпроектної підготовки слід здійснити техніко-економічне обґрунтування доцільності створення логістичної системи або визначити проблеми розвитку існуючої.

Розробка проекту впровадження ЛС чи вдосконалення її функціонування полягає у підготовці письмового документа, в якому викладено мету, методи реалізації, джерела інвестування, опис об'єкта та фінансову доцільність проектних заходів.

При цьому проектний етап охоплює:

а) дослідницьке забезпечення проекту (прогнозування попиту, вивчення постачальників, визначення місця розміщення виробництва, оцінка впливу на навколишнє середовище, проведення лабораторно-експериментальних

випробувань, обґрунтування масштабів виробництва тощо);

б) техніко-економічне обґрунтування проекту;

в) формування бізнес-плану проекту.

Третій етап проектування включає практичну реалізацію проектних рішень. З метою розробки гнучких логістичних систем, які оперативно реагували б на мінливі ринкові умови, дозволяли б швидко налагоджувати партнерські відносинами з постачальниками, вчасно відповідали б на зміну вимог споживачів та забезпечували б необхідну якість пропонованих послуг, доцільно використати принципи процесного підходу.

Перший етап за приведеним алгоритмом передбачає ознайомлення членів та партнерів з обраною логістичною концепцією, системою вимог до логістичної системи, створення робочої групи розвитку.

В загальному вигляді основні вимоги до формування логістичних систем наступні:

- інтеграція ланок ланцюга поставок в єдину систему, що забезпечує ефективне наскрізне управління матеріальними та інформаційними потоками;

- інтеграція систем контролю над рухом та використанням сировини та матеріалів;

- забезпечення ефективної взаємодії та узгодженості побудови та функціонування елементів логістичної системи;

- узгодженість з діючими процесами та системами управління підприємством;

Проведення діагностики стану логістичної системи та самооцінки ступеню виконання вимог доцільно здійснити у відповідності з процедурою інтегральної оцінки розвитку системи експертною групою.

Визначення бажаного стану розвитку здійснюється шляхом проведення

мозкового штурму, експертизи та виробу варіантів розвитку.

Згідно з обраними варіантами розвитку логістичної системи аналітичний відділ здійснює збір необхідної інформації та моделювання варіантів розвитку для досягнення бажаного стану.

Виходячи з обраних варіантів розвитку, служба логістики підприємства разом зі структурними підрозділами підприємства готує проект бюджету змін згідно плану-графіку впровадження системи вимог, зі вказівкою заходів, строків, ресурсів та задіяного персоналу, орієнтовної трудомісткості.

Після реалізації проекту підводяться висновки та порівнюються отримані результати з бажаними, у випадку відхилення - встановлюються причини та розробляються корегуючі та попереджуючі заходи.

При прогнозуванні технологічного процесу аналізують технології, котрі використовують конкуренти, зважаючи на обробку замовлень, планування потреб у матеріалах. Особливу увагу приділяють технологіям вантажопереробки і транспортування.

В оперативних планах зусилля менеджменту зосереджуються вже на діях, наприклад, на процесах збуту та розподілу. У логістиці перевага надається не галузі економіки, а регіону. Територіальна спеціалізація та раціоналізація мають особливе значення для малих і середніх підприємств з незначними циклічними потоками товарів широкої номенклатури. У зв'язку з цим для обслуговування матеріальних потоків доцільно створювати регіональні розподільчі складські центри. Високої ефективності й стабільності логістичних систем можна досягти лише за умови застосування сучасних технічних засобів. Технічною базою для оптимального управління інформаційними потоками логістичних систем є багаторівнева АСУ. Тому необхідною умовою високої ефективності логістичних

систем є органічне поєднання логістики з кібернетикою.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Формування логістичних систем на підприємствах є вимогою часу і сприяє вирішенню важливого питання, яке полягає у скороченні витрат діяльності. Саме тому активізація логістичної функції спонукає до реалізації можливостей не лише виробництва, а і зберігання та транспортування продукції. Функціонування логістичної системи можливе за умови отримання необхідного обсягу інформації, потребує вдосконалення системи інформаційних потоків. Розвиток логістичних систем на підприємствах сприяє нарощуванню фінансового потенціалу та сприятиме подальшому розвитку економіки.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Anderson, B. Transportation and trade across international borders [Text]/ B. Anderson // Research in Transportation Business & Management. - 2015. - P.1-3

2 Брагинський, В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транспортного потенціалу України [Електронний ресурс]/В.В. Брагинський. - Режим доступу: <http://academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>. - Назва з екрану.

3 Бауэрсокс, Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок [Текст]/ Доналд Дж. Бауэрсокс, Девид Дж. Клосс. - М. : ЗАО «Олимп - Бизнес», 2008. - 640 с.

4 Гаджинский, А. М. Логистика [Текст]/ А. М. Гаджинский. - М. : Издательско - торговая корпорация «Дашков и Ко», 2005. - 432 с.

5 Дикань, В. Л. Подходы к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины [Текст]/ В.Л. Дикань, Ю. А. Рыжова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 55-59.

6 Дороховський, О.М. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України [Текст]/ О. М. Дороховський // Економіка и управление. - 2012. - №5. - С. 60 - 65.

7 Денисенко, М.П. Організація та проектування логістичних систем: підручник [Текст]/ М.П. Денисенко, П.Р. Левковець, Л.І. Михайлова та ін. - К.: Цент учбової літератури, 2010. - 336 с.

8 Колодізева, Т.О. Організація та проектування логістичних систем:

конспект лекцій [Текст]/ Т.О. Колодізева - Харків: Вид. ХНЕУ, 2008. - 92 с.

9 Крикавський, Є.В. Сучасна логістика потребує інновацій [Електронний ресурс] / Є.В.Крикавський. - Режим доступу:

<https://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/28173>. - Назва з екрану.

10 Шинкаренко, В.Г. Проектування логістичних систем: навчальний посібник [Текст] / В.Г Шинкаренко, І.М. Ананко Харків ХНАДУ, 2015. - 286 с.

УДК 339.137.2:331.344.4

ПІДХОДИ ДО СТВОРЕННЯ УНІВЕРСАЛЬНОГО ІМІДЖУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ГРОМАДСЬКОГО ХАРЧУВАННЯ

*Каличева Н.Є., к.е.н, доцент,
Прокопенко А.О., магістрант (УкрДУЗТ)*

Статтю присвячено питанням визначення ролі іміджу в збільшенні конкурентоспроможності підприємств громадського харчування. Доведено, що для ефективного збільшення конкурентоспроможності будь-яке підприємство повинно виробити свій універсальний, унікальний, привабливий для споживачів імідж, який буде утримувати позиції на ринку в даному сегменті. Зазначено, підприємствам громадського харчування в сучасних умовах господарювання потрібно прикласти значну кількість зусиль для створення та підтримки іміджу.

Ключові слова: імідж, сервіс, менеджмент, реклама, вплив на споживача візуальними засобами, розвиток, ефективність.

ПОДХОДЫ К СОЗДАНИЮ УНИВЕРСАЛЬНОГО ИМИДЖА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ

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

Статья посвящена вопросам определения роли имиджа в увеличении конкурентоспособности предприятий общественного питания. Доказано, что для эффективного увеличения конкурентоспособности любое предприятие должно выработать свой универсальный, уникальный, привлекательный для потребителей имидж, который будет удерживать позиции на рынке в данном сегменте. Отмечено,

предприятиям общественного питания в современных условиях хозяйствования нужно приложить значительное количество усилий для создания и поддержания имиджа.

Ключевые слова: имидж, сервис, менеджмент, реклама, воздействие на потребителя визуальными средствами, развитие, эффективность.

APPROACHES TO THE CREATION OF THE UNIVERSAL IMAGE FOR ENSURING COMPETITIVENESS OF CUSTOMERS OF PUBLIC FEED

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

At the moment it is impossible to imagine without the company's image. The image - an image of the organization, in the minds of people. You can even say that in any organization there is an image beyond the control of who works on it and whether it works at all. Consequently, the restaurant's image includes a lot of components: it's name, style, atmosphere, smells, sounds, as well as personal feelings, price, feelings of pleasure or vice versa-all this is the range of associations that are emerging from consumers. Since the image of the restaurant creates some kind of image in the mind of consumers, the main task of the restaurant is to direct the thoughts of different people in the right direction to create a single image.

In order to create a universal and better image for a restaurant, the following criteria must be considered, which play a significant role in the future "image": architecture and design of the restaurant, visualing, management: work with personnel, location, special features of the chef, service restaurant, advertising.

Formation of an image is an art that requires a long and laborious work. It is important to strive to ensure that the desired image meets the real, that the created image meets the requirements of society and reflects the individuality of the enterprise. With the help of image management, you can influence and manage the emotions of consumers, which is the main value in today's market. Apart from all this, the image of the restaurant is its most powerful weapon in the fight against competitors.

Key words: image, service, management, advertising, impact on the consumer by visual means, development, efficiency.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На даний момент неможливо уявити собі підприємство, яке не має іміджу. Імідж - це образ організації, що у свідомості людей. Можна навіть сказати, що у будь-якій організації існує імідж поза залежністю від того, хто над ним працює, і чи працюють над ним узагалі.

У разі відпускання питання іміджу на самоплив він складеться у споживачів стихійно, і немає ніякої гарантії, що він буде адекватним і сприятливим для підприємства. Тому реально можна вибрати тільки між керованим і

некерованим іміджем. І формування сприятливого іміджу для організації - процес більш вигідний і менш трудомісткий, ніж виправлення спонтанно сформованого несприятливого образу.

Формування образу, своєрідного "обличчя" організації - справа не тільки фахівців у цій галузі. Імідж організації формується не тільки за рахунок спрямованих на це акцій і заходів. Якість вироблених товарів і робіт або послуг, ставлення персоналу до свого роботодавця, клієнтурі та власної діяльності має значення для іміджу не менш важливе, ніж реклама і презентації [1;2].

Сприятливий образ-імідж повинен бути адекватним, оригінальним, пластичним і мати точну адресу. Бути адекватним - значить відповідати реально існуючому образу чи специфіці підприємства. Бути оригінальним - значить відрізнятись від образів інших фірм (товарів), особливо однотипних. Бути пластичним - значить не застарівати, не виходити з моди, змінюючись, здаватися незмінним. Мати точну адресу - значить бути привабливим для певної цільової аудиторії, тобто для справжніх і потенційних клієнтів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Багато вчених дають визначення для терміна «імідж». Більш ясні терміни дає вчений Френк Джефкінс [3]. Він чітко дає зрозуміти, що «імідж» поняття яке може змінитись в будь-який час. Тому необхідно, щоб власник ресторану замислювався про «імідж» з перших днів відкриття бізнесу і на протязі всього життєвого циклу ресторану.

Необхідно звернути увагу на те, як ринок підприємств громадського харчування розвивається. Щоб утримати свої конкурентні позиції власник повинен звернути увагу на імідж свого підприємства, тому що він грає дуже важливу роль.

Мета статті полягає у визначенні основних критеріїв іміджу та привілеїв, які дає імідж для ресторанного бізнесу.

Викладення основного матеріалу дослідження. Отже, імідж ресторану включає в себе масу компонентів: це назва, стиль, атмосфера, запахи, звуки, а також особисті відчуття, ціна, почуття задоволення або навпаки - усе це спектр асоціацій, які виникають у споживачів [4]. Оскільки імідж ресторану створює в голові у споживачів якийсь образ, то основним завданням ресторану є направити думки різних людей в потрібний напрямок для створення єдиного образу. Домогтися

бажаного ефекту можна різними способами. Однакова лише та цільова аудиторія, на яку буде спрямований той чи інший механізм впливу. Але і вибирати слід саме ті носії, які доведуть інформацію до потрібного споживача.

Щоб створити універсальний і кращий імідж для ресторану, необхідно розглянути наступні критерії, які відіграють значну роль в подальшому «образі»:

- архітектура і дизайн ресторану як чинники формування сприятливого іміджу;
- візуальний засіб як елемент складання іміджу;
- менеджмент: робота з персоналом як умова посилення успішного іміджу;
- місце розташування як елемент комунікацій і частина комунікативного боку формування привабливого іміджу ресторану;
- особливості роботи шеф-кухаря з точки зору формування привабливого іміджу ресторану преміум-сегменту;
- сервіс як елемент ефективного іміджу ресторану;
- рекламний засіб ресторану.

Розглянемо докладніше ці критерії.

Архітектура і дизайн ресторану повинен в першу чергу грати на почуттях відвідувачів. Мати чіткі межі обраної стилістики, передавати свою атмосферу через дизайн. Якщо йдеться про 5 зірковий ресторан, то тут правильніше за все спиратися на розкішні елементи дизайну. Більш того, необхідно врахувати якість матеріалів в інтер'єрі, це обов'язково повинні бути натуральні або природні матеріали. Необхідно враховувати колір, який повинен діяти певним чином на відвідувача: збудливо або заспокійливо.

Візуальні засоби в ресторані це не тільки дизайн інтер'єру, але також сюди можна віднести створення брендової продукції для підтримки свого іміджу. Наприклад: візитки, формений одяг персоналу, дизайнерське меню, посуд з

логотипом. Дана категорія підсилює імідж ресторану в очах відвідувачів.

Менеджмент: робота з персоналом дуже важлива ланка у формуванні правильного іміджу. Персонал не тільки є одним з основних факторів виробництва, але має особливе значення для підприємств сфери послуг, так як послуги, як відомо, відрізняються безпосередністю надання і непостійністю якості, отже, багато в чому залежать від тих працівників, які їх надають [5].

У формуванні іміджу ресторану преміум-сегменту головне завдання менеджменту персоналу полягає в створенні успішного іміджу, під яким можна розуміти образ ресторану, як підприємство досягло відомого статусу і суспільного визнання, що дають впевненість і відкривають перспективи подальшого успішного розвитку.

Місце розташування як елемент комунікацій і частина комунікативної політики з боку формування привабливого іміджу ресторану. Правильне, з географічної точки зору, розташування підприємства вкрай важливо в будь-якому бізнесі, тим більше - ресторанному, для якого місця розташування - «ключовий фактор успіху» [6]. Якщо ресторан не будується, а обладнується у вже наявному приміщенні центрального району міста, фахівці радять враховувати наступне: плановану кількість відвідувачів, помітність архітектури будівлі, транспортна доступність, можливість паркування, умови оренди або купівлі, площа і можливість розширення приміщення ресторану, безпеку району, перспективи містобудівних та інфраструктурних змін в районі.

Особливості роботи шеф-кухаря. Важливість шеф-кухаря для ресторану підтверджується поточною ситуацією в сфері громадського харчування: на регіональних ринках активізується експансія ресторанних мереж із зарубіжних країн і столиці, причому першими

проявами даної експансії є проникнення на ресторанний ринок [7]. Шеф-кухар є керівником підрозділу «виробництво» в ресторані.

Сервіс ресторану. З роботою персоналу пов'язаний секрет успіху будь-якого ресторану. Особливо це стосується контактного персоналу (офіціанти, бармени, Метрдотелі) [8]. Одним з найважливіших аспектів сприйняття та оцінки ресторану є враження, яке справляє сам ресторан. Безперечно, працюючи над тим, щоб налагодити плідні відносини між гостями і самим рестораном необхідно постійно працювати над іміджем. Багато в чому сприйняття іміджу залежить від того, що говорить і що робить персонал, зокрема офіціанти і метрдотелі. У ресторанному бізнесі, як і в багатьох інших, необхідно постійно стежити за якістю обслуговування.

Рекламні засоби ресторану. Звичайно ж хороший імідж формуватиме правильна і хороша PR компанія.

Роблячи акценти на перераховані вище критерії перетворити будь-яке підприємство громадського харчування в популярне місце проведення часу і успішний бізнес можна тільки шляхом застосування чималих зусиль. Тож, поліпшення іміджу компанії дозволяє:

- збільшувати обсяги продажів;
- зменшувати маркетингові та збутові витрати.

За таких умов до факторів, що впливають на управління іміджем підприємства громадського харчування, відносять:

- вимоги аудиторії (потрібно підлаштовуватися під менталітет і особливості сприйняття інформації цільовими групами);

- вимоги до засобів реклами, через які ведеться робота по підвищенню іміджу компанії (повідомлення буде краще сприйматися, якщо воно відповідає тематиці і стилю викладу інформації, яка транслюється цим каналом);

- вимоги вже сформованого іміджу компанії (не можна відразу перебудувати один образ на інший). Оптимальний інструмент для визначення цього параметра - моніторинг соціальних мереж.

Імідж підприємства громадського харчування потребує постійного контролю, тому необхідно використовувати стратегічне управління.

Стратегічне управління - це найважливіше знаряддя в руках підприємства громадського харчування, саме воно створює конкурентні переваги, які дозволяють підприємству громадського харчування сподіватися на процвітання в сьогоденні і майбутньому [8]. Найперше завдання для власника будь-якого підприємства громадського харчування - це пошук реальної можливості піднести відвідувачам особливі послуги, передбачивши їх бажання або вловивши на ментальному рівні їх переваги [9]. Ці переваги можуть бути найрізноманітнішими, стосуватися як нових страв, так і самого підприємства громадського харчування або взагалі нового ринкового сегменту [10].

Щоб роздобути в повне розпорядження конкурентну перевагу, необхідно вивчити думки клієнтів з приводу підприємства громадського харчування і виявити їх ставлення до підприємства і до самих послуг. Завдяки аналізу з'явиться можливість з упевненістю прогнозувати поведінку відвідувачів і прогнозувати їх ставлення до тієї чи іншої інновації.

Стратегічний аналіз, той, що допомагає досягти переваг, свої висновки робить на основі поведінки потенційних і наявних клієнтів, відстежуючи їх емоційну реакцію, виявляючи побажання і підсумовуючи оцінки. На жаль, багато вітчизняних підприємств подібним аналізом нехтують, вважаючи, що краще клієнтів знають стан справ на ринку [11].

Залучити відвідувачів на даний час досить важко, а це значить, що потрібно

запропонувати таку послугу, якої просто не існує в розташованих поблизу підприємствах громадського харчування або радувати відвідувачів всім, чим тільки можливо.

У зв'язку з популярністю соціальних мереж багато підприємств громадського харчування почали активно підтримувати свій імідж в цьому середовищі.

Основні способи підтримки іміджу підприємства громадського харчування з використанням соціальних мереж:

- моніторинг відгуків та побажань від клієнтів і впровадження змін, якщо це потрібно. У разі масових звернень сприяє підвищенню рівня обслуговування;

- висока якість послуг, що надаються. Грамотний фірмовий стиль, правильно вибудована стратегія взаємодії та інші інструменти стають неефективними при поганому рівні обслуговування;

- презентація. Можливість тестування товару підвищує лояльність користувачів до нього і всієї компанії в цілому. Презентації повинні підтримувати інтерес до організації. Це допоможе збільшити відсоток користувачів, залучених в комунікації [12].

Підвищенню іміджу підприємства громадського харчування в соціальних мережах сприяють: максимальна відкритість; надання тільки правдивої інформації; увага до кожного користувача, що особливо зміцнює імідж компанії, як піклується про своїх клієнтів; увага до кожного повідомлення; робота з негативними відгуками.

Зміцнення іміджу компанії - це не разова акція, а постійний процес. Великому бренду для підвищення рівня своєї репутації необхідна допомога професіоналів [13].

Таким чином, до основних шляхів підвищення іміджу підприємства громадського харчування можна віднести:

- посилення маркетингової діяльності (проведення дегустацій вин,

промо-акцій з розіграшем призів, запрошення відомих людей і т.д.);

- поліпшення якості обслуговування;

- поліпшення зовнішнього фасаду, дизайну внутрішнього інтер'єру, меблів, посуду, бару;

- поліпшення умов праці, кваліфікації та мотивації персоналу;

- введення додаткових послуг для відвідувачів (виклик таксі та інше);

- участь в добродійності, спонсорство.

Висновки. Підводячи підсумки, можна сказати, що імідж - це складне явище, що складається з різних факторів, які зливаються воедино. Саме тому для успішного формування та підтримки позитивного іміджу ресторану необхідно звертати увагу на всі дрібниці, ретельно аналізуючи кожен крок і обдумуючи кожне рішення. Таким чином, об'єктивно необхідна первинна розробка плану формування іміджу ресторану і дотримання його протягом життєдіяльності підприємства. Важливо пам'ятати, що всі елементи плану повинні бути взаємопов'язані і працювати як єдине ціле.

Формування іміджу - це мистецтво, яке вимагає тривалої і трудомісткої роботи. Важливо прагнути до того, щоб бажаний імідж відповідав реальному, щоб створений образ відповідав вимогам суспільства і відображав індивідуальність підприємства. За допомогою управління іміджем можна впливати і керувати емоціями споживачів, що є основною цінністю в умовах сучасного ринку. Крім усього цього імідж ресторану є його найпотужнішим зброєю в боротьбі з конкурентами.

Формування іміджу дуже складний і тривалий процес, який вимагає багато уваги, проте, якщо його не формувати, то це станеться стихійно, що в свою чергу відобразиться на економічній вигоді ресторану. Саме тому керівникам, зацікавленим у подальшому розвитку своєї

фірми і посиленні її конкурентоспроможності, слід враховувати цей фактор при прийнятті тих чи інших управлінських рішень, а так само відстежувати вплив іміджу свого ресторану на його діяльність. [14].

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств : підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.

2. Дикань В.Л. Стратегічне управління конкурентоспроможністю як чинник інноваційного розвитку підприємства / ВЛ Дикань // Маркетинг: теорія і практика. Зб. наук. праць Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2010. - Вип. 16. – С. 55-58

3. Джефкінс Фрэнк. «Паблік рилейшнз»: учебное пособие для вузов. Перевод с английского под редакцией Б.Л. Еремина/ Фрэнк Джефкинс, Дэниэл Ядин. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. -259 с.

4. Развитие современного сервиса: материалы межвуз. науч.-практич. Конф. «Проблемы экономики и технологий сервиса», 19 мая 2011 г., г. Шахты/редкол.: д.э.н., профессор Р.В. Черняева (гл. ред.) [и др.]. – Шахты: ФГБОУ ВПО «ЮРГУЭС», 2011. – с. 55 – 56.

5. Лашманова Н. В. Маркетинг в социально-культурном сервисе и туризме / Н. В. Лашманова, М.Ю. Абабкова - СПб.: 2009. – С. 8-9

6. Болдуин Д. Управление рестораном / Д. Болдуин.- М.: Проспект, 2008. - 118 с.

7. Петров И. Обходиться своими силами/И. Петров// Общепит. Вып. 3 – 2010. – 12-13 с.

8. Хмырова С. В. Ресторанный маркетинг /С. Хмырова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2010. – 210 с.

9. Воловельская И.В. Анализ ресторанного бизнеса в мире и Украине// И.В. Воловельская, Е. Калининская, А. Гончарова// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДУЗТ, 2017. - Вип. 59. - С. 265 - 270.

10. Дикань В.Л. Методичні підходи до оцінки конкурентоспроможності підприємства / В.Л. Дикань, Т.В. Пономарьова // Вісник економіки транспорту і промисловості . – 2011. - №36. – С. 100-105

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

12. Попова Ж.Г. Психологические аспекты формирования благоприятного имиджа / Ж.Г. Попова// Маркетинг в России и за рубежом. - 2014. - №5. - С. 68 - 71.

13. Каличева Н.Є. Роль іміджу у забезпеченні конкурентоспроможності товару [Текст]/ Н.Є. Каличева // Тези доповідей за матеріалами Шостої Всеукраїнської науково-практичної конференції «Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання». Електронне видання. Збірник тез доповідей. Національна академія Національної гвардії України. (17 листопада 2016 р.). Х.: НАНГУ. - 2016- С. 104-106.

14. Надточий В. А. Имидж ресторана как фактор его конкурентоспособности /В.А. Надточий // Молодой ученый. — 2013. — №12. — С. 331-335.

УДК 657

ОЦІНКА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ З ПОЗИЦІЙ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ

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

Стійке функціонування підприємства постіндустріального типу і його розвиток як складної динамічної системи потребує використання у процесах прийняття рішень узагальнюючих або результируючих показників, важливе місце серед яких займають дані про нематеріальні економічні ресурси та їх продуктивну енергію, виражену показниками про величину і структуру інтелектуального капіталу. В умовах постіндустріального суспільно-економічного середовища інформаційно-інтелектуальні економічні ресурси суттєвим чином впливають на ефективність діяльності як окремого суб'єкта господарювання, так і національної економіки загалом. Використання інтелектуального капіталу економічними системами будь-якого ієрархічного рівня є необхідною умовою реалізації стратегії їх інноваційного розвитку, формування інвестиційної привабливості та забезпечення позицій на ринках капіталів. Основним комплексним критерієм оцінки сучасного суб'єкта економіки виступає вартість власного капіталу, зміни його ринкової величини. Враховуючи той факт, що інтелектуальний капітал займає суттєву питому вагу у загальній величині власного капіталу підприємства постіндустріального типу,

вироблення достовірної методики його оцінки і принципів репрезентації на ринках капіталу та інвестицій є актуальною тематикою сучасної економічної науки. Розвиток засадних основ формалізації показників про інтелектуальний капітал підприємства, вочевидь, повинен виходити з принципу, що інтелектуальні активи – це інтелектуальний капітал, який зафіксований, збережений, каталогізований та доступний для ознайомлення.

Ключові слова: інтелектуальний капітал, постіндустріальне суспільство, суб'єкт економіки, бухгалтерський облік, облік нематеріальних активів.

ОЦЕНКА ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО КАПИТАЛА С ПОЗИЦИЙ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА

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

Устойчивое функционирование предприятия постиндустриального типа и его развитие как сложной динамической системы требует использования в процессах принятия решений обобщающих или результирующих показателей, важное место среди которых занимают данные о нематериальных экономических ресурсы и их продуктивную энергию, выраженную показателями о величине и структуре интеллектуального капитала. В условиях постиндустриального общественно-экономической среды информационно-интеллектуальные экономические ресурсы существенным образом влияют на эффективность деятельности как отдельного предприятия, так и национальной экономики в целом. Использование интеллектуального капитала экономическими системами любого иерархического уровня является необходимым условием реализации стратегии их инновационного развития, формирования инвестиционной привлекательности и обеспечения позиций на рынках капиталов. Основным комплексным критерием оценки современного субъекта экономики выступает стоимость собственного капитала, изменения его рыночной величины. Учитывая тот факт, что интеллектуальный капитал занимает существенный удельный вес в общей величине собственного капитала предприятия постиндустриального типа, выработки достоверной методики его оценки и принципов репрезентации на рынках капитала и инвестиций является актуальной тематике современной экономической науки. Развитие основополагающих основ формализации показателей об интеллектуальном капитале предприятия, очевидно, должен исходить из принципа, что интеллектуальные активы – это интеллектуальный капитал, который зафиксирован, сохранен, каталогизирован и доступен для ознакомления.

Ключевые слова: интеллектуальный капитал, постиндустриальное общество, субъект экономики, бухгалтерский учет, учет нематериальных активов.

ESTIMATION OF INTELLECTUAL CAPITAL FROM ACCOUNTING ACCOUNTS

Kirdina E.G., Doctor of Economic Sciences, Professor (USURT)

The steady functioning of the post-industrial type enterprise and its development as a complex dynamic system requires the use of decision-making processes of general or result indicators, an important place among which is data on intangible economic resources and their productive energy, expressed by indicators of the size and structure of intellectual capital. In

the conditions of the post-industrial socio-economic environment, information and intellectual economic resources have a significant effect on the efficiency of the activity of both an individual economic entity and the national economy as a whole. One of the options for developing (improving) the intellectual capital accounting system is the accounting model - Accounting for the future (Accounting for the future\ (AFTF)). This model is developed as a special tool for the formation of accounting financial reporting on the cost of an enterprise based on the use of technology budgeting capital of the enterprise. The Value Added Intellectual Impact Value (VAIC) model is a system of indicators to measure the value added generated by the enterprise's intellectual capital. The basis of the development of this model is the hypothesis that value added is the main indicator of the transformation of intangible assets into market assets of the enterprise. Existing standardization of accounting and reporting and standards for measuring intangible assets for financial reporting purposes do not provide a formalized value for a significant part of such objects. The lack of a valuation technique does not make it possible to uniquely identify the place of this type of economic resources in the accounting process, to formally represent them in the public reporting of the enterprise, first of all, to include them in the balance sheet for balancing the market and book value of the company. The use of intellectual capital by economic systems of any hierarchical level is a prerequisite for the implementation of the strategy of their innovation development, the formation of investment attractiveness and the provision of positions in the capital markets. The main complex criterion for assessing the modern economic entity is the value of equity, changes in its market value. Taking into account the fact that intellectual capital occupies a significant share in the total value of the equity capital of a post-industrial type enterprise, the development of a reliable methodology for its valuation and the principles of representation in capital and investment markets is an actual subject of modern economic science. The development of the underlying foundations for formalizing the indicators on the intellectual capital of an enterprise, obviously, should proceed from the principle that intellectual assets are intellectual capital that is fixed, stored, cataloged and accessible for familiarization.

Key words: *intellectual capital, postindustrial society, economic entity, accounting, accounting of intangible assets.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Сучасний економічний сценарій для української економіки змінився таким чином, що глобалізація перетворилася на важливий чинник економічного розвитку компаній, регіонів та національної економіки в цілому. Нові вимоги міжнародної конкурентоспроможності зумовлюють тенденцію до розширення людського капіталу, підвищення рівня технологічного розвитку, збільшення витрат на дослідження та інновації. Більшість досліджень у сфері міжнародної конкурентоспроможності стосуються крупних компаній з великою кількістю працівників, що змагаються між собою на

арені світових ринків. Центральною фігурою сучасних економічних систем всіх рівнів, джерелом їх конкурентних переваг виступає «знаннєвий працівник» (knowledge-worker). Людський капітал таких працівників, разом із структурним капіталом організації, складають інтелектуальний капітал компанії. Основними активами компанії, поряд з основним та оборотним капіталом, виступають знання, творчість, здатність до інновацій, ноу-хау, бажання вчитися. Саме ці змінні перетворюються на нові драйвери соціально-економічного розвитку у всьому світі. Але найважливіше, що ці змінні не знаходять відображення у бухгалтерських звітах щодо оцінки вартості компаній. Природа інтелектуального капіталу, що

визначає його невідчутність на дотик, неадитивність, неконкурентність, невиключність, значною мірою ускладнює процеси його вимірювання та управління.

Стійке функціонування підприємства постіндустріального типу і його розвиток як складної динамічної системи потребує використання у процесах прийняття рішень узагальнюючих або результуючих показників, важливе місце серед яких займають дані про нематеріальні економічні ресурси та їх продуктивну енергію, виражену показниками про величину і структуру інтелектуального капіталу. В умовах постіндустріального суспільно-економічного середовища інформаційно-інтелектуальні економічні ресурси суттєвим чином впливають на ефективність діяльності як окремого суб'єкта господарювання, так і національної економіки загалом.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Проблематика обліку нематеріальних ресурсів, до яких відноситься й інтелектуальний капітал, характеризується значним інтересом з боку науковців і спеціалістів з бухгалтерського обліку. Так, теоретичні аспекти обліку інтелектуального капіталу достатньо широко висвітлюються у науковій літературі. Зокрема, слід звернути увагу на дослідження В. Ковтуненко [3], Л. Едвінсона та М. Мелоуна [8], колективу авторів на чолі з К. Багриновським і М. Бендиковим [6], Н. Королюк [4], М. Корягіна [5] та ін. Окремі аспекти сутності інтелектуального капіталу, особливостей його формування, використання та забезпечення ефективності, управління інтелектуальними ресурсами підприємства розглянуто у працях В. Диканя, Ю. Боровика, О. Полякової, Ю. Уткіної, В. Компанієць, С. Панченко, І. Воловельської, В. Маслової [2, 3, 7].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. За

результатами переважної більшості досліджень і публікацій у сфері обліку і звітності як єдиних систем, здатних формалізовано відобразити й репрезентувати інтелектуальний капітал сучасного суб'єкта ринкової економіки, наводиться низка наявних проблем. Так, дослідники констатують, що сучасний бухгалтерський облік дуже погано справляється з внутрішньо генерованими нематеріальними активами, які є двигунами сучасного економічного зростання. Науковці інших сфер економічної науки і фахівці-практики визнають, що в сучасних умовах зростає вимога до розвитку нових теоретико-методологічних і організаційно-методичних підходів до системи бухгалтерського обліку щодо об'єктів інтелектуальної власності з метою підвищення ефективності управлінських рішень для впровадження таких об'єктів у виробничий процес і соціально-економічні відносини, результативної діяльності підприємств на ринку інтелектуальної власності. Невирішена частина загальної проблеми стосується відсутності у формалізованій формі організаційно-методичного забезпечення оцінювання нематеріальних активів для можливостей їх бухгалтерського відображення, встановлення системою обліку об'єктивної вартості інтелектуального капіталу та розробки стандартизованих регламентацій оприлюднення цих об'єктів у фінансовій звітності.

Формування цілей статті. Метою статті є теоретико-методологічне обґрунтування особливостей бухгалтерського обліку інтелектуального капіталу підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інтелектуальний капітал (від лат. *Intellectualis capitalis* – розумовий головний або головні пізнання) – це один з різновидів капіталу, який має відповідні ознаки капіталу і відтворює одночасно характерну лише йому (інтелектуальному

капіталу) специфіку і особливості. Інтелектуальний капітал – це знання, які можуть бути оцінені та виражені у формі прибутку. Таке широке визначення, на думку російських фахівців, охоплює будь-які технологічні, управлінські та ринкові новини, які можуть бути інновацією, тобто приносити додатковий прибуток. З економічної точки зору інтелектуальний капітал дозволяє отримати прибуток чи іншу користь від його використання. Оцінивши цей капітал, його можна продати як товар, передати під заставу для отримання кредиту, розширити власний капітал за рахунок внесення до статутного фонду іншого господарського товариства та ін. [3].

Л. Едвінсон та М. Мелоун зазначають, що інтелектуальний капітал є одним із найбільших джерел фінансування суб'єктів господарювання, що визначається особливим видом ресурсів – трудовими ресурсами, якими підприємство не може володіти у зв'язку з неможливістю їх відчуження [8, с. 430]. Дослідники відносять інтелектуальний капітал до пасивів підприємства, що є помилковим, оскільки структурні елементи інтелектуального капіталу є засобами праці, використання яких у виробництві призводить до отримання доходів у майбутньому. У цьому разі використання терміну «інтелектуальний капітал» є нелогічним, оскільки він асоціюється з джерелами фінансування. Більш доречно використовувати термін «інтелектуальні активи» чи «невідчутні ресурси», тому що за своєю природою такі ресурси є активами. Але проблема виникає при оцінюванні складових таких активів (ділова репутація, кваліфікація працівників тощо).

Інші ж дослідники, зокрема, К.А. Багріновський, М.А. Бендіков [6], Л.А. Джойя [9, с. 70], ототожнюють інтелектуальний капітал із гудвілом. Цей підхід висвітлено й у Міжнародних стандартах оцінки (МСО). Так, відповідно

до п. 14 МСО 301.02 «Оцінка нематеріальних активів» гудвілом є будь-яка економічна вигода, пов'язана з бізнесом чи використанням групи активів, які є невіддільними від бізнесу чи групи активів. Прикладами такого гудвілу є: синергетичні ефекти після об'єднання бізнесу, експансія на інші ринки, організаційний капітал тощо [10]. Такий підхід до визначення й оцінювання є не цілком виправданим, оскільки відповідно до Міжнародних стандартів бухгалтерського обліку (МСБО) 31 «Участь у спільній діяльності» гудвіл може виникати тільки при придбанні (бухгалтерський підхід). Крім того, він є розрахунковим показником, який не може бути окремим активом. Гудвіл є узагальненою характеристикою, яка не показує величини кожного структурного елемента інтелектуального капіталу, які входять до його складу. При використанні вищенаведених розрахунків для визначення гудвілу на його вартість впливає вартість матеріальних необоротних активів, що є нелогічним при оцінюванні інтелектуального капіталу.

В.Д. Базилевич, узагальнюючи всі визначення сутності інтелектуального капіталу, виділяє три загальних підходи:

- визначення сутності інтелектуального капіталу за допомогою визначення його структури (структурний підхід);

- визначення сутності інтелектуального капіталу за допомогою аналізу його ролі для отримання конкурентних переваг (функціональний підхід);

- визначення сутності інтелекту.

Можливість капіталізації нематеріальних активів, як передумова формалізації інтелектуального капіталу, визначається, насамперед, їх ідентифікованістю. Нематеріальний актив вважається ідентифікованим тоді, коли його можна відділити чи виділити, продати, передати, ліцензувати, здати в оренду або обміняти окремо чи разом з

пов'язаним із ним договором, активом або зобов'язанням. До-тримання таких вимог дає змогу вирізнити об'єкт нематеріального активу від гудвілу.

Капіталізація інтелектуального капіталу у формі нематеріальних активів носить характер значного розриву у часовому періоді від моменту виникнення витрат. Саме тому вважається, що сучасна методологія не має у своєму арсеналі прийомів для перманентного виникнення таких об'єктів, оскільки в системі подвійного запису необхідно, щоб в одній проводці двом об'єктам (один – в дебеті, інший – у кредиті) присвоювались різні дати [4, с. 257].

Існуючі проблеми управління інтелектуальним капіталом пов'язуються, крім суто облікового характеру, безпосередньо з цим категорійним поняттям, тобто параметрами і змістом складових інтелектуального капіталу як особливого нематеріального активу, його структуруванням та принципами оцінювання, враховуючи ефект синергії компонентів цього об'єкта. Висхідна проблема з точки зору бухгалтерської методології лежить у площині ідентифікації складників капіталу та вироблення адекватних (особливих) для такого виду активів індикаторів оцінювання їх вартості; витратний підхід (історична собівартість) абсолютно непридатний для подолання існуючих проблем.

Для оцінки складу та обсягів інтелектуального капіталу компанії, його впливу на економічне зростання, розроблено та використовується в практиці прогнозування та управління значна кількість моделей. Деякі з них мають модифікації на регіональному та національному рівнях. Водночас, бракує досліджень, що мали б теоретико-методологічне та прикладне значення для підприємств відносно невеликих розмірів. Всю сукупність існуючих методик оцінки інтелектуального капіталу компанії можна

розподілити на 4 групи. По-перше, це методи прямої грошової оцінки окремих компонентів інтелектуального капіталу компанії з наступним їх інтегруванням у загальний показник. Спосіб декомпозиції інтелектуального капіталу та інтегрування оцінок окремих його складових передбачає значну суб'єктивність. Значна кількість методів даної групи розробляється консалтинговими фірмами, тому є закритими, а їх використання без допомоги консультантів неможливе.

Близькими в методологічному плані до прямих методів є методи другої групи, які передбачають нарахування оцінки в балах за кожний компонент інтелектуального капіталу. Оцінка в балах може бути більш точною, ніж чисто фінансова, оскільки нарахування балів відбувається безпосередньо в місці функціонування кожного елемента інтелектуального капіталу в організації (в окремих підрозділах, відділах компанії). Крім того, нефінансові оцінки можуть бути застосовані в межах некомерційних організацій, установ громадського сектору, для досягнення соціальних чи екологічних цілей, а також для вимірювання інтелектуального капіталу на рівні регіональної чи національної економічної системи. Водночас, такі вимірювання передбачають врахування контексту функціонування інтелектуального капіталу в економічній системі, тому є специфічними для кожної організації та не претендують на універсальність.

Третя група методів – методи ринкової капіталізації – спирається на підрахунок різниці між ринковою вартістю компанії та балансовою вартістю її активів. Отримана таким чином грошова оцінка асоціюється з нематеріальними активами або з інтелектуальним капіталом компанії. Попри прозорість та простоту застосування, такі методики не можуть бути використані для неприбуткових підприємств, цінні папери яких не обертаються на фондових ринках.

До четвертої групи відносяться методи, що передбачають розрахунок віддачі на активи компанії (ROA) та порівняння даного показника з аналогічним для галузі в цілому. Різниця між рівнем ROA компанії та середнім показником галузі множить на вартість матеріальних активів. Отриманий результат слугує оцінкою вартості інтелектуального капіталу компанії. Перевага таких методів полягає у простоті їх реалізації на рівні звичайного бухгалтерського обліку компанії. Так само, як і методи третьої групи, вони часто застосовуються під час злиття чи поглинання компанії.

Одним із варіантів розвитку (удосконалення) системи бухгалтерського обліку щодо інтелектуального капіталу є облікова модель – Бухгалтерський облік для майбутнього (Accounting for the future) (AFTF)). Ця модель розроблена як спеціальний інструмент для формування бухгалтерської фінансової звітності про вартість підприємства на основі використання техніки бюджетування капіталу підприємства. Облікова модель – Інтелектуальний коефіцієнт доданої вартості (Value added intellectual coefficient (VAIC)) є системою індикаторів для вимірювання доданої вартості, що генерується інтелектуальним капіталом підприємства. В основу розробки цієї моделі покладено гіпотезу про те, що додана вартість є основним індикатором трансформацій нематеріальних активів в ринкові активи підприємства [5, с. 65].

Існуюча стандартизація бухгалтерського обліку та звітності та стандарти оцінки нематеріальних активів для цілей фінансової звітності не забезпечують формалізованого вартісного виразу значної частини таких об'єктів. Відсутність методики оцінки не дає змоги однозначно визначити місце цього виду економічних ресурсів в обліковому процесі, формалізовано репрезентувати їх у публічній звітності підприємства,

насамперед включення їх у баланс для зрівноваження ринкової та балансової вартості компанії.

Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Використання інтелектуального капіталу економічними системами будь-якого ієрархічного рівня є необхідною умовою реалізації стратегії їх інноваційного розвитку, формування інвестиційної привабливості та забезпечення позицій на ринках капіталів. Основним комплексним критерієм оцінки сучасного суб'єкта економіки виступає вартість власного капіталу, зміни його ринкової величини. Враховуючи той факт, що інтелектуальний капітал займає суттєву питому вагу у загальній величині власного капіталу підприємства постіндустріального типу, вироблення достовірної методики його оцінки і принципів репрезентації на ринках капіталу та інвестицій є актуальною тематикою сучасної економічної науки. Розвиток засадних основ формалізації показників про інтелектуальний капітал підприємства, вочевидь, повинен виходити з принципу, що інтелектуальні активи – це інтелектуальний капітал, який зафіксований, збережений, каталогізований та доступний для ознайомлення.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Дикань, В.Л. Етичні основи бізнесу [Текст]: підручник / В.Л. Дикань, В.В. Компанієць, О.М. Полякова. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.
- 2 Дикань, В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств [Текст]: підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.
- 3 Ковтуненко, К.В. Особливості обліку інтелектуального капіталу підприємства [Текст] / К.В. Ковтуненко // Вісник Східноєвропейського університету економіки та менеджменту. – 2012. – Вип. 1(11). – С. 90-97.

- 4 Королюк, Н.М. Людський капітал як об'єкт бухгалтерської методології [Текст] / Н.М. Королюк // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – №7(97). – С. 252-259.
- 5 Корягін, М.В. Бухгалтерський облік у системі управління вартістю підприємства: теоретико-методологічні концепції [Текст]: монографія / М.В. Корягін. – Львів: ЛКА, 2012. – 389 с.
- 6 Наукоємкий сектор економіки Росії: состояние и особенности развития [Текст] / К.А. Багриновский, М.А. Бендиков, И.Э. Фролов, Е.Ю. Хрусталеv. – М.: ЦЭМИ РАН, 2016. – 120 с.
- 7 Панченко, С.В. Управління бізнесом [Текст]: підручник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, В.О. Маслова; За заг. ред. В.Л. Диканя. – Харків: УкрДУЗТ, 2016. – 312 с.
- 8 Эдвинсон, Л. Интеллектуальный капитал. Определение истинной стоимости компании [Текст] / Л. Эдвинсон, М. Мэлоун // Новая индустриальная волна на Западе. Антология. – М.: Академия, 2015. – С. 429-447.
- 9 Joia, L.A. Measuring intangible corporate assets. Linking business strategy with intellectual capital [Text] / L.A. Joia // Journal of Intellectual Capital. – 2000. – №1(1). – P. 68-84.
- 10 Exposure draft proposed. New International Valuation Standards [Electronic Resource]. – London, 2010. – Access mode: www.ivsc.org

УДК 338.984

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИМ КАПІТАЛОМ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Мамонов К.А., д.е.н., професор,

Пруненко Д.О., к.е.н., доцент,

Угоднікова О.І., к.е.н., ст. викладач (ХНУМГ імені О.М. Бекетова)

Стаття присвячена проблематиці формування сукупності інформаційно-аналітичного забезпечення для розробки та реалізації стратегії управління інтелектуальним капіталом з урахуванням специфіки будівельних підприємств. Проведено SWOT-аналіз будівельної галузі, за результатами якого визначено проблемні аспекти стратегічного управління інтелектуальним капіталом. На основі аналізу відібрано сукупність інформаційно-аналітичних показників для забезпечення стратегії управління інтелектуальним капіталом будівельного підприємства. Визначено системність формування сукупності інформаційно-аналітичного забезпечення.

Ключові слова: будівельна галузь, стратегічне управління, інформаційно-аналітичне забезпечення, інтелектуальний капітал, управління інтелектуальним капіталом

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ КАПИТАЛОМ СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Мамонов К.А., д.э.н., профессор,
Пруненко Д.А., к.э.н., доцент,
Угодникова Е.И., к.э.н., ст. преподаватель (ХНУГХ имени А.Н. Бекетова)*

Статья посвящена проблематике формирования совокупности информационно-аналитического обеспечения для разработки и реализации стратегии управления интеллектуальным капиталом с учетом специфики строительных предприятий. Проведен SWOT-анализ строительной отрасли, по результатам которого определены проблемные аспекты стратегического управления интеллектуальным капиталом. На основе анализа отобрано совокупность информационно-аналитических показателей для обеспечения стратегии управления интеллектуальным капиталом строительного предприятия. Обозначено системность формирования совокупности информационно-аналитического обеспечения.

Ключевые слова: строительная отрасль, стратегическое управление, информационно-аналитическое обеспечение, интеллектуальный капитал, управление интеллектуальным капиталом

FORMATION OF THE SYSTEM OF INFORMATION AND ANALYTICAL SUPPLY OF THE STRATEGY OF MANAGEMENT BY INTELLECTUAL CAPITAL OF CONSTRUCTION ENTERPRISES

*Mamonov K., Doctor of Economics, Professor,
Prunenko D., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Uhodnikova O., PhD, Senior Lecturer (O.M. Beketov NUUE)*

The article is devoted to the problems of forming a set of information and analytical support for the development and implementation of the strategy of intellectual capital management taking into account the specifics of construction enterprises. The SWOT analysis of the construction industry was conducted, the results of which identified the problem aspects of strategic management of intellectual capital. On the basis of analysis, a set of information and analytical indicators is selected for providing a strategy for managing the intellectual capital of a construction company. The system of formation of a set of information-analytical support is determined.

Key words: construction industry, strategic management, information and analytical support, intellectual capital, intellectual capital management

Постановка проблеми. На інновації та прискорення руху сучасному етапі економічного розвитку інформаційних потоків вимагають актуальними стають питання формування застосування нових стратегічних підходів та використання інтелектуального до управління інтелектуальним капіталом. капіталу, адже ускладнення систем Інформація відіграє важливу роль у автоматизації виробництва, технологічні прийнятті управлінських рішень, тобто

забезпечує підтримку усіх напрямів роботи підприємства. Отже, формування сукупності інформаційно-аналітичного забезпечення є невід'ємною складовою стратегічного управління інтелектуальним капіталом будівельних підприємств, що забезпечує підтримку прийняття та реалізації управлінських рішень, а також розвиток підприємства в умовах змін внутрішнього середовища будівельної галузі та необхідності забезпечення сталості розвитку внутрішнього середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями формування якісного інформаційно-аналітичного забезпечення для реалізації стратегій управління у галузі будівництва замало багато науковців. Так, у роботі «Стратегічний менеджмент» Ф. Девіда проведено аналіз шляхів формування стратегічних напрямів розвитку підприємств з урахуванням різних елементів, зокрема, інтелектуального капіталу [1]. Питаннями формування інтелектуального капіталу для його подальшого використання у формуванні стратегічних планів управління підприємством займалися такі науковці, як М. Барлоу [2], у роботі якого було структуровано інтелектуальний капітал, К. Браун [3], у роботах якого проводяться паралелі взаємовідносин працівника-групи-підприємства, як основи формування інтелектуального капіталу, І.П. Мойсєєвко [4], що визначив системність формування сукупності інформаційно-аналітичного забезпечення суб'єктів господарської діяльності. У роботах О.В. Кендюхова представлено організаційно-економічний механізм формування інтелектуального капіталу, який заснований на побудові системи інформаційно-аналітичного забезпечення [5]. Приклади реалізації інтелектуального капіталу у країнах Європейського Союзу представлені у роботі М. Кузеса [6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. В умовах бурхливого розвитку інформаційного суспільства актуальним є врахування новітніх тенденцій при формуванні системи інформаційно-аналітичного забезпечення управлінських процесів. Можна окреслити ряд проблемних аспектів, які виникають при побудові системи інформаційно-аналітичного забезпечення стратегії управління інтелектуальним капіталом будівельних підприємств:

- у науково-періодичній літературі відсутня аналітично обґрунтована модель інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління інтелектуальним капіталом будівельних підприємств, що визначає необхідність її розробки;

- інформація для проведення аналізу, яка характеризує динаміку розвитку інтелектуального капіталу будівельних підприємств зачасти є неповною та описує не кількісні результуючі показники, а оперує показниками якості, що складно відобразити при формуванні економіко-математичної моделі залежності факторів впливу інтелектуального капіталу на інші бізнес-процеси;

- високий рівень бюрократичних перепон, недосконала система вільної конкуренції на будівельному ринку, низький рівень законодавчого забезпечення питань, пов'язаних із формуванням, оцінкою та використанням інтелектуального капіталу на будівельних підприємств ускладнюють процес підбору факторів, що можуть бути включені до системи інформаційно-аналітичного забезпечення.

Будівельна галузь України активно розвивається, що ставить перед управліннями нові вимоги забезпечення стратегічного розвитку, отже гострою є необхідність пошуку нових механізмів формування інформаційно-аналітичної сукупності показників для забезпечення

стратегічного розвитку підприємств будівельної галузі.

Метою статті є розробка пропозицій щодо формування сукупності інформаційно-аналітичного забезпечення процесів стратегічного управління інтелектуальним капіталом з урахуванням специфіки будівельної галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Створення інформаційно-аналітичного забезпечення формування та використання інтелектуального капіталу на будівельних підприємствах здійснюється на основі існуючого нормативно-правового забезпечення, фінансової та статистичної звітності.

Інформаційно-аналітичне забезпечення будь-якого бізнес процесу має свою чітку структуру із ієрархією підпорядкованості ключових елементів, які виконують відповідні до поставлених задач та цілей функції з урахуванням специфіки бізнес-процесу. Формування стратегії управління інтелектуальним капіталом будівельних підприємств

базується на забезпеченні управлінських процесів релевантною інформацією, яка б відповідала цілям стратегічного управління, відображала всебічний аналіз факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, що здійснюють вплив на процеси управління, відповідала специфіці будівельної галузі [1].

Для формування повної картини дослідження доцільно дати теоретичне визначення поняттю інформаційно-аналітичного забезпечення бізнес-процесів. В основі системи інформаційно-аналітичного забезпечення лежить інформація, яка елементом «входу» до системи. Процеси аналітики та аналізу є елементами обробки вхідних даних. На «виході» системи інформаційно-аналітичного забезпечення отримуємо дані для проведення прогнозування та планування і подальшого управління на стратегічну перспективу. Визначення інформаційно-аналітичного забезпечення з точки зору системності процесу представлено на рисунку 1.

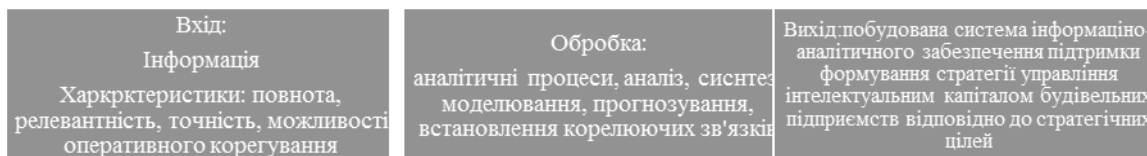


Рис. 1. Схема системи інформаційно-аналітичного забезпечення стратегії управління інтелектуальним капіталом будівельних підприємств

Отже, інформаційно-аналітичне забезпечення стратегії управління інтелектуальним капіталом може бути визначене як багатофакторна система забезпечення інформаційної підтримки процесів стратегічного управління шляхом визначення кореляційних залежностей та побудови економіко-математичних моделей прогнозування розвитку інтелектуального капіталу на основі аналізу відібраної аналітичної інформації [2].

Інформаційно-аналітичне забезпечення стратегічного управління

повинно мати не лише системний характер, але й підкріплюватися технічною та організаційною підтримкою. Технічна підтримка забезпечить точність отриманих результатів та мінімізацію витрат часу на обробку даних [2]. Організаційна підтримка сприятиме ефективному застосуванню отриманих аналітичних даних при управлінні підприємством. Представимо техніко-організаційну складову підтримки системи інформаційно-аналітичного забезпечення у вигляді схеми, представленої на рис. 2.

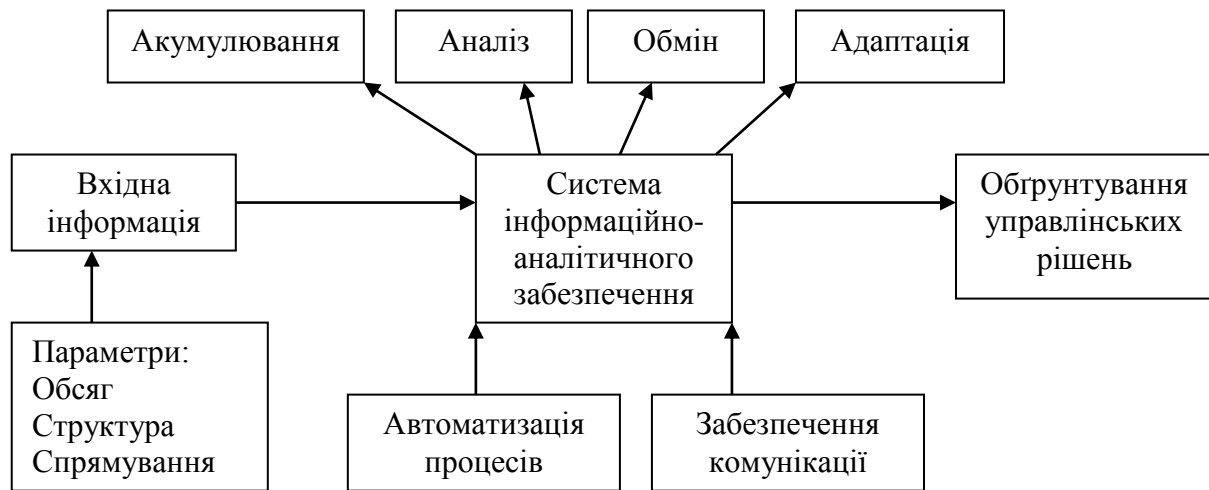


Рис. 2. Організаційно-технічна складова інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління (розроблено автором)

На схемі визначено структуру параметрів вхідної інформації, визначення її подальшого спрямування до адресата, що її отримує для проведення подальшої обробки. Інформація акумулюється з метою проведення її обробки та подальшого аналізу, визначено можливості взаємодії щодо передачі відібраної інформації різним за підпорядкуванням організаційним структурам підприємства з метою адаптації та роботи з інформацією відповідно до стратегічних цілей, які ставить перед собою суб'єкт господарської діяльності.

Кінцевим результатом виступає прийняття аналітично обґрунтованого управлінського рішення, що відповідає стратегічним цілям підприємства, на основі аналізу запропонованого інформаційно-аналітичного забезпечення будівельних процесів. З технічної точки зору будь-які процеси акумулювання, відбору, аналізу, обміну та адаптації мають бути автоматизовані за рахунок спеціалізованого програмного забезпечення, що сприятиме оперативності та точності прийняття управлінських рішень [3].

Отже, формування системи інформаційно-аналітичного забезпечення

стратегії управління інтелектуальним капіталом будівельних підприємств є важливим етапом побудови стратегії, що має відповідати специфіці будівельної галузі, враховувати особливості розвитку інтелектуального капіталу суб'єктів господарської діяльності будівельної галузі та відповідати стратегічним цілям і задачам [4]. Визначення структурних елементів та їх систематизація для формування інформаційно-аналітичного забезпечення управління повинно відповідати актуальним трендам та тенденціям розвитку галузі, а також бути спрямоване на вирішенню ключових проблем, поставлених перед управліннями. Для визначення елементів системи інформаційно-аналітичного забезпечення та визначення їх структури та взаємозалежностей доцільно провести аналіз тенденцій розвитку, проблем та перспектив шляхом проведення SWOT-аналізу будівельної галузі, проведений шляхом усереднення інформації, отриманої від аналізованих підприємств. Проведений автором аналіз представлений у вигляді таблиць. Сильні та слабкі сторони діяльності представлені у розрізі сукупності внутрішніх факторів (таблиця 1) та зовнішніх факторів (таблиця 2).

Таблиця 1

SWOT-аналіз будівельної галузі України. Сильні та слабкі сторони за внутрішніми факторами

	Сильні сторони (S)		Слабкі сторони (W)
	1		2
S1	Проектне управління, що забезпечує пере направлення інвестицій на нові проекти	W1	Нестача працівників, які працюють на робочих спеціальностях.
S2	Висококваліфіковані фахівці (інженерні, економічні, управлінські спеціальності)	W2	Нестача оборотних коштів для нарощування виробничого потенціалу.
S3	Досвід на будівельному ринку (як правило всі великі компанії мають значний досвід роботи)	W3	Нестабільність інвестиційних потоків для реалізації майбутніх проектів.
S4	Бренд компанії (сформований бренд дає покупцям відчуття надійності компанії, з якою вони працюють)	W4	Неспроможність збереження запасів для майбутнього будівництва у поєднанні із коливаннями курсів валют.
S5	Забезпечення системи якості (внутрішньої)	W5	Висока собівартість виробництва через завищені витрати.
S6	Програми соціальної відповідальності.	W6	Великий період обороту дебіторської заборгованості, що викликає нестабільність інвестиційних потоків.
S7	Наявність патентів на винаходи.	W7	Відсутність традицій корпоративного управління.
S8	Наявність системи підвищення кваліфікації, навчання, перекваліфікації.	W8	Недосконалість організаційних структур: відсутність налагодженої системи руху інформаційних потоків, дублювання функцій деякими підрозділами, надмірне розширення штатів.
S9	Гнучка цінова політика.	W9	Відсутність стандартизації та формалізації процесів управління, що руйнує системність управлінської роботи.
S10	Збереження кадрового потенціалу шляхом виходу на середні та вищі за середні показники заробітної плати на будівельних підприємствах, створення систем мотивації та соціальних гарантій.	W10	Неефективна маркетингова робота.
S11	Високий відсоток працівників зі значним досвідом роботи.	W11	Низький рівень командної роботи через неузгодженість інформаційних потоків всередині підприємства.
S12	Більшість будівельних підприємств мають систему соціального захисту працівників, що сприяє їх мотивації та розвитку творчих здібностей, підвищенню кваліфікації тощо.	W12	Недостатній рівень використання спеціалізованих комп'ютерних програм.
		W13	Низький рівень використання нематеріальних активів.

Таблиця 2

SWOT-аналіз будівельної галузі України. Сильні та слабкі сторони за зовнішніми факторами

	Сильні сторони (S)		Слабкі сторони (W)
	1		2
S14	Забезпечення системи якості (зовнішньої: аудит, моніторинг, перевірки тощо)	W14	Нестабільність ринку будівельних послуг.
S15	Фінансування девелоперське, пайове, через інвесторів-забудовників	W15	Нестабільність нормативно-правової бази будівництва.
S16	Розробка нових будівельних технологій.	W16	Економічна криза.
S17	Наявність місцевої сировини для проведення робіт.	W17	Коливання курсів валют.
S18	Високий рівень освіти населення.	W18	Складність отримання земельних ділянок під будівництво через корупцію.
S19	Високий рівень розробки та впровадження патентів, винаходів, моделей.	W19	Складність у проведенні корегувань генеральних планів та внесення змін щодо нової забудови.
		W20	Негативне ставлення громади до проведення будівельних робіт на території, що межує з їх будинками. Відсутність культури проведення громадських слухань.
		W21	Високі супутні витрати: енергоносії, транспорт тощо.
		W22	Невідповідність до вимог сучасного виробничого процесу програм підготовки інженерів-будівельників.
		W23	Відсутність програм будівництва соціального житла на муніципальному, регіональному та державному рівнях.
		W24	Низький рівень залучення іноземних інвестицій через нестабільність української економічної системи.
		W25	Зниження інвестиційної привабливості через проведення АТО.
		W26	Висока ціна на ліцензоване програмне забезпечення.
		W27	Відсутність законодавчо закріплених умов взаємозв'язків між акціонерами. Відсутність фондового ринку

Одним із елементів SWOT-аналізу будівельної галузі України є визначення перспективних можливостей та попередження загроз, які виділені у таблиці 3.

Оскільки за результатами аналізу визначено доцільність формування

стратегії управління інтелектуальним капіталом будівельного підприємства у залежності від стадії життєвого циклу реалізованого проекту, представимо залежність переваг та недоліків, також можливостей та загроз відповідно до різних стадій життєвого циклу у таблиці 4.

Таблиця 3

SWOT-аналіз будівельної галузі України. Можливості та загрози

	Можливості		Загрози
	1		2
O1	Застосування технологій будівництва «розумного будинку», що дасть змогу суттєво економити.	T1	Зростання тарифів на будівельні матеріали, комунальні послуги, транспортне обслуговування та інші супутні витрати.
O2	Будівництво малогабаритних квартир для подальшої здачі в оренду.	T2	Зниження рівня життя населення та купівельної спроможності.
O3	Налагодження взаємодії з банками у рамках іпотечного кредитування.	T3	Зношення основних фондів.
O4	Створення державних фондів підтримки будівництва	T4	Монополізація ринку через корупційні схеми.
O5	Налагодження системи ефективного іпотечного кредитування	T5	Коливання курсів валют та рівня інфляції
O6	Створення потужного бренду будівельного підприємства, що є запорукою додаткового залучення інвестицій.	T6	Відставання від європейського будівельного ринку щодо запровадження інноваційних технологій та ноу-хау.
O7	Розвиток корпоративної репутації.	T7	Законодавчі ризики для підприємств із корпоративним управлінням.
O8	Підвищення рівня використання інвестиційного капіталу.	T8	Відсутність ефективного договірного регулювання відносин із стейкхолдерами.
O9	Підвищення рівня використання інвестиційного капіталу.	T9	Відсутність законодавчого базису для підвищення ефективності використання нематеріальних активів.
O10	Підвищення якості використання економічної та технічної інформації будівельним підприємством шляхом раціоналізації організаційної структури.	T10	Посилення тиску з боку зовнішніх контролюючих органів.
		T11	Підвищення ставки кредитування у фінансових установах.
		T12	Посилення тиску з боку органів державного управління та місцевих органів влади.
		T13	Посилення несприятливого інвестиційного клімату в Україні та виведення інвестиційного капіталу інвесторами.
		T14	Виникнення перебоїв із постачанням сировини та матеріалів через несприятливі зовнішньополітичні умови.
		T15	Використання «чорного піару» конкурентами за умови відсутності прецедентів кримінального провадження за наклепи.
		T16	Загрози комп'ютерних вірусів за умови низького рівня інформаційної безпеки.

Таблиця 4

SWOT-аналіз будівельної галузі України у відповідності до стадій життєвого циклу будівельного проекту

Стадії	(S)	(W)	(O)	(T)
1	2	3	4	5
Передінвестиційний етап	1,2,3,9,13,14	2,3,5,6,10,13,14,15,16,17,23,24,25,27	3,4,5,6,7,8,9	2,4,5,6,8,9,10,11,12,13
Проектування	1,2,5,7,8,11,13,15,17,18	7,8,9,11,12,13,15,18,19,22,26	1,2,10	6,9,10,12,16
Будівництво	1,2,3,4,5,6,7,8,10,11,12,13,15,16,17,18	1,2,4,5,7,8,9,11,12,14,15,16,18,19,20,21,22,23,26	1,2,4,10	1,3,4,5,6,8,9,10,12,14,16
Завершальний етап	3,4,5,6,9,13,14	2,3,5,6,9,10,12,13,14,15,16,17,21,27	2,6,7,8,9,10	1,2,4,5,6,7,8,9,10,11,12,15

Дані таблиць 1,2 зручно представити у вигляді діаграми – рис 3.

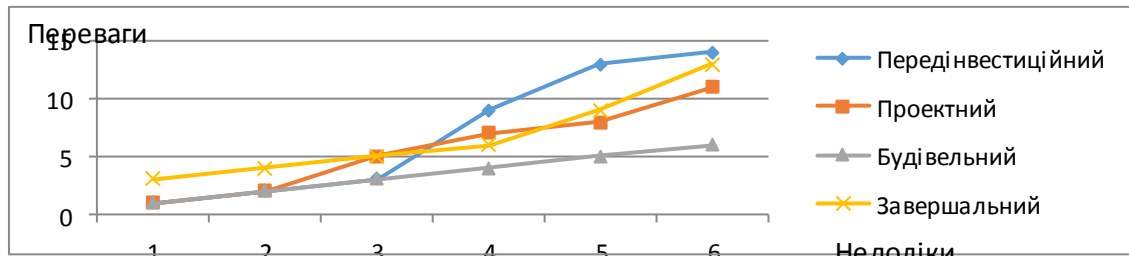


Рис. 3. Координатна площина переваг та недоліків, що супроводжують різні етапи реалізації будівельного проекту

Дані таблиць 3,4 зручно представити у вигляді діаграми – рис 4.

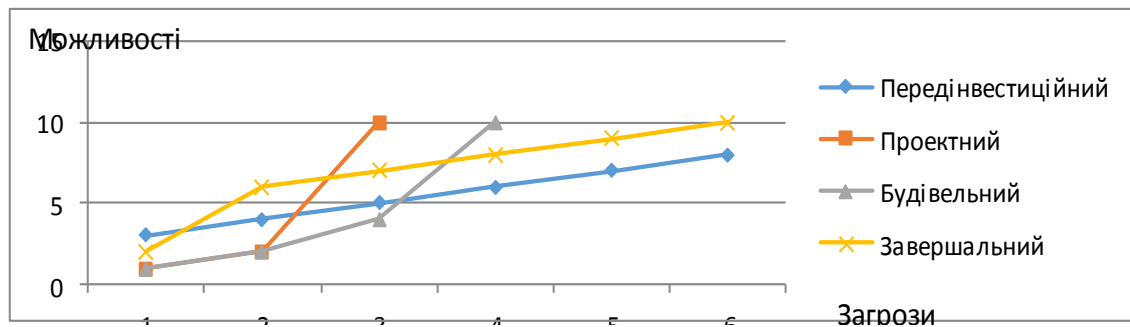


Рис. 4. Координатна площина можливостей та загроз, що супроводжують різні етапи реалізації будівельного проекту

Проведення SWOT-аналізу рівнем інженерної освіти в Україні, дозволило визначити, що будівельні підприємства мають доволі високий рівень інтелектуального потенціалу, що пов'язано, у першу чергу, із високим рівнем соціальних гарантій на будівельних підприємствах та досвідом роботи працівників [5]. Проте, вже зараз відчувається нестача персоналу, яка

пов'язана із суттєвими потоками міграції, непопулярність серед абітурієнтів будівельних спеціальностей та зниження рівня інноваційного забезпечення будівельних процесів, що у майбутньому призведе до значних проблем із формування та використання інтелектуального капіталу у будівництві.

Отже, доцільно сформувати інформаційно-аналітичне забезпечення для управління інтелектуальним капіталом

шляхом акумулювання найбільш актуальних проблем та загроз, які постають перед будівельними підприємствами. За результатами проведеного аналізу визначено, що сукупність інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління інтелектуальним капіталом з урахуванням специфіки діяльності будівельних підприємств можна представити у вигляді схеми – рис. 5.

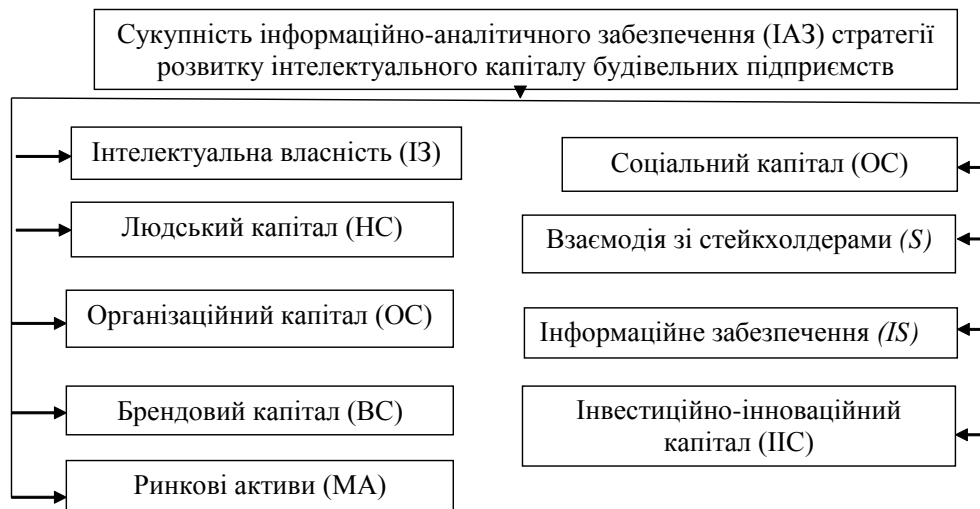


Рис. 5. Сукупність інформаційно-аналітичного забезпечення стратегії

Висновки. Інформаційно-аналітичне забезпечення щодо формування та використання інтелектуального капіталу будівельних підприємств створюється шляхом застосування нормативів, норм, стандартів, проектної документації, які впливають на здійснення будівельного виробництва. У рамках інформаційно-аналітичного забезпечення визначаються структурні елементи інтелектуального капіталу будівельних підприємств. Для розробки інформаційно-аналітичного забезпечення формування та використання інтелектуального капіталу будівельних підприємств запропоновано інструментарій визначення проблемних аспектів розвитку галузі будівництва та застосування механізму розробки стратегії відповідно до

стадій життєвого циклу будівельного проекту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. David F.R. Strategic Management: Concepts and Cases / F.R. David //13th edition. — Prentice Hall, 2011. — 694 p.
2. Barlow M. Christopher. Guilford's Structure of the Intellect [електронний ресурс] / С.М. Barlow // Режим доступу: <http://www.cocreativity.com/handouts/guilford.pdf>.
3. Kristof-Brown, A. L. Consequences of individuals' fit at work: A meta- 223 analysis of person-job, person-organization, person-group, and person-supervisor fit [електронний ресурс]/. A.L. Kristof-Brown, R. D. Zimmerman, E. C.Johnson// Personnel

- Psychology, 2015. - №58. – P. 281–342. — інтелектуальним капіталом підприємства.
Режим доступу: [Електронний варіант] / О. В. Кендюхов.
<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1744> Режим доступу : www.lib.ua-ru.net/diss/cont/349143.html
4. Мойсеєнко І.П. Інформаційно-аналітичне забезпечення фінансової безпеки суб'єктів господарювання / І.П. Мойсеєнко, М.Я. Демчишин // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 10. – С. 239–245.
5. Кендюхов О. В. Організаційно-економічний механізм управління
6. Dr Marek Kunasz. (2008), INTELLECTUAL CAPITAL – A NEW SOURCE OF COMPETITIVE ADVANTAGE, Vol. 1, No 1, http://www.economics-sociology.eu/?9,en_intellectual-capital-%E2%80%93-a-new-source-of-competitive-advantage

УДК 658.7(477)

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Лисиця М.О., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто тенденції розвитку системи матеріально-технічного забезпечення та збуту продукції підприємств в Україні, побудованої на базі використання конкурентних методів, зокрема електронних закупівель. Відзначено, що реалізація положень чинного законодавства у цій сфері дозволяє реформувати українську систему державних закупівель в більш прозору, ефективну і привабливу для участі. Запропоновано удосконалити систему електронних закупівель за рахунок залучення комерційного сектору економіки та створення міждержавної платформи електронних торгів.

Ключові слова: матеріально-технічне забезпечення підприємства, система державних закупівель, електронні торги.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ В УКРАИНЕ

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,
Лисица М.О., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрено тенденции развития системы материально-технического обеспечения и сбыта продукции в Украине, построенной на базе использования конкурентных методов, в частности электронных закупок. Отмечено, что реализация положений действующего законодательства в этой сфере позволяет реформировать

украинскую систему государственных закупок в более прозрачную, эффективную и привлекательную для участия. Предложено усовершенствовать систему электронных закупок за счет привлечения коммерческого сектора экономики и создания межгосударственной платформы электронных торгов.

Ключевые слова: материально-техническое обеспечение предприятия, система государственных закупок, электронные торги.

PROBLEMS AND THE PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF SYSTEM OF MATERIAL SUPPORT OF THE ENTERPRISES IN UKRAINE

*Maslova V.O., PhD Econ., associate professor,
Lisitsa M.O., master (UkrSURT)*

In article it is considered tendencies of development of system of material support and sales of products in Ukraine constructed on the basis of use of competitive methods, in particular electronic procurement. It is noted that implementation of provisions of the current legislation in this sphere allows to reform the Ukrainian system of government procurement in more transparent, effective and attractive to participation due to introduction of electronic procurement, a possibility of involvement of professional procurement specialists for tendering process, creation of the centralized purchasing organizations. Among shortcomings of the existing system of purchases the lack of access of the commercial organizations as customers to the system of electronic procurement and the conditional nature of interstate electronic procurement is noted. It is offered to improve the system of electronic procurement due to attraction of the commercial sector of economy and creation of the interstate platform of the electronic auction.

Key words: material support of the enterprise, system of government procurement, electronic auction.

Постановка проблеми. електронних закупівель, що передбачає використання конкурентних методів. Тобто стратегічний розвиток сучасного підприємства пов'язаний з можливістю вирішення таких питань, як здешевлення вироблення продукції при одночасному збереженні або підвищенні рівня її якості, а також отримання доступу до існуючих та потенційних ринків збуту цієї продукції. Розвиток інформаційних технологій, транспортно-логістичного забезпечення та інтеграційних процесів в Україні відкривають нові можливості для вітчизняних підприємств в оптимізації власних систем матеріально-технічного забезпечення виробництва та збуту продукції. Мова йде, перш за все, про створення та розвиток так званих інформаційних та транспортно-логістичних центрів у якості централізованих закупівельних організацій, а також системи електронних закупівель, що передбачає використання конкурентних методів. Тобто підприємство отримує необхідну продукцію належної якості за конкурентними цінами. Це дозволяє за різними оцінками бізнес-консультантів отримувати значне скорочення операційних витрат, загальної вартості матеріалів, що закуповуються, та в цілому підвищити ефективність діяльності. Саме тому проблеми подальшого удосконалення систем матеріально-технічного забезпечення та збуту продукції, як централізованого, так й децентралізованого, є актуальними для підприємств та економіки України в цілому, вирішення яких дозволить підвищити їх конкурентоспроможність на національному та світовому ринках.

Аналіз останніх досліджень і

публікацій показав, що питанням оптимізації матеріально-технічного забезпечення у різних галузях та економіки України в цілому приділяється велика увага як науковців, так і фахівців. Серед досліджень за останні роки можна виділити праці Диканя В.Л. [3,4], Полякової О.М., Шраменко О.В. [5], Устенко М.О. [6] та інших вчених, присвячені проблемам логістичного управління матеріально-технічним забезпеченням підприємств та розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні. Питання застосування конкурентних методів в організації матеріально-технічного забезпечення, зокрема впровадження системи електронних закупівель в державному та комерційному секторах економіки досліджувалися у працях таких вчених та практикуючих фахівців, як Вареник В.М., Євчин Л.О. [7], Єлагін Ю.В. [8], Шатковський О. [9], Чабан В. [10], Блащук О. [11]. Чимало праць в електронних ресурсах присвячено аналізу існуючої законодавчої бази з наведених питань, зокрема Закону України «Про здійснення державних закупівель» № 1197-VII від 10.04.2014 р. та Закону України «Про публічні закупівлі» № 922-VIII від 5.12.2015 р.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У той же час у більшості зазначених робіт, особливо в сфері організації матеріально-технічного забезпечення за допомогою використання конкурентних методів, зокрема електронних закупівель, питання удосконалення стосуються переважно державного сектору економіки та в межах України. Це суттєво звужує можливості вітчизняних підприємств щодо можливості підвищення ефективності діяльності та збільшення обсягів виробництва та збуту продукції. Тому виникає необхідність подальшого аналізу проблем та перспектив розвитку системи матеріально-технічного забезпечення підприємств на основі використання конкурентних методів не

тільки у державному, але й комерційному секторі економіки України, як на національному, так і міжнародному ринках.

Таким чином, **метою статті** є визначення існуючих проблем та формування пропозицій щодо перспектив розвитку системи матеріально-технічного забезпечення та збуту продукції підприємств в Україні, побудованої на базі використання конкурентних методів, зокрема електронних закупівель, в умовах зростання динаміки змін як економіко-політичної ситуації в країні та світі, так і постійних змін зв'язків між покупцями та постачальниками.

Виклад основного матеріалу. Питання удосконалення організації системи матеріально-технічного забезпечення, особливо в державному секторі, в Україні вже досить тривалий час знаходиться у порядку денному законодавчої влади. Пов'язано це, по-перше, з тим, що держзакупівлі займають лівову частку в ВВП України (близько 18%); по-друге, і з низькою ефективністю діючої системи (закупівлі за завищеними цінами внаслідок недостатньої конкуренції, складна процедура підготовки та подання тендерних пропозицій); по-третє, у зв'язку з укладанням між Україною і ЄС Угоди про асоціацію, а також приєднання України до Угоди про державні закупівлі СОТ, виникає необхідність адаптації відповідного законодавства до правил ЄС. Останні, найзначніші, зміни закріплені в прийнятому наприкінці 2015 року Законі України «Про публічні закупівлі» [2].

Аналіз змін у законодавстві щодо державних закупівель показав, що в основу проведення публічних закупівель за новим Законом [2] закладені ті ж принципи, що і в старому законодавстві [1]. Ці принципи цілком відповідають кращим світовим практикам: добросовісна конкуренція серед учасників; максимальна економія та ефективність; відкритість і прозорість на всіх стадіях закупівель; недискримінація

учасників; об'єктивна і неупереджена оцінка тендерних пропозицій; запобігання корупційним діям і зловживанням. Проте, механізми реалізації цих принципів в новому Законі змінилися.

Тотальне застосування електронних закупівель, яке введено Законом, стало найвагомішим нововведенням у сфері державних закупівель. Починаючи з 1 квітня 2016 року всі органи виконавчої влади та замовники, які здійснюють діяльність в окремих сферах господарювання, а з 1 серпня 2016 року і всі інші замовники повинні здійснювати державні закупівлі, які потрапляють під сферу дії Закону, з використанням електронної системи закупівель. Застосування електронної системи за бажанням замовників можливо також і для закупівель, які не регулюються цим Законом.

Таким чином, процедури закупівель, включаючи створення, розміщення, оприлюднення та обмін інформацією і документами (в тому числі подача тендерних пропозицій, їх розкриття і оцінка), проводяться в електронній системі.

Серед загальних вимог до електронної системи закупівель - загальнодоступність, забезпечення недискримінації та рівних прав в процесі роботи в системі всіх зацікавлених осіб, рівного доступу до інформації, її збереження і конфіденційність.

Підхід до визначення замовників також не змінився. Це переважно органи державної влади, місцевого самоврядування та соціального страхування. Одним з найважливіших критеріїв віднесення до замовників є забезпечення потреб держави або територіальної громади.

Крім того, скоротилася кількість дозволених процедур закупівель. Законом дозволяється використання тільки трьох процедур: відкриті торги, конкурентний діалог і переговорна процедура. Основною процедурою залишаються відкриті торги,

для яких обов'язковим є проведення електронного аукціону, спрямованого на зниження ціни закупівлі. Конкурентний діалог замовники можуть застосовувати, якщо визначити необхідні технічні, якісні характеристики (специфікації) робіт або вид послуг без проведення переговорів неможливо, а предметом закупівлі є консультаційні, юридичні послуги, розробка інформаційних систем, програмних продуктів, здійснення наукових досліджень, експериментів або розробок, виконання дослідно-конструкторських, будівельних робіт. Переговорна процедура застосовується тільки в суворо визначених Законом випадках за конкурентними принципами, що дозволяє проводити переговори з кількома учасниками.

Також передбачено суттєві зміни в організації державних закупівель, а саме: можливість проведення закупівель не тільки тендерним комітетом, а й уповноваженою особою (особами), призначеними замовником. Однією з важливих проблем старої системи закупівель в Україні аналітики називають відсутність кваліфікованих фахівців із закупівель, оскільки до тендерного комітету мали входити виключно співробітники замовника, для яких участь у тендерному комітеті найчастіше є додатковим навантаженням до основних обов'язків і які не володіють необхідними знаннями в сфері закупівель [9, 10]. Можливість залучення третіх осіб, якщо такими особами будуть професійні закупівельники, повинна вирішити цю проблему і підвищити ефективність системи матеріально-технічного забезпечення підприємств та організацій [4, 5].

З цього приводу у частині організації закупівель важливим нововведенням стало надання права проводити закупівлі через так звані централізовані закупівельні організації. Такі організації будуть наділені правами і

обов'язками замовника і, відповідно, можуть проводити закупівлі і укладати угоди в інтересах замовників. Світовий досвід застосування такого підходу до організації державних закупівель показав значну економію ресурсів в процесі здійснення закупівельної діяльності, а отже, і більшу ефективності цих закупівель.

Узагальнюючи вищенаведене, можна відзначити, що особливістю даного етапу розвитку вітчизняної системи матеріально-технічного забезпечення є впровадження електронних процедур закупівель на законодавчому рівні. Використання в діяльності підприємств та організацій електронних форм торгівлі не тільки забезпечить прозорість торгово-закупівельних операцій, але і дозволить отримувати відчутний економічний ефект у вигляді підвищення рентабельності, скорочення виробничих і транзакційних витрат.

Втім, не зважаючи на суттєві переваги існуючої на даний момент системи матеріально-технічного забезпечення, в процесі дослідження були визначені певні недоліки, серед яких основними можна виділити наступні.

1 Відсутня можливість використання комерційними структурами «пулу» постачальників, який створюється при проведенні державних закупівель, з метою підвищення їхньої ефективності діяльності. Так, єдиною автоматизованою системою електронних торгів в Україні є «ProZorro», що включає значну кількість електронних торгівельних майданчиків (кількість постійно змінюється) [9]. Слід зазначити, що система електронних торгів «ProZorro», на разі, передбачена лише для державного сектору економіки України [8]. Наприкінці 2016 року майданчик-учасники державних закупівель «ProZorro» об'єдналися та створили в Україні недержавну електронну систему «Rialto», що побудована за аналогічними принципами системи державних

закупівель, але не є її складовою частиною [11].

2 Проведення міжнародних торгів, що відкриває додаткові переваги для вітчизняних замовників та постачальників, є умовністю, через відсутність зв'язку між майданчиками різних країн. Зокрема, експортно-орієнтована економіка Білорусі при наявності відповідної інформаційно-аналітичної платформи відкриває додаткові можливості щодо збуту продукції українського бізнесу. У створенні такої єдиної міждержавної платформи зацікавлені й колишні партнери України по СНД – Росія та Казахстан.

На основі виявлених недоліків можна визначити й пропозиції щодо подальшого удосконалення організації системи матеріально-технічного забезпечення та системи збуту підприємств України, а саме створення (на першому етапі реалізації проекту - для Білорусії, України, Росії та Казахстану, з подальшим розширенням на інші країни (в першу чергу - Індія, Китай, Польща і Арабська Емірати (першочергово в аграрному секторі))) єдиної інформаційно-аналітичної платформи, яка складається з двох сегментів (майданчиків):

- «державний майданчик» - формується шляхом копіювання і необхідного структурування інформації з усіх державних майданчиків (різних країн). Реалізація переходу на майданчик-джерело (інформації) з даної платформи, з метою подачі пропозиції;

- «комерційна майданчик» - формується шляхом копіювання і необхідного структурування інформації з усіх комерційних майданчиків (різних країн), за їх наявністю. Реалізація подачі і прийому пропозицій на даному майданчику (даної платформи), а також реалізація переходу на майданчик-джерело (інформації) з даної платформи, з метою подачі пропозиції.

Надалі можливо доповнення третім сегментом – це «дошка оголошень» або

«персональний майданчик» - формується шляхом копіювання і необхідного структурування інформації з усіх дощок оголошень різних країн.

Тобто, метою даного проекту є створення платформи для зручного та ефективного використання єдиного, незалежного від суб'єкта економічної діяльності (B2B, P2P, B2P, P2B ..., де B – юридична особа, бізнес; P – фізична особа, персона, 2 – «то», напрямок взаємодії) HUBa (у переносному сенсі: сховища інформації, що надходить з різних місць), в якому акумулюється інформація для всіх сегментів ринку (економіки) в розрізі країн про проведення закупівель/продажів державного, комерційного або персонального характеру.

Подальший розвиток системи матеріально-технічного забезпечення та збуту у запропонованому напрямку дозволить не тільки підвищити економічну ефективність діяльності замовників та збільшити обсяги продажів постачальників, але й забезпечити зростання та конкурентоспроможність економіки України.

Висновок. Таким чином, реалізація положень, закладених у Законі України «Про публічні закупівлі» [2] дозволяє реформувати українську систему державних закупівель в більш прозору, ефективну і привабливу для участі. Це і впровадження електронних закупівель, і можливість залучення професійних фахівців із закупівель для проведення тендерів, і створення централізованих закупівельних організацій. Подальше удосконалення організації системи матеріально-технічного забезпечення та системи збуту за рахунок створення міждержавної платформи електронних торгів та залучення до електронних торгів суб'єктів господарювання комерційного сектору дозволить забезпечити зростання та конкурентоспроможність економіки України.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Про здійснення державних закупівель [Текст]: закон України: офіц. текст: від 10.04.2014 № 1197-VII // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2014. - № 24. - ст.883.

2 Про публічні закупівлі [Текст]: закон України: офіц. текст: від 5.12.2015р. № 922-VIII // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2016. - № 9. - ст.89.

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

4 Дикань, В.Л. Логістичне управління матеріально-технічним забезпеченням підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.Л.Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - № 45. – С. 51-54

5 Полякова, О.М. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі [Текст] / О.М. Полякова, О.В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - № 58. – С. 126-134.

6 Устенко, М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції [Текст] / М. О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2015. – № 49. – С. 207-210.

7 Вареник, В.М. Особливості застосування системи державних закупівель ProZorro (Прозоро) [Текст] / В.М. Вареник, Л.О. Євчин // Європейський вектор економічного розвитку. - 2016. - № 2 (21). - С. 6-15.

8 Єлагін, Ю.В. Публічні закупівлі підприємств залізничного транспорту України в умовах реформування [Текст] / Ю.В. Єлагін, Г.В. Коршикова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - № 59. – С. 62-68.

9 Шатковський О. Електронні державні закупівлі: пошук українського шляху [Електронний ресурс] / О. Шатковський, Г. Файвеш. – Режим доступу: <http://eupublicprocurement.org.ua/e-procurement-finding-a-way-for-ukraine.html?lang=RU>

10 Чабан, В. Електронні державні закупівлі: на шляху до інтеграції з ЄС

[Текст] / В. Чабан.// Юридична Газета. - 22 грудня 2015р. - №52(498). - С.22-23.

11 Блащук, О. В Україні запустили Rialto – отримують систему закупки для бізнесу по принципам ProZorro [Електронний ресурс] / О. Блащук. - Режим доступу: <https://ain.ua/2016/10/21/v-ukraine-zapustili-rialto-otkrytuyu-sistemu-zakupok-dlya-biznesa-po-principam-prozorro>

УДК 339.166.5:656.2

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Обруч Г.В., к.е.н., ст. викладач,
Ємцова В.Е., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто важливість людського розвитку для забезпечення сталого зростання країни. Визначено, що в умовах постіндустріального суспільства та поширення економіки знань концепція людського розвитку й використання інтелектуальних ресурсів набуває особливої актуальності для забезпечення економічного зростання суб'єктів господарювання та базису формування їх конкурентних переваг. Досліджено сутність поняття інтелектуального потенціалу підприємств та визначено основні його складові. Сформовано комплекс мотиваційних заходів розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: цілі сталого розвитку, людський розвиток, інтелектуальний потенціал, комплекс мотиваційних заходів, підприємства залізничного транспорту.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Обруч А.В., к.э.н., ст. преподаватель,
Емцова В.Э., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрена важность человеческого развития для обеспечения устойчивого роста страны. Определено, что в условиях постиндустриального общества и распространения экономики знаний концепция человеческого развития и использования интеллектуальных ресурсов приобретает особую актуальность для обеспечения экономического роста субъектов хозяйствования и базиса формирования их конкурентных преимуществ. Исследована сущность понятия интеллектуального потенциала предприятий и определены основные его составляющие. Сформирован

комплекс мотивационных мероприятий развития интеллектуального потенциала предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: цели устойчивого развития, человеческое развитие, интеллектуальный потенциал, комплекс мотивационных мероприятий, предприятия железнодорожного транспорта.

THEORETICAL ASPECTS OF FORMATION AND USE OF INTELLECTUAL POTENTIAL OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

*Obruch G., Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer,
Yemtsova V., Master (USURT)*

The article considers the importance of human development to ensure sustainable growth of the country. It is determined that in the conditions of post-industrial society and the spread of the knowledge economy, the concept of human development and the use of intellectual resources becomes particularly relevant for ensuring economic growth of economic entities and the basis for the formation of their competitive advantages. The essence of the concept of intellectual potential of enterprises is investigated and its main components are determined. A complex of motivational measures for the development of the intellectual potential of enterprises of railway transport has been formed.

Keywords: goals of sustainable development, human development, intellectual potential, complex of motivational measures, enterprises of railway transport.

Постановка проблеми. У сучасних умовах формування постіндустріального типу суспільства особливого значення набуває розвиток економіки знань як підґрунтя забезпечення сталого зростання національної економіки та суб'єктів господарювання. Залучення та збереження інтелектуального потенціалу підприємств у цьому контексті відіграє важливу роль, так як саме людина є власником знань, інструментом їх передачі, накопичення та подальшого якісного примноження.

У зв'язку з тим, що розвиток транспортної інфраструктури є рушійною силою соціально-економічного розвитку держави, вирішення проблеми формування та реалізації інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту набуває пріоритетного значення і потребує детального вивчення з урахуванням сучасних тенденцій інтелектуалізації та цифровізації глобальної транспортно-логістичної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і

публікацій. Проблематика формування та реалізації інтелектуального потенціалу транспортних підприємств, у тому числі підприємств залізничного транспорту, активно вивчається багатьма вченими, серед яких: О. Бабина [1], В. Дикань [2], О. Дикань [3], Є. Докторуєк [4], І. Катуніна [5], М. Корінь [6], І. Назаренко [7], О. Ревіна [9], І. Токмакова [10] та ін.

Відаючи належне теоретичним та практичним здобуткам науковців щодо формування та розвитку інтелектуального потенціалу підприємств, залишається низка питань, що потребують глибоких та ґрунтовних теоретичних досліджень. Одним із таких питань є визначення сутності поняття інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту та його складових, а також визначення основних мотиваційних заходів забезпечення розвитку інтелектуального потенціалу, враховуючи організаційно-економічні трансформації в галузі залізничного транспорту.

Метою статті є дослідження теоретичних основ формування інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту та визначення основних мотиваційних заходів забезпечення його ефективного використання у сучасних трансформаційних умовах розвитку залізничної галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасних умовах випереджаючого технологічного розвитку вже недостатньо використовувати лише традиційні способи господарювання підприємств. Наразі все більшої актуальності та практичної значимості набуває концепція людського розвитку та використання інтелектуальних ресурсів як домінанти економічного зростання суб'єктів господарювання та базису формування їх конкурентних переваг.

Так, за висновками експертів ООН на підставі вивчення досвіду 192 країн світу, забезпечення сталого економічного розвитку на сучасному етапі на 64 % обумовлене людським та соціальним капіталом, тоді як природними ресурсами – на 20 %, а наявністю капіталу – лише на 16 %. Дослідження американських вчених свідчать, що при зростанні рівня освіти на 10 %, продуктивність праці зростає на 8,6 %, і, як наслідок, людський капітал становив на початок ХХ століття 72,1 % національного багатства США [11].

Доступність та якість освіти, на думку експертів, є необхідною умовою забезпечення динаміки генерування знань, посилення впливу знань на розвиток науки та техніки, економічного зростання та конкурентоспроможності держави. У країнах, що є світовими лідерами, найвигіднішими інвестиціями вважаються вкладення в так званий людський капітал, а перспективи економічного та соціального розвитку пов'язують саме з якістю освіти [11].

Згідно з доповіддю Програми розвитку Організації об'єднаних націй

(ПРООН) про стан людського розвитку, індекс людського розвитку (ІЛР) України в 2016 році становить 0,743. Це 84-е місце серед 188 країн і територій. З 1990 року показники ІЛР підвищилися на 5,2 %; тривалість життя при народженні зросла на 1,3 року, середня тривалість навчання збільшилася на 2,2 року, а очікувана тривалість навчання – на 2,9 року; ВВП на душу населення знизився на 31,9 %. Разом із цим, результати України залишаються нижчими за середні показники країн, що належать до групи з високим рівнем людського розвитку, і нижчими за середні показники по країнах Європи та Центральної Азії. В Україні налічується 1,7 млн. внутрішньо переміщених осіб, 2,8 млн. людей з обмеженими можливостями, близько 60 % живуть за межею бідності, що визначається як фактичний прожитковий мінімум. Несприятливі умови, в які вони потрапляють, мають багато вимірів. У доповіді визначено, що певні групи населення стикаються з несприятливими умовами, що часто взаємонакладаються, підсилюючи одна одну, поглиблюючи незахищеність, розрив між поколіннями, і ускладнюючи завдання досягти тих, хто має вищий рівень життя [11].

Враховуючи наведені дані стає зрозумілим, що людський розвиток має стати пріоритетом державної політики України. Варто відмітити, що деякі кроки у цьому напрямку урядом країни вже зроблено. Так, у вересні 2017 року Міністерством економічного розвитку і торгівлі розроблено та представлено національну доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна», що визначає сімнадцять напрямків економічного та соціального розвитку, а саме: подолання бідності; подолання голоду, розвиток сільського господарства; міцне здоров'я та благополуччя; якісна освіта; тендерна рівність; чиста вода та належні санітарні умови; доступна та чиста енергія; гідна праця та економічне зростання;

промисловість, інновації та інфраструктура; скорочення нерівності; сталий розвиток міст та громад; відповідальне споживання та виробництво; пом'якшення наслідків зміни клімату; збереження морських ресурсів; захист та відновлення екосистем суші; мир, справедливість та сильні інститути; партнерство заради сталого розвитку [12]. Тобто, основні цілі сталого зростання країни безпосередньо пов'язані та спрямовані саме на всебічну підтримку та розвиток людини, створення умов для її інтелектуального становлення. Проте, формування та зростання людського капіталу повинно бути реалізовано не тільки на національному рівні, але й на рівні підприємства, де безпосередньо відбувається процес розвитку інтелектуальних здібностей людини.

Аналізуючи сучасний стан та особливості управління людським потенціалом підприємств залізничного транспорту, де працює біля 310 тис. осіб, доцільно звернути увагу на відсутність стратегічного бачення ролі та значення людського потенціалу і застосування методів управління, які здебільшого не відповідають господарюванню в умовах ПАТ «Українська залізниця». Крім того, недостатній рівень ефективності систем управління людським потенціалом зумовлений розрізненістю і неповнотою науково-методичної бази формування та розвитку людського потенціалу в умовах інтелектуалізації економіки, що є невід'ємною й об'єктивною тенденцією сьогодення і ставить підвищені вимоги до організації та результативності праці на підприємствах залізничного транспорту, особливо в умовах його реформування [9].

Наразі, на підприємствах залізничного транспорту набула поширення лише одна з форм інтелектуального розвитку персоналу, а саме – раціоналізаторська робота як творчий процес діяльності, результатом якого є організаційні, технічні, техніко-

технологічні рішення, що мають місцеву (локальну) новизну та користь.

Роль раціоналізаторської діяльності у розвитку залізничного транспорту є надзвичайно важливою, адже своїм масовим застосуванням раціоналізаторські пропозиції спроможні дати більший економічний ефект, ніж винаходи. На відміну від інноваційно-інвестиційних програм, які плануються і реалізуються «зверху», за наказами керівництва, раціоналізаторські пропозиції розробляються за ініціативою «знизу», самих працівників, які бачать недоліки в техніці, технології, організації виробничих процесів і пропонують свої рішення цих проблем.

Нові технічні рішення сприяють розвитку галузі в цілому, оскільки низку раціоналізаторських пропозицій спрямовано на економію і контроль витрат палива, електроенергії, матеріалів, фонду оплати праці та інших складових експлуатаційних витрат, а також на скорочення витрат на придбання нових деталей, на удосконалення технології виробництва, техніки, рухомого складу, які мають великий ступінь зносу тощо [8].

Так, у 2015 році, з метою активізації участі колективів залізниці в раціоналізаторській діяльності, організовані конкурси: «Кращий раціоналізатор залізниці», «Кращий структурний підрозділ з організації технічної творчості», «Кращий організатор з розвитку та створення умов із впровадження ощадливого виробництва та технічної творчості на залізниці», «Краще технічне рішення з підвищення надійності транспортних засобів», «Краще технічне рішення з підвищення безпеки руху», «Краще технічне рішення з оптимізації експлуатаційної роботи», «Краща новація з організації ощадливого виробництва та раціонального використання паливно-енергетичних, матеріальних та сировинних ресурсів, ресурсозберігаючих технологій», «Краще технічне рішення з механізації та

автоматизації технологічних процесів» [13].

З метою активізації інших форм інтелектуального розвитку працівників підприємств залізничного транспорту, розглянемо теоретичні основи забезпечення людського розвитку в сучасних трансформаційних умовах функціонування.

Сьогодні дослідники, аналізуючи процеси людського розвитку, приділяють все більшу увагу вивченню поняття «інтелектуальний потенціал підприємств», що, відповідно, зумовило наявність великої кількості його трактувань. Так, представники ресурсного підходу щодо визначення інтелектуального потенціалу В. Лаврентев та А. Шаріна [14] розуміють його як сукупність теоретичних знань, практичного досвіду та індивідуальних особливостей працівників, які виконують роботи, пов'язані зі створенням інновацій на промислових підприємствах та в організаціях.

Інший вчений В. Іванцов [15] зазначає, що інтелектуальний потенціал – це особлива сукупність ресурсів суспільного виробництва, що містить матеріальні, природні, трудові, фінансові або інформаційні ресурси та характеризує вихідний стан об'єкта, на основі якого можна реально визначити перспективні цілі.

Й. Ситник [16] визначає інтелектуальний потенціал як приховані відносні сили, знання особистостей і соціально-економічної системи для здійснення організаційно-управлінської, економічної, технологічної та іншої інтелектуально-продуктивної діяльності, які можуть реалізуватися у формі інтелектуального капіталу підприємства на ринкових та індивідуально-мотиваційних засадах.

Прибічник функціонального підходу до трактування сутності інтелектуального потенціалу К. Матусевич [17] наголошує, що це інтегральна

характеристика спроможності суспільства до розвитку життєздатності і якості відтворення усіх сторін його економічного базису і надбудови. Інший вчений С. Вовканич [18] зазначає, що інтелектуальний потенціал це спроможність творити, нагромаджувати та використовувати нові знання, проекти, ідеї, тобто генерувати різну семантичну інформацію як інтелектуальну власність задля свого добра і розвитку спільноти.

Є. Докторук [4], орієнтуючись на результативну складову поняття інтелектуального потенціалу підприємства, визначає його як здатність організації досягати економічного зростання на основі застосування знань, вмінь, навичок, досвіду, пізнавальних та духовних здібностей своїх співробітників, їх інтелектуального рівня, гнучкості організаційної структури та інших складових в умовах мінливого середовища, що забезпечують стійкі темпи приросту наявного інтелектуального капіталу і ефективність його використання та дозволяють отримувати інтелектуальну ренту.

Досить цікаве визначення з точки зору його повноти та стратегічної спрямованості надають О. Компліченко та Н. Ротань [19] і пропонують розглядати інтелектуальний потенціал як можливості соціально-економічної системи, засновані на інтелекті, освітньому рівні, творчих здібностях працівників, здійснювати науково-інноваційну, інформаційно-обмінну, інтелектуально-продуктову та соціокультурну діяльність з метою забезпечення конкурентоспроможності підприємства та досягнення стратегічних цілей його розвитку.

Л. Холявка [20], досліджуючи процеси формування та використання інтелектуального потенціалу підприємств, наголошує на доцільності трактування даного поняття як сукупності можливостей досягнення визначених цілей за рахунок системного формування і застосування

інтелектуальних ресурсів для аналізу виробничо-господарських проблем, розроблення креативних шляхів їх розв'язання, обґрунтованого вибору і реалізації управлінських рішень. На думку автора, даний підхід враховує всі складові та характерні риси інтелектуального потенціалу, розглядає його з позиції актуальності, відповідно до сучасних умов розвитку економіки, орієнтованої на інновації.

І. Катуніна [5], досліджуючи інтелектуальні ресурси залізничного транспорту, дотримується досить цікавої точки зору, що ресурси – джерело здібностей, а здібності – джерело конкурентної переваги. При цьому автор зазначає – слід розуміти, що ресурси – це не «склад» матеріальних, фінансових, трудових та інших ресурсів, а складна комбінація матеріальних і нематеріальних активів. А створення здібностей – це не групування ресурсів, здатності передбачають складні способи координації взаємодії ресурсів. У цьому сенсі, розглядаючи інтелектуальний ресурс підприємств залізничного транспорту як економічний, слід зазначити, що склад, структуру та ефективність залучення у виробничу діяльність цього ресурсу визначає особлива сукупність людських

ресурсів, матеріальних і нематеріальних факторів і коштів, зокрема, накопичена інформація та системи управління знаннями, які забезпечують формування та актуалізацію здатності компанії до освоєння і осмислення свого оточення. Інтелектуальний ресурс підприємств залізничного транспорту, залучений в спільну діяльність, і виступаючий в якості джерела створення цінності в організації та галузі, формує інтелектуальний капітал.

Аналіз наведених визначень інтелектуального потенціалу підприємства дозволяє виділити його основні складові (рисунок 1): теоретичні знання та практичний досвід щодо створення інноваційного продукту; здатність до генерації знань та використання її результатів; управлінські, лідерські та підприємницькі здібності працівників; освітній та науковий рівень працівників; соціокультурні здобутки; схильність до раціоналізаторської та винахідницької активності; гнучкість організаційної структури підприємства; відповідальність у відношенні до службових обов'язків; корпоративна культура підприємства; пізнавальні та духовні здібності працівників; індивідуальні творчі здібності працівників тощо.

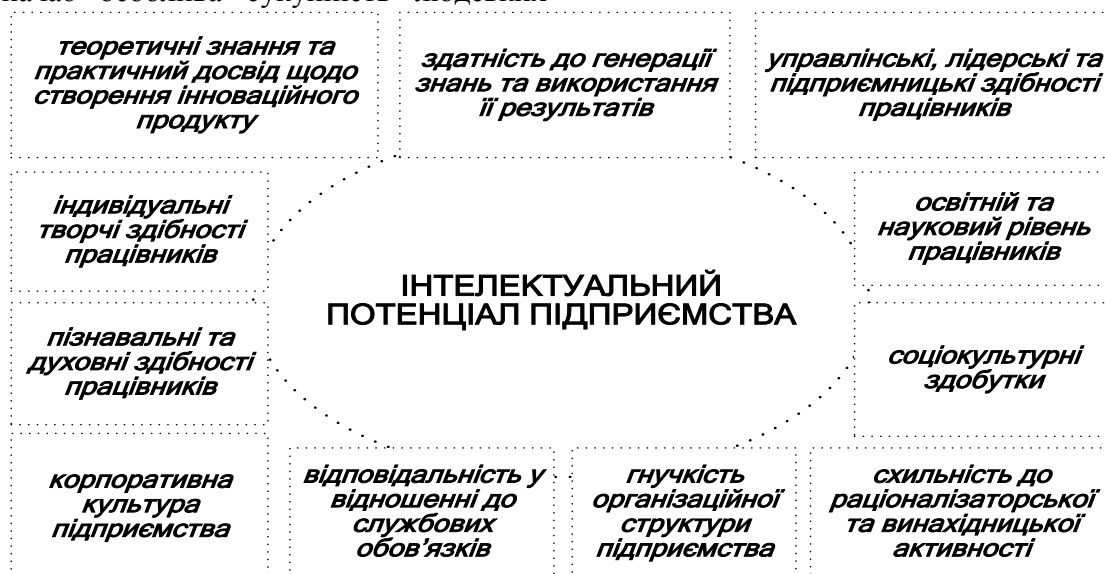


Рис. 1. Основні складові інтелектуального потенціалу підприємства (сформовано автором)

Визначення основних складових інтелектуального потенціалу надає можливість зрозуміти багатогранність та змістовність даного поняття, а також важливість активізації кожної з його складових, що за рахунок оптимального поєднання з іншими ресурсами підприємства дозволить досягнути стратегічних конкурентних переваг та забезпечити перехід на якісно новий рівень

розвитку.

Проте, забезпечення розвитку інтелектуального потенціалу підприємств є досить складним завданням, що потребує системного підходу та комплексного вирішення. Тому пропонуємо авторський комплекс мотиваційних заходів розвитку інтелектуального потенціалу, що враховує різноманітні за своєю спрямованістю мотиваційні заходи (рисунк 2).



Рис. 2. Комплекс мотиваційних заходів розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту (сформовано автором)

Так, на нашу думку, економічні мотиваційні заходи повинні враховувати: забезпечення матеріального стимулювання процесів раціоналізаторської та винахідницької активності; формування економічної довіри до працівників; забезпечення можливості кар'єрного зростання працівників; формування справедливого конкурентного середовища для працівників.

Соціальні мотиваційні заходи розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту, насамперед, передбачають: управління процесами соціальної стабільності; організацію навчання персоналу; створення та підтримку сприятливого психологічного клімату в колективі; забезпечення оптимального розпорядку робочого дня, режиму праці та відпочинку; контроль групових та міжособистісних взаємовідносин працівників; проведення постійного моніторингу рівня задоволеності працівників умовами праці.

До творчих мотиваційних заходів, у свою чергу, відносяться: забезпечення особистісного розвитку працівників; створення сприятливого середовища для самореалізації працівників; створення сприятливих умов для творчої та креативної активності персоналу; вивчення та врахування ціннісних орієнтирів персоналу; надання творчої самостійності працівникам в процесі виконання поставленого завдання; наявність цілеспрямованого, енергійного та мотивуючого лідера колективу.

Висновки. Таким чином, в умовах трансформаційних змін координаційного значення набуває забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту та впровадження інтелектуальних технологій управління. Визначено, що базисом таких нововведень є людина, яка ініціює створення та розробку інноваційних технологій,

забезпечує контроль їх впровадження та використання.

У зв'язку з цим проведено аналіз теоретичних аспектів формування та ефективного використання інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту. Досліджено сутність поняття інтелектуального потенціалу підприємства, визначено основні його складові та запропоновано авторський комплекс мотиваційних заходів щодо розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту, особливістю якого є врахування економічного, соціального та творчого аспектів становлення високоінтелектуального працівника.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Бабина О.Є. Методолого-практичні основи формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств: дис. ... д-р екон. наук: 08.00.04 / Бабина Олена Євгенівна. – Київ, 2016. – 493 с.

2 Дикань В.Л. Оцінка якості робочої сили підприємства / В.Л. Дикань, С.В. Дмитрієнко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 48. – С. 9-12.

3 Дикань О.В. Детермінанти розвитку інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту / О. В. Дикань // Агросвіт. – 2016. – № 10. – С. 25-30.

4 Докторук Є.В. Управління інтелектуальним потенціалом підприємства (на прикладі підприємств машинобудування): автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Є.В. Докторук. – Хмельницький, 2010. – 22 с.

5 Катуніна І.В. Інтелектуальний ресурс підприємств залізничного транспорту / І.В. Катуніна // Вестник Омського університета. Серія «Економіка». – 2012. – Вып. 1. – С. 19-25.

6 Корінь М.В. Напрямки збереження та розвитку інтелектуального капіталу залізничного транспорту / М.В.

Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 44. – С. 56-59.

7 Назаренко І. Л. Методика оцінки інтелектуального капіталу лінійних підприємств залізничного транспорту / І. Л. Назаренко, Т.О. Мороз // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С. 307-315.

8 Назаренко І. Л. Розвиток раціоналізаторської діяльності як складової інноваційної діяльності на залізничному транспорті / І. Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 40. – С. 276–282.

9 Ревіна О.М. Організаційно-економічні основи управління людським потенціалом підприємств залізничного транспорту в умовах інтелектуалізації економіки: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04; Ревіна Ольга Миколаївна. – Київ, 2016. – 22 с.

10 Токмакова І.В. Інтелектуальний потенціал як основа інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / І.В. Токмакова, О.М. Олійник // Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку: матеріали Всеукр. заочної наук.-практ. конф. (22-25 жовтня 2013 р., м. Харків). – С. 385-389. – Режим доступу: <http://ekon.uira.edu.ua>.

11 Офіційний сайт Представництва ООН в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.un.org.ua/ua/>

12 Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна» [Електронний ресурс]: офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>

13 Бойко Г. Раціоналізаторська робота та новаторство, їх значення в реалізації концепції виробничої бережливості / Г. Бойко, М. Мелешко // Українська залізниця. – 2016. – Вип. 4 (34). – С. 32-40.

14 Лаврентьев В.А. Интеллектуальный потенциал предприятия: понятие, структура и направления его развития [Электронный ресурс] / В.А Лаврентьев, А.В. Шарина // Креативная экономика. – 2009. – № 2(26). – С. 83-89. – Режим доступа: <http://www.creativeconomy.ru/articles/2173/>

15 Иванцов В. А. Интеллектуальный потенциал, факторы его использования: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.01 / В.А. Иванцов. – Казань, 2003. – 22 с.

16 Ситник Й.С. Інтелектуальний потенціал як фактор інтелектуалізації систем менеджменту підприємства [Електронний ресурс] / Й.С. Ситник // Економічний вісник НТУУ «КПІ». – 2012. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ev_kpi/2012/6MO/42.pdf.

17 Матусевич К.М. Гносеологія інтелектуального потенціалу суспільства [Електронний ресурс] / К.М. Матусевич // Економіка та підприємництво: Збірник наукових праць молодих вчених та аспірантів. – Випуск 22. – К.: КНЕУ. – 2009. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Etp/2009_22/Matusevych.pdf.

18 Вовканич С. Духовно-інтелектуальний потенціал України та її національна ідея / С. Вовканич. – Львів: ЛБА, 2001. – 540 с.

19 Комліченко О.О. Інтелектуальний потенціал підприємства: особливості формування і оцінки [Електронний ресурс] / О.О. Комліченко, Н.В. Ротань // Наука й економіка: Науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – 2012. – Вип. 4(28). – Том 1. – С. 244-247.

20 Холявка Л.Ю. Формування і використання інтелектуального потенціалу підприємства: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04; Холявка Лілія Юріївна. – Львів, 2016. – 285 с.

УДК 658.656.13

ФОРМУВАННЯ КАДРОВОЇ СТРАТЕГІЇ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТУ

*Овчиннікова В.О., к.е.н., доцент,
Островерх Г.Є., аспірант,
Пасіч Я.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті обґрунтовано актуальність досліджень теоретичних положень стратегічного управління персоналом та визначенні особливості їх реалізації та вітчизняних підприємствах. Визначено завдання кадрової стратегії в системі управління персоналом. Розглядається процес формування кадрової стратегії вітчизняних підприємств автотранспорту (АТП). Запропоновані етапи формування кадрової стратегії підприємства в умовах нестабільного ринку.

Ключові слова: кадри, управління персоналом, кадрова стратегія, кадрова політика, управління підприємством, трудові ресурси.

ФОРМИРОВАНИЕ КАДРОВОЙ СТРАТЕГИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОТРАНСПОРТА

*Овчинникова В.А., к.э.н., доцент,
Островерх А.Е., аспирант,
Пасич Я.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье обоснована актуальность исследований теоретических положений стратегического управления персоналом и определении особенности их реализации и отечественных предприятиях. Определены задачи кадровой стратегии в системе управления персоналом. Рассматривается процесс формирования кадровой стратегии отечественных предприятий автотранспорта (АТП). Предложенные этапы формирования кадровой стратегии предприятия в условиях нестабильного рынка.

Ключевые слова: кадры, управление персоналом, кадровая стратегия, кадровая политика, управление предприятием, трудовые ресурсы

FORMATION OF PERSONNEL STRATEGY DOMESTIC ENTERPRISES OF AUTOTRANSPORT

*Ovchinnikova V.O., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Ostroverh G.Ye., postgraduate,
Pasich Ya.V., Master (USURT)*

The article substantiates the relevance of research into the theoretical positions of strategic human resources management and determining the peculiarities of their implementation and domestic enterprises. The tasks of the personnel strategy in the personnel management system are determined. The process of formation of personnel strategy of

domestic enterprises of motor transport (ATP) is considered. The offered stages of formation of personnel strategy of the enterprise in conditions of unstable market.

Key words: *personnel, personnel management, personnel strategy, personnel policy, enterprise management, labor resources, HR strategy, HR policy.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Керівники підприємства повинні будувати свої відносини з працівниками на основі довгострокового партнерства, соціальної відповідальності, орієнтира на професійний й особистісний розвиток співробітників. Усе це вимагає зваженого, продуманого й грамотного управлінського впливу, передбачення шляхів розвитку підприємства.

Під час глобальної фінансово-економічної кризи мета вітчизняних підприємств автотранспорту зводиться, як правило, до виживання. При цьому тактичні цілі спрямовані на всебічне скорочення витрат (у тому числі й економії на заробітній платі), а стратегічні – на збереження кадрового потенціалу. Саме це призводить до протиріччя, з яким стикаються підприємства, оскільки зростаюча заборгованість перед працівниками щодо заробітної платні призводить до втрати найбільш цінних й затребуваних фахівців, потреба в яких виникне, як тільки економічна ситуація в країні почне налагоджуватися.

Розробка кадрової стратегії й наступна систематична її реалізація дозволять підприємству підвищити ефективність використання свого трудового потенціалу, відповідно, більш повно реалізувати конкурентні переваги, а в довгостроковій перспективі забезпечать прискорення економічного розвитку підприємств автотранспорту.

Аналіз останніх досліджень. Формуванням кадрової стратегії присвячені праці багатьох вчених, викладачів українських вузів: В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В.Маковоз, І.В. Токмакова, В.О. Шраменко [1], А.Я. Кибанов [2],

В.І. Маслов [3], М.О. Волгін [4], І.Б. Гурков [5].

Цими науковцями зроблено величезний вклад у розрізі окремих аспектів вирішення даного питання. Однак наявний фінансовий стан АТП в Україні, свідчить про доцільність подальших досліджень в окресленому напрямку.

Метаю статті є розробка шляхів та надання рекомендацій щодо удосконалення ефективності реалізації кадрової стратегії на автотранспортних підприємствах України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Кадрова стратегія відіграє важливу роль в розвитку сучасних підприємств АТП та є одним з вирішальних елементів підвищення ефективності діяльності підприємства в цілому, від її правильного планування та організації залежить успіх функціонування підприємства в ринковому середовищі.

Досвід роботи провідних підприємств АТП свідчить про те, що однією з головних конкурентних переваг є унікальний кадровий потенціал. Досить високий рівень корпоративної культури робить підприємство привабливим для талановитих працівників, утримує їх в організації, а результати їх праці, в свою чергу, створюють відповідну репутацію фірми, привертають нових споживачів та висококваліфікованих співробітників.

Головним завданням таких підприємств є сприяння зростанню професійної компетенції робітників та розвитку їх навичок і вмінь. Тому актуальним виявляється вивчення особливостей формування кадрової стратегії на вітчизняних підприємствах АТП та розробка рекомендацій щодо її ефективної реалізації.

Будь-яка стратегія підприємства направлена на підтримку його довгострокової конкурентної позиції, а оскільки персонал є головним елементом цієї соціальної системи, тому саме кадрова складова загальної стратегії розвитку підприємства набуває особливого значення.

Кадрова стратегія представляє собою систему правил і норм, що приводять людські ресурси організації у відповідність до основної стратегії підприємства.

Комплексна розробка моделей ефективного управління людським потенціалом та кадрових ресурсів є важливим економічним завданням в умовах ринкових відносин, вирішення якого дозволить підвищити ефективність діяльності підприємств АТП в цілому, оскільки всі сфери управління тісно взаємопов'язані між собою і дають найбільш повну віддачу лише у взаємодії один з одним.

Про ефективність кадрової стратегії, її вплив на загальний стан підприємства можна говорити, якщо в організації наявні:

- планування ресурсів (оцінка наявних трудових ресурсів, визначення майбутньої потреби у кадрах та способів пошуку кандидатів на вакантні посади, оцінки результативності минулого набору);
- відбір та адаптація персоналу (оцінка результативності відбіркових процедур та адаптаційних заходів);
- система стимулювання (атестація, персоніфікація заробітків, моніторинг рівня оплати на ринку праці);
- ротация персоналу (система кадрового моніторингу, певний соціально-психологічний клімат, внутрішні комунікації, оцінка результативності методів планування кар'єри).

Загальні вимоги до кадрової стратегії в сучасних умовах зводяться до наступного [6]:

1. Кадрова стратегія повинна бути тісно пов'язана зі стратегією розвитку підприємства. В цьому відношенні вона є кадровим забезпеченням реалізації цієї стратегії.

2. Кадрова стратегія повинна бути достатньо гнучкою. Це означає, що вона повинна бути, з одного боку, стабільною, оскільки саме зі стабільністю пов'язані певні очікування працівника, з іншого – динамічною, тобто коректуватися відповідно до зміни тактики підприємства, виробничої і економічної ситуації. Стабільними повинні бути ті її сторони, які орієнтовані на облік інтересів персоналу і мають відношення до організаційної культури підприємства.

3. Оскільки формування кваліфікованої робочої сили пов'язане з певними витратами для підприємства, кадрова політика повинна бути економічно обгрунтованою, тобто виходити з його реальних фінансових можливостей.

4. Кадрова стратегія повинна забезпечити індивідуальний підхід до працівників.

Розробка кадрової стратегії підприємств АТП процес, що складається з етапів, наведених у табл. 1.

Наявність кадрової стратегії в організації як інструменту управління організацією дає можливість здійснення конкурентоспроможної політики за наявності високої якості кадрового потенціалу.

Кадрова старатегія підприємства АТП повинна забезпечити:

- організаційну інтеграцію – вище керівництво і лінійні керівники приймають розроблену та добре скоординовану стратегію управління людськими ресурсами як “свою власну” і реалізують її у своїй оперативній роботі, тісно взаємодіючи з функціональними службами;

Таблиця 1

Етапи проектування кадрової стратегії АТП [7]

Назва етапу	Цілі роботи з персоналом	Заходи
1. Нормування	Узгодження принципів і цілей роботи з персоналом із стратегічним розвитком організації.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Провести аналіз корпоративної культури, стратегії і стану розвитку організації. 2. Виявити можливі зміни цілей роботи з персоналом. 3. Описати вимоги до працівників, можливості їх зростання та розвитку здібностей.
2. Програмування	Розробка програми, шляхів досягнення цілей кадрової роботи з урахуванням умов та можливих змін ситуації	<ol style="list-style-type: none"> 1. Розробити систему заходів по досягненню цілей у формі документу з урахуванням дійсного стану і обов'язково з урахуванням можливих змін. 2. Розробити програму добору персоналу через різні джерела з використанням засобів масової інформації або своїх співробітників. 3. Розробити тести, опитувальні анкети, запитання для проведення співбесіди при відборі та прийнятті на роботу, творче завдання та ін.
3. Моніторинг персоналу	Розробка процедур діагностики та прогнозування кадрової ситуації	<ol style="list-style-type: none"> 1. Провести аналіз стану кадрового потенціалу. 2. Розробити програму постійної діагностики та конкретних заходів щодо розвитку знань, умінь та навичок персоналу. 3. Здійснити оцінку ефективності кадрових заходів. 4. Проведення постійного моніторингу персоналу, контролю виконання програм оцінки, атестації та планування кар'єри, створення та підтримки ефективного робочого клімату та ін.

- високий рівень відповідальності усіх працівників, під яким розуміють як ідентифікацію з базовими цінностями підприємства, так і наполегливу реалізацію визначених цілей у практичній роботі;

- функціональність – варіантність функціональних завдань, що передбачає відмову від традиційного, жорсткого розмежування різних видів робіт, а також використання різноманітних форм трудових контрактів (повна, часткова і погодинна зайнятість);

- структурність – адаптація до безперервного навчання, організаційних змін, гнучкість організаційно-кадрового потенціалу, висока якість роботи і її результатів, умов праці (робоче середовище, зміст роботи, задоволеність працівників) [8].

В умовах конкуренції змінюється роль та місце трудових показників у плануванні, впроваджуються нові показники. Для ринку немає особливого значення, який складеться в організації фонд заробітної плати або якою була

середня зарплата. Важливий інший показник: скільки було витрачено праці на виготовлення одиниці продукції. До того ж порівнювати його необхідно буде з величиною, досягнутою конкурентами. Таким чином, на перший план виходять не чисельність персоналу, не фонд заробітної плати і не середня зарплата, а розмір витрат на персонал, віднесений до одиниці виробу.

Витрати на персонал — це загальноприйнятний для країн ринкової економіки інтегральний показник, який включає в себе усі витрати, пов'язані з функціонуванням людського фактора: витрати на заробітну плату; виплати роботодавця за різними видами соціального страхування; витрати організації на соціальні виплати та пільги; витрати на утримання соціальних служб, на навчання та підвищення кваліфікації персоналу, на виплату дивідендів та купівлю пільгових акцій. При цьому, витрати на заробітну плату становлять менше половини загальної величини витрат на персонал [10], [11].

У ринковій економіці встановлення обмежених витрат на персонал стає відправним пунктом для планування усіх інших показників з праці. Якщо в організації величина витрат на персонал перевищує розмір, встановлений конкурентами, то подальша діяльність такої організації стає проблематичною. В закордонній практиці в річних звітах організацій обов'язково публікуються відомості про чисельність та структуру персоналу, про витрати на заробітну плату, відрахування на соціальні потреби, про долю робітників та службовців у прибутках підприємства [12].

Важливою основою для кадрового планування є дані про робочі місця, які вже засновані, а також заплановані на майбутнє, штатний розклад та план заміщення вакантних посад.

Вакансія — це незайнята посада в установі. Під час утворення вакансій в

організації виникає потреба в кадрах, що задовольняється в ході їхнього набору і створення резерву працівників для заняття вакантних посад.

За допомогою поняття "посада" окреслюється коло задач, які входять до компетенції конкретної особи. Сукупність усіх посад на підприємстві, які увійшли до штатного розкладу показує, скільки робітників різної кваліфікації потрібно для виконання виробничих завдань. Таким чином, виявляється нагальна потреба підприємства в робочій силі. Фактично, потреба в робочій силі свідчить, скільки робітників і якої кваліфікації треба залучити з внутрішнього або зовнішнього ринку праці [13].

В реалізації головної мети кадрової стратегії важливе місце займає набір необхідних підприємству категорій персоналу, підготовка, підвищення кваліфікації та перепідготовка кадрів.

Джерела набору кадрів поділяються на зовнішні та внутрішні.

Зовнішні джерела — біржі праці; підприємства та організації з працевлаштування, в т. ч. міжнародні; контракти підприємства з навчальними закладами; об'яви у пресі, на радіо, телебаченні та ін.

Внутрішні джерела — підготовка робітників на підприємстві; просування по службі; через своїх працівників (їхні рекомендації); інформування свого колективу про вакансії, що з'являються тощо [14].

Перевага зовнішнім чи внутрішнім джерелам задоволення потреби в персоналі залежить звичайно від особливостей ситуації. Кожен з них має свої переваги і недоліки.

Так, перевагами наймання персоналу із сторони вважаються: широкі можливості вибору кандидатів; поява нових ідей про розвиток організації, які вони із собою приносять; зниження загальної потреби в кадрах за рахунок залучення додаткових людей [15].

До недоліків такої форми відносять: великі витрати, погіршення морально-психологічного клімату внаслідок конфліктів між новачками і старожилами; високий ступінь ризику через необізнаність людини; погане знання нею організації і потреба в тривалому періоді адаптації.

Переваги залучення своїх працівників полягають у можливості планування цього процесу, низьких витратах; наданні людям перспектив службового зростання, що підвищують їх задоволеність роботою, віру в себе; збереженні основного складу при скороченні штатів і швидкому заповненні вакансій при звільненні з посади; гарному знанні претендентами організації, що забезпечує їм легку адаптацію; безболісному рішенні проблеми зайнятості. При формуванні ефективної кадрової стратегії, необхідно врахувати досвід країн з ринковими відносинами. Регулювання ринку праці в західних країнах здійснюється на трьох рівнях:

державному, територіальному та на рівні організації. Існують різні моделі регулювання, що відрізняються цільовими постановами, методами та засобами, умовами господарського розвитку [16].

Хоча в цілому внутрішнє залучення кадрів вважається найкращим, проте воно також має свої недоліки: характеризується малою кількістю вакансій, обмежує вибір місця прикладення праці; вимагає додаткових витрат на перенавчання; приводить до напруженості в колективі внаслідок внутрішньої конкуренції; зберігає загальний дефіцит робочої сили.

Підбір — процес, у якому підприємство відбирає зі списку заявників кандидата чи кількох кандидатів, які найкраще відповідають критеріям вакантного місця, беручи до уваги умови навколишнього середовища.

У цілому процес набору і підбору кадрів можна представити у вигляді схеми (рис. 1).

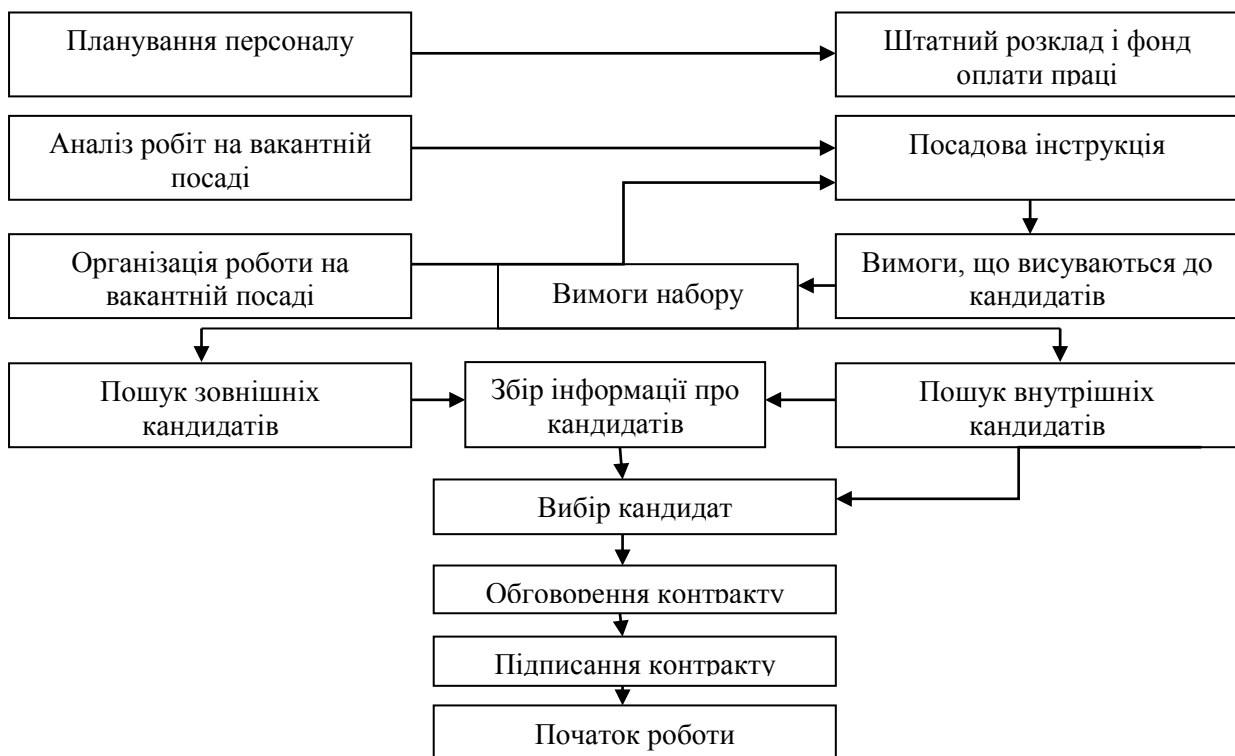


Рис. 1 Процес набору і підбору кадрів [Авторська розробка]

Під час підбору кадрів формують вимоги до претендентів на вакантну посаду. Критеріїв підбору не повинно бути занадто багато, інакше він виявиться складним.

Формулювання вимог до майбутніх працівників на основі аналізу трудових функцій складаються з таких етапів:

1. Визначення й уточнення завдань, що стоять перед організацією і підрозділом у майбутньому періоді; обсягу повноважень і відповідальності, необхідних співробітникам, з урахуванням змін масштабів, технології, організації їхньої майбутньої діяльності.

2. Опис окремих видів робіт з урахуванням розмірів організації і підрозділів, рівня керування, змісту діяльності, її форми, ступеня самостійності, взаємозв'язку, виду й обсягу повноважень, періодичності виконання різних завдань.

3. Характеристика загальних і специфічних вимог, а також вимог, пропонованих до ділових якостей керівників у різних ситуаціях.

Як видно, основними критеріями підбору вважаються: освіта, досвід, ділові якості, професіоналізм, фізичні характеристики, тип особистості кандидата, його потенційні можливості [17], [18].

Висновок. Кадрова стратегія для підприємств АТП України повина визначати основний зміст програми набору, відбору, розміщення, підготовки та перепідготовки персоналу організації, але не зводиться до неї. Вона відбиває тенденції зміни інтересів і потреб, цінностей і мотивації співробітників організації, які визначають активність людини.

Основним завданням кадрової стратегії підприємств АТП є забезпечення в повсякденній кадровій роботі врахування інтересів усіх категорій працівників і соціальних груп трудового колективу.

Стратегія управління персоналом — це комплекс основних складових побудови

системи стратегічного управління персоналом. Мистецтво розроблення стратегії управління персоналом полягає в тому, щоб наслідками формулювання загальних підходів у стратегічному періоді стали конкретні дії, які б забезпечили високу ефективність використання трудового потенціалу персоналу.

Стратегія управління персоналом є складовою загальної стратегії розвитку організації. Розробка правильної кадрової стратегії на підприємствах автотранспорту повинна являти собою основний напрямок, характер руху, шлях, слідуючи яким організація АТП зможе досягти поставлених цілей. Стратегія повинна не просто мати теоретичне значення, а, перш за все, активно реалізовуватися на практиці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

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

2 Кибанов А.Я. Управление персоналом организации: учебник / А.Я. Кибанов. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 640 с.

3 Волгин Н.А. Экономика труда: социально-трудовые отношения / Н.А. Волгин, Ю.Г. Одегов. – М.: Экзамен, 2003. – 736 с.

4 Маслов В.И. Стратегическое управление персоналом в условиях эффективной организационной культуры: учебник/ В.И. Маслов. – М.: Фин-пресс, 2004. – 288 с.

5 Гурков И.Б. Бизнес-стратегии и социально-кадровая политика российских предприятий: учебно-методическое пособие/ И.Б. Гурков, О.И. Зеле-нова, А.А. Мутовин. – М.: ГУ-ШЭ, 2007. – 84 с.

6 Галенко В.П. Управление персоналом і ефективність підприємств /

- В.П. Галенко, О.А. Страхова, С.І. Файбушевіча. СПб. 1999.
- 7 Ансофф І. Нова корпоративна стратегія / І. Ансофф. СПб. 1999.- С 416
- 8 Якушев А.В. Залучення та набір персоналу через систему Інтернет/ А.В. Якушев/ Управління персоналом. – 2008. – №12. – С. 47–50.
- 9 Барнетт Д. Формулирование стратегии // Д. Барнетт, У. Уилстед. Проблемы теории и практики управления. 1992.- № 1.- С. 118-127.
- 10 Mason L. Strategic Planning for human Resources Management / L. Mason. Calgary. Alberta. 2003.
- 11 Хміль Ф.І. Управління персоналом: підручник для студентів вищих навчальних закладів/ Ф.І. Хміль. – К.: Академвидав, 2006. – 488 с.
- 12 Глазов М.М. Управление персоналом: анализ и диагностика персонал-менеджмента: учебник / М.М. Глазов, И.П. Фирова, О.Н. Истомина. – СПб.: ООО«Андреевский издательский дом», 2007. – 252 с.
- 13 Дуракова И.Б. Управление персоналом: учебник/ И.Б. Дуракова. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 572 с.
- 14 Bertchel O. Personal-Management / O. Bertchel. – Stuttgart, 2003. – 544 p.
- 15 Клейнер Г.Б. Кадровая стратегия предприятия: систематизация и основные варианты/ Г.Б. Клейнер// Труды ольного экономического общества. – 2009. – Том № 125. – М.: ЭО. – Режим доступа: <http://www.kleiner.ru/arpab/kadrstr.html>
- 16 Криворучко О.М. Класифікація стратегій управління персоналом підприємства/ О.М. Криворучко, Т.О. одолажська// Економіка транспортного комплексу: зб. наук. праць. – Х.: ХНАДУ, 2011. – ип. 18. – С. 59–68.
- 17 Хандій О.О. Управління персоналом підприємства: концептуальне визначення та механізми розвитку : монографія / О.О. Хандій. – Луганськ: вид-во СНУ ім. В. Даля, 2010. – 240 с.
- 18 Морщенок Т.С. Стратегічні напрями удосконалення управління персоналом: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Т.С. Морщенок; Приазов. держ. техн. ун-т. – Маріуполь, 2008. – 19 с. – укр.

УДК 336.74(477)

СУЧАСНИЙ СТАН ОБЛІКУ ЗАПАСІВ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ

*Орлова В.М., к.е.н., доцент,
Кокошвілі Д.Р., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто важливість забезпечення раціонального використання запасів для підприємства. Досліджено сучасний стан обліку господарських операцій, пов'язаних з організацією та здійсненням обліку запасів на підприємстві, і запропоновано напрями їх удосконалення. Розроблено конкретні шляхи удосконалення процесу використання запасів, зокрема представлено механізм оптимізації обліку запасів. Проаналізовано основні проблеми, пов'язані з організацією та веденням обліку запасів на підприємствах, та запропоновано напрямки їх удосконалення.

Ключові слова: запаси, механізм оптимізації, раціональне використання, облік запасів, підприємство, господарський процес.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ УЧЕТА ЗАПАСОВ В УКРАИНЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

*Орлова В.Н., к.э.н., доцент,
Кокошвили Д.Р., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрена важность обеспечения рационального использования запасов для предприятия. Исследовано современное состояние учета хозяйственных операций, связанных с организацией и осуществлением учета запасов на предприятии, и предложены направления их усовершенствования. Разработаны конкретные пути усовершенствования процесса использования запасов, а именно представлено механизм оптимизации учета запасов. Проанализированы основные проблемы, связанные с организацией и ведением учета запасов на предприятиях, и предложены направления их решения.

Ключевые слова: запасы, механизм оптимизации, рациональное использование, учет запасов, предприятие, хозяйственный процесс.

CURRENT STATUS OF ACCOUNTING OF INVENTORIES IN UKRAINE: PROBLEMS AND WAYS OF IMPROVEMENT

*Orlova V.M., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Kokoshvili D.R., master (USURT)*

In the article the importance of optimal number of inventories for the enterprise. Ukraine is in the process of market conditions improvement that requires radical changes in the functioning of the economic mechanism and harmonizing the interests of everybody involved. The overall results of the company depend on how effectively the existing inventories are used. Market economy is an incentive to introduce new techniques and technologies, it broadens the possibilities of using new financial instruments and mechanisms, but in practice there is a problem about the reality of their application. Researched the current state accounting of business transactions related to the Organization and implementation of inventories accounting in enterprises directions of improving them. Analysed the main problems related to the Organization and conduct of the inventories accounting at enterprises and the directions of their decision. The modern range of problems over of the optimal use of productive supplies of inventories is brought. Concrete ways are worked out for the improvement of process of the use of productive supplies. Mechanism of optimization of account of supplies presented in particular. As a chart the unfolded structure over of ways of improvement of account of productive supplies is brought.

Key words: inventories, optimization mechanism, rational use, reserves accounting, company, economic process, economy.

Постановка проблеми та її зв'язки з науково-практичними чи теоретичними завданнями. Для здійснення виробничо-господарської діяльності підприємствами всіх форм власності та галузей економіки використовуються запаси, які є найбільш важливою і значною частиною активів підприємства. Добре побудований, належним чином організований облік запасів, тобто якісна інформація про їх наявність та рух, мають суттєве значення в

управлінні господарською діяльністю кожного підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у дослідження проблем обліку запасів зробили такі вітчизняні науковці, як О.А. Бакурова [1], О.І. Коблянська [2], К.Є. Нагірська [3], Л.В. Нападовська, [4], М.Ф. Огійчук [5], О.Д. Вовчак [6] та ін. Однак вивчення наукових праць свідчить про те, що й досі залишаються дискусійними теоретичні положення і важливі питання обліку запасів.

Мета роботи полягає у вивченні теоретичного та практичного досвіду організації бухгалтерського обліку запасів та розробці шляхів його удосконалення. Для досягнення поставленої мети необхідно виконати наступні завдання: дослідити питання визначення терміну «запаси»; вивчити склад та класифікацію запасів; оцінка та методи обліку запасів; сучасний стан синтетичного та аналітичного обліку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Головною передумовою успішного здійснення господарського процесу як основної ланки діяльності підприємств є наявність та раціональне використання запасів.

Відповідно до П(С)БО 9, що максимально відображає МСФО 2 «Запаси», запаси – це активи, які:

- утримуються для подальшого продажу (розподілу, передачі) за умов звичайної господарської діяльності;
- перебувають у господарському процесі з метою подальшого споживання;
- утримуються для споживання під час діяльності, виконання робіт та надання послуг, а також управління підприємством [7].

Запаси (сировина, матеріали, паливо і т. д.) є предметами, на які спрямована праця людини з метою

одержання миттєвого використання. На відміну від засобів праці, які зберігають у господарському процесі свою форму і переносять вартість на продукт поступово, предмети праці споживаються повністю і повністю переносять свою вартість на цей продукт і замінюються після кожного операційного циклу.

На сучасному етапі йде тенденція прискорення оборотності запасів на підприємстві, а отже, і зниження розмірів запасів, але вони, як і раніше, займають головне місце у забезпеченні підприємства нормальними умовами роботи. На рівні фірм запаси відносяться до складу об'єктів, що вимагають великих капіталовкладень, і тому являють собою один із факторів, що визначають політику підприємства і впливають на рівень обслуговування в цілому. Тому важливо розглянути класифікацію запасів, що представлена в таблиці 1.

Багато підприємств не приділяють йому належної уваги і постійно недооцінюють свої майбутні потреби в наявних запасах. У результаті цього вони зазвичай зіштовхуються з тим, що їм приходится вкладати в запаси більший капітал, чим передбачалося.

У той же час, залишаються невирішеними питання вдосконалення документації оперативного та аналітичного обліку запасів, особливо нагальною постає проблема автоматизації їх обліку. Вирішення цих питань полягає в розробці основних напрямів і конкретних рекомендацій з удосконалення методики обліку запасів, в їх оцінці при вибутті, методики проведення аналізу ефективного використання запасів, а також посиленні інформаційної та контрольної функцій обліку в управлінні виробництвом. Для вирішення зазначених проблемних аспектів необхідно вирішити наступні завдання, що представлені на рис. 1.

Класифікація запасів

№ п / п	Класифікація групи за призначенням	Вид запасів	Характеристика
1	За призначенням і причинами утворення	Постійні	Частина запасів, що забезпечують безперервність виробничого процесу між двома черговими поставками
		Сезонні	Запаси, що утворюються при сезонному виробництві продукції чи сезонному транспортуванні
2	За місцем знаходження	Складські	Запаси, що знаходяться на складах підприємства
		У виробництві	Запаси, що знаходяться в процесі обробки
		В дорозі	Продукція, що відвантажена споживачу і ще ним не отримана, знаходиться в дорозі
3	За рівнем наявності на підприємстві	Нормативні	Запаси, що відповідають запланованим обсягам запасів, необхідним для забезпечення безперебійної роботи підприємства
		Понаднормові	Запаси, що перевищують їх нормативну кількість
4	За наявністю на початок і кінець звітного періоду	Початкові	Величина запасів на початок звітного періоду
		Кінцеві	Величина запасів на кінець звітного періоду
5	По відношенню до балансу	Балансові	Запаси, що є власністю підприємства і відображаються в балансі
		Позабалансові	Запаси, що не належать підприємству і знаходяться на ньому через визначені обставини
6	За ступенем ліквідності	Ліквідні	Запаси, що легко перетворюються на грошові кошти у короткий термін без значних витрат первісної вартості таких запасів
		Неліквідні	Виробничі та товарні запаси, які неможливо легко перетворити на грошові кошти у короткий термін
7	За походженням	Первинні	Запаси, що надійшли на підприємство від інших підприємств і не підлягли обробці на підприємстві
		Вторинні	Матеріали і вироби, що після первинного використання можуть застосовуватись вдруге на підприємстві (відходи)

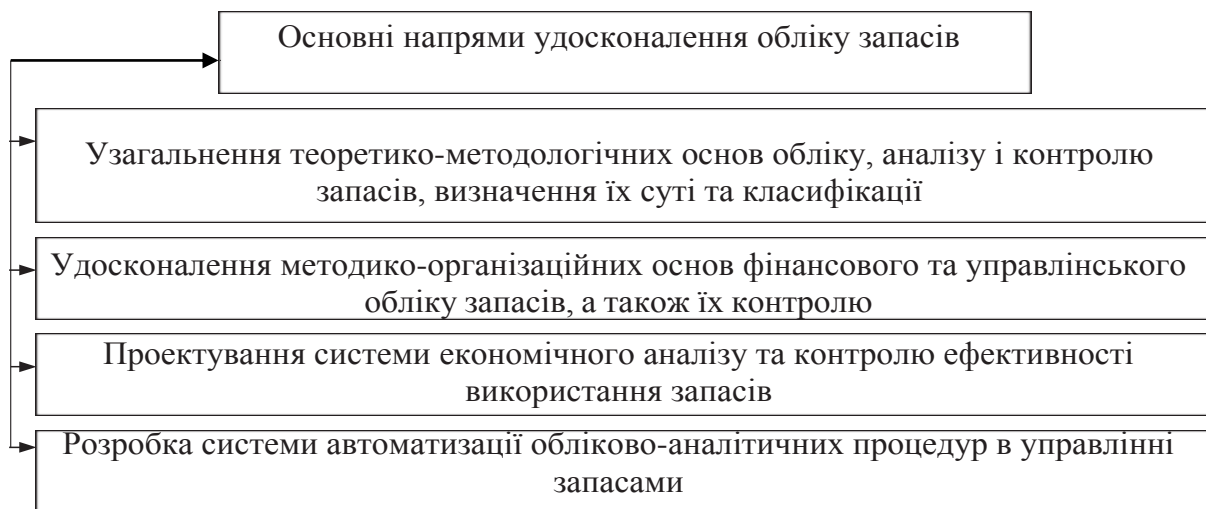


Рис. 1. Напрямки удосконалення обліку запасів [8]

Поліпшенню обліку запасів сприяє впорядкування первинної документації, широке впровадження типових уніфікованих форм, підвищення рівня автоматизації обліково-обчислювальних робіт, забезпечення строгого порядку приймання, зберігання й витрат сировини, матеріалів, комплектуючих виробів тощо.

Необхідно також упроваджувати ефективні форми попереднього й поточного контролю дотримання норм запасів і витрат матеріальних ресурсів, приділяти більше уваги підвищенню вірогідності оперативного обліку руху напівфабрикатів, комплектуючих виробів, деталей і вузлів у господарстві. Дані бухгалтерського обліку повинні містити інформацію для знаходження резервів зниження собівартості продукції в частині раціонального використання матеріалів, зниження норм витрат, забезпечення належного зберігання.

Спираючись на вищевикладене, вважаю, що процесу оптимізації обліку запасів, а також поліпшенню їх використання має сприяти не тільки якісно складена документація, а й ефективна дія з аналізу та організації обліку.

Обираючи методи обліку запасів, слід пам'ятати, що зміна облікової політики повинна бути обґрунтованою і можлива лише у тому випадку, коли така

зміна буде найбільш повно і достовірно відображати специфіку діяльності підприємства (оскільки причини її зміни згідно з вимогами П(С)БО вказуються у примітках до звітності, а якщо і не вказуються, то саме існування змін може насторожити користувачів). До того ж на підприємстві можуть застосовуватись різні методи оцінки для різних груп запасів. В момент придбання запаси обліковуються за початковою вартістю. Методи оцінки запасів застосовуються для визначення собівартості запасів, що списуються, і не впливають на їх початкову вартість. Проте П(С)БО 9 вказує на необхідність відображення у балансі запасів за найменшою з двох оцінок - початкової вартості або чистої вартості реалізації.[9] Очевидно, що така вимога покликана необхідністю застосування принципу обачності, відповідно до якого активи або дохід не повинні бути завищеними, а зобов'язання або втрати - заниженими. Виникає новий термін - чиста вартість реалізації запасів.

Чиста вартість реалізації запасів - це сума, яку очікується отримати при реалізації запасів в умовах звичайної діяльності: за вирахуванням ймовірних витрат на завершення виробництва запасів і їх реалізацію. Це означає, що чиста вартість реалізації відповідає ринковій вартості запасів та застарілих і

ушкоджених ТМЦ за мінусом витрат, яких підприємство зазнає у процесі підготовки їх до реалізації, а також безпосередньо при реалізації. Запаси часто мають чисту реалізаційну вартість набагато нижчу за їх початкову вартість. Проте подібна ситуація може виникнути не обов'язково при пошкодженні ТМЦ. Швидкі технологічні зміни сприяють швидкому моральному старінню активів. Вимога відображення у звітності запасів за найменшою з початкової і ринкової вартості базується на припущенні, що якщо ціна товару впала, то, відповідно, знизиться і його продажна вартість. Проте запаси можуть уцінюватися не тільки у зв'язку із втратою первинної якості. Запаси повинні бути уцінені і відображені в обліку та звітності за чистою вартістю реалізації у випадку, якщо на дату складання балансу знизилась ціна їх реалізації. Уцінка запасів буде проводитися також у випадку, якщо зросли очікувані витрати на їх збут. Чиста вартість реалізації повинна визначатися за кожною одиницею (тобто однорідною групою) запасів шляхом вирахування, як уже зазначаюся вище, з очікуваної ціни реалізації очікуваних витрат на завершення виробництва та збут. Таким чином, переоцінка запасів повинна проводитися на дату складання балансу. Оскільки така переоцінка потребує досить значних затрат часу, то здійснення її поквартальне не має сенсу, тому доцільно проводити таку переоцінку по закінченні календарного року (при складанні річної звітності). У зазначений термін підприємство проведе інвентаризацію. Ті запаси, яких немає у наявності, будуть списані з балансу як неіснуючі і віднесені на витрати поточного року, а за запасами, що залишились, повинна проводитися відповідна переоцінка [10].

Спрощення оформлення операцій, пов'язаних з рухом запасів, дозволить стежити за ретельним і своєчасним проведенням інвентаризації та

удосконалити методологію бухгалтерського обліку, що дозволить розпланувати будівництво складських приміщень у достатній кількості, а також визначити оптимальну потребу у запасах та їх раціональному використанні [11].

Значно поліпшити організацію обліку запасів можна, удосконалюючи процес документування, тобто ширше використовуючи накопичувальні документи (лімітно-забірні картки, відомості тощо), картки складського обліку як витратний документ по відпущених матеріалах (бездокументальну систему оформлення витрат матеріалів).

Для вдосконалення обліку запасів доцільне також використання на всіх ділянках обліку уніфікованих форм документації. Крім того, необхідною умовою також є:

– створення графіків документообігу з обліку запасів і доведення до виконавців їх функцій при створенні і перевірці первинного документа;

– видача розпорядчої документації особам, що відповідають за здійснення тієї або іншої господарської операції і мають право підпису первинних документів; контроль із боку працівників бухгалтерії правильності оформлення первинної документації з обліку запасів (включення в обов'язок бухгалтера, що робить обробку документа, цієї функції через посадові інструкції та встановлення відповідальності за її недотримання) [12].

Висновки. Таким чином, реалізація перелічених напрямів удосконалення обліку запасів призведе до значного підвищення результативності та фінансово-економічної діяльності підприємств, а також дозволить налагодити більш дієвий і менш трудомісткий облік, контроль наявності, руху і використання запасів, а також досягти їх економії.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1.Шерстюк О. О. Оцінювання системи внутрішнього контролю / О. О. Шерстюк, О. А. Бакурова // Економічні науки. Сер. : Облік і фінанси. - 2013. - Вип. 10(4). - С. 413-420.

2.Коблянська О.І. Бухгалтерський і податковий облік фінансових кредитів. - 2013. - № 2. - С. 246-251.

3.Нагірська К.Є. Принципи та вимоги до формування звітності підприємств: управлінський аспект. / К.Є.Нагірська, Я.Є. Герус - 2013. - Вип. 10(2). - С. 176-183.

4.Нападовська Л.В. Базові принципи управлінського обліку. / Нападовська Л.В. - С. 173-181.

5.Огійчук М.Ф. Фінансовий та управлінський облік за національними стандартами: Підручник / За ред. проф. М. Ф. Огійчука. – 6-те вид., перероб. і допов. – К. : Алерта, 2011. – 1042 с.

6.Вовчак О.Д. Фінансовий аналіз. / О.Д.Вовчак, Н.І.Власюк, Р.С. Сорока– Львів: Львів. комерц. акад., 2002. – 96 с.

7.Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 «Запаси»: Наказ

Міністерства фінансів України від 20.10.99 р. № 246, зі змінами та доповненнями. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99/ed20120527>

8.Бутинець Ф.Ф. Економічний аналіз: [навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл., спец. 7.050106 «Облік і аудит»] / Бутинець Ф.Ф.. – Житомир: Рута, 2003. – 680 с.

9.Кузнецова М.А. Тенденции и закономерности управления запасами / М. Кузнецова // Проблемы теории и практики управления (рус.). – 2009. – № 11. – С. 63–72.

10. Орлов О.О. Планування діяльності підприємства: [підручник] / О.О. Орлов. – К.: Скарби, 2002. – 336 с.

11. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» № 996 – ХІУ ВР від 16 липня 1999 р.

12. Павлюк І. Проблеми бухгалтерського обліку виробничих запасів, товарів та пропозиції щодо їх вирішення / І. Павлюк // Бухгалтерський облік і аудит (укр.). – 2010. – № 6. – С. 40–57.

УДК 658.012.8

**ПІДХОДИ ДО ПОБУДОВИ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ
МАШИНОБУДУВАННЯ**

Писаревський М. І., аспірант (ХНУМГ імені О.М. Бекетова)

В роботі вирішено завдання синтезу функціональної структури для реалізації механізму забезпечення економічної безпеки в напрямку протидії рейдерству, що передбачає: побудову та розбиття графа взаємозв'язку завдань на мінімально зв'язані підграфи; виділення функціональних блоків на підставі групування завдань з використанням методів кластеризації. В результаті проведеного дослідження типова організаційна структура департаменту безпеки підприємства машинобудування доповнена відділеннями та групами у напрямку протидії рейдерству.

Ключові слова: економічна безпека, підприємство, рейдерство, функціональні блоки, кластеризація, організаційна структура, департамент безпеки.

ПОДХОДЫ К ПОСТРОЕНИЮ ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Писаревский Н. И., аспирант (ХНУГХ имени А.Н. Бекетова)

В работе решена задача синтеза функциональной структуры для реализации механизма обеспечения экономической безопасности в направлении противодействия рейдерству, что предусматривает: построение и разбиение графа взаимосвязи задач на минимально связанные подграфы; выделение функциональных блоков на основе группировки задач с использованием методов кластеризации. В результате проведенного исследования типичная организационная структура департамента безопасности предприятий машиностроения дополнена отделениями и группами в направлении противодействия рейдерству.

Ключевые слова: экономическая безопасность, предприятие, рейдерство, функциональные блоки, кластеризация, организационная структура, департамент безопасности.

APPROACHES TO CONSTRUCTION OF THE FUNCTIONAL STRUCTURE OF PROVIDING ECONOMIC SECURITY OF THE MECHANICAL ENGINEERING ENTERPRISES

*Pysarevskiy Mykola, graduate student
(O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv)*

The task of the synthesis of the functional structure for the implementation of the mechanism of ensuring economic security in the direction of counteraction to raiding is solved, which involves: the construction and division of the graph of the relationship of tasks to the minimally connected subgraph; allocation of functional blocks based on grouping tasks using clustering methods. The tightness of bound tasks was determined on the basis of the application of expert methods for assessing the complexity of the source information, which allowed to construct a graph of the connections of functional tasks to ensure economic security. On the basis of the allocation of qualitative characteristics, a matrix of similarities of the studied functional tasks was designed to ensure economic security in the direction of counteraction to raiding, which allowed to break down the graph of tasks on the subgraphs - clusters of similar functional tasks. As a result of the survey, the typical organizational structure of the company's security department is supplemented by departments and groups in the direction of counteraction to raiding.

Key words: economic security, enterprise, corporate raid, threats, providing of economic security of enterprise at direction of counteraction to the corporate raid.

Постановка проблеми. Вітчизняні внутрішнього середовища стикаються з підприємства машинобудування в умовах проблемою необхідності формування негативного впливу факторів зовнішнього і ефективного механізму забезпечення

економічної безпеки в напрямку протидії рейдерству. З посиленням загрози недружніх злиттів та поглинань головним завданням ефективного управління підприємствами є об'єктивна оцінка стану загроз рейдерського захоплення, своєчасна реакція на потенційні виклики, що дозволить створити умови для стабільного розвитку вітчизняного машинобудівного сектору в довгостроковій перспективі шляхом розробки та реалізації ефективних управлінських рішень щодо цілеспрямованої, систематичної й адекватної протидії рейдерству В зв'язку з цим дослідження підходів до формування механізму економічної безпеки в напрямку протидії рейдерству в контексті удосконалення організаційної структури департаменту безпеки з визначенням функціональних завдань потребує подальшого вивчення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методичні основи формування механізму забезпечення економічної безпеки розглянуто у роботах Ляшенко О. М. [1], Ладико Л.М. [2], Барановського О.І. [3]. Дослідженням структури механізму економічної безпеки в напрямку протидії рейдерству займалися Безуглова Ю.В. [4], Козаченко Г.В. [5] та ін. Проблеми організації підрозділів безпеки в системі формування ефективного механізму економічної безпеки досліджувалися в роботах вітчизняних економістів: Момот Т.В. [1], Зайцевої І. Ю. [7] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим, актуальність проблеми забезпечення економічної безпеки вітчизняних підприємств машинобудування в складних умовах нестабільності внутрішнього та мінливості зовнішнього середовища, негативного впливу глобалізаційних та інтеграційних процесів, рейдерських загроз полягає в необхідності формування ефективної функціональної структури забезпечення економічної безпеки у

напрямку протидії рейдерству на основі групування завдань.

Метою статті є побудова функціональної структури забезпечення економічної безпеки підприємства машинобудування на основі виділення класів завдань в напрямку протидії рейдерству.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інтегрована схема взаємозв'язаних механізмів системи забезпечення економічної безпеки передбачає, що в рамках кожного з них вирішується завдання, що реалізують певні функції управління. Склад завдань визначається з урахуванням необхідності організації прямих і зворотних зв'язків, а також з урахуванням принципів управління, покладених в основу механізму. Розв'язання функціональних завдань здійснюється в рамках окремих механізмів, що складають загальний механізм забезпечення економічної безпеки і виконання відповідних функцій управління: обліку, прогнозування і планування, аналізу, ідентифікації, розподілу, адаптації, регулювання. В рамках виділених механізмів забезпечення економічної безпеки визначено класи функціональних завдань.

Процедура синтезу функціональної структури для реалізації механізму забезпечення економічної безпеки в рамках захисту від рейдерства включає [8]:

виділення функціональних блоків на основі принципу розбиття графа взаємозв'язку завдань на мінімально зв'язані підграфи.

виділення функціональних блоків на підставі групування завдань з використанням методів кластеризації.

Таким чином, всю сукупність завдань можна уявити у вигляді графа $G(Z, U, P)$, вершини якого, $z \in Z$, відповідають завданням реалізації механізму забезпечення економічної безпеки, а дуги $u \in U$ характеризують взаємозв'язки завдань. Правило P встановлює зв'язки в

графі. Граф задач є зорієнтованим і зваженим. Кожне завдання z_i характеризується парою $\langle \Pi_i, \Sigma_i \rangle$, де Π_i – множина параметрів (змінних) завдання, Σ_i – структура співвідношень завдань. В свою чергу множина параметрів Π_i складається з трьох підмножин

$$\Pi_i = \Pi_i^+ \cup \Pi_i^0 \cup \Pi_i^- \quad (1)$$

де Π_i^+ – множина вхідних параметрів завдання, Π_i^0 – множина внутрішніх параметрів завдання, Π_i^- – множина вихідних параметрів завдання.

Завдання z_i зв'язане орієнтованою дугою, з завданням z_j , якщо частина її вихідних змінних є вхідними для завдання z_j , тобто, якщо існує така підмножина $\tilde{\Pi}_i^-$ множини вихідних параметрів Π_i^- для завдання z_i , що одночасно є і підмножиною множини Π_j^+ вхідних параметрів завдання z_j . Таким чином,

завдання зв'язані, якщо принаймні один вихідний параметр одного завдання є вхідним параметром іншого. На дугах графа має бути задано також позитивну функцію $\varphi(u_{ij})$, що відбиває «вагу» інформаційних зв'язків між завданнями. В якості функції $\varphi(u_{ij})$ можна взяти, наприклад, кількість параметрів (змінних), що передаються з одного завдання в інше, або зважену кількість параметрів, з урахуванням періодичності передачі і поновлення інформації. Тісноту зв'язків завдань визначено на основі застосування експертних методів оцінки складності вихідної інформації, що дозволило побудувати граф зв'язків функціональних завдань забезпечення економічної безпеки (рис. 1). Властивості, які притаманні завданню відбиваються у вигляді сукупності деяких параметрів (характеристик) цих завдань, що утворюють впорядковану множину $C = \{C_1, \dots, C_k\}$. Ця множина може бути розбита на дві підмножини:

$$C = \{C_{j_1}, j_1 = \overline{1, k_1}\} \cup \{C_{j_2}, j_2 = \overline{k_1 + 1, k}\} \quad (2)$$

де C_{j_1} – кількісні характеристики, C_{j_2} – якісні характеристики завдання.

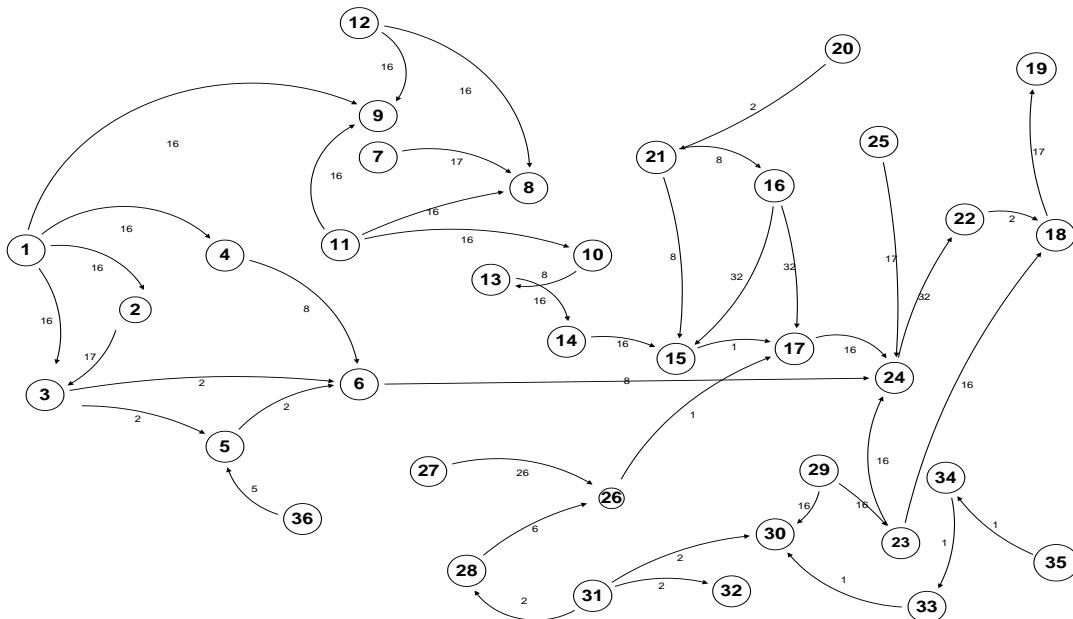


Рис. 1. Граф зв'язків функціональних завдань забезпечення економічної безпеки

Результат виміру j -ї характеристики C_j для i -го завдання позначається як x_{ij} . Тоді вектор $x_i = (x_{i1}, \dots, x_{ik})$ кількісно і якісно характеризує завдання z_i . Для реалізації порівняння близькості завдань за якісними характеристиками припустимо, що відповідні компоненти вектора x_i будуються за правилом:

$$x_{ij} = \begin{cases} 1, & \text{завдання має дану характеристику,} \\ 0, & \text{у протилежному випадку,} \end{cases} \quad (3)$$

$$j = \overline{k_1 + 1, k},$$

або мають значення з певного дискретного ряду.

Серед якісних ознак функціональних завдань забезпечення економічної безпеки у напрямку протидії рейдерству можна виділити дві великі групи – методи вирішення завдань і вхідні дані для вирішення завдань. Для забезпечення однорідності задач, які розв'язуватимуться в одному підрозділі, треба задати межове значення D , що має перевищуватися для завдань одного графа.

На основі отриманих даних розраховано матрицю схожостей досліджуваних функціональних завдань забезпечення економічної безпеки у напрямку протидії рейдерству, яка сформована з допомогою процедури квантифікації – перетворення бінарних даних у кількісні – з використанням формули:

$$S_{ij} = b_{ij} / p \quad (4)$$

де b_{ij} – число якісних ознак, значення яких у об'єктів збігаються; p – число якісних ознак.

Розрахуємо, виходячи з коефіцієнтів подібності поріг подібності завдань. Отримаємо, $S_0 = 0,86$. Початкову

вершину графа знаходимо наступним чином:

1) для кожного з 36 завдань підсумовуються ваги зв'язків з іншими вершинами. В якості початкової вершини для групування вибирають вершину з найбільшою сумарною вагою. Така вершина – завдання 24, з якого формуємо всілякі максимальні підграфи.

2) вибираємо в стоці матриці суміжностей максимальне значення вагової характеристики. Таке значення знаходиться на перетині завдання 24 із завданням 22. Їх доцільно об'єднати, якщо при цьому коефіцієнт подібності завдань в матриці подібності перевищує порогове значення $S_{22,24} = 0,90$, що більше, ніж $0,86$, тобто завдання 22 і 24 об'єднуються в один кластер. Наступне завдання, що має максимальний зв'язок із завданням 24 – 26. Перевіряємо коефіцієнт подібності 26 завдання з 24 та 22. Якщо в обох випадках його більше порогового значення, то вершина 26 приєднується до вершин 22 і 24. Якщо ж завдання 22 і 26 не подібні між собою, то вони не можуть входити в один підграф. Аналогічним чином перевіряються всі інші вершини, пов'язані з завданням 24 і формуються всі можливі максимальні підграфи. Для виділених максимальних підграфів визначають функції їх зв'язків з іншими вершинами графа. Вибирають той підграф, сумарний зв'язок якого з іншими вершинами графа мінімальний. Цей підграф виключають з розглянутого графа завдань і перераховують сумарні значення функцій зв'язків вершин. Далі дії повторюються, поки не залишиться порожній граф. Таким чином, застосовуючи описаний алгоритм, розбиваємо граф завдань (рис. 1) на підграфи (рис. 2). Отримуємо десять підграфів, що представляють собою кластери подібних функціональних завдань.

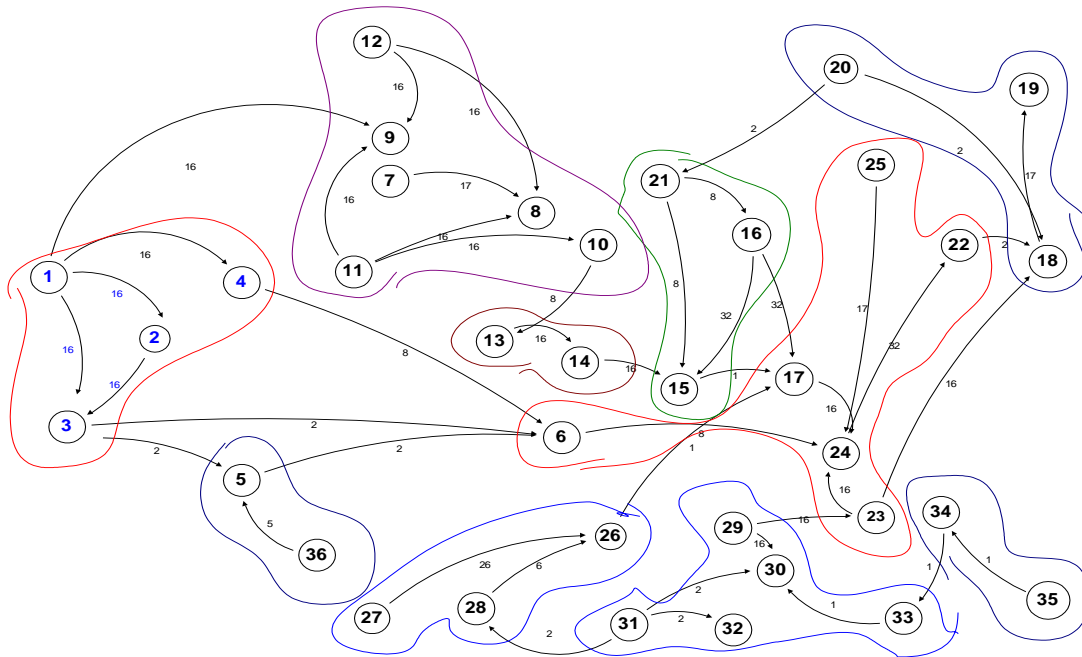


Рис. 2. Розбиття графу функціональних завдань забезпечення економічної безпеки

Розбиттям графа G є сукупність підграфів $R = \{G_1, \dots, G_R\}$. Позначимо через Ω_R множину дуг, які з'єднують задачі у різних підграфах розбиття R .

Таким чином, математична постановка задачі синтезу функціональної структури виглядає наступним чином: розбити граф завдань G на задану кількість

підграфів, яка дорівнює кількості підрозділів, таким чином, щоб зв'язки підграфів були мінімальними, а розбиття задовольняло умовам включення до підграфа G_r завдань, близьких за властивостями, а також пропускній спроможності підрозділів:

$$\sum_{u \in \Omega_R} \varphi(u) \rightarrow \min \tag{5}$$

$$S(z_i, z_j) = S_{ij} \geq D, \quad z_i, z_j \in G_r$$

$$\rho(z_i, z_j) \leq \Pi_r, \quad r = \overline{1, R}$$

При побудові кластерів завдань використовувався алгоритм, який передбачає мінімізацію сумарних зв'язків підграфів, так що з цієї точки зору процес розбиття множини завдань на групи можна вважати якісним (табл. 1).

Доцільно припустити, що завдання забезпечення економічної безпеки, що увійшли в один кластер, будуть вирішуватися в одному функціональному підрозділі служби економічної безпеки підприємства (табл. 2). Таким чином

вирішується питання побудови такої функціональної структури економічної безпеки у напрямку протидії рейдерству, яка б дозволяла якісно і швидко вирішувати безліч функціональних завдань з метою підвищення ефективності управлінських рішень. Разом з тим, визначення організаційної структури потребує розробки штатної структури підрозділу безпеки. За основу формування штатної структури підрозділу безпеки необхідно брати показник професійних назв робіт за

кодами професій, визначених у 003: 2010. [9].
 Національному класифікаторі професій ДК

Таблиця 1

Результати кластеризації завдань

Кластер	Завдання
Кластер 1	6, 17, 22-25
Кластер 2	1-4
Кластер 3	5, 36
Кластер 4	13, 14
Кластер 5	7-12
Кластер 6	26-28
Кластер 7	18-20
Кластер 8	29-33
Кластер 9	34, 35
Кластер 10	15, 16, 21

Таблиця 2

Відділи у складі функціональної структури служби економічної безпеки

Кластер	Група	Підгрупа
2, 3	Група з аналізу загроз та схильностей до рейдерського захоплення	Підгрупа оцінки загроз рейдерського захоплення підприємства (кластер 2) Підгрупа розпізнавання фіктивного банкрутства (кластер 3)
4, 5	Група роботи з потенційними акціонерами та контролюючими, реєстраційними, податковими органами	Підгрупа оцінки ситуації на ринку цінних паперів (кластер 5) Підгрупа оцінки та аналізу вимог контролюючих, реєстраційних та податкових органів (кластер 5) Підгрупа оцінки рішень, що приймаються радою директорів (кластер 4)
1, 7, 10	Група управління санацією	Підгрупа розробки плану по відновленню платоспроможності (кластер 10) Підгрупа підготовки і проведення санації (кластер 1) Підгрупа післясанаційного управління (кластер 7)
8, 9	Група управління майном підприємства	Підгрупа попереднього аналізу майна підприємства потенційного об'єкта рейдерського захоплення (кластер 8). Підгрупа оцінки потенційних інвесторів (кластер 9).
6	Група перспективного планування потенціалу підприємства	-

Доповнена та розширена типова організаційна структура департаменту безпеки підприємства на підставі виділених класів завдань подана на рис. 3. Таким чином, запропонована організаційна структура департаменту безпеки підприємства в напрямку протидії рейдерству дозволить розробити

керівництву найбільш ефективну стратегію забезпечення достатнього рівня економічної безпеки підприємства машинобудування на основі формування та реалізації ефективних управлінських рішень на етапі планування та регулювання діяльності.

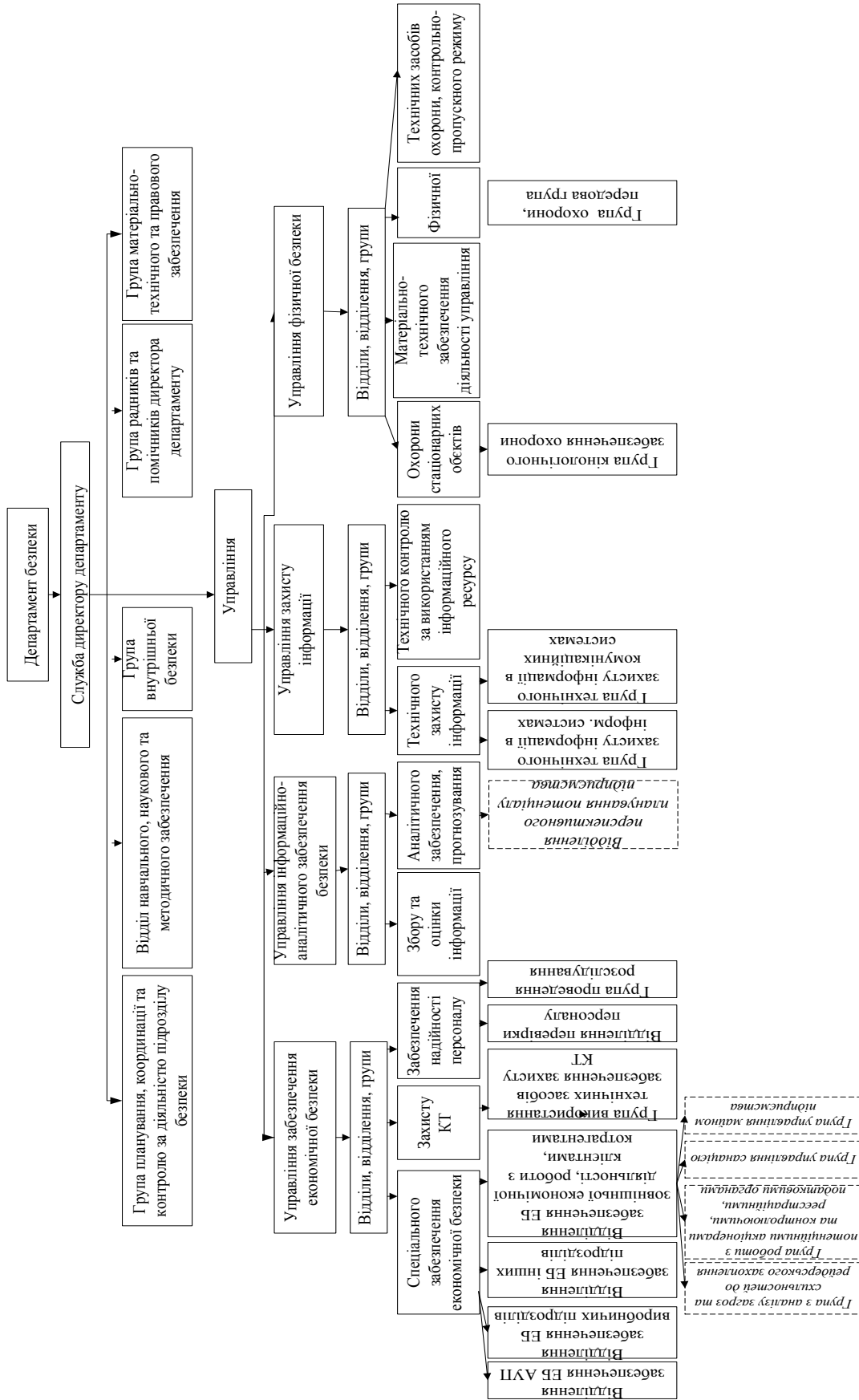


Рис. 3 Типова організаційна структура департаменту безпеки підприємств машинобудування з урахуванням відділень та груп у напрямку протидії рейдерству

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ №2. – С. 93-106.

1. Ляшенко О. М. Концептуалізація управління економічною безпекою підприємства : монографія / О. М. Ляшенко. – Луганськ : Вид-во СНУ ім. Володимира Даля, 2011. – 400 с. Ляшенко А. Н. Процессно-ориентированное управление экономической безопасностью предприятия / А. Н. Ляшенко, И. Ю. Ладыко // Економіка. Менеджмент. Підприємництво : зб. наук. праць. Вип. 22. Ч. I. – Луганськ : СНУ ім. Володимира Даля, 2010. – С. 187–191.

2. Ладико Л. М. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємства: сутність і структура / Л. М. Ладико // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. – 2014. – № 3 (65). – С. 123-126.

3. 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.

4. Безуглова Ю.В. Проблемы формирования механизма экономической безопасности организации в современных условиях / Ю.В. Безуглова, Т.Н. Иголкина // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2017. –

5. Козаченко Г. В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення : монографія / Козаченко Г. В., Пономарьов В. П., Ляшенко О. М. – К. : Лібра, 2003. – 280 с.

6. Момот Т.В. Концептуальні підходи до організації підрозділів безпеки в системі забезпечення економічної безпеки корпоративних підприємств / Т. В. Момот, П. Я. Пригунов, А. М. Новак // Комунальне господарство міст: наук.-техн. зб. – К.: Техніка, 2012. – Вип. 106., С.249-261.

7. Зайцева І.Ю. Підвищення економічної безпеки автотранспортних підприємств в умовах розвитку недружніх поглинень / І. Ю. Зайцева. – Харків: УкрДАЗТ, 2009. – 357 с.

8. Скурихин В. И. Автоматизация организационного проектирования промышленных предприятий / В. И. Скурихин, В. А. Забродский, И. Ю. Богословская. – К. : Техника, 1992. – 147 с.

9. Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників «Безпека господарської діяльності підприємства, установи, організації» / розробники: Мельник С.В., Гнилицька Л.В., Пригунов П.Я. – Луганськ: ДУ НДІ СТВ, 2001. – 57 с.

УДК 658.7

СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент,
Становихіна Г.О., магістр (УкрДУЗТ)*

Визначено, що 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. Зроблено висновок, що метою стратегічного планування логістики є уточнення цілей і завдань конкретних напрямків логістичної діяльності з урахуванням більш глибокого дослідження зовнішнього середовища та можливостями підприємства адаптації.

Ключові слова: стратегічне планування, логістика, логістичний менеджмент, стратегічне планування логістики, підприємство.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*Уткина Ю.М., к.е.н., доцент,
Становихина А.А., магистр (УкрГУЖТ)*

Определено, что стратегическое планирование в системе логистического менеджмента – это организационное стратегическое предвидение, внутренняя координация, распределение ресурсов между несколькими направлениями логистической деятельности предприятия с целью ее адаптации к ожидаемым изменениям внешней среды. Сделан вывод, что целью стратегического планирования логистики является уточнение целей и задач конкретных направлений логистической деятельности с учетом более глубокого исследования внешней среды и возможностями предприятия адаптации.

Ключевые слова: стратегическое планирование, логистика, логистический менеджмент, стратегическое планирование логистики, предприятие.

STRATEGIC PLANNING OF LOGISTICS ACTIVITIES

*Utkina Yu.M., Ph.D. in Economics, associate Professor,
Stanovikhina A.A., magister (UkrSURT)*

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. Policy-making in the economy was adopted the classification of plans is based on a single external parameter to real processes – the calendar period. In modern conditions of development of the economy, which is characterized by sharp structural changes in the external environment and inside the enterprise, use the calendar period as the only parameter for the classification of plans is rather complicated and makes impossible the practical use of plans of logistics in the enterprise management. In the system of logistic management of any enterprise the problem of strategic planning becomes very urgent in modern conditions of development of market relations. Strategic planning in the system of logistics management is an organizational strategic vision, internal coordination, resource allocation between several areas of the logistics activity of the enterprise with the purpose of its adaptation to the expected changes in the environment. The aim of strategic logistics planning is a refinement of the goals and objectives of specific areas of logistics activities, given more in-depth study of the external environment and the capabilities of the enterprise adaptation. 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. The most important element of this analysis is a comprehensive study of the external environment of the enterprise with a focus on long-term businesses in retaining a competitive advantage. Based on the results of this analysis formed the strategic goals of logistics and practiced measures to achieve them based on the comparative evaluation of alternative logistics strategies.

Key words: strategic planning, logistics, logistics management, strategic logistics planning, the company.

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. Проблематика стратегічного управління взагалі та стратегічного управління логістичною діяльністю зокрема є доволі добре дослідженим питанням. Достатньо глибоко дана тематика розглядається у роботах Ю. Пономарьової [4], І. Смірнова [5], Н. Хвищун [6], А. Чеботарьова [7], Н. Чернописької [8], Л. Якимішина [9] та ін. Окремі аспекти сутності стратегічного управління, логістики, особливостей їх поєднання з метою забезпечення ефективності функціонування підприємства розглянуто у працях В. Диканя, Ю. Боровика, О. Полякової, В. Зубенко, О. Маковоз, І. Токмакової, О. Шраменко [1-3].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим, на нашу думку, недостатньо опрацьованим залишаються питання щодо визначення й опису процесу стратегічного планування логістичної діяльності підприємства в сучасних економічних реаліях.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою статті є визначення сутності процесу стратегічного планування логістичної діяльності підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. 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;

- підвищенню 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 вектору 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 підприємства? 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).



Рис. 1. Загальна схема планування логістики підприємства

Будь-яку систему логістичного 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.

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.

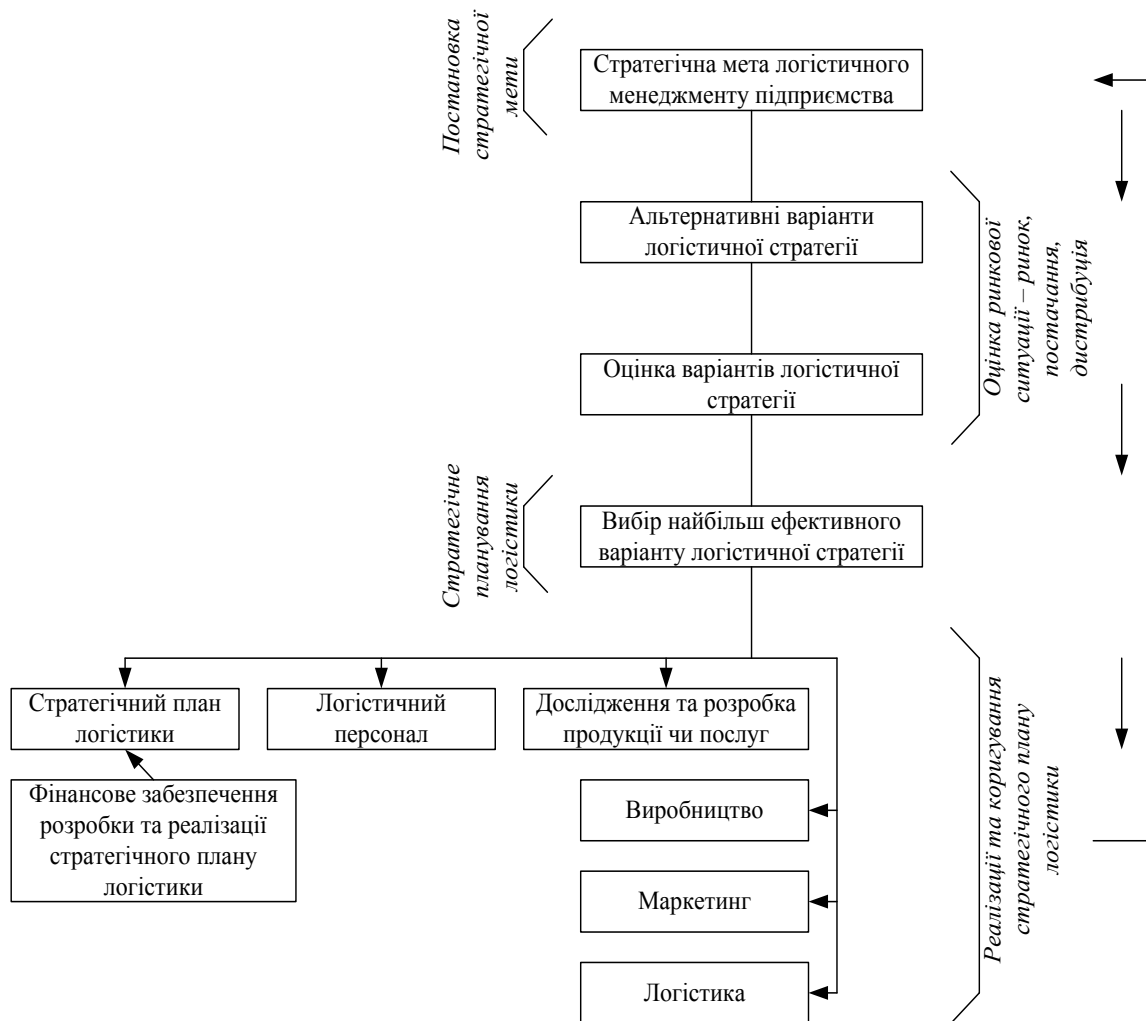


Рис. 2. Схема стратегічного планування логістики

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. 1).

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.

Базові етапи стратегічного планування логістики

Етап	Завдання, що вирішуються
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
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. Таким чином, 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. Підприємство розробляє офіційні програмні заяви, що відповідають на такі питання: що

представляє підприємство як учасник економічних відносин на конкурентному ринку; хто є постачальниками підприємства, його бізнес-партнерами, покупцями та кінцевими споживачами; що становить цінність для споживачів; у чому полягає реорганізація управління бізнес-процесами підприємства (у тому числі логістичними процесами)? Добре сформульоване програмне декларування логістичної орієнтації підприємства дозволяє працівникам підприємства відчувати себе безпосередніми учасниками загальної справи в удосконаленні логістичної системи, задає їм мету та підкреслює їх значимість. При розробці програмного декларування стратегії логістики вище керівництво спрямовує свої зусилля на те, щоб програма не була занадто вузькою або ж занадто широкою. Найбільш часто керівництво звертається до розширеного представлення стратегії логістики підприємства. При цьому кожен етап розширеного представлення передбачає відкриття нових можливостей і разом з тим може підштовхнути підприємство до здійснення нереальних ризикованих кроків. Програма логістики підприємства розгортається у детальний перелік допоміжних цілей та завдань логістичного менеджменту для кожного рівня керівництва. Перед кожним менеджером повинні бути поставлені завдання, за розв'язання яких він несе відповідальність.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань, В. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера [Текст] / В. Дикань // Українські залізниці. – 2014. – Вип.9. – С. 22-29.
2. Дикань, В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту [Текст]: навч. посіб. для студ. економ. спец. ВНЗ / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна; Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Х.: УкрДАЗТ, 2013. – 387 с.
3. Дикань, В.Л. Стратегічне управління [Текст]: 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. Пономарьова, Ю.В. Логістика [Текст]: навч. посіб. / Ю.В. Пономарьова. – 2-ге вид., перероб. та доп. – К.: Центр навчальної літератури, 2015. – 328 с.
5. Смирнов, І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір [Текст]: монографія / І.Г. Смирнов. – К.: ВГЛ Обрії, 2014. – 335 с.
6. 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>
7. Чеботаев, А.А. Логистика. Логистические технологии [Текст]: учеб. пос. / А.А. Чеботаев. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2012. – 172 с.
8. Чернописька, Н.В. Методичні підходи оцінювання логістичної діяльності підприємства [Текст] / Н.В. Чернописька // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. – 2008. – №623. – С. 265-271.
9. Якимишин, Л.Я. Логістика як інструмент антикризового управління підприємством [Електронний ресурс] / Л.Я. Якимишин. – Режим доступу: <http://www.rusnauka.com/Econom/206.html>.
10. Bowersox, D.J. Logistical Management [Text] / D.J. Bowersox, D.J. Closs. – 3rd ed. – New York: Mc millan Publishing, 1991. – 212 p.
11. Dietz, W. Grunlage der Logistik [Text] / W. Dietz, B. Sasch. – Wien, 1971. –

625 p.

12. Lambert, D.M. Establishing Customer Service Strategies Within the Marketing Mix [Text] / D.M. Lambert, T.C. Harrington // Journal of Business Logistics. –

1989. – №2. – P. 32-35.

13. Pisz, I. Controlling of logistics projects [Text] / I. Pisz // Total logistic management. – 2011. – №4. – P. 107-123.

УДК 658:339.138

ЯК ПОДОЛАТИ ПОТРЕБУ У РОБІТНИЧИХ КАДРАХ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

*Янченко Н.В., к.е.н., доцент,
Благой В.В., к.е.н., доцент (ХНУБА),
Благая В.В., к.е.н., доцент (ХНАДУ)*

Забезпеченість підприємств персоналом за відповідним напрямом та рівнем підготовки залежить від реальної ситуації на ринку праці та господарської дієздатності. На сьогоднішній день одним із головних стримуючих факторів зростання конкурентоспроможності промислового підприємства виступає брак робітничих кадрів, які б відповідали якісним характеристикам та потребам виробництва. Це актуалізує необхідність дослідження проблем кадрового забезпечення промислових підприємств з врахуванням закономірностей їх формування та шляхів подолання кризових явищ на ринку праці з використанням маркетингових інструментів.

Ключеві слова: робітничі кадри, персонал підприємства, трудові ресурси, безробіття.

КАК ПРЕОДОЛЕТЬ ДЕФИЦИТ РАБОЧИХ КАДРОВ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

*Янченко Н.В., к.э.н., доцент,
Благой В.В., к.э.н., доцент (ХНУСА)
Благая В.В., к.э.н., доцент (ХНАДУ)*

Обеспеченность предприятий персоналом за соответствующим направлением и уровнем подготовки зависит от реальной ситуации на рынке труда и хозяйственной дееспособности. На сегодняшний день одним из главных сдерживающих факторов роста конкурентоспособности промышленного предприятия выступает нехватка рабочих кадров и технических специалистов, которые бы отвечали качественным характеристикам и потребностям производства. Это актуализирует необходимость исследования проблем кадрового обеспечения промышленных предприятий с учетом закономерностей их формирования и путей преодоления кризисных явлений на рынке труда с использованием маркетинговых инструментов.

© Янченко Н.В.,
Благой В.В.,
Благая В.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 60, 2017

Ключевые слова: рабочие кадры, персонал предприятия, трудовые ресурсы, безработица.

WAYS OF OVERCOMING OF DEFICIT OF WORKING SHOTS

*Yanchenko N.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor
Blagoi V.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KhNUCA)
Blagaya V.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KhNAHU)*

The provision of enterprises personnel after corresponding direction and level of preparation depends on the real situation at the market of labour and economic capability. For today one of main retentive factors of increase of competitiveness of industrial enterprise the shortage of working shots and technical specialists that would answer quality descriptions and necessities of production comes forward. It актуалізує the necessity of research of problems of the skilled providing of industrial enterprises taking into account conformities to law of their forming and ways of overcoming of the crisis phenomena at the market of labour with the use of marketing instruments.

The economic mechanism of every economic system decides totality of different tasks simultaneously. In relation to these tasks, he can be conditionally decomposed on a mechanism providing of production, mechanism of production of industrial goods, mechanism of sale of products, mechanism of recreation of industrial production factors. From here the mechanism of providing of industrial production all necessary factors also can be divided into separate mechanisms: providing, informatively-legal providing shots, by material and financial resources and capital goods.

An achievement of primary objective of functioning of organizationally-economic mechanism is providing of industrial enterprises working shots on a current and long-term prospect - requires adjusting of such mutual relations between the participants of the skilled providing, that will take into account interests each of parties, will underline them exceptional importance and will come true on principle of feed-back.

Key word: working shots, personnel of enterprise, labour resources, unemployment, technical specialists.

Постановка проблеми. Останнім часом посилюється участь працівника як однієї зі складових конкурентоспроможності підприємств промисловості. Забезпеченість підприємств персоналом за відповідним напрямом та рівнем підготовки залежить від реальної ситуації на ринку праці та господарської дієздатності. На сьогоднішній день одним із головних стримуючих факторів зростання конкурентоспроможності промислового підприємства виступає брак робітничих кадрів, які б відповідали якісним характеристикам та потребам виробництва. Це актуалізує необхідність

дослідження проблем кадрового забезпечення промислових підприємств з врахуванням закономірностей їх формування та шляхів подолання кризових явищ на ринку праці з використанням маркетингових інструментів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Аналіз психолого-педагогічної, економічної та соціологічної літератури переконує в тому, що проблема формування професійної компетентності завжди була цікавою для науковців, проте в останні роки вона набула особливої актуальності. Задекларована проблема забезпеченості підприємств персоналом за

відповідним напрямом та рівнем підготовки, окремі її аспекти знайшли висвітлення у наукових доробках багатьох учених: І.І. Бажана [1], В.В.Компанієць [2], А.М. Колота [3], О.В. Крушельницької [4], Е.М. Лібанової [5] та інших науковців розкрито різноманітні аспекти професійної підготовки і використання людських ресурсів, кадрового забезпечення видів економічної діяльності, розробки механізму досягнення професійної відповідності, взаємозв'язку і взаємодії ринків праці та освітніх послуг, удосконалення організаційно-економічного механізму регулювання трудового потенціалу населення. Серед зарубіжних вчених, які досліджували проблеми кадрового забезпечення промислових підприємств та розробляли напрями покращення їх трудового потенціалу, можна виокремити праці М. Армстронга [6], В.Е. Гімпельсона [7], Ю.Г. Одегова [8] тощо. Але, яка кадрова стратегія повинна привести підприємства до подолання дефіциту в кваліфікованих кадрах в наукових роботах висвітлено не було.

Метою даного дослідження є вивчення глибинних першопричин формування дефіциту робітничих кадрів, подолання яких може бути покладено підприємствами промисловості в основу їх кадрової стратегії.

Для досягнення визначеної мети в роботі поставлено і вирішено такі науково-методичні та практичні завдання:

- розширено ідентифікацію (класифікацію) чинників впливу на кадрове забезпечення підприємства;
- сформовано маркетинговий інструментарій вимог до персоналу;
- визначено створення привабливих робочих місць;
- обґрунтовано методичні засади оцінки конкурентоспроможності персоналу з використанням матричної моделі поля ефективності;

- обґрунтовано методичний підхід до оцінки конкурентоспроможності робочого місця з використанням таксономічного методу;

- сформовано теоретико-прикладний підхід до стратегічного аналізу ринку праці підприємства з використанням модифікованої матриці Бостонської консалтингової групи;

- обґрунтовано соціально-етичний маркетинг кадрової політики;

- розроблено методичний підхід до покращення іміджу роботодавця.

Виклад основного матеріалу. У першій половині 2017 року підприємства, організації та установи Харківської області заявили про потребу у 51,6 тис. працівниках. Більшість вакансій припадає на робітничі професії – 56 %, потреба у професіоналах, фахівцях та службовцях становила 30 %. Решта вакансій заявлена на робочі місця, які не потребують спеціальної професійної підготовки. Станом на 30.06.2017 загальна кількість вакансій становила 3,6 тис.од., навантаження на 1 вільне робоче місце склало 6 безробітних осіб.

За наступними робітничими професіями спостерігається постійний дефіцит робочої сили, а саме: провідник пасажирського вагону, муляр, маляр, машиніст крана, електрогазозварник, електрогазозварник на автоматичних та напівавтоматичних машинах, електрогазозварник ручного зварювання, столяр, верстатник широкого профілю, оператор верстатів з програмним керуванням, налагоджувальник верстатів з програмним керуванням, слюсар з ремонту автомобіля, слюсар з механоскладальних робіт, слюсар з ремонту рухомого складу, слюсар-сантехнік, слюсар-будівельник, дорожній робітник.

Найбільш значний надлишок робочої сили станом на 30.06.2017 спостерігається серед продавців продовольчих, непродовольчих товарів,

консультантів (1586), кухарів (213), робітників з комплексного обслуговування й ремонту будинків (649), водіїв автотранспортних засобів.

Найбільшими замовниками робітничих кадрів з 01.01.2017 по 01.07.2017 були такі підприємства області, як: ДП “Харківський машинобудівний завод “ФЕД”, ДП “Завод ім. В.О.Малишева”, КП “Міськелектротранссервіс”, КП “Салтівське трамвайне депо”, КП Харківводоканал”, КП “Харківський метрополітен”, КП “Харківські теплові мережі”, КПСП “Шляхрембуд”, ПАТ “Турбоатом”, ПАТ “Харківський машинобудівний завод “Світло шахтаря”, ПАТ “Трест Житлобуд – 1”, ПП “Торгівельний будинок “Хліб-сіль плюс”, ПАТ “Харківський підшипниковий завод”, Регіональна філія “Південна залізниця” ПАТ “Українська залізниця”, ТОВ “Союз супермаркетів Харкова”, ТОВ “Балаклійське молоко”, ТОВ “Бастіон-сервіс”, ТОВ “Лозівський ковальсько-механічний завод”, ТОВ “МК М’ясний”, ТОВ “Техноком”, ТОВ “Укравтотранс плюс”, ТОФ фірма “Посад”, Харківська дирекція ПАТ “Укрпошта”, сільськогосподарські підприємства області (ПП “Золота нива 1”, ПП “Агропрогрес”, ТОВ “АПК Савинська”, ТОВ “Зоря”, ТОВ СП “Білий колодязь” та інш.) тощо.

Першою причиною появи потреби у кадрах є створення нових робочих місць, а також вивільнення вже існуючих через плінність кадрів. Виникнення нових робочих місць пов’язане із зростанням виробничих потужностей підприємства, розширенням асортименту продукції, освоєнням нових ринків збуту, зміною умов здійснення підприємницької діяльності, об’єднанням кількох підприємств та ін. Тоді як причинами вивільнення посад можуть бути: закінчення трудової діяльності працівником, що обіймав раніше тепер

вже вакантну посаду (переважно у випадку виходу на пенсію), звільнення за власним бажанням (таке рішення працівник приймає, коли на новому робочому місці у нового роботодавця йому пропонують укладання контракту на значно вигідніших умовах; зміна місця роботи пов’язана із зміною місця проживання тощо), перехід на іншу посаду на даному підприємстві (внаслідок кар’єрного підвищення або пониження; ротації кадрів).

Другою причиною появи потреби у кадрах є невідповідність професійних компетенцій працівників вимогам їх посад. Вона виникає внаслідок того, що науково-технічний прогрес, а також зміна ринкового середовища призводять до постійного застарівання знань та вмінь працівників, і можуть вимагати від них інших особистих якостей, у яких не було потреби раніше. Відтак, щоб привести характеристики персоналу у відповідність з вимогами посад, здійснюється підвищення кваліфікації (додаткове формування трудового потенціалу працівників, спричинене невідповідністю одержаного розряду за підсумками навчання у закладах ПТО вимогам, необхідним для роботи з новітнім обладнанням), та перепідготовка кадрів (переформування трудового потенціалу кадрів). Іншими причинами підвищення кваліфікації та перепідготовки конкретних осіб можуть бути їх відповідне бажання та конкурентна ситуація на ринку праці.

В умовах відсутності досконалого взаємозв’язку між ринками освітніх послуг та праці, на останньому утворився дисбаланс у структурі людських ресурсів за професіями та професійними найменуваннями робіт. З одного боку, ринок праці переповнений фахівцями економічного та гуманітарного профілю підготовки, які здебільшого незадоволені умовами своєї праці, відтак навіть у стані зайнятості націлені на пошук більш підходящих робочих місць, а з іншого

боку, існує відчутний дефіцит у кваліфікованих робітниках підприємств, що складно вирішити лише за рахунок людських ресурсів на внутрішньому ринку праці.

Наслідки виникнення дефіциту робочої сили на макроекономічному рівні можуть бути охарактеризовані наступним чином.

Зростання заробітної плати. В умовах, коли попит перевищує пропозицію, зростає ціна робочої сили. Отже, в умовах дефіциту робочої сили заробітна плата працівників буде зростати. У ще більшою мірою проявиться ситуація, коли успішні й прибуткові фірми будуть задовольняти свою потребу в кадрах за рахунок переманювання фахівців з інших підприємств і організацій.

Підвищення заробітної плати може призвести до збільшення обсягу пропозиції праці конкретним індивідом (до збільшення обсягу годин, які він готовий присвятити роботі) в тому випадку, коли ефект заміщення переважає над ефектом доходу. Наприклад, цілком імовірний відмова від дозвілля на користь вигідною додаткової роботи, оскільки відносні витрати тимчасового виходу з ринку праці або відмови від професійної кар'єри будуть особливо високі. У контексті існуючих демографічних проблем це може призводити до відмови від народження дітей на користь кар'єри, а також наднормативних навантажень і переробці, які негативно позначаються на здоров'ї індивіда з усіма можливими наслідками.

Більш ранній вихід на ринок праці. Дефіцит фахівців може призвести до зміщення вікової межі виходу на ринок праці. Зокрема, вигідні умови працевлаштування з'являться у студентів, обмеження на обов'язковість досвіду роботи будуть пом'якшені. В умовах дефіциту фахівців важливо встигнути «перехопити» майбутнього фахівця раніше конкурентів. Це практикується і

сьогодні, що негативно позначається на якості підготовки фахівців і їх мотивації.

Пізніший відхід з ринку праці. Високий рівень оплати праці, відносно низька ступінь конкуренції за робочі місця будуть сприяти тому, що в економіці активно стануть використовуватися працівники у віці старше працездатного. Звісно ж, що сьогодні економіка потребує досвіді та професійних навичках таких людей. Продуктивне використання такої робочої сили багато в чому залежить від наявності робочих місць з гнучким графіком роботи, неповним робочим тижнем або робочим днем. У той же час, в цілому ряді галузей працівники старше працездатного віку не зможуть зайняти вакантних робочих місць з об'єктивних причин (наприклад, будівельникам потрібна витривалість і фізична сила; працівникам транспорту - швидкість реакції). Крім того, в деяких сферах, де праця фахівців старше працездатного віку міг би бути особливо ефективним (охорона здоров'я, освіта, наука і наукове обслуговування) і де особливо велике значення має накопичений досвід, рівень оплати праці не є належним стимулом [9].

Як інструмент удосконалення стратегічного аналізу ринку праці підприємствами промисловості запропоновано теоретико-прикладний підхід на основі використання модифікованої матриці Бостонської консалтингової групи, яка базується на даних про кількість вакансій та резюме. До матриці включено не чотири, а шість секторів, які несуть наступне смислове навантаження.

До сектору «Важкі діти» включено потрібні підприємствам харчової промисловості професії, за якими спостерігається недостатня пропозиція робочої сили. В цей сектор професія потрапляє в наступних випадках: 1) непопулярність професії серед населення з будь-якої причини; 2) невідповідність системи освіти потребам

роботодавців; 3) професія є новою, система підготовки працівників поки що не сформована. Стратегія роботодавця для таких професій має передбачати такі заходи: 1) встановлення чи посилення співпраці з системою професійної освіти; 2) активізація зусиль та співпраці в сфері профорієнтаційної діяльності; 3) формування привабливих умов праці на робочих місцях; 4) зменшення вимог стосовно рівня підготовки та досвіду робочої сили.

До сектору «Зірка» віднесено потрібні підприємствам харчової промисловості професії, за якими спостерігається достатній рівень пропозиції робочої сили.

Стратегія роботодавця для таких професій має включати наступні заходи: 1) закріплення вже сформованих зв'язків із закладами професійної освіти; 2) формування позитивного іміджу даного підприємства як роботодавця; 3) концентрація зусиль на утриманні працівників відповідних професій; 4) посилення вимог до претендентів на вакансії підприємства.

До сектору «Дійна корова» включено професії, потреба в яких у підприємств харчової промисловості знизилась, проте їх популярність у населення і закладів освіти залишилась високою. Стратегія роботодавця для таких професій має передбачати такі заходи: 1) сприяння переорієнтації закладів освіти на професії з групи «Важка дитина»; 2) обмеження зростання зарплати або ж посилення вимог щодо ефективності праці; 3) істотне посилення вимог до претендентів на відповідні посади.

До сектору «Собака» віднесено професії, попит на які у підприємств харчової промисловості суттєво знизився, і пропозиція за якими також знаходиться на невисокому рівні. Стратегія роботодавця для таких професій

має включати наступні заходи: 1) автоматизація виробничого процесу з метою ліквідації зайвих робочих місць; 2) за можливості – передача ряду функцій працівникам з сектору «Дійна корова»; 3) перепідготовка працівників на професії, пов'язані з сектором «Важка дитина»; 4) працевлаштування осіб з обмеженими фізичними властивостями (інвалідів).

До сектору якісного дисбалансу включено професії, які характеризуються надлишковою пропозицією робочої сили на тлі менш суттєвого зростання попиту з боку підприємств харчової промисловості. Популярність професій серед населення є дуже значною, проте якість підготовки у навчальних закладах – недостатньо високою, що обумовлює існування вакансій. Стратегія роботодавця для таких професій має передбачати наступні заходи: 1) утримання наявних досвідчених працівників, створення привабливих умов праці; 2) оптимізація вимог та оплати праці для недосвідчених працівників; 3) встановлення дуже високих вимог для претендентів на вакансії; 4) демаркетинг професій.

Для аналізу взято ті професійні сфери, які присутні у виробничій та управлінській практиці підприємства харчової промисловості.

Кризовий сектор характеризується суттєвим зниженням попиту з боку підприємств харчової промисловості на тлі надлишкової пропозиції на ринку праці, що зумовлено кризою економіки (велика кількість безробітних та зменшення кількості робочих місць) або системи освіти (перевипуск з престижних з точки зору населення професій). Стратегія роботодавця має включати максимальне зростання вимог до зайнятих працівників та до претендентів на вакансії, а також

демаркетинг професій, якщо надлишкова кризою системи освіти та ринку праці.
пропозиція робочої сили обумовлена

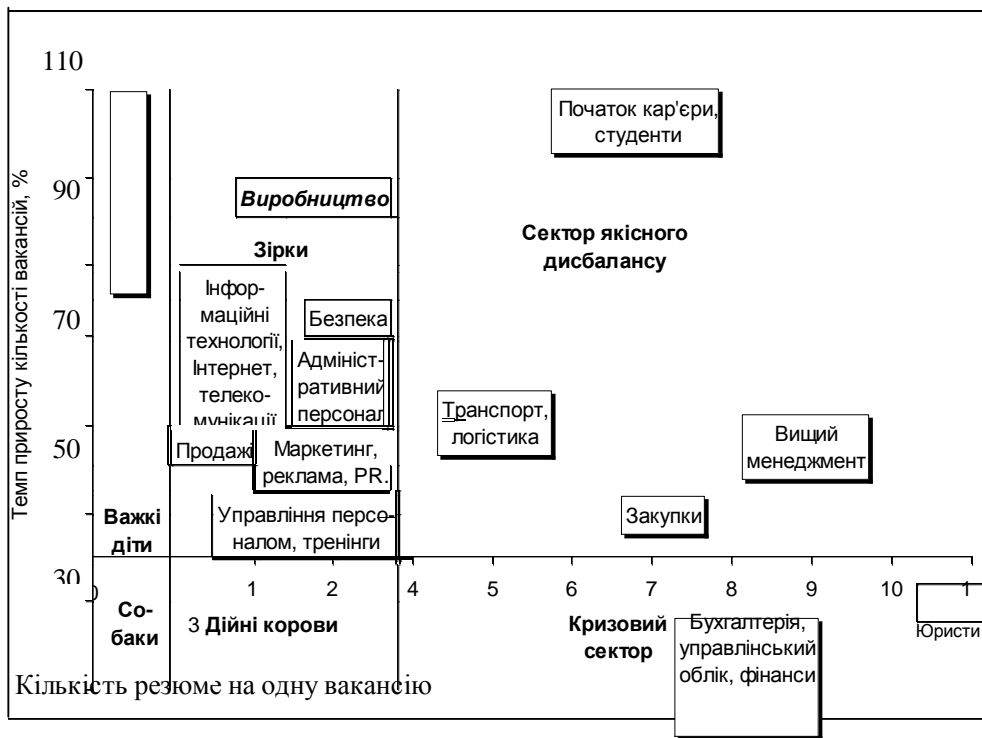


Рис. 1. Матриця БКГ для дослідження ринку праці як джерела робочої сили

Для побудови матриці БКГ з ПТНЗ, об'єднання профорієнтаційних модифікованої для підприємств харчової промисловості використано дані про кількість вакансій та резюме, представлені на сайті Headhunter (hh.ua), оскільки він є одним із найбільших ресурсів для пошуку робочих місць та найму робочої сили та являється міжнародним кадровим порталом, що забезпечує високу якість представленої на ньому інформації.

Матричний аналіз дозволив зробити висновки щодо дефіцитних для підприємств спеціальностей, пов'язаних із професійними сферами «Робочий персонал» та «Виробництво». Робітничі спеціальності потрапили до сектору «Важкі діти». Саме на цьому секторі підприємствам слід сконцентрувати основні зусилля. Мова йде про всебічну активізацію співпраці

зусиль з іншими підприємствами галузі та державою та всебічне покращення умов праці на виробництві. Вимоги до претендентів на вакансії слід знизити та удосконалити систему навчання на робочому місці. Промислові спеціальності з групи «Виробництво» потрапили в сектор «Зірки». Підприємству доцільно взяти заходів щодо утримання наявних професіоналів. Значну увагу слід приділити формуванню позитивного іміджу роботодавця як передумови посилення вимог до претендентів на вакантні робочі місця.

Висновки: Для покращення забезпечення підприємств робочим персоналом запропоновано підхід до формування кадрового забезпечення на основі ідей соціально-етичного маркетингу, який передбачає

активізацію діалогу з працівниками та їх об'єднаннями, формування партнерських відносин із закладами професійної освіти та об'єднання зусиль з іншими роботодавцями. Для успішної реалізації політики підприємств за вказаними напрямками запропоновано наступні заходи.

Ефективна співпраця роботодавців в напрямку покращення їх іміджу на ринку праці передбачає створення об'єднання, яке має охопити не тільки кадрову політику, але й окремі аспекти інвестиційної діяльності підприємств (наприклад, фінансування модернізації робочих місць, підвищення кваліфікації кадрів тощо).

Результати дослідження встановлено першопричини формування дефіциту робітничих кадрів, надані рекомендації для розробки кадрової стратегії промислових підприємств, розроблені і індикатори оцінки продуктивності праці як складової оцінки конкурентоспроможності персоналу, сформована методика конкурентоспроможності персоналу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бажан І.І. Вдосконалення державного організаційно-економічного механізму регулювання трудового потенціалу населення України [Текст] / І. Бажан // Україна: аспекти праці. - 2005. - №5. - С. 13-17

2. Компанієць В.В., Ефективна трудова поведінка: сутність, умови формування, підходи до оцінювання/ В.В.

Компанієць, В.В. Польова// Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 290-295. Фахове видання.

3. Колот А.М. Соціально-трудова сфера: стан відносин, нові виклики, тенденції розвитку: моногр. / А.М. Колот. – К.: КНЕУ, 2010. – 251 с.

4. Крушельницька О.В., Мельничук Д.П. Управління персоналом. Навчальний посібник. Видання друге, перероблене й доповнене. – К., «Кондор». — 2005. – 308 с.

5. Ринок праці в економічній системі: Навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. екон. спец. / Е. М. Лібанова, Д. П. Мельничук. — Житомир: ЖІТІ, 2002. — 261 с.

6. М. Армстронг. Практика управління человеческими ресурсами: пер. с англ., Питер, 2010 г. – 846 с.

7. Гимпельсон, В. Е. Спрос на труд и квалификацию в промышленности: между дефицитом и избытком / В. Е. Гимпельсон, Р. И. Капелюшников, А. Л. Лукьянова. М. : Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2007. - 60 с.

8. Одегов, Ю. Г. Оценка эффективности работы с персоналом: методологический подход : учебно-практическое пособие / Ю. Г. Одегов, К. Х. Абдурахманов, Л. Р. Котова. —М. : Издательство «Альфа-Пресс», 2011. 752 с.

9. Дикань В.Л. Діагностика фінансового стану підприємства [Текст]: навчальний посібник / В.Л. Дикань, А.С. Козинець, В.Є. Чупир. – Харків: УкрДАЗТ, 2007. – 150 с.

УДК 336.226

РОЛЬ ЗАПОЗИЧЕНЬ У ФІНАНСУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРА ЕКОНОМІКИ

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

В статті розглядається обсяги та роль запозичень у фінансуванні інвестиційної діяльності нефінансових корпорацій. В сучасних умовах за рахунок боргового фінансування забезпечується близько 20 % потреби у фінансових ресурсах підприємств реального сектору економіки. Визначено обсяг впливу факторів на зміну обсягу залучень фінансових ресурсів підприємствами реального сектору економіки. Встановлено, що масштаби запозичень на ринку цінних паперів обмежуються за рахунок зростання емісії державних облігацій внутрішньої позики. Зростання ролі банківського кредиту у фінансуванні інвестицій у значній мірі буде залежати від зниження вартості кредиту. Надані рекомендації щодо зростання інвестиційної діяльності нефінансових корпорацій за рахунок зростання масштабів запозичень на банківському ринку та ринку цінних паперів.

Ключові слова: ринок капіталу, запозичення, акції, облігації, капітальні інвестиції, заборгованість, підприємства реального сектору, нефінансові корпорації.

РОЛЬ ЗАИМСТВОВАНИЙ В ФИНАНСИРОВАНИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ

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

В статье рассматривается объемы и роль заимствований в финансировании инвестиционной деятельности нефинансовых корпораций. В современных условиях за счет долгового финансирования обеспечивается около 20% потребности в финансовых ресурсах предприятий реального сектора экономики. Определено влияние факторов на изменение объема привлечений финансовых ресурсов предприятиями реального сектора экономики. Установлено, что масштабы заимствований на рынке ценных бумаг ограничиваются за счет возрастания эмиссии государственных облигаций внутреннего займа. Возрастание роли банковского кредита в финансировании инвестиций в значительной степени будет зависеть от снижения стоимости кредита. Даны рекомендации по развитию инвестиционной деятельности нефинансовых корпораций за счет роста масштабов заимствований на банковском рынке и рынке ценных бумаг.

Ключевые слова: рынок капитала, заимствования, акции, облигации, капитальные инвестиции, задолженность, предприятия реального сектора,

нефинансовые корпорации.

THE ROLE IS DISAPPOINTED IN FINANCIAL INVESTMENTS DUALITY OF THE REAL SECTOR PITTERS ECONOMICS

*Nepran A.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KTEI),
Timchenko I.E., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KELU),
Kamenev N.N., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (USURT),*

The article considers the volumes and role of borrowing in the financing of investment activities of non-financial corporations. In modern conditions, debt financing provides about 20% of the financial resources of enterprises in the real sector of the economy. The volume and influence of factors on the change in the volume of attraction of financial resources by enterprises of the real sector of the economy are determined. It was established that the scale of borrowing in the securities market is limited due to the growth of the issue of government bonds of the domestic loan. An increase in the role of a bank loan in financing investments will largely depend on lowering the cost of the loan. Recommendations on the growth of investment activity of non-financial corporations are given due to the growth of borrowing in the banking and securities markets.

Key words: *capital market, borrowings, stocks, bonds, capital investments, debt, real sector enterprises, non-financial corporations.*

Постановка проблеми. Перешкодою для подолання кризових явищ, відновлення економічної стабільності та забезпечення стійкого зростання української економіки є недостатній обсяг фінансових ресурсів інвестиційної діяльності. Низький рівень забезпеченості підприємств реального сектору економіки фінансовими ресурсами призводить до скорочення масштабів інвестиційної діяльності, обумовлює їх згортання. Як наслідок, не вдається подолати негативну тенденцію до скорочення виробництва, залишається високою енерго- та матеріаломісткість продукції, знижується ефективність виробництва. Особливої актуальності набуває вирішення даної проблеми в умовах обмеженості обсягів фінансових ресурсів, які надходили в Україну із зовнішніх ринків капіталу, згортанні державної підтримки, зростанні збитковості виробничої діяльності. В цих умовах більшість джерел фінансування діяльності підприємств стають

недоступними. Це обумовлює потребу в пошуку альтернативних джерел фінансування виробничо-господарської діяльності з метою забезпечення ефективного управління підприємством та його стійким розвитком.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Наукова розробка проблеми забезпечення інвестиційної діяльності необхідними фінансовими ресурсами завжди була актуальною задачею української економічної науки. Проблемам підвищення фінансового забезпечення підприємств реального сектору економіки присвячені праці В. Гейця, А. Даниленка, М. Жулинського, О. Барановського, М. Крупки, Н. Димчишака, В. Романишина, А. Булавинець та ін. Оздоровлення реального сектору економіки залежить від ефективності фінансового забезпечення антикризових заходів як на макро-, так і на мікрорівні [1, с. 13]. Оскільки більше 2/3 припадало на боргове фінансування, вже у докризовий період сформувалася негативна тенденція

щодо надмірної частки боргового фінансування у його загальних обсягах по реальному сектору у цілому [2, с. 315].

Серед боргових інструментів залучення фінансових ресурсів частка облігацій підприємств залишається незначно. «...Вітчизняний ринок корпоративних облігацій — стверджують В. Романишин, О. Булавинець, — як альтернативне джерело фінансування господарської діяльності підприємств упродовж останніх років практично не відіграє помітної ролі у формуванні фінансових ресурсів, а його обсяги залишаються зовсім незначними» [3, с. 123].

З метою активізації кредитування В. Геєць, А. Даниленко, М. Жулинський та ін. пропонують утворити на державно-приватній основі Український банк реконструкції та розвитку (УБРР), поклавши на нього функції щодо кредитування великих інвестиційних проектів під гарантії держави, маючи на увазі впровадження ряду інноваційних проектів [4, с. 74]. Цю точку зору поділяють ряд авторів [5]. Ми не поділяємо точки зору В. Гейця, А. Даниленка, М. Жулинського та ін. Головним недоліком цієї пропозиції є те, що для створення УБРР потрібні значні фінансові ресурси, що в сучасних умовах призведе до зростання заборгованості держави. На наш погляд, цю функцію успішно можуть виконати банки з державні банки (банки із державною участю). На жаль, «інституційний банк» не поширений в практиці розвитку світових кредитних організацій, власне це суперечить інституційній природі банку [6].

Згідно із другою позицією банки приймають участь у інноваційно-інвестиційному циклі із збереженням принципів економічної поведінки, що є характерною для фінансово-кредитних організацій. Відмітимо, що низький рівень ризику — це навіть не позиція власників банку, а нормативне, законодавчо

встановлена вимога (нормативи Н1-9), які знаходяться під контролем НБУ. Проте проблема пошуку зовнішніх джерел фінансування залишається актуальною і потребує подальших досліджень.

Мета дослідження. Метою дослідження є аналіз запозичень у формуванні фінансових ресурсів підприємств реального сектору економіки.

Результати дослідження. Інвестиційне стан країни, або її інвестиційний потенціал — це базова, фундаментальна основа сталого розвитку національної економіки. Проте сучасний етап розвитку української економіки характеризується різким зниженням інвестиційної активності підприємств реального сектора. За роки фінансово-економічної кризи (2008–2009 рр.). Інвестиції в основний капітал скоротилися на 19,5% при падінні обсягу валового внутрішнього продукту 12,8%. У наступні роки (2010–2011 рр.) намітилося економічне зростання: у 2010 р. — 4,1%, в 2011 р. — 5,2% (в постійних цінах 2007 р.). Післякризовий період розвитку української економіки замість очікуваних позитивних змін породив нестабільність інвестиційного процесу. Пожвавлення інвестиційної активності настало лише в 2011 р. (22,4%). Разом з тим темпи зростання інвестицій, досягнуті в останній рік, досить несуттєві порівняно з тим спадом, який мав місце під час кризи. Тривала стагнація інвестиційних процесів значно обмежила потенціал оновлення національної економіки [7, с. 232].

Необхідність подолання наслідків економічної кризи та реалізація задекларованих структурних реформ в Україні у напрямку забезпечення інноваційного розвитку потребують значних інвестицій, мобілізації всього фінансового потенціалу національної економіки.

У сучасних умовах фінансування діяльності підприємств — це складний процес, що передбачає використання власних, запозичених та залучених

фінансових ресурсів. Вони змінюються разом з розвитком ринкової економіки і в даний час у значній мірі визначаються впливом зміною структури фінансового капіталу, ступенем державного регулювання економіки, характером науково-технічного прогресу.

Можливості розширення масштабів інвестиційної діяльності залежать перш за все від наявності у підприємств власних фінансових ресурсів. Їх обсяг, або сукупний розмір чистого прибутку (за вирахуванням податку на прибуток) та амортизаційних відрахувань за 2011–2016 рр. зріс в 1,7 рази і склав у 2016 р. 297,0 млрд грн. Через масштабні збитки підприємств реального сектору економіки

роль прибутку значно зменшується. Так, чистий збиток нефінансових корпорацій склав (млрд грн): у 2013 р. — 27,5, у 2014 р. — 584,5, у 2015 р. — 360,4. Основним джерелом самофінансування стають амортизаційні відрахування, частка яких у власних джерелах складала близько 90 %.

У фінансуванні інвестиційної діяльності в Україні вирішальна роль у все в більшій мірі належить зовнішнім засобам корпорацій. Основні джерела зовнішнього фінансування інвестиційної діяльності — емісія цінних паперів, позики уряду і довгострокові банківські кредити. Нефінансові корпорації використовують все більші обсяги запозичених фінансових ресурсів (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка ресурсів, залучених нефінансовими корпораціями на борговій основі в 2013–2016 рр

Види боргових ресурсів	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.
Довгострокові банківські кредити*	24,19	106,12	–	116,22
Емісія облігацій	34,43	23,98	11,42	5,52
Державні кредити	0,43	4,97	7,22	7,14
Всього ресурсів, залучених на борговій основі	59,05	135,07	18,64	128,88
Капітальні інвестиції	241,25	197,79	232,38	326,16
Інвестиції в оборотний капітал**	36,20	100,47	220,01	206,75
Всього інвестицій***	277,45	298,26	452,39	532,91
Співвідношення ресурсів, залучених на борговій основі, до капітальних інвестицій, %	21,3	45,3	4,1	24,2

* Обсяг довгострокових банківських кредитів визначався як різниця між обсягом довгострокового банківського кредиту (понад 1 рік), на кінець та на початок року.

** Інвестиції в оборотний капітал визначались як різниця вартістю запасів на кінець та початок року.

*** Обсяг інвестицій визначався як сума капітальних інвестицій та інвестицій в оборотний капітал.

Розраховано за: Кредити, надані резидентам у розрізі секторів економіки / Національний банк України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua>; Річний звіт Національної комісії з цінних паперів і фондового ринку за 2016 рік. [Електронний ресурс]. <http://www.ssmc.gov.ua>; Кредитування за класифікацією кредитування бюджету / Державна казначейська служба України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу. www.treasury.gov.ua.

В цілому за 2013–2016 рр. обсяг фінансових ресурсів нефінансових корпорацій, залучених на борговій основі для фінансування інвестицій, збільшився на 69,83 млрд грн, або у 2,2 рази. Проте збільшення запозичень за досліджуваний

період відбувалося нерівномірно. Після прискороного зростання у 2014 р. відбулося стрімке скорочення (у 7,2 рази) запозичень у 2015 р. В 2016 р. спостерігалось зростання обсягів боргового фінансування, проте вийти на докризовий рівень не вдалося. В цілому за рахунок боргового фінансування потреба у інвестиційних ресурсах забезпечувалася близько 25 % (від 4,1 % у 2015 р. до від 45,3 % у 2014 р.).

При хронічному дефіциті державного та місцевих бюджетів, низькій рентабельності та збитковості підприємств державного сектора банківські кредити стають важливим елементом фінансових ресурсів, призначених для фінансування інвестиційної нефінансових корпорацій. Їх частка у загальному обсязі запозичень зросла із 41,0 у 2013 р. до 90,2 % у 2016 р.

У фінансуванні діяльності нефінансових корпорацій за рахунок залучених коштів облігації підприємств відіграють важливу роль. У 2013–2016 рр. на їх частку припадало близько 22 % від загального обсягу боргових фінансових ресурсів (58,3 % у 2013 р. до 4,3 % у 2016 р.).

В сучасних умовах у фінансуванні підприємств реального сектору склалася парадоксальна ситуація. В структурі кредитів, наданих нефінансовим корпораціям, частка довгострокових кредитів (від 1 року і більше) короткострокових кредитів складає близько 60 % (у 2016 р. – 62,8 %). З іншого боку, незважаючи на значні обсяги, кредит не відіграє помітної ролі у фінансуванні інвестиційної діяльності підприємств. На протязі 2011–2016 рр. частка кредиту як джерела фінансування капітальних інвестицій складала 7,1–13,4 %. В 2016 р. за рахунок кредиту було профінансовано 23,2 млрд грн капітальних інвестицій, що становило 6,6 % від загального обсягу довгострокових кредитів (від 1 до 5 років), наданих нефінансовим корпораціям. Нині

підприємства не зацікавлені у фінансуванні інвестиційної діяльності за рахунок кредиту. Одна із основних причин цього положення — висока вартість кредитних ресурсів (рис. 1).

Вартість фінансових ресурсів на внутрішньому ринку є досить високою. При цьому в реальному вираженні через високу інфляцію ставки по депозитах залишаються негативними, що знижує стимули до заощадження і не сприяє підвищенню ефективності кредитування. Висока вартість кредиту виступає головним чинником, що обмежує попит нефінансових корпорацій на кредит як джерело фінансування інвестиційної діяльності. Рівень рентабельності операційної діяльності більшості підприємств реального сектору економіки не перевищує 15 %, що робить економічно не вигідним фінансування інвестиційної діяльності за рахунок кредиту. Банкам набагато вигідніше надавати довгострокові кредити населенню, оскільки відсоткова ставка за такими кредитами є значно вищою, що в кінцевому випадку забезпечує банку отримання більшого прибутку.

Розширення позикових операцій з боку держави чинить серйозний вплив на кредитний ринок. Так, на ринку позикових капіталів державою було розміщено позик у формі ОВДП (млрд грн): у 2015 р. — 85,0, у 2016 р. — 166,2 млрд грн, а за десять місяців 2017 р. — 75,4 млрд грн. Величезні суми дефіциту бюджету, позабюджетних фондів і державного сектору сприяють гіпертрофованого розвитку державного кредиту, що чинить серйозний вплив на кредитний ринок. Державні позики витісняють з ринку приватних позичальників і відволікають ресурси від продуктивної їх використання. Крім того, постійно високий попит держави на позикові кошти дуже впливає на відсоток по кредитах, і він підвищується.

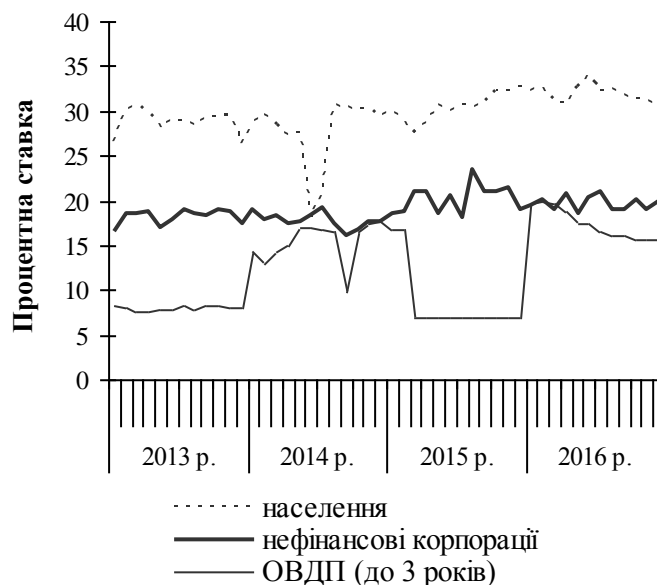


Рис. 1. Процентні ставки за довгостроковими кредитами, наданими населенню та нефінансовим корпораціям (від 1 до 5 років) у національній валюті, а також доходність ОВДП зі строком обігу від 1 до 3 років

Джерело: Процентні ставки за новими кредитами / Національний банк України. / Національний банк України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua>; Інформація щодо розміщення ОВДП у 2017 р. / Національний банк України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua>.

Реалізація сучасних завдань соціально-економічного розвитку країни в умовах обмеження зовнішніх фінансових ресурсів визначає необхідність активізації участі банків в інвестиційному процесі. Активізація участі банків у фінансуванні інвестицій можлива, на нашу думку, за умови перерозподілу фінансових ресурсів із кредитування державного сектору через механізм ОВДП на фінансування підприємств реального сектору економіки. Проте це стане можливим лише через скорочення боргової активності держави. Тому першочерговим завданням державної політики повинно стати скорочення запозичень на внутрішньому ринку, що сприятиме збільшення обсягів кредитів, наданих нефінансовим корпораціям, а також зниження їх вартості.

Велике значення для фінансування підприємств реального сектору економіки має розвиток ринку цінних паперів або ринку фіктивного капіталу, тобто капіталу, втіленого в формі титулів на процентний

дохід. Ефективне функціонування даного ринку служить основою для забезпеченням нормального та безперебійного ходу відтворювального процесу. Кошти на розширення виробництва залучаються підприємством з цього ринку шляхом випуску цінних паперів (акцій, облігацій та ін.). За допомогою переливу і зміни процентних ставок ринок капіталів як би дає попередню оцінку майбутнім інвестицій, тобто оцінює ефективність розширення виробничого потенціалу даного підприємства. Крім того, ринок капіталів використовується як джерело інформації про економічну кон'юнктуру, що є основою для прийняття інвестором рішень у сфері інвестицій.

Ринок цінних паперів активно використовувався нефінансовими корпораціями як альтернативне джерело залучення фінансових ресурсів. Проте загострення кризових явищ негативно вплинуло на первинний ринок цінних паперів (табл. 2).

Ринок цінних паперів в капітальних інвестицій проти 42,9 % у 2014 післякризовий період був послаблений у зв'язку з інфляцією та відсутністю попиту на цінні папери. Кошти, які залучені шляхом емісії акцій і облігацій, склали в 2016 р. лише близько 1,9 % всієї суми їх реального сектору економіки.

Таблиця 2

Частка емісії цінних паперів у фінансуванні інвестицій нефінансових корпорацій в 2012-2016 рр.

Показники	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.
Емісія акцій, млрд грн	12,09	31,96	107,94	34,02	4,96
Емісія облігацій, млрд грн	39,59	34,43	23,98	11,42	5,52
Чисті емісії цінних паперів, млрд грн	51,68	66,39	131,92	45,44	10,48
Питома вага акцій в емісіях цінних паперів, %	23,4	48,1	81,8	74,9	47,4
Відношення суми емісії до наступних величин, %					
загальне фінансування*	16,4	23,0	42,9	10,0	1,9
капітальні інвестиції	21,0	26,3	63,6	19,6	2,9
чисті капітальні інвестиції	50,7	92,7	289,9	126,6	11,4

* Загальне фінансування інвестиційної діяльності включає капітальні інвестиції (інвестиції в основний капітал) і приріст товарно-матеріальних цінностей (інвестиції в оборотний капітал).

Розраховано по: Річні звіти НКЦПФР за відповідні роки / Національна комісія з цінних паперів та фондового ринку. – [Електрон. ресурс]. Режим доступу: [http:// www.nssmc.gov.ua](http://www.nssmc.gov.ua); Капітальні інвестиції в Україні за 2016 рік / Державна служба статистики України. – [Електрон. ресурс]. Режим доступу: [http:// www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).

Як відмічали В. Дем'янишин та інші, протягом 2006–2012 рр. через незавершеність процесу становлення українського фінансового ринку єдиним джерелом фінансування були кошти інвестиційного призначення бюджетів усіх рівнів і банківські кредити [8, с. 81]. При цьому вони ігнорують той факт, що обсяги емісії цінних паперів в декілька раз перевищували обсяги державного інвестування та інвестиційних кредитів [9, с. 114]. Використання ринку цінних паперів для підприємств реального сектору економіки ускладнено в 2008–2016 рр. значним обсягом емісії цінних паперів держави. Частка емісії приватного сектора в загальній сумі емісії облігацій становила в 2012 р. 42,0 %, в 2013 р. — 32,0 %, в 2014 р.

— 9,7 %, в 2015 р — 11,8 %, та в 2016 р. — 3,2 %. Однак фінансові ресурси, які вилучаються державою з ринку цінних паперів, лише в малому обсязі повертаються в приватний сектор та в незначній мірі служать джерелом фінансування його капіталовкладень у формі пільгових державних кредитів.

Таким чином, обсяг боргового фінансування нефінансових корпорацій не дає підстав для активізації інвестиційної діяльності. Розширення масштабів фінансування інвестицій за рахунок емісії облігацій у значній мірі залежить скорочення державних запозичень на внутрішньому ринку позичкових капіталів. Зростання ролі ринку цінних паперів, зокрема емісії облігацій, у фінансуванні

інвестицій потребує реформування системи державних фінансів та скорочення обсягів дефіциту державного бюджету. Перспективи підвищення частки банківського кредиту у структурі джерел фінансування інвестицій залежать, перш за все, від зниження вартості ресурсів, залучених банківською системою країни. Саме ці заходи повинні сприяти зростанню масштабів фінансового потенціалу інвестиційної діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна політика стабілізації фінансів підприємств: монографія / [А.І.Даниленко, В.В.Зимовець, О.М.Кошик та ін.] ; за ред. чл.-кор. НАН України А.І.Даниленка ; НАН України ; Ін-т екон. та прогноз. – К., 2011. – 452 с.
2. Фінансовий механізм структурної модернізації економіки України: [монографія/ [За ред. С. В. Онишко, В. М. Унінець-Ходаківської]. – Ірпінь: Видавництво Національного університету ДПС України, 2013. – 606 с.
3. Романишин В. О. Ринок боргових зобов'язань як альтернативне джерело фінансування підприємств в Україні / В. О. Романишин, О. В. Булавінець // Фінанси України. – 2014. - № 11. – С. 116–124.
4. Новий курс: реформи в Україні. 2010–2015. Національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця [та ін.]. – К.: НВЦ НБУВ, 2010. – 232 с.
5. Карчева Г.Т. Ефективність функціонування та перспективи розвитку банківської системи України / Г.Т. Карчева ; НАН України, Ін-т екон. та прогноз. – К., 2012. – 520 с
6. Деньги, кредит, банки: учебник / под ред. О.И. Лаврушина. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2000. – С. 215.
7. Аналітична доповідь до Щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2015 році». – К. : НІСД, 2015. – 684 с.
8. Фінансова політика інвестиційно-інноваційного розвитку України: моногр. / за ред. В. Г. Дем'янишина. – Тернопіль: ТНЕУ, 2014. – 464 с.
9. Непран А. В. Формування та використання фінансового потенціалу інвестиційної діяльності в Україні / А. В. Непран // Фінанси України. – 2016. – № 9. – С. 111–127.

УДК 330.322:658.5

ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО ОНОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Соломніков І.В., аспірант (УкрДУЗТ)

В статті розкрито механізм інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту, який базується на триєдності процесного, ресурсного та системного підходів, формуванні інвестиційного фонду розвитку ПАТ «Українська залізниця», визначенні процедури фінансової взаємодії суб'єктів механізму, алгоритму інвестування, що дозволить визначити схему інвестиційного забезпечення інноваційних проектів техніко-технологічного оновлення як підприємств, так і залізничного транспорту в цілому.

Ключові слова: інвестиційне забезпечення, підприємства залізничного транспорту, техніко-технологічне оновлення, інновації, інвестиції.

ИНВЕСТИЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТЕХНИКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБНОВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Соломников И.В., аспирант (УкрДУЗТ)

В статье раскрыт механизм инвестиционного обеспечения технико-технологического обновления предприятий железнодорожного транспорта, основанный на триединстве процессного, ресурсного и системного подходов, формировании инвестиционного фонда развития ПАО «Украинская железная дорога», определении процедуры финансового взаимодействия субъектов механизма, алгоритма инвестирования, что позволит определить схему инвестиционного обеспечения инновационных проектов технико-технологического обновления как предприятий, так и железнодорожного транспорта в целом.

Ключевые слова: инвестиционное обеспечение, предприятия железнодорожного транспорта, технико-технологическое обновление, инновации, инвестиции.

INVESTMENT PROVIDING TECHNOLOGICAL AND TECHNOLOGICAL UPGRADE OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Solomnikov I.V., graduate student (USURT)

In the article the mechanism of investment support of technical and technological updating of enterprises of railway transport is disclosed. The proposed mechanism of investment support for the technical and technological updating of rail transport enterprises is based on the triadity of process, resource and system approaches, the formation of the investment fund for the development of PJSC "Ukrainian Railways", the definition of the procedure for financial interactions of the entities of the mechanism, the investment algorithm that will determine the procedure for the coordination of financial- economic and institutional relations on the formation and use of investment resources in order to achieve continuously Innovation cycles and investment support schemes for innovative projects for technical and technological upgrading of both enterprises and railways in general.

Key words: investment support, railway transport enterprises, technical and technological updating, innovations, investments.

Постановка проблеми. Основними проблемами інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту є недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі, низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що обумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам. Потреба в коштах, необхідних для виконання секторальної політики складає приблизно 20-30 млрд. грн. щорічно: на оновлення рухомого складу – 15-20 млрд. грн.; на реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів інфраструктури, рухомого складу – 4-6 млрд. грн.; на реалізацію

інвестиційних проектів – близько 2 млрд. грн. Відповідно до плану інвестиційних витрат капітальні вкладення на придбання рухомого складу, модернізацію та придбання матеріальних та нематеріальних активів в 2018 році складуть 36257322 тис.грн [1].

На сьогодні, основними джерелами фінансування інвестицій на залізничному транспорті є власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування); кошти державного і місцевого бюджетів, які можуть надаватися на зворотній та незворотній основі, а також у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського відсотка за наданими кредитами; кошти позабюджетних фондів; кредити банків та інших фінансових установ; облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів; лізинг. Проте впровадження проектів техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту потребує формування механізму інвестиційного забезпечення їх реалізації.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених питань. Дослідженням інвестиційної діяльності на залізничному транспорті, проблемам залучення інвестицій, підвищенню інвестиційної привабливості підприємств залізничного транспорту присвячено роботи таких вчених як Г.Бойко, М.Мелешко, О.Головня, Г.С.Григор'єв, В.Л.Дикань, О.В.Дикань, Л.Л.Калініченко, О.Г.Кірдіна, Є.М.Сич, В.П.Ільчук, Є.В.Талавіра, І.В.Токмакова, О.О.Дараган та ін.[2-11]. Однак, впровадження техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту потребує більш глибокого дослідження положень забезпечення інвестиційної діяльності на транспорті та формування механізму інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту, що і обумовило мету даної статті.

Виклад основного матеріалу.

Інвестиційне забезпечення інноваційних процесів, виступаючи одним із значущих каналів руху грошових потоків в інноваційній сфері, характеризує здатність фінансової системи сформуванню такі економічні відносини між суб'єктами відтворювального процесу з приводу руху фінансових ресурсів, які забезпечать процес техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту на основі формування механізму інвестиційного забезпечення процесу техніко-технологічного оновлення.

Дащенко Н.І. [12] пропонує організаційно-економічним механізмом інвестиційного забезпечення технологічного оновлення інноваційно-орієнтованих промислових підприємств визначати як системну сукупність важелів і методів організаційного і економічного характеру, які впливають на забезпечення потреб підприємства в інвестиційних ресурсах на технологічне оновлення на стратегічному та тактичному рівнях управління, що сприяє посиленню технологічної конкурентоспроможності та ефективності діяльності підприємства в цілому. Його структуру утворюють підсистеми економічної та організаційної складових, зв'язкам яких притаманна риса деструктивності – зміна однієї підсистеми змінює весь механізм.

Казаков В.В. [13] пропонує механізм фінансування, який являє собою багаторівневу ієрархічну систему основних взаємопов'язаних елементів та їх типових груп (суб'єкти, об'єкти, принципи, методи і інструменти і т. п.), а також способів їх взаємодії, включаючи інтеграцію і дезінтеграцію, в результаті яких гармонізуються економічні відносини (інтереси) держави, власників (учасників), кредиторів і персоналу, включаючи представників корпоративного сектора та споживача результатів інноваційної діяльності.

Слід зазначити, що механізм

інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту та інноваційних процесів виступає регулятором, що задає напрямки руху і пропорції розподілу інвестиційних ресурсів і створює основу для переходу підприємства від рентоорієнтованого до інноваційно-орієнтованого типу. Як складова частина інноваційних процесів механізм інвестиційного забезпечення налаштований на виконання, по-перше, традиційних процесних функцій: аналітичної, консолідуючої і регулюючої, інвестиційної, контрольної; по - друге, специфічної - когнітивно-компетентісної, яка розкриває вимоги активізації інтелектуального капіталу.

Механізм інвестиційного забезпечення пропонуємо розглядати в триєдності процесного, ресурсного та системного підходів:

як процес - результативний за умови виконання принципу управління численними і взаємопов'язаними процесами акумуляції та використання інвестиційних ресурсів;

як інструмент - реалізується на базі принципу інституційної взаємодії учасників;

як система - ефективний при дотриманні принципу фінансування інноваційної діяльності в формі двоєдиного завдання: збільшення фінансових потоків, вдосконалення інституційних реформ.

Таким чином, механізм інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення будемо розуміти як специфічну сукупність ресурсів, станів і процесів, що визначають порядок узгодження фінансово-економічних та інституційних відносин з приводу формування і використання інвестиційних ресурсів з метою досягнення безперервності інноваційних циклів, за допомогою формування збалансованої системи задоволення потреб в інвестиціях інноваційно-

активних підприємств залізничного транспорту.

У структурі механізму інвестиційного забезпечення інноваційних процесів техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту (функціонування Інжиніринго-маркетингового центру інноваційних технологій, інноваційна діяльність на підприємствах залізничного транспорту) містяться дві бази:

- функціональна - система фінансування інноваційних процесів, що відображає контур і форми руху (акумулявання і розподіл) інвестиційних та фінансових ресурсів в процесі задоволення потреб суб'єктів інноваційної діяльності в інвестиціях-інноваційне фінансування у вузькому сенсі;

- інституціональна, яка розкриває закономірності руху інвестиційних та інформаційних потоків - система фінансування інноваційних процесів як сукупність опосередкованого фінансування інноваційних процесів інститутами країни, провідним з яких є держава, що регулює порядок формування я і використання інвестиційних ресурсів, формує нормативне, правове і інформаційно-аналітичне забезпечення - інноваційне фінансування в широкому сенсі.

Процедура фінансової взаємодії суб'єктів механізму інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення представлена на рис 1.

Фінансовий механізм обов'язково включає в себе узгоджену систему цілей, критеріїв і умов (в тому числі ресурсних), і базується на [14, с. 185]:

- інформаційній підтримці;
- конкретних правилах фінансової, інформаційної і технологічної взаємодії учасників техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту;
- методах формування керуючих параметрів (важелів: планів, цін, нормативів);

- методах фінансового і обмеження діяльності суб'єктів оперативного управління; господарювання.
- адміністративних і фінансових

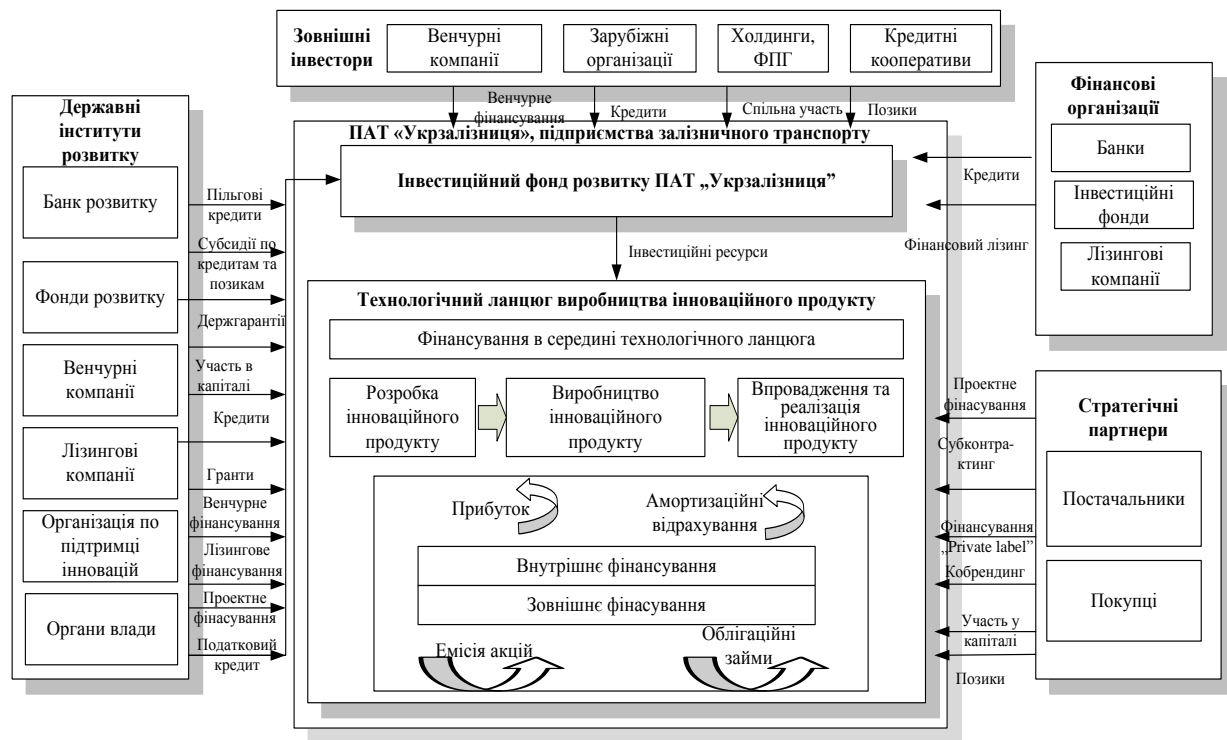


Рис 1. Процедура фінансової взаємодії суб'єктів механізму інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення (авторська розробка)

Механізм визначає набір організаційних, правових, економічних, фінансових правил, що регламентують систему управління фінансовими відносинами учасників техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту з зовнішнім середовищем і всередині них, між собою.

Також формує систему управління фінансовими відносинами учасників техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту через фінансові важелі за допомогою фінансових методів і до її елементів відносити: фінансові відносини; фінансові важелі; фінансові методи; правове, інформаційне і методичне забезпечення процесу управління.

Фінансові методи і фінансові важелі являють собою функціональну

керуючу підсистему або науково-практичний інструментарій механізму, а організаційно-технологічне, нормативно-правове, інформаційно-аналітичне забезпечення являють собою забезпечуючу підсистему механізму.

Суб'єктами, що здійснюють фінансування інновацій, є державні організації та органи влади, фінансові і кредитні організації, зовнішні інвестори і стратегічні партнери. В умовах обмеженої доступності кредитних ресурсів особливої актуальності набувають не зв'язані з державними та комерційними фінансовими організаціями інструменти, а саме фінансування, що отримується виробничими інноваційно-активними підприємствами від стратегічних партнерів: субконтрактинг, фінансування «private label», кобрендинг, проектне

фінансування, участь в капіталі, позики. На нашу думку, здійснення фінансування інновацій зазначеним суб'єктами повинно відбуватися на основі їх участі в інвестиційному фонді розвитку ПАТ «Українська залізниця».

До основних стратегічних партнерів інноваційно-активних підприємств відносяться їхні

постачальники і покупці - підприємства та організації, безпосередньо зацікавлені в тих нових продуктах і технологіях, які повинні з'явитися в результаті впровадження інноваційних проектів.

Алгоритм фінансування техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту представлений на рис.2.

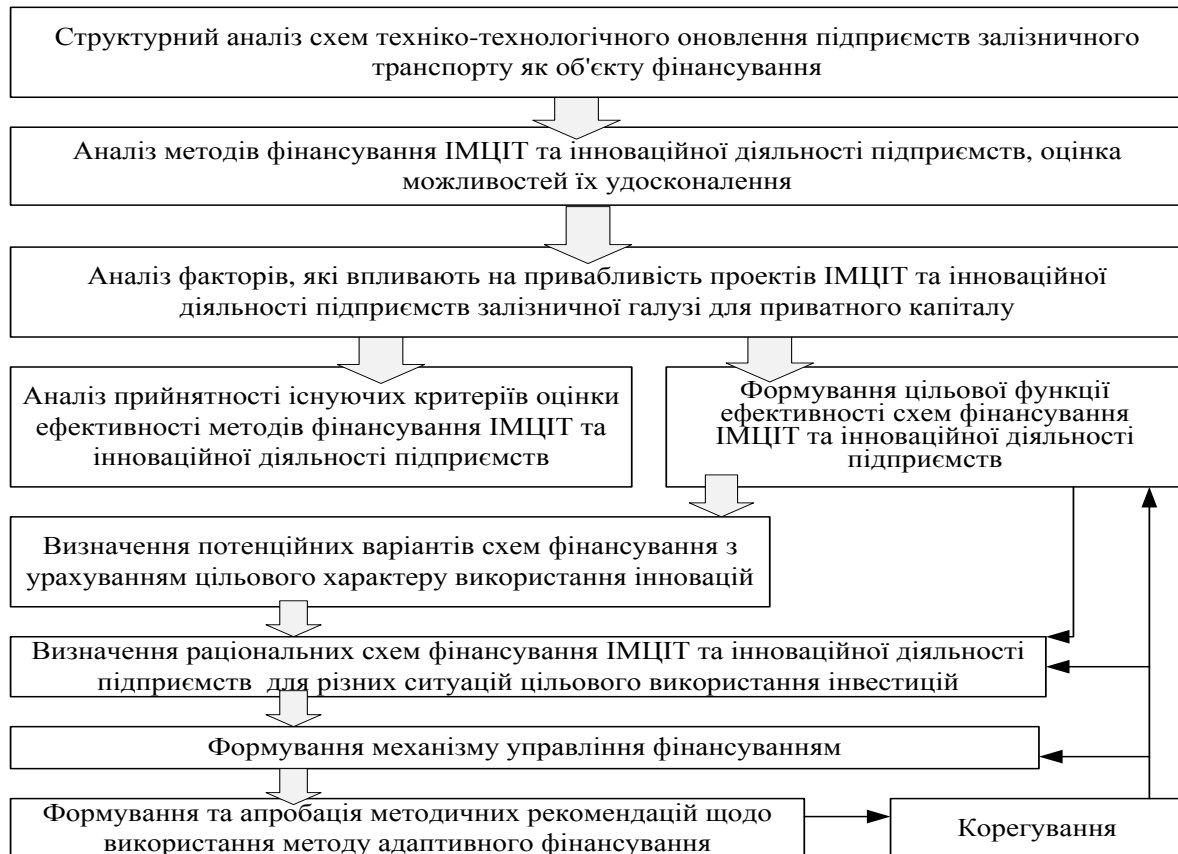


Рис. 2 - Алгоритм фінансування техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту

Запропонований алгоритм базується на пошуку раціональних джерел фінансування проектів Інжиніринго-маркетингового центру інноваційних технологій (ІМЦІТ) та інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту з урахуванням варіантів використання джерел та умов залучення приватного капіталу. В якості основних джерел фінансування проектів ІМЦІТ та інноваційної діяльності підприємств можуть виступати підприємства, великі

корпорації, інноваційні фірми, держава, інвестиційні фонди, фонди інноваційного розвитку, фізичні особи і т.д., які беруть участь в господарському процесі і сприяють розвитку інноваційної діяльності ПАТ «Укрзалізниця».

Як зазначалось вище, інвестиційне забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту, залучення та раціональне використання інвестиційних ресурсів пропонуємо здійснювати на основі

формування інвестиційного фонду розвитку ПАТ «Українська залізниця». Основним завданням зазначеного фонду є накопичення фінансових ресурсів з боку держави, підприємств залізничного транспорту, приватних інвесторів, які проектній основі будуть направлені на реалізації інноваційно-інвестиційних проектів техніко-технологічного оновлення як підприємств, так і залізничного транспорту в цілому. Накопичені кошти будуть знаходитися на рахунках фонду та повинні використовуватися згідно цільового призначення з максимальною безпекою та рентабельністю.

Основним органом управління інвестиційного фонду розвитку ПАТ «Українська залізниця» є Рада правління, яка повинна виконувати контроль за діяльністю та фінансовою стабільністю інституту, дотримання основної мети його функціонування. До складу Ради доцільно включити представників Міністерства інфраструктури, які представлятимуть державу, представників ПАТ «Українська залізниця» та ведучих фахівців в галузі розвитку транспортної системи [15]. Основними функціями Ради правління є:

- затвердження кошторису витрат фонду;
- затвердження стратегії розвитку фонду, річний план діяльності;
- затвердження щорічного інвестиційного плану;
- формування та затвердження інвестиційної політики фонду;
- забезпечення контролю за оприлюдненням інформації про діяльність фонду;
- забезпечення контролю за якістю виконання інвестиційних проектів.

В підпорядкуванні Ради правління знаходиться Виконавчий департамент та Ревізійна комісія.

Діяльність Виконавчого департаменту направлена на управління поточною діяльністю інституту. До основних завдань слід віднести:

- здійснення управління ресурсами фонду;
- визначення моделі розподілу інвестицій;
- прийняття рішень про розміщення активів та інвестування коштів фонду відповідно до інвестиційного плану;
- організація конкурсів інвестиційних проектів, визначення пріоритетних;
- визначення структури фонду.

Ревізійна комісія виконує роль контрольного органу фонду. Вона слідкує за виконанням пріоритетних проектів, надає Виконавчому департаменту та Раді правління інформацію про якість виконання відкритих інвестиційних проектів, формує базу даних щодо якості виконання техніко-технологічних інноваційних проектів, які брали участь у попередніх конкурсах, що дозволить контролювати ефективність використання фінансових ресурсів фонду.

На початковому етапі становлення інвестиційного фонду, його функціонування повинно базуватися на проектному принципі, який передбачає максимально можливу адресну підтримку. Виконавчий департамент, в установленому законодавчому порядку, організовує конкурси, на які подаються заявки щодо інвестування проектів розвитку. На основі поданих заявок формується Інформаційний фонд проектів.

Слід зазначити, що Інформаційний фонд також повинен містити базу даних з проектів попередніх конкурсів, характеристику підприємств України, в аспекті якості реалізації проектів.

Важливе місце в функціонуванні фонду інвестування, в системі розподілу інвестицій займає відділ досліджень можливостей підприємств. Основним завданням відділу є визначення потенціалу підприємств в аспекті в якій реалізації інвестиційного проекту, з урахуванням досвіду реалізації попередніх проектів. На основі результатів

досліджень відділ проводить попередній відбір проектів.

Наступним етапом в процесі розподілу інвестицій є оптимізація проектів і обсягів фінансування відповідно до вибраної моделі фінансування. Після оптимізації виконавчий департамент проводить кінцевий відбір проектів, які подаються на розгляд Раді правління. Рада правління, визначивши перелік пріоритетних проектів, вносить в кошторис витрат розмір інвестицій, необхідних для реалізації зазначених проектів.

Висновок. Таким чином, запропонований механізм інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту базується на триєдності процесного, ресурсного та системного підходів, формуванні інвестиційного фонду розвитку ПАТ «Українська залізниця», визначенні процедури фінансової взаємодії суб'єктів механізму, алгоритму інвестування, що дозволить визначити порядок узгодження фінансово-економічних та інституційних відносин з приводу формування і використання інвестиційних ресурсів з метою досягнення безперервності інноваційних циклів та схему інвестиційного забезпечення інноваційних проектів техніко-технологічного оновлення як підприємств, так і залізничного транспорту в цілому.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Стратегія розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017-2021 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/448552/

2. Бойко Г. Особливості залучення інвестицій для реалізації енергозберігаючих проектів на підприємствах залізничного транспорту України. Частина I / Г. Бойко, М. Мелешко // Українські залізниці. - 2015. -

№ 9-10. - С. 60-64. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ukrzal_2015_9-10_20

3. Головня О. Фінансове забезпечення оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / О.Головня. – Режим доступу: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Znpdetut_eiu_2012_21-22\(2\)_4.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Znpdetut_eiu_2012_21-22(2)_4.pdf)

4. Григор'єв Г. С. Формування інвестиційної стратегії розвитку залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / Г. С.Григор'єв. – Режим доступу: http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/4006/Hryhoriev_Formuvannia.pdf

5. Дикань В. Л. Подходы к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины / В. Л. Дикань, Ю. А. Рыжова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 55-59.

6. Дикань О. В. Модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничного транспорту України / О. В.Дикань // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2016. - Випуск 7. – Ч. 1. – С. 125-130

7. Калініченко Л.Л. Вирішення інвестиційної проблеми інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту / Л.Л. Калініченко // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – Випуск 236, Т. 2. – С. 222 – 227.

8. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: [Монографія]. / О.Г.Кірдіна - Х:УкрДАЗТ, 2011- с. 311-312.

9. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К. : Логос, 2002. – 256 с. 7
10. Талавіра Є. В. Організаційно-економічні фактори впливу та принципи інвестиційного забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів [Електронний ресурс] / Є. В. Талавіра // Ефективна економіка. – 2013. - № 2. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua>
11. Токмакова І.В. Сутність та підходи до формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту / І.В. Токмакова, О.О. Дараган // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - №43. – С. 189-193.
12. Дашенко Н.І. Інвестиційне забезпечення технологічного оновлення інноваційно-орієнтованих промислових підприємств: структурно-логічна модель та обмеження його організаційно-економічного механізму структурно-логічна модель та обмеження його організаційно-економічного механізму [Електронний ресурс] / Н. М. Дашенко // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2016. – № 4 (26). – С. 184-189. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2016/n4.html>
13. Казаков В.В. Организационно-финансовый механизм формирования и реализации инновационной политики экономических систем [Електронний ресурс] / Казаков В.В. – Режим доступу: <https://elibrary.ru/item.asp?id=18046939>
14. Никонова Я.И. Инновационная политика в системе государственного регулирования устойчивого развития. / Я.И. Никонова . - Новосибирск : Изд-во НГТУ, 2010. - 260 с.
15. Соломніков І. В. Інвестиційне забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту // Шоста всеукраїнська науково-практична конференція «Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання» (Харків, 17 листопада 2016р.). - Тези доповідей. – Харків: Національна академія національної гвардії України, 2016. – С. 259- 260

УДК 330.15(477)

ЕКОНОМІЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ І ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА

*Гайворонська Т.М., к.ю.н., доцент,
Глушенко Т.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено складові елементи економічного механізму забезпечення охорони навколишнього природного середовища. Визначено важливість управління охорони довкіллям і природокористуванням на основі адміністративних методів. Зазначено необхідність тісного поєднання адміністративних і економічних методів у сфері природокористування. Розглянуто основні елементи, мету та особливості економічного механізму регулювання природокористування в Україні. Наведено основні елементи фінансового механізму екологічного призначення в розвинених країнах. Обґрунтовано необхідність удосконалення економіко-правових важелів природокористування і природоохоронної діяльності.

***Ключові слова:** економічні механізми, адміністративні методи, екологічна політика, навколишнє природне середовище, природоохоронна діяльність, природокористування.*

ЕКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ ПРИРОДНОЙ СРЕДЫ

*Гайворонская Т.Н., к.ю.н., доцент,
Глушенко Т.Н., ст. преподаватель (УкрГУЖТ)*

Рассмотрены составляющие элементы экономического механизма обеспечения охраны окружающей природной среды. Определена важность управления охраны окружающей средой и природопользованием на основе административных методов. Указана необходимость тесного сочетания административных и экономических методов в сфере природопользования. Рассмотрены основные элементы, цели и особенности экономического механизма регулирования природопользования в Украине. Приведены основные элементы финансового механизма экологического назначения в развитых странах. Обоснована необходимость совершенствования экономико-правовых рычагов природопользования и природоохранной деятельности.

***Ключевые слова:** экономические механизмы, административные методы, экологическая политика, окружающую природную среду, природоохранная деятельность, природопользования.*

ECONOMIC REGULATION OF NATURAL RESOURCES MANAGEMENT AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

*Gaivoronskaya T.N., Ph.D., associate professor
Glushenko T.N., senior teacher (USURT)*

The necessity of forming a new economic mechanism of nature management and financing of environmental measures in the conditions of formation market relations and processes of globalization as an organic component the system of management and regulation of the economy is determined. The constituent elements the economic mechanism of environmental protection are considered. The importance of environmental management and environmental management is determined on the basis of administrative methods. The necessity of a close combination of administrative and economic methods in the field of nature management is indicated. The main elements, goals and features of the economic mechanism of regulation of nature management in Ukraine are considered. The main elements of the financial mechanism of ecological use in the developed countries are presented. The necessity of improving the economic and legal levers of nature management and nature protection activities, which should take into account the properties of natural objects of the state, is substantiated.

Key words: economic mechanisms, administrative methods, environmental policy, environment, nature protection activity, nature management.

Постановка проблеми. Необхідність управління природокористуванням визначається як різким погіршенням екологічної ситуації, кризовим станом природного середовища, так і закономірними тенденціями підвищення темпів розвитку сучасного суспільства. Нині природне середовище як найважливіший природний фактор виробництва і повноцінного життя суспільства потребує з боку держави всебічного захисту та охорони від загрозової деградації та забруднення. Так, вкрай необхідними є питання формування дієвого механізму економічного регулювання природокористування з урахуванням найкращих світових практик.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розробці теоретичних та прикладних питань природоохоронної діяльності присвячені наукові праці багатьох вчених-економістів. Варто зазначити роботи І.Я. Аксьонова, І.К. Бистрякова, В.І. Борейко, Б.В. Буркінського, П.П. Борщевського, Б.М. Данилишина, С.І. Дорогунцова, О.Л. Кашенко, М.М.Коржнева [7],

Н.В. Пахомової, В.Ф. Протасова, М.Ф. Реймерса, М.І. Фашевського, Т.С. Хачатурова, М.А.Хвесика [6]. Серед вчених, які працюють у напрямку вивчення елементів економічного механізму регулювання природокористування, можна виділити наукові роботи О. Васюти [5], О. Веклича, В. Бугаса [4], В. Голяна.

Проте наукові розробки у більшості випадків присвячені загальній характеристиці впливу господарської діяльності на навколишнє природне середовище. Проте, недостатньо дослідженими є існуючі в Україні методи регулювання природокористування. Тож, актуальним і вкрай необхідним є удосконалення підходів до вирішення не лише економічних, соціальних, а й екологічних проблем сучасного суспільства, як запоруки сталого розвитку економіки країни.

Саме тому **метою статті** є дослідження нині діючого механізму економічного регулювання природокористування і охорони навколишнього природного середовища, та визначення основних напрямів

удосконалення економічного регулювання і впровадження найкращих надбань світових теорій і практик природокористування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток суспільства на сучасному етапі вкрай вимагає вироблення збалансованого підходу до вирішення не лише економічних та соціальних, а й екологічних проблем. Вирішення останніх нерозривно пов'язане з чітким визначенням місця і ролі економічних інтересів людей та їх синхронізацією з екологічними нормативами. Політика сталого розвитку повинна бути чітко спрямована на неухильне забезпечення тісного зв'язку економіки з екологічними проблемами.

Нинішній стан довкілля, як підкреслюється в Основних напрямках державної політики України в галузі охорони природного середовища, використання природних ресурсів і забезпечення екологічної безпеки можна характеризувати як кризовий.

Важливим напрямом підвищення ефективності управлінської діяльності у сфері природокористування і охорони навколишнього середовища є узгодження економічних та екологічних інтересів підприємств, установ, організацій, суспільства в цілому та окремих індивідів. Відображаючи економічні та екологічні інтереси суспільства держава повинна створювати необхідні і оптимальні умови для поєднання економічного розвитку з природокористуванням та охороною довкілля. Це можливо лише шляхом комбінації заходів адміністративно-правового впливу на природокористувачів та заходів економічного регулювання на природокористування і охорони навколишнього природного середовища.

Донедавна державне управління охорони довкіллям і природокористуванням здійснювалося адміністративними методами, які посідали домінуюче місце і відігравали визначальну роль у природоохоронному механізмі країни. Реалізація цих методів була перш за все пов'язана із створенням відповідних

адміністративних структур, які були наділені комплексом повноважень щодо застосування заходів прямого примусу до діяльності, яка пов'язана з впливом на навколишнє середовище та використанням природних ресурсів шляхом встановлення екологічних обмежень щодо виробничої діяльності, а саме затвердження нормативів допустимих викидів, скидів забруднюючих речовин, правил складування відходів виробництва, надання дозволів на спеціальне природокористування, обмеження чи призупинення виробничої діяльності, що становила загрозу здоров'ю людей, довкіллю, тощо [2].

Такі методи в умовах адміністративно-командної системи управління були об'єктивно необхідним заходом впливу на екологічну мотивацію поведінки суб'єктів правоохоронних відносин. Але ж відсутність економічних важелів і економічного стимулювання призводила до незацікавленості в забезпеченні комплексного і раціонального використання природних ресурсів, попередженні забруднення і належній охороні навколишнього середовища. Тоді було здійснено перехід від переважно адміністративних до економічних методів управління природоохоронною діяльністю. Але практика підтвердила необхідність тісного поєднання адміністративних і економічних методів у цій сфері.

На сьогоднішній день засади економічного механізму забезпечення охорони навколишнього природного середовища зафіксовані в X розділі Закону України «Про охорону навколишнього середовища». Перевага надається екологічному нормуванню, лімітуванню, ліцензуванню, експертизі, контролю, тобто забезпеченню виконання відповідних стандартів і норм примусом із боку держави, що не спонукає підприємства, установи й організації до здійснення природоохоронної діяльності [1].

На сучасному етапі розвитку економіки можна виділити такі елементи

економічного механізму регулювання природоохоронної діяльності:

- плата за природокористування;
- система економічного стимулювання природоохоронної діяльності;
- плата за забруднення навколишнього середовища та розміщення відходів;
- створення ринку природних ресурсів;
- удосконалення системи ціноутворення з урахуванням екологічних факторів, особливо на продукцію природо експлуатуючих галузей народного господарства;
- створення екологічних фондів;
- екологічне програмування;
- торгівля ліцензіями;
- платежі за заставу;
- екологічне страхування.

Основною метою економічних механізмів природокористування та природоохоронної діяльності є:

- стимулювання шляхом впровадження еколого-економічних інструментів природокористувачів до зменшення шкідливого впливу на довкілля, раціонального та ощадливого використання природних ресурсів і зменшення енерго- і ресурсомісткості одиниці продукції;
- створення за рахунок коштів, отриманих від екологічних зборів і платежів, незалежного від державного та місцевих бюджетів джерела фінансування природоохоронних заходів і робіт.

Економічний механізм регулювання природокористування в Україні ґрунтується на концепції платності. Система платежів за користування природними ресурсами включає в себе не тільки способи визначення розмірів плати, а також механізми її встановлення, вилучення й використання.

Розрізняють шість видів платежів за ресурсами:

- платежі за право користування природними ресурсами;

- плата за відтворення та охорону природних ресурсів;

- рентні платежі за експлуатацію кращих природних ресурсів за якістю чи за місцем їх розташування стосовно ринку;
- штрафні платежі за понаднормове використання природних ресурсів;
- компенсаційні платежі за вибуття природних ресурсів із цільового використання або погіршення їхньої якості, спричинене діяльністю цих підприємств;
- плата підприємств за використання середовища для розміщення відходів виробництва.

Плата за користування природними ресурсами повинна залежати від умов, які визначають попит і пропозицію на цей ресурс на конкретній території, і вилучатися у вигляді конкретного податку (збору) або плати за ліцензію, що дає таке право, чи у вигляді орендної плати.

Використання природних ресурсів в Україні здійснюється в порядку загального та спеціального використання. Законодавством України громадянам гарантується право загального використання природних ресурсів для задоволення життєво необхідних потреб (естетичних, оздоровчих, рекреаційних, матеріальних) безоплатно, без закріплення цих ресурсів за окремими особами й надання відповідних дозволів.

У порядку спеціального використання природних ресурсів громадянам, підприємствам, установам, організаціям надаються у володіння, користування або оренду природні ресурси на підставі спеціальних дозволів у формі ліцензій, зареєстрованих в установленому порядку за плату для здійснення виробничої діяльності, а у випадках, передбачених законодавством – на пільгових умовах. Ліцензія є документом, який засвідчує право її власника на використання природних ресурсів у визначених межах, з відповідно вказаною метою протягом встановленого строку під час додержання ним заздалегідь визначених вимог та умов.

Недосконалою є система штрафних санкцій, оскільки штраф – це покарання винного, а не відшкодування збитків, завданих природному середовищу. Тобто, штраф платиться один раз, а порушення навколишнього природного середовища тривають. Плата за відтворення (компенсацію) природного ресурсу повинна залежати від середовища утворюючої ролі й визначатися затратами на підтримання заданого рівня якості навколишнього природного середовища з урахуванням встановлених для даного регіону пріоритетів розвитку та фактора часу.

Платежі на відтворення й охорону природних ресурсів – це компенсація затрат природних ресурсів (вилучення) у процесі виробництва.

В Україні фінансування заходів щодо охорони навколишнього природного середовища здійснюється за рахунок:

- державного бюджету України та місцевих бюджетів;
- коштів підприємств, установ та організацій;
- позабюджетних фондів охорони навколишнього природного середовища;
- добровільних внесків та інших коштів.

Нормативи плати за використання природних ресурсів визначаються з урахуванням їхнього географічного положення, поширення, якості, можливості відтворення, доступності, комплексності, продуктивності, можливості утилізації, відходів, умов переробки.

Економічні оцінки природних ресурсів і плата за природні ресурси часто збігаються, але це не означає, що вони є тотожними за економічним змістом. Показники економічної оцінки мають бути порівняльними, тобто давати змогу порівнювати різні джерела однойменних ресурсів і варіанти їх використання.

Основними елементами фінансового механізму екологічного призначення в розвинених країнах виступають, як правило, урядові субсидії, позики і пільгові позики, залогові вкладення; прискорена

амортизація; екологічні та еколого-орієнтовані податки (в тому числі транспортні та енергетичні); платежі і штрафи за скиди і викиди забруднюючих речовин; платежі за розміщення твердих відходів; адміністративні платежі (за видачу ліцензій, формування систем компенсації або екологічних квот і ін.); збори екологічного характеру (на екологічно «брудну» продукцію і небезпечні відходи); платежі за використання природних ресурсів; різного роду податкові пільги, що стимулюють зниження негативного впливу на навколишнє середовище, в тому числі за допомогою впровадження екологічних інновацій та інвестування в екологічно безпечні і ресурсозберігаючі технології; додатковий податок з прибутку підприємств, що випускають екологічно шкідливу продукцію або застосовують екологічно небезпечні технології; екологічне страхування (на випадок непередбачених екологічних ситуацій як антропогенного, так і природного характеру); пряма торгівля допусками на забруднення середовища; державні інвестиції на природоохоронні заходи та державні закупівлі товарів природоохоронного призначення; дотації від держави і інші інструменти. В останні роки велика увага приділяється таким економічним інструментам екологічної політики, які стимулюють прискорений розвиток інноваційних маловідходних і ресурсозберігаючих технологій, широке залучення альтернативних та відновлюваних джерел електроенергії, створення умов для впровадження електротранспорту і т. п.

Досвід країн з розвинутою екологічною політикою також свідчить про те, що серед методів державної екологічної політики все більші переваги віддаються не тільки обмежувальним заходам і покаранню винних, скільки винагороді зусиль тих природокористувачів, чия економічна поведінка сприяє поліпшенню стану навколишнього середовища. Іншими словами, відбувається зсув від

використання адміністративних важелів управління до більш широкого застосування економічних (в тому числі фінансових) методів регулювання в екологічній сфері [4].

Головна відмінність вітчизняної системи екологічного оподаткування від європейської полягає в тому, що механізми її реалізації є неефективними, оскільки не створюють в економічних агентів реальних стимулів для природоохоронних дій. Економічний механізм природокористування має переважно фіскальну спрямованість, виступає засобом нагромадження фінансових ресурсів у владних структурах. Тобто, держава переважно декларативно виступає за збереження довкілля, а насправді є таким суб'єктом природокористування, якому вигідне використання ресурсів, оскільки за рахунок зборів за використання природних ресурсів поповнюються бюджетні кошти [8].

Зважаючи на еколого-економічну ситуацію в Україні та досвід організації природоохоронної діяльності в країнах – членах ЄС, на сьогодні екологічні фактори включені у систему пріоритетів стратегічної економічної політики. Найбільш визначальними пріоритетами є:

– удосконалення фіскального регулювання природокористування через упровадження перспективних форм і методів нарахування (адміністрування) ресурсних платежів та екологічних зборів;

– розбудова фінансово-кредитної та банківської систем, що матимуть природно-ресурсну та екологічну спрямованість і прискорюватимуть інноваційне оновлення засобів виробництва в природно-ресурсній сфері;

– широкомасштабне впровадження у практику господарської діяльності елементів екологічного менеджменту з метою постового входження вітчизняних підприємств-природокористувачів у систему екологічних стандартів, що функціонує в країнах розвинутого капіталізму.

Таким чином, поєднання правового і економічного механізмів регулювання природокористування є одним зі стратегічних напрямів екологічної політики держави, що дозволить забезпечити раціональне використання природних ресурсів та охорону довкілля та формування стабільних джерел фінансування природоохоронних заходів. Тож, подальших досліджень потребують аналіз зарубіжного досвіду та тісне співробітництво нашої країни з провідними країнами світу у сфері природокористування.

Висновок. Україна має будувати свою економічну систему природокористування але адекватно до цілей, вимог, правил, принципів, стандартів екологічної політики ЄС. Стрижнем екологічної політики України має бути стимулювання природоохоронної діяльності, яке ґрунтується на існуючій методологічній базі, апробованій вітчизняною практикою, а також враховує досягнення інших країн у вирішенні екологічних проблем.

Удосконалення діючого економічного механізму природокористування і природоохоронної діяльності та формування стабільних джерел фінансування природоохоронних заходів в умовах переходу до ринкових відносин має стати органічною складовою системи управління і регулювання економіки, стимулювати охорону і відтворення природно-ресурсного потенціалу країни шляхом створення відповідних економічних умов.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року: Закон України від 21 грудня 2010 року № 2818-VI// Відомості Верховної Ради України. 2011. -№ 26. -1284 с.- Ст. 218.

2. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»: Указ Президента України

від 12.01.2015 №5 /2015// Урядовий кур'єр. – 2015. – 15 січня. - № 6.

3. Офіційний сайт Міністерства екології та природних ресурсів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://menr.gov.ua/files/docs/Proekt/_proekt_11_09_2017.pdf

4. Веклич О.О., Бугас В.В. Потрібен євроремонт економічного механізму екологічного регулювання // О.О.Веклич, В.В. Бугас // Вісник НАН України. – 2006. - №3. - С. 49-57

5. Васюта О.А. Проблеми екологічної стратегії України в контексті

глобального виміру / О.А.Васюта. - Тернопіль: «Гал-Друк», 2001. – С. 227- 228.

6. Хвесик М.А., Горбач Л.М., Кулаковський Ю.П. Економіко-правове регулювання природокористування / М.А.Хвесик, Л.М.Горбач, Ю.П.Кулаковський. - К.: Кондор, 2004. – 479с.

7. Коржнев М.М. Економіка природокористування // М.М.Коржнев. – К.: Видавництво КНУ. - 99с.

8. Офіційний сайт Представництва Європейського Союзу в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://eeas.europa.eu/delegations/ukraine_uk

УДК 331.108.2

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Корінь М.В., к.е.н, доцент,
Шевченко О.О., магістр,
Шовкопляс О.О., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено підходи до визначення сутності поняття «кадровий потенціал», що дозволило зробити узагальнюючий висновок про його особливості і роль у забезпеченні ефективності роботи підприємств. Розкрито традиційні елементи управління персоналом та визначено фактори і передумови трансформації управління розвитком кадрового потенціалу вітчизняних підприємств в сучасних умовах. Запропоновано основні напрямки удосконалення кадрової роботи підприємств на оперативному та стратегічному рівнях.

Ключові слова: кадровий потенціал, управління, розвиток, стратегічний підхід, чинники та передумови удосконалення управління.

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Коринь М.В., к.э.н, доцент,
Шевченко Е.А., магистр,
Шовкопляс А.А., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследованы подходы к определению сущности понятия «кадровый потенциал», что позволило сделать обобщающий вывод о его специфике и роли в

обеспечении эффективности работы предприятий. Раскрыты традиционные элементы управления персоналом и определены факторы и предпосылки трансформации управления развитием кадрового потенциала отечественных предприятий в современных условиях. Предложены основные направления совершенствования кадровой работы предприятий на оперативном и стратегическом уровнях.

Ключевые слова: кадровый потенциал, управление, развитие, стратегический подход, факторы и предпосылки совершенствования управления.

MANAGING THE DEVELOPMENT OF PERSONNEL POTENTIAL OF THE ENTERPRISES IN MODERN CONDITIONS

*Korin M. V., candidate of economic sciences, associate professor,
Shevchenko O.O., master,
Shovkoplyas A.A., master (USURT)*

In the article the approaches to definition of essence of concept "human potential" and made a General conclusion that the latter is speaking in the unity of spatial and temporary characteristics, concentrates in itself the three levels of relations, namely: reflecting the past, characterizes the present and is focused on the development. Revealed the traditional elements of personnel management and identified internal and external factors and the preconditions of the transformation management development of personnel potential of domestic enterprises in modern conditions. Determined background of modernization of human resources management at domestic enterprises in the field of transformation of the human resource include the following trends: the growing diversity of functions of workers and the value of personal time; customization and portfolio career mode, the formation of the creative class, etc. the basic directions of improvement of personnel of enterprises at the operational and strategic levels.

Key words: human resources, management, development, strategic approach, factors and assumptions of management improvement.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями З початку XXI століття кадри стали розглядатися як головний ресурс, який визначає ефективність роботи всього підприємства. Нова роль людини на підприємстві та якісні зміни в економіці по-новому поставили задачу ефективного використання кадрів. Ринкові відносини в корені змінили підходи до вирішення багатьох економічних проблем і, в першу чергу тих, які пов'язані з людиною. Кадрова складова потенціалу підприємства стала відігравати важливу роль у його діяльності, від рівня її використання та збалансованості залежать можливості досягнення конкурентних переваг, високі кінцеві показники, забезпечення сталого розвитку підприємства. Особливе значення має те,

що персонал підприємства здатен реагувати на динамічні зміни господарського середовища, поєднувати усі компоненти економічної системи підприємства. У зв'язку з зазначеним в даний час одним з ключових чинників підвищення ефективності діяльності підприємства є ставлення до кадрів підприємства. А щоб мати висококваліфікованих фахівців, які складають ядро будь-якого підприємства, мотивувати їх до ефективної роботи, керівники повинні організувати сучасну дієву систему управління кадровим потенціалом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Теоретико-методичні основи вивчення кадрового потенціалу закладені в працях таких вчених, як Безсмертна В.В. [2], Васильченко В.С., Гриненко А.М.,

Грішнова О.А. [4], Калінін А.М. [6], Краснокутська Н.С. [9], Маслов Є.В. [10], Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І. [14]. Сучасні підходи до управління кадровим потенціалом на підприємствах розкривають Базаров Т. Ю. [13], Балабанова Л.Б., Сардак О.В. [1], Богиня Д.П., Грішнова О.А. [3], Дикань В.Л., Єлагін Ю.В., Сухорукова Т.Г. [5], Компанієць В.В. [7], Корінь М.В. [8], Назаренко І.Л., Маслова В.О. [11], Токмакова І.В., Кузуб А.В. [12] та інші.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Поряд з значним внеском вищезазначених вчених в дослідження і вирішення проблем управління персоналом і кадровим потенціалом, потребує подальшого

дослідження розкриття передумов і визначення напрямків удосконалення управління розвитком кадрового потенціалу вітчизняних підприємств.

Мета статті полягає в розкритті сутності кадрового потенціалу підприємства, визначенні факторів, передумов та напрямків удосконалення управління розвитком кадрового потенціалу на вітчизняних підприємствах.

Виклад основного матеріалу. Унаслідок еволюції уявлення про людину як суб'єкта економічної діяльності змінювались і поняття, які визначали її місце та роль у цій діяльності. У хронологічному контексті це має такий вигляд, що подано у таблиці 1.

Таблиця 1

Хронологія виникнення понять стосовно ролі людини як суб'єкта економічної діяльності [4]

Поняття				
Робоча сила	Трудові ресурси	Трудовий потенціал	Людський фактор	Людський капітал
Започатковано				
XIX століття	20-ті роки XX ст	70-ті роки XX століття	80-ті роки XX століття	90-ті роки XX століття
Визначення ролі людини				
Людина - носій здатності до праці	Людина - об'єкт забезпечення народного господарства необхідною кількістю та якістю робочої сили	Людина - суб'єкт суспільного виробництва потребами та інтересами у сфері праці	Людина - провідний фактор суспільного виробництва, засіб піднесення його ефективності	Людина - об'єкт найефективніших інвестицій у її знання, професійність, здоров'я з наступною їх реалізацією у суспільстві

У сучасних умовах на зміну теорії, що вивчає кадри підприємства тільки як витрати, як фактор, що працює з примусу, без ініціативи і вплив якого необхідно мінімізувати, приходять інша теорія, яка розглядає персонал як найважливіший ресурс, об'єкт найефективніших інвестицій у його знання, професійність, здоров'я з

наступною їх реалізацією для досягнення цілей підприємства.

Ґрунтуючись на вищенаведеному вчені пропонують різні трактування поняття «кадровий потенціал». Так О.С. Федонін, І.М. Репіна, О.І. Олексюк [14] під кадровим потенціалом розглядають існуючі на сьогодні та передбачувані трудові можливості, які визначаються чисельністю,

віковою структурою, професійними та іншими характеристиками персоналу підприємства. На думку Н.С. Краснокутської [9] кадровий потенціал підприємства – це сукупність здібностей і можливостей кадрів для досягнення цілей довгострокового розвитку підприємства. В.В. Безсмертна [2] розглядає кадровий потенціал як сукупність якісних і кількісних характеристик персоналу підприємства, до складу яких входить чисельність, склад і структура, фізичні та психологічні можливості працівників, їх інтелектуальні й креативні здібності, професійні знання і кваліфікаційні навички, комунікабельність і здібність до співпраці, відношення до праці та інші якісні характеристики. За визначенням Є.В. Маслова [10] кадровий потенціал підприємства – це сукупна трудова дієздатність його колективу, ресурсні можливості у сфері праці облікового складу підприємства, враховуючи вік колективу, їх фізичні можливості, знання та професійно-кваліфікаційні навички. Л.В. Балабанова визначає кадровий потенціал підприємства як граничну величину можливої участі працівників підприємства у його діяльності з урахуванням їх компетентності, психофізичних особливостей, інтересів, мотивацій [1, с. 36]. А.М. Калінін визначає кадровий потенціал, як складову трудового потенціалу, яка характеризується створенням матеріальних і нематеріальних властивостей працівників, їх нерозкритими і явними якостями, здібностями і можливостями, які в процесі доцільної взаємодії з іншими факторами виробництва і під час прийняття оптимальних управлінських рішень забезпечують досягнення коротко - і довгострокових цілей підприємства, сприяючи формуванню його конкурентних переваг [6].

Аналіз підходів до розкриття сутнісно-змістовної характеристики поняття «кадровий потенціал підприємства» засвідчує, що останній виступаючи в єдності просторових і

часових характеристик, концентрує в собі одночасно три рівні зв'язків і відносин:

- по-перше, відображає минуле, тобто являє собою сукупність властивостей, накопичених системою в процесі її становлення і обумовлюючих її можливість функціонування і розвитку. У цьому плані поняття "потенціал" фактично приймає значення поняття "ресурс";

- по-друге, характеризує сьогодення з точки зору практичного застосування і використання здібностей персоналу. Це дозволяє виявити різницю між реалізованою і нереалізованою можливостями. У цій своїй функції поняття "потенціал" частково збігається з поняттям "резерв".

- по-третє, орієнтований на розвиток (майбутнє): у процесі трудової діяльності працівник не тільки реалізує свої наявні здібності, але і набуває нові знання і здібності. Представляючи собою єдність стійкого і змінного станів, потенціал містить елементи майбутнього розвитку.

Загалом з вищеподаних трактувань слідує, що кадровий потенціал підприємства - це кількісна та якісна характеристика персоналу як одного з видів ресурсів, пов'язана з виконанням покладених на нього функцій; це наявні та потенційні здібності та можливості працівників як цілісної системи (колективу), які використовуються і можуть бути використані в певний момент часу для забезпечення ефективного функціонування, формуванню конкурентних переваг та досягнення поточних і стратегічних цілей підприємства. Отже, кадровий потенціал у реальному вигляді може бути представлений можливостями працівників, якістю їх професійно-кваліфікаційної підготовки, трудовими, особистісними, психологічними і фізіологічними якостями, а також, що найбільш важливо, творчими здібностями. Кадровий потенціал підприємства наділений властивостями цілісності, які принципово відрізняють його від властивостей притаманних кожному працівникові окремо.

Управління кадровим потенціалом - це найважливіша функція будь-якого підприємства, що включає сукупність принципів, методів, засобів і форм впливу на інтереси, поведінку і діяльність працівників із метою максимального використання їх інтелектуальних і фізичних здібностей при виконанні трудових функцій. У систему управління кадровим потенціалом включаються такі традиційні елементи кадрової роботи: кадрове планування; пошук і відбір кадрів; адаптація нових працівників; аналіз роботи і нормування праці; система мотивації праці; навчання і розвиток персоналу; оцінка роботи персоналу; внутрішньоорганізаційні призначення працівників; формування та підтримка організаційної культури.

Це лише неповний перелік використовуваних кадрових технологій, але він дозволяє представити діапазон роботи з персоналом. Всі елементи системи управління кадровим потенціалом умовно можна розділити на три блоки:

1) технології формування персоналу, до яких відносяться кадрове планування, визначення потреби в наймі, набір, відбір, прийом, вивільнення, іноді сюди включають адаптацію працівників;

2) технології розвитку персоналу, які об'єднують навчання, кар'єру і формування кадрового резерву;

3) технології раціонального використання персоналу, що включають оцінку, мотивацію, нормування праці.

Для успішного виконання завдань в галузі ефективного управління кадровим потенціалом першорядне значення має вивчення зовнішніх і внутрішніх факторів впливу на кадрову роботу, що подані на рисунку 1.

Серед зовнішніх факторів впливу на управління кадровим потенціалом вітчизняних підприємств слід виділити: економіко-політичну кризу в країні; складну демографічну ситуація, у тому числі існуючі диспропорції на ринку праці; зміни в системі вітчизняної освіти;

поширення інноваційно-інформаційних технологій в суспільстві; зміни в трудовому законодавстві.

До внутрішніх факторів впливу на реалізацію управління кадровим потенціалом слід віднести: стан внутрішнього ринку праці; стан бізнесу, конкурентні позиції підприємства; обрана стратегія розвитку; специфіка діяльності підприємства, у тому числі організаційно-правова форма, рівень інноваційності; невідповідність інструментів управління кадровим потенціалом умовам сьогодення.

Дія вище означених факторів формує передумови удосконалення управління кадровим потенціалом на вітчизняних підприємствах, які в сфері трансформації людського ресурсу включають такі тренди:

1 Велика різноманітність функцій співробітників, зростання числа тимчасово залучених працівників, фрілансерів;

2 Зростання цінності особистого, вільного часу, люди орієнтовані на можливості управляти своїм робочим ритмом;

3 Кастомізація - максимальне врахування і узгодження потреб підприємства в зростанні ефективності та індивідуальних потреб працівника. Кастомізоване робоче місце характеризується тим, що: індивіди самі є підприємцями, які планують своє трудове життя; відповідальність за долю і ефективність підприємства поділяється між працівниками, менеджерами та власниками. Це вимагає нового розуміння феномену довіри між співробітниками і організацією;

4 Портфельний спосіб життя (кар'єра) передбачає, що для досягнення особистих цілей, розвитку, узгодження інтересів праці та семи співробітники змінюють звичну постійну роботу на тимчасову роботу в проектах, часто йдуть паралельно;

5 Розбірливість співробітників. Компанії починають конкурувати на ринку робочої сили. Це пов'язано як зі скороченням людського ресурсу, так і з

ростом активності потенційних і реальних співробітників;

6 Формування креативного класу, що пов'язане з ростом ролі «економіки ідей», коли конкуренція переходить від

області виробництва в область створення концепцій, знань, нових підходів та ідей товарів, що впливає і на класову структуру суспільства.

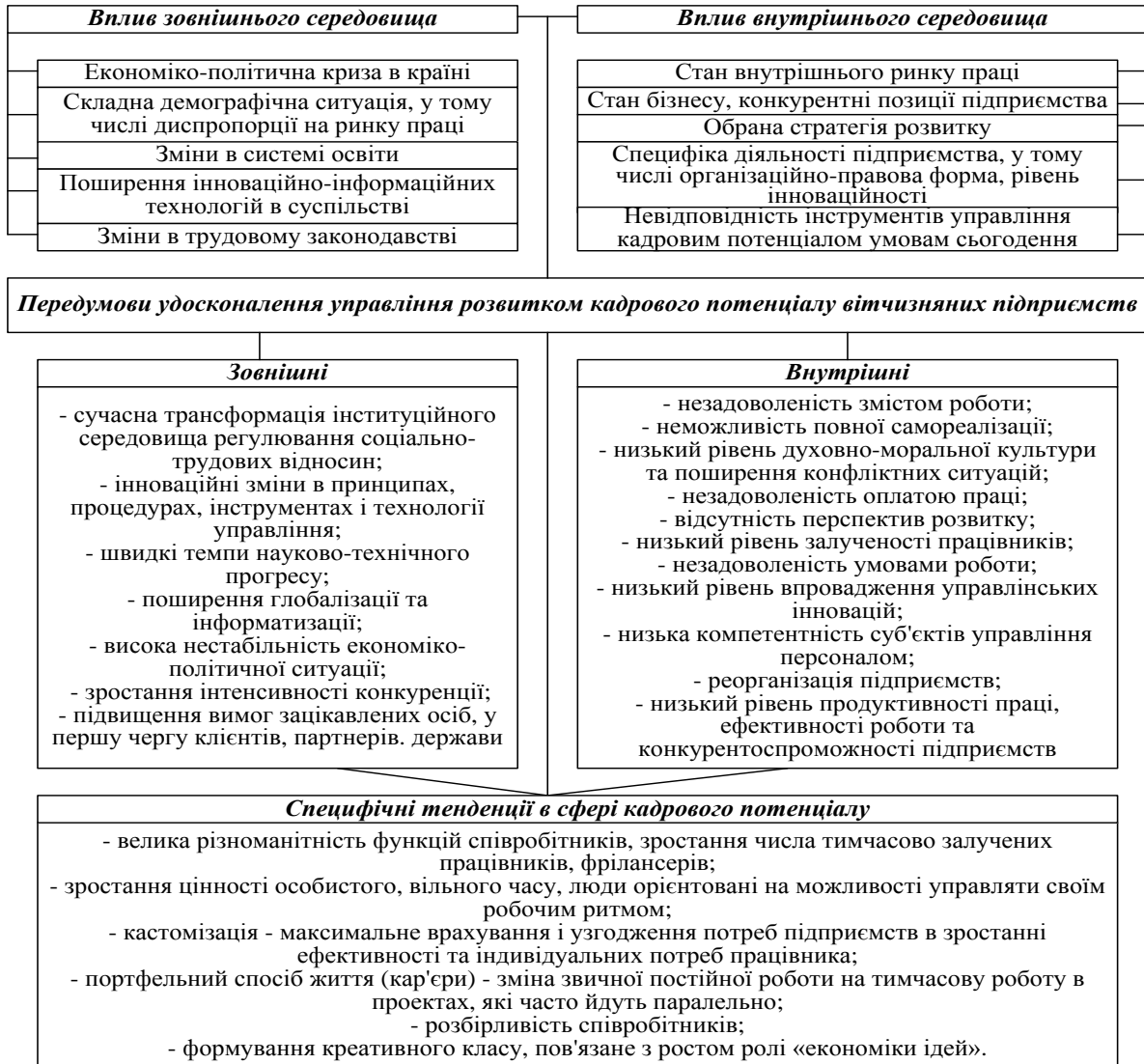


Рис. 1. Фактори та передумови удосконалення управління розвитком кадрового потенціалу вітчизняних підприємств

Виходячи з представлених положень в даний час удосконалення управління кадровим потенціалом має відбуватися в двох напрямках: оперативному та стратегічному.

Удосконалення оперативного управління кадровим потенціалом підприємств повинно відбуватися:

1) на рівні бізнес-процесів шляхом формалізації та уніфікації процесів, що відносяться до функції управління персоналом;

2) на рівні організаційних структур - шляхом появи спеціалізованих підрозділів, функції яких пов'язані з питаннями формування системи винагород,

проведення тренінгів, здійснення організаційних змін;

3) на рівні технологій - шляхом появи інтегрованої системи управління персоналом, що забезпечує виконання стандартних операцій і складання єдиної звітності та розробці інтерактивних додатків (форм), доступних кожному співробітнику.

Стратегічний підхід до управління кадровим потенціалом передбачає, перш за все, якісні зміни в сфері роботи з персоналом. Вони полягають у тому, що в рамках традиційних напрямів кадрової роботи все більшого значення набувають стратегічні аспекти. Об'єднуючись із стратегічними технологіями такі традиційні функції, як планування потреби в персоналі, відбір, оцінка і навчання, набувають нову якість і єдину цільову спрямованість на досягнення стратегічних цілей розвитку підприємства.

До стратегічних напрямків управління кадровим потенціалом підприємства, що визначають завдання кадрової політики підприємств з урахуванням стратегічних цілей їх розвитку слід віднести:

– маркетинг персоналу, що включає аналіз ринку праці, формування системи найму і використання персоналу, дослідження суб'єктів цього ринку, визначення вимог до персоналу;

– формування форм і методів підбору, оцінки й атестації персоналу, у тому числі оцінки компетентності працівників;

– впровадження нових форми і методів навчання персоналу, планування ділової кар'єри, формування кадрового резерву;

– вдосконалення форм і методів регулювання трудових відносин, у тому числі створення нових організаційних форм використання людського ресурсу за технологією тимчасової і часткової зайнятості, з впровадженням проектних організаційних форм працевлаштування, робота з аутсорсинговими організаціями;

– формування напрямів соціального розвитку підприємства;

– удосконалення системи мотивації з урахуванням необхідності забезпечення лояльності і залученості працівників;

– управління креативністю персоналу і розвитком талантів;

– формування системи управління кадровою безпекою.

Висновок. Таким чином, управління кадровим потенціалом є однією з головних функцій будь-якого підприємства, яка може виявитися тим критичним фактором, що визначає ефективне функціонування підприємства в довгостроковій перспективі. З метою побудови високоефективної системи управління розвитком кадрового потенціалу підприємств передусім необхідно проводити оцінку факторів, що впливають на кадрову роботу та ефективність використання кадрового потенціалу. Розкриті зовнішні та внутрішні фактори дозволяють визначити передумови і напрямки удосконалення управління розвитком кадрового потенціалу, які забезпечують відповідність кадрової роботи змінам в системі організації та регулювання праці в суспільстві.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Балабанова Л.Б. Управління персоналом: навч. посібник / Л.Б. Балабанова, О.В. Сардак. – К. : Професіонал, 2006. – 512 с.

2 Безсмертна В.В. Стратегічне управління кадровим потенціалом підприємства / В.В. Безсмертна // Экономика и управление : научно-практический журнал. – 2007. – № 3. – С. 48–53.

3 Богиня Д.П. Основи економіки праці: навч. посіб. / Д.П. Богиня, О.А. Грішнова. – К., –2000. – 313 с.

4 Васильченко В.С. Управління трудовим потенціалом: навч. посіб. / В.С. Васильченко, А.М. Гриненко, О.А.

- Грішнова, Л.П. Керб. - К.: КНЕУ, 2005. - 403 с.
- 5 Дикань В.Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: підручник / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова. –Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 275 с.
- 6 Калінін А. М. Концептуальні підходи до визначення сутності кадрового потенціалу підприємства / А. М. Калінін // Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова. – 2014. – Т. 19. вип. 2/5. – С. 51-54.
- 7 Компанієць В.В. Система якості управління (менеджменту) на залізничному транспорті: концептуальні підходи та методика оцінки «людської складової» / В.В. Компанієць // Залізничний транспорт України. – 2009. – №3. – С. 42-47.
- 8 Корінь М.В. Стратегія розвитку кадрового потенціалу залізниць / М.В. Корінь // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. - 2014. - № 4(1). - С. 53-56.
- 9 Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка : [навч. посібник] / Н.С. Краснокутська. – Х. : ХДУХТ, 2004. – 587 с.
- 10 Маслов Е.В. Управління персоналом підприємства : учеб. пособие / Е.В. Маслов. – М. : Инфра-М, 2003. – 312 с.
- 11 Назаренко І.Л. Методика оцінки кадрового потенціалу служби залізниці / І.Л. Назаренко, В.О. Маслова, Я.Д. Погрібна // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - Вип. 50. - С. 248-253.
- 12 Токмакова І.В. Стратегічне управління персоналом на підприємствах залізничного транспорту / І.В. Токмакова, А.В. Кузуб // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - Вип. 53. - С. 110-114.
- 13 Управління персоналом: учебник для вузов / под ред. Т.Ю. Базарова, Б.Л. Ерєміна. - М.: ЮНИТИ, 2000. - 423 с.
- 14 Федонін О.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка : навч. посібник / О.С. Федонін, І.М. Рєпіна, О.І. Олексюк. – К. : КНЕУ, 2003. – 316 с.

УДК 330.341.1:656.2(477)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Шраменко О.В., к.е.н., доцент,
Сапронов В.М., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуті особливості функціонування залізничного транспорту України в сучасних умовах господарювання, які повинні бути враховані при реалізації основних функцій управління з планування, організації, мотивації та контролю впровадження інновацій для забезпечення ефективності всієї системи управління інноваційним розвитком підприємств залізничного транспорту та їх виробничих підрозділів. Такими особливостями визначені непередбачуваність результатів інновацій, дефіцит фінансових ресурсів, складний механізм функціонування галузі, високий ступінь зносу матеріально-технічної бази галузі.

Ключові слова: залізничний транспорт, інноваційний розвиток, функції управління, ефективність управління інноваційним розвитком

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,
Шраменко Е.В., к.э.н., доцент,
Сапронов В.М., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрены особенности функционирования железнодорожного транспорта Украины в современных условиях хозяйствования, которые должны быть учтены при реализации основных функций управления по планированию, организации, мотивации и контролю внедрения инноваций для обеспечения эффективности всей системы управления инновационным развитием предприятий железнодорожного транспорта и их производственных подразделений. Такими особенностями определенные непредсказуемость результатов инноваций, дефицит финансовых ресурсов, сложный механизм функционирования отрасли, высокая степень износа материально-технической базы отрасли.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инновационное развитие, функции управления, эффективность управления инновационным развитием.

ENSURING EFFECTIVE MANAGEMENT OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT: FUNCTIONAL ASPECT

*Maslova V.O., PhD Econ., associate professor,
Shramenko E.V., PhD Econ., associate professor,
Sapronov V.M., master (UkrSURT)*

In article features of functioning of railway transport of Ukraine in modern conditions of managing which have to be considered at realization of the main functions of management on planning, the organization, motivation and control of introduction of innovations for ensuring efficiency of all control system of innovative development of the enterprises of railway transport and their production divisions are considered. It is designated, the management efficiency depends on efficiency of performance of the main functions of management. It is proved that in the course of planning of innovative development of the enterprises of railway transport it is necessary to consider a number of features of their functioning in modern conditions of managing: unpredictability of results of innovations, deficiency of financial resources, difficult mechanism of functioning of branch, high degree of wear of material and technical resources of branch. It is offered to increase efficiency of realization of organizational function due to creation of the optimum organizational structures as close as possible to transport production which main task is activization of innovative activity in branch. It is offered to realize motivational function in two directions aspects: the first of them is connected with creation of such system of motivation which would provide protection of interests of the worker at introduction of innovations by him; the second aspect is connected with activization of creative abilities of personnel which are shown through rationalization activity. Function of control has to promote strict observance of target mission of use of financial resources within

implementation of the planned innovative projects.

Key words: *railway transport, innovative development, functions of management, effective management of innovative development*

Постановка проблеми. В сучасному світі успішна діяльність підприємств неможлива без інновацій, оскільки ринок постійно потребує перетворень кількісних та якісних показників діяльності. Ці перетворення змушують підприємства використовувати передові технології, постійно покращувати свої продукцію та послуги, розвивати науково-дослідну базу. Проблема розвитку підприємств залізничного транспорту України, зокрема залізниць та їх виробничих підрозділів, полягає в тому, що фізичного відновлення його застарілої матеріально-технічної бази в сучасних умовах господарювання вже недостатньо. Це відновлення повинно відбуватися на інноваційній основі, щоб залізниці не втратили свої конкурентні переваги на ринку транспортних послуг. В той же час, усвідомлюючи необхідність інноваційних перетворень в своїй діяльності, підприємства залізничного транспорту постійно стикаються з певною низкою проблем, серед яких особливе місце займає проблема фінансування, вирішення яких неможливе без налагодженої системи управління інноваційним розвитком та виконання цією системою своїх функцій з планування, організації, мотивації та контролю впровадження інновацій. Саме тому питання управління інноваційним розвитком є у найближчій перспективі актуальними для підприємств залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що сьогодні проблемам інноваційного розвитку та управління інноваційною діяльністю на залізничному транспорті України приділяється велика увага як науковців, так і фахівців. Серед останніх досліджень в цьому напрямку можна виділити праці Диканя В.Л. [1, 2], Зубенко В.О. [5], Кірдіної О.Г. [1], Назаренко І.Л. [1, 7],

Панченко Н.Г. [8], Токмакової І.В. [11], Уткіної Ю.М. [1] та інших вчених, в яких розглядаються питання активізації та забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту. Проблемам управління інноваційним розвитком, зокрема застосуванню стратегічного підходу, та окремим аспектам управління інноваційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту присвячені праці таких вчених, як Диканя В.Л. [3, 4], Маслової В.О. [6], Токмакової І.В. [10] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У той же час у зазначених працях основні функції управління інноваційним розвитком, зокрема особливості їх реалізації на залізничному транспорті в сучасних умовах господарювання, що визначають ефективність всієї системи управління, розглянуті не достатньо.

Метою статті є визначення особливостей реалізації основних функцій управління з планування, організації, мотивації та контролю впровадження інновацій, що визначають ефективність всієї системи управління інноваційним розвитком підприємств залізничного транспорту та їх виробничих підрозділів в сучасних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу. У загальноприйнятому визначенні управління являє собою цілеспрямований і постійний процес впливу суб'єкта управління (наприклад, керівництво підприємства та структурних підрозділів) на об'єкт управління (наприклад, процес інноваційного розвитку, який здійснюють працівники підрозділів підприємства), що реалізується через такі функції, як планування, організація, мотивація та контроль [9]. Таким чином, ефективне виконання функцій управління забезпечує ефективність самого управління.

Призначення планування як функції управління полягає в розробці програми конкретних дій, а також в намаганні завчасно передбачити результати та врахувати за можливістю всі внутрішні та зовнішні фактори, що забезпечують досягнення поставлених цілей [9]. При плануванні інноваційного розвитку залізничного транспорту варто враховувати декілька аспектів (особливостей, притаманих даній галузі). Перший полягає в самій природі інновацій, що носять довготривалий та невизначений характер (неможливо наперед визначити строки та результати впровадження тієї чи іншої інновації). Другий аспект пов'язаний з тим, що залізничний транспорт має багатогалузевий взаємопов'язаний механізм функціонування. Так, реалізація інноваційних програм в експлуатаційній сфері без приведення інфраструктурних об'єктів до відповідного технічного рівня (або навпаки) не дасть бажаних результатів і може призвести до збільшення фінансових витрат або, взагалі, втрат. У той же час, інновації, що впроваджуються на залізничному транспорті, можуть мати значення для окремої галузі, окремого підприємства та окремого його виробничого підрозділу. Третій аспект полягає у тому, що незважаючи на державне значення залізничного транспорту та значний вплив його діяльності на економіку країни, фінансування інноваційних проектів здійснюється переважно в режимі самофінансування, за рахунок власного прибутку (державне субсидування майже відсутнє, збитки від соціальних пасажирських перевезень покриваються за рахунок прибуткових вантажних, через нестабільність функціонування фінансової сфери економіки країни банківські кредити недоступні за ціною). Тому при плануванні інноваційного розвитку пріоритет на сьогоднішній день варто віддавати тим інноваційним проектам та програмам, які не тільки забезпечують підвищення якості транспортних залізничних послуг, в тому

числі безпеку руху та підвищення сервісу, але й сприяють підвищенню ефективності діяльності як залізничного комплексу в цілому, так і його структурних підрозділів (зменшення витрат та підвищення економічного ефекту). Це дасть можливість збільшити фінансовий потенціал підприємств залізничного транспорту для інвестування майбутніх програм інноваційного розвитку галузі. Нарешті четвертий, на нашу думку також важливий, аспект полягає у значному фізичному та моральному зносі матеріально-технічної бази залізничного комплексу. Це з одного боку підвищує важливість та необхідність реалізації інноваційних проектів та програм, а з іншого – обмежує або робить недоцільним з економічної точки зору їх використання в тих технологічних процесах, які використовують основні фонди з майже відпрацьованим ресурсом. На нашу думку, врахування визначених особливостей (аспектів) сприятиме підвищенню ефективності реалізації функції планування та ефективності управління інноваційним розвитком залізничного транспорту в цілому.

Організація як функція управління являє собою діяльність з підготовки всіх необхідних умов з метою забезпечення виконання намічених планів. Важливим завданням реалізації даної функції є координації зусиль персоналу, розподіл обов'язків та відповідальності за виконання планів [9]. Управління інноваційним розвитком в організаційному функціональному аспекті проявляється у створенні певних організаційних структур, що займаються інноваційною діяльністю. На залізничному транспорті організаційна функція управління інноваційним розвитком реалізується через діяльність таких організацій як Дніпрзалізничпроект, Львівтранспроект, Одеськзалізничпроект, Укрзалізничпроект, філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту». Кожне підприємство виконує розробку інноваційно-технологічних

проектів щодо розвитку залізничного транспорту за окремими напрямками [2]. Однак, враховуючи наведені вище особливості функціонування залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання, така форма організації інноваційної діяльності не сприяє підвищенню ефективності управління інноваційним розвитком галузі, оскільки відділена від виробничого транспортного процесу. Це у свою чергу збільшує строки впровадження інновацій, фінансові втрати та знижує економічний ефект. Тому сьогодні питанням підвищення ефективності управління інноваційним розвитком залізничного транспорту на основі створення оптимальних організаційних структур, основним завданням яких є активізація інноваційної діяльності в галузі, приділяється велика увага вчених та фахівців [2, 7, 11].

Мотиваційна функція управління визначається як процес спонукання персоналу до діяльності по досягненню поставлених цілей та виконанню намічених планів [9]. Мотиваційну функцію щодо управління інноваційним розвитком варто розглядати у двох напрямках: перший пов'язаний безпосередньо із забезпеченням впровадження інновацій; другий – з активізацією творчих здібностей персоналу, що реалізується через раціоналізаторську діяльність. На залізничному транспорті переважно технологічні інновації передбачають вивільнення певної кількості робочої сили, що для працівника, який відповідає за реалізацію інновації безпосередньо на виробництві, може означати втрату роботи та звільнення. В сучасних умовах розвитку економіки України це змушує працівника або зтягувати процес впровадження інновації, або взагалі його саботувати. В такому разі розробка певної системи мотивації, яка б гарантувала працівнику працевлаштування в інших підрозділах підприємства (у разі втрати робочого місця) із збереженням існуючого розміру заробітної плати, дозволить забезпечити виконання самої

мотиваційної функції та підвищити ефективність управління інноваційним розвитком галузі. Інший напрям мотивації в системі управління інноваційним розвитком залізничного транспорту полягає в спонуканні персоналу до активізації раціоналізаторської діяльності. Важливою складовою мотиваційної функції у цьому напрямку повинно стати формування кадрів, спрямованих на технічну творчість [12]. Чим більше удосконалений людський ресурс (раціоналізатори), тим потужніше буде інтелектуальний потенціал підприємств залізничного транспорту, який і належить використовувати в певних умовах просування інновацій у розвиток галузі. Активізація раціоналізаторської діяльності персоналу підприємств залізничного транспорту вирішує й проблему організаційної функції управління інноваційним розвитком галузі, оскільки впровадження інновацій здійснюється безпосередньо на виробництві, що підвищує ефективність їх реалізації, а також ефективність всієї системи управління інноваційним розвитком.

Призначенням контролю як функції управління є своєчасне фіксування відхилень від плану та внесення коригувань у ході робіт із виправленням допущених помилок. При цьому важливо виявити відхилення за можливістю на ранніх етапах, коли коригування не складні та можна швидко, без суттєвих фінансових втрат виправити помилки [9]. Важливість функції контролю у забезпеченні ефективності управління інноваційним розвитком залізничного транспорту не варто недооцінювати. Саме ця функція, точніше її здійснення, дозволяє значно знизити ризики та фінансові втрати, які неможливо передбачити на етапі планування впровадження інноваційних проектів. Також за допомогою цієї функції можна забезпечити виконання вимоги щодо жорсткого дотримання цільового призначення використання фінансових ресурсів у рамках виконання запланованих

інноваційних проектів, що в умовах фінансового дефіциту (про що наголошувалося вище), дозволить знизити фінансові втрати та спрямувати зекономлені кошти на подальший інноваційний розвиток галузі

Висновок. Таким чином, забезпечення виконання функцій планування, організації, мотивації та контролю з урахуванням особливостей здійснення інноваційної діяльності, притаманних залізничному транспорту в сучасних умовах господарювання (основні з яких: невизначенність результатів інновацій, дефіцит фінансових ресурсів, складний механізм функціонування галузі, високий ступінь зносу матеріально-технічної бази галузі) дозволить підвищити ефективність управління інноваційним розвитком та сприятиме підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань, В.Л. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навч. посібник [Текст] / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – 314 с.

2 Дикань, В.Л. Інжиніринго-маркетинговий центр інноваційних технологій як основа активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.Л. Дикань, І.В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2017. – № 57. – С. 9-20.

3 Дикань, В.Л. Подходи к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины [Текст] / В.Л. Дикань, Ю.А. Рыжова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2014. – № 48. – С. 55-59.

4 Дикань, В.Л. Стратегічне управління конкурентоспроможністю як

чинник інноваційного розвитку підприємства [Текст] / В.Л. Дикань // Маркетинг: теорія і практика. Зб. наук. праць Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2010. – Вип. 16. – С. 55-58.

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

6 Маслова, В.О. Стратегічне управління фінансовим потенціалом підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.О. Маслова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Матеріали тринадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика». – Харків: УкрДУЗТ. – 2017. – № 58. – С. 272-273.

7 Назаренко, І.Л. Активізація інноваційного розвитку ПАТ «Українська залізниця» [Текст] / І.Л. Назаренко, В.О. Маслова, Я.О. Івануна // Вісник економіки транспорту і промисловості: Матеріали дванадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика» – 2016. – № 54. – С. 122-123.

8 Панченко, Н.Г. Особливості здійснення та фінансування інноваційної діяльності на залізничному транспорті [Текст] / Н.Г. Панченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2017. – № 59. – С. 200-208.

9 Панченко, С.В. Управління бізнесом [Текст]: підручник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, В.О. Маслова; за заг. ред. В.Л. Диканя. – Х.: УкрДУЗТ, 2017.

10 Токмакова, І.В. Адаптивна система управління інноваційним розвитком залізничного транспорту України [Текст] / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб.

наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2017. – № 57. – С. 137-143.

11 Токмакова, І.В. Організаційно-ресурсне забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту України [Текст] / І.В.Токмакова, А.М.Зубов // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2017. – № 59. – С. 208-215.

12 Юсупова, Т.М. Розвиток

раціоналізаторської діяльності працівників як передумова інноваційного зростання залізничного транспорту [Текст] / Т.М.Юсупова, Н.О.Гонтар // Вісник економіки транспорту і промисловості: Матеріали тринадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика». – Харків: УкрДУЗТ. – 2017. – № 58. – С. 204.

УДК 658:629.47(477)

**ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ПОТЕНЦІАЛОМ
ПІДПРИЄМСТВА НА ПРИКЛАДІ ПІДПРИЄМСТВА
«ЛОКОМОТИВНЕ ДЕПО ХАРКІВ СОРТУВАЛЬНИЙ (ТЧ-10)»
ДП ПІВДЕННА ЗАЛІЗНИЦЯ**

*Сторожилова У.Л., к.е.н., доцент,
Сиротенко І.Ю., студент (УкрДУЗТ)*

У даній статті розглянуті особливості управління потенціалом підприємства залізничного транспорту в умовах розвитку сучасної економіки України, які здатні забезпечити довготривалий та успішний розвиток цієї галузі економіки. Метою статті є спроба вирішення проблем розвитку управління потенціалом підприємства та їх використання при досягненні цілей прискорення доставки вантажів і здійснювання в майбутньому високошвидкісних вантажних перевезень.

Ключові слова: потенціал підприємства, управління потенціалом підприємства, основні риси та елементи потенціалу підприємства, формування та реформування, високошвидкісні вантажні перевезення.

**ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПОТЕНЦИАЛОМ
ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРИМЕРЕ ПРЕДПРИЯТИЯ
«ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО ХАРЬКОВ СОРТИРОВОЧНЫЙ (ТЧ-10)»
ГП ЮЖНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА**

*Сторожилова У.Л., к.э.н., доцент,
Сиротенко И.Ю., студент (УкрГУЖТ)*

В данной статье рассмотрены особенности управления потенциалом предприятия железнодорожного транспорта в условиях развития современной экономики Украины, которые способны обеспечить длительное и успешное развитие

этой отрасли экономики. Целью статьи является попытка решения проблем развития управления потенциалом предприятия и их использование при достижении целей ускорения доставки грузов и совершения в будущем высокоскоростных грузовых перевозок.

Ключевые слова: потенциал предприятия, управление потенциалом предприятия, основные черты и элементы потенциала предприятия, формирование и реформирование, высокоскоростные грузовые перевозки.

MANAGEMENT FEATURES BY POTENTIAL OF ENTERPRISE ON THE EXAMPLE OF ENTERPRISE THE "LOCOMOTIVE DEPOT KHARKIV SORTING " SE THE SOUTH RAILWAY

*Storozhylova U.L., Candidate of Economic sciences, associate professor,
Sirotenko I.Y., student (USU RT)*

In this article management features are considered by potential of enterprise of railway transport in the conditions of development of modern economy of Ukraine, that is able to provide the protracted and successful development of this industry of economy. The aim of the article is an attempt of decision of problems of development of management by potential of enterprise and their use under reaching the aims of acceleration of delivery of loads and feasibility in the future of high-speed freight transportations.

Keywords: potential of enterprise, management by potential of enterprise, basic lines and elements of potential of enterprise, forming and reformation, high-speed freight.

Постановка проблеми. Нові суспільні умови вимагають розробки нових підходів до ефективного управління потенціалом підприємства, зумовлюють необхідність психологічної компетентності керівників, зокрема, в області психології прийняття ефективних управлінських рішень. Водночас, проблема прийняття управлінських рішень, щодо змін потенціала підприємства виступала раніше предметом спеціального вивчення лише в окремих дослідженнях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор. Проблема управління потенціалом підприємства у різних її аспектах знайшла досить широке відображення у працях вітчизняних вчених, таких як Ареф'єв В.О., Ареф'єва О.В., Амосов О.Ю., Базаров Т.Ю., Вересов Н.П., Балабанова Л.В., Дикань В.Л., Мурашко М.І. [1-8], де розглянуто структуру, види, форми управління потенціалом підприємства,

які впливають на процеси управління потенціалом тощо.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, якій присвячується стаття. При аналізі проблеми управління потенціалом в умовах введення змін стосовно організаційного розвитку, в першу чергу, треба розглянути:

- психологічні проблеми управління потенціалом підприємства щодо змін в управлінні підприємством;
- вимоги до управління потенціалом підприємства в умовах організаційного розвитку.

Метою статті є розкриття особливостей процесу управління потенціалом підприємства та вимоги до управління потенціалом на прикладі підприємства "Локомотивне депо Харків-Сортувальний(ТЧ-10)" ДП Південна залізниця.

Викладення основного матеріалу. Поняття формування та

реформування потенціалу підприємства, за сучасними концепціями, розглядається як окремий єдиний процес формування, що стосується лише потенціалу. Цей підхід потребує уточнень. Якщо прийняти концепцію, згідно якої потенціал є властивостями якогось носія, це свідчить, що неможливо змінити потенціал, не змінюючи носія. Формування носія потрібно виконувати за вимогою вирівнювання потенціалів складових функціональних елементів цього носія. Неможливо формувати для підприємства одиничного виробництва систему управління, орієнтовану на масовий випуск продукції. Вони не будуть відповідати один одному за своїми властивостями ні якісно, ні кількісно. Тому потрібно враховувати, що формується власне носій, а не потенціал, але за певними вимогами до співвідношення властивостей окремих складових функціональних елементів. Саме з цієї причини виробничі потужності, не кажучи вже про потенціал, більшості вітчизняних промислових підприємств використовується менш ніж на 50 відсотків. Річ у тім, що ці підприємства, як носії потенціалу, формувалися в умовах іншої соціально-економічної системи, іншої країни, системи законодавства та загальної промислової інфраструктури [4].

Виходячи з даного положення, треба визнати, що більшість великих підприємств України потребує докорінних змін складових елементів носія, які забезпечили б створення якісно і кількісно іншого потенціалу, який відповідав би потребам внутрішнього та зовнішнього ринку України. Практично такі зміни означають або формування іншого профілю підприємств, або поділення їх на декілька окремих суб'єктів господарської діяльності, або значне скорочення усіх складових носія, що практично означає створення (формування) нового носія з новими властивостями, тобто новим потенціалом [4,5].

Сучасні дослідники справедливо вказують на те, що й на цей день процесам формування носія за оптимальним співвідношенням потенціалів складових функціональних елементів не приділяється належної уваги.

Взагалі, усі сучасні процеси реструктуризації підприємств в Україні пов'язані або зі зміною форми власності, або з виділенням кількох підприємств, виробництв, ланок у самостійні об'єкти господарчої діяльності, або зі створенням об'єднань у формі холдингу, концерну та інше. При чому, і приватизуються, і виділяються в окремі підприємства лише ті об'єкти, які на цей час є життєздатними, усі інші зачиняються, розпродуються частинами, здаються в оренду під складські приміщення, а обладнання відправляється на металобрухт, оскільки не знаходиться покупця, якому воно було б потрібно у якості часткового елемента його власного підприємства. Слід додати, що в жодному із цих випадків мова не йде про формування нового потенціалу, в жодних документах ця властивість взагалі не відмічається і, при створенні нового носія, ніяким чином не враховується. Навіть сутність потенціалу та самого процесу його формування не мають однозначного тлумачення. Вказані процеси проходять майже стихійно і його учасники не мають потрібного інструменту, за яким заздалегідь можна було б оцінити потрібні властивості як певний потенціал, та сформувати за цими вимогами потрібний носій.

Таким чином, терміни "потенціал", "потенціальний" означають наявність у кого-небудь (будь-то окремо взята людина, первинний робочий колектив, суспільство в цілому) прихованих можливостей, що ще не проявилися, або хисту до діяльності у відповідних сферах [2].

Формування потенціалу підприємства – це процес ідентифікації та створення спектра підприємницьких можливостей, його структуризації та

побудови певних організаційних форм, задля стабільного розвитку та ефективного відтворення:

– потенціал підприємства – це складна система характеристик його елементів, причому останні можуть тією чи іншою мірою заміщати один одного, тобто вони альтернативні [4];

– потенціал підприємства не можливо сформувати на базі механічного додавання складових елементів, оскільки це – динамічне угруповання;

– при формуванні потенціалу підприємства діє закон синергії його елементів;

потенціал підприємства у вищих формах свого прояву може самостійно трансформуватися з появою нових складових елементів;

– елементи потенціалу підприємства повинні функціонувати одночасно і в сукупності, так як закономірності розвитку можливостей підприємства не можуть бути розкриті окремо, а тільки у поєднанні їх, що потребує досягнення збалансованого оптимального співвідношення між елементами;

– усі елементи потенціалу об'єктивно пов'язані з функціонуванням розвитком підприємства, тобто з одного боку – підлягають фізичному (моральному) старінню, а з іншого – вони чутливі до досягнень наук технічного прогресу;

– складові елементи потенціалу підприємства повинні бути адекватні характеристикам продукції та послуг, що виробляються на підприємстві.

Потенціал підприємства - це складна, динамічна, поліструктурна система. Ця агломерація має певні закономірності розвитку, від уміння використати які вирішальною мірою залежить ефективність економіки, темпи та якості її зростання. Отже, потенціал підприємства характеризується чотирма основними рисами.

Перша риса. Потенціал підприємства визначається його реальними можливостями в тій чи іншій сфері

соціально-економічної діяльності, причому не тільки реалізованими, а й нереалізованими з будь-яких причин.

Друга риса. Можливості будь-якого підприємства здебільшого залежать від наявності ресурсів і резервів (економічних, соціальних), не залучених у виробництво. Тому потенціал підприємства характеризується також і певним обсягом ресурсів, як залучених у виробництво, так і ні. але підготовлених для використання.

Третя риса полягає в тому, що потенціал підприємства визначається не тільки і не стільки наявними можливостями, але ще й навичками різних категорій персоналу до його використання з метою виробництва товарів, здійснення послуг (робіт), отримання максимального доходу (прибутку) і забезпечення ефективного функціонування та сталого розвитку виробничо-комерційної системи.

Четверта риса. Рівень і результати реалізації потенціалу підприємства (обсяги виробленої продукції або отриманого доходу прибутку)) визначаються також формою підприємництва та адекватною їй організаційною структурою [7].

Існує кілька можливих підходів до структуризації потенціалу підприємства:

1. Блочно-модульна структуризація.
2. Функціональна структуризація.

Блочно-модульна структуризація потенціалу підприємства заснована на взаємодії трьох складових, які охоплюють всі стратегічні компоненти підприємства, що дозволяють досягти поставлені цілі, та найбільш повно характеризують внутрішній стан підприємства - ресурсів, системи управління та діяльності персоналу.

Відповідно до ресурсної концепції, потенціал підприємства розглядається як система ресурсів, що вступають у взаємодію й обумовлюють досягнуті результати. Блок ресурсів, незважаючи на нібито однозначність їхнього трактування, в економічній літературі представляється

різним набором модулів [6].

Найбільше поширення одержала концепція виділення в сукупності ресурсів наступних елементів:

- технічні ресурси (виробничі потужності та їхні особливості, обладнання, матеріали і т. ін.);

- технологічні ресурси (технології, наявність конкурентоспроможних ідей, наукові розробки й ін.);

- кадрові ресурси (кваліфікаційний, демографічний склад працівників, їхнє прагнення до знань і удосконалювання, інтелектуальний капітал);

- просторові ресурси (характер виробничих приміщень і території підприємства, розташування об'єктів нерухомості, комунікацій, можливість розширення);

- інформаційні ресурси (кількість і якість інформації про внутрішнє та зовнішнє середовище, каналів її поширення, можливості розширення та підвищення вірогідності інформаційної бази і т. ін.);

- ресурси організаційної структури системи управління (характер і гнучкість керуючої системи, швидкість проходження керуючих впливів і ін.);

- фінансові ресурси (наявність і достатність власного та позикового капіталу, стан активів, ліквідність, наявність кредитних ліній і т. ін.).

До об'єктних складових потенціалу підприємства відносяться:

- виробничий потенціал;

- інноваційний потенціал (характеризує можливості підприємства в сфері розробки та впровадження інновацій);

- фінансовий потенціал;

- потенціал відтворення (характеризує можливості діючої системи формування та відновлення основних фондів забезпечення необхідного рівня конкурентоспроможності продукції підприємства);

- інформаційний потенціал (характеризує можливості створеної

інформаційної бази гарантувати своєчасне та повне насичення підприємства достовірною вхідною, вихідною, нормативно-довідковою, оперативною інформацією для прийняття рішень у процесі господарської діяльності підприємства та досягнення цілей його розвитку);

- інфраструктурний потенціал (характеризує привабливість місця розташування підприємства з погляду розвитку ринкової інфраструктури, транспортних комунікацій та інших факторів).

До суб'єктних складових потенціалу підприємства відносять:

- науково-технічний потенціал (характеризує здатність працівників підприємства здійснювати наукові дослідження та розробки, спрямовані на удосконалення виробничих і технологічних процесів, диференціацію видів продукції);

- маркетинговий потенціал;

- потенціал організаційної структури управління (характеризує можливості сформованої організаційної структури управління забезпечувати високий рівень ефективності функціонування підприємства в умовах мінливості зовнішнього середовища);

- кадровий потенціал (характеризує сукупність здібностей і можливостей кадрів забезпечувати ефективне функціонування організації);

- управлінський потенціал (характеризує сукупність здібностей і можливостей системи управління забезпечувати досягнення стратегічних цілей діяльності).

Формування потенціалу підприємства - це виявлення стратегічних можливостей, ресурсів і резервів потенціалу, здатних підвищити конкурентоспроможність підприємства. Формування потенціалу, нарощування його за рахунок резервів - основне завдання підприємства. При цьому слід враховувати, що сильні сторони є

потенціалом підприємства, а слабкі - резервом потенціалу. Завданнями підприємства є використання сильних позицій за одночасного усунення слабких сторін.

Класифікація сильних і слабких позицій складових потенціалу підприємства дозволяє виділити головне завдання - виявити стійкі конкурентні переваги з метою подальшого нарощування функціональних складових потенціалу.

Потенціал розвитку підприємства визначається як поєднання ресурсних можливостей, управлінських здібностей і вмотивованості підприємця, а також готовності персоналу до здійснення у відповідь на зовнішні виклики організаційних змін, спрямованих на формування і посилення конкурентних переваг підприємства, реалізація яких сприяє зміцненню його ринкових позицій, кількісному і якісному зростанню.

Виходячи із цього визначення, основними складовими потенціалу розвитку підприємства є:

- кваліфікований і креативний менеджмент, вмотивований до успіху, здатний оперативно реагувати на сигнали зовнішнього середовища, приймати адекватні рішення і забезпечувати їхню реалізацію в стислі терміни;

- матеріально-технічні і фінансові ресурси, якими підприємство володіє, або які можуть бути залучені на прийнятних умовах для реалізації стратегічних цілей;

- сприятливий організаційний клімат, який ґрунтується на взаємовигідності спільної взаємодії, що забезпечує єдність духу, згуртованість, взаємодопомогу, здатність опанувати нове і долати тимчасові труднощі.

Порівняльний аналіз цих складових і практики вітчизняного підприємництва показує, що в багатьох випадках останньою складовою нехтують. Це виявляється у ставленні до персоналу як до звичайних ресурсів, які не мають особливої цінності і можуть бути замінені

в разі найменшого протистояння інтересів. Напівлегальна робота, відчуття тимчасовості, нестабільності не сприяють формуванню сприятливого організаційного клімату і не забезпечують належної підтримки персоналом інноваційних задумів керівництва, що зменшує потенціал розвитку підприємства.

У зв'язку з тим, що формування потенціалу підприємства є складним динамічним процесом, орієнтованим на максимальну взаємодію із зовнішнім середовищем і забезпеченням високої якості реалізації, важливо визначити, які саме чинники обумовлюють розвиток його елементів і впливають на їхню збалансованість та ефективність використання.

Залізничний транспорт в нашій країні найбільш пристосований до масових перевезень вантажів. Залізничні шляхи мають високу пропускну здатність. На залізничних коліях відносно невелика вартість перевезень та висока швидкість доставки вантажів.

В Україні завдяки геополітичному розташуванню сформувалися сприятливі умови для розвитку високошвидкісної залізничної мережі. За останні роки швидкість вантажних і пасажирських поїздів збільшилась від 80-106 км/год до 160-200 км/год (таку швидкість розвиває електропоїзд (EP200).

Останні дослідження фахівців Локомотивного депо «Харків – Сортувальний»: Дорош А.І., Нестеренко А.А., Васильєва В.В. мають цілком удосконалення системи контролю за доставкою вантажів на залізничному транспорті. Поставлена мета досягається шляхом розв'язання таких завдань: – провести системний аналіз проблеми контролю за термінами доставки вантажів на залізничному транспорті та виявити показники, що характеризують якість процесу доставки; – розробити метод та модель контролю за термінами доставки вантажів, що забезпечать підвищення

якості транспортного обслуговування вантажовласників та надійність перевізника; – розробити систему показників якості виконання графіків доставки вантажів залізничним транспортом та передбачити алгоритми прогнозування і програмно-апаратні засоби контролю процесу та забезпечення вчасної доставки; – розробити рекомендації з удосконалення системи контролю з використанням та розширенням функцій автоматизованих робочих місць (АРМ) оперативних працівників господарства перевезень та вимоги до аналізу графіку доставки вантажів щодо встановлення узагальнених результуючих причин затримок. Ці дослідження мають ціль прискорити доставку вантажів і здійснювати в майбутньому високошвидкісні вантажні перевезення.

Сучасні тенденції розвитку вантажних високошвидкісних магістралей потребують більш ретельного підходу з точки зору визначення розмірів потрібних інвестицій і терміну окупності проектів. Тому основними показниками економічної ефективності інвестицій в умовах ринкової економіки та глобалізації цих економічних процесів вважається:

- чистий дисконтований дохід;
- внутрішня норма прибутковості;
- термін окупності та інше.

Науковою новизною статті є удосконалення особливостей управління потенціалом підприємства в діяльності підприємства, а також визначення основних показників економічної ефективності інвестицій, терміну окупності проектів.

Висновок. Умови розвитку організації спричиняють додаткові вимоги до управління потенціалом підприємства: управління потенціалом підприємства повинно мати комплексний та системний характер, представлені теоретичні розробки є необхідними для

контролю за доставкою вантажів на залізничному транспорті, прискоренню доставки вантажів і здійснюванню в майбутньому високошвидкісних вантажних перевезень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Базаров Т.Ю., Управление персоналом [Текст] / Т.Ю.Базаров. Москва : Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998.
2. Балабанова, Л.В. Управление персоналом [Текст] /Л.В. Балабанова. - Донецьк: ДонДУЕТ, 2006. - 471 с.
3. Вересов, Н.Н. Психология управления: [учебное пособие] [Текст]/ Н.Н. Вересов. - М.: Московский психолого-социальный институт, НПО "МОДЭК", 2001.
4. Амосов, О. Ю. Формування потенціалу підприємства: організаційний та управлінський аспект / О. Ю. Амосов // Бизнес–Информ. – 2012.– № 12. – С.337–341.
5. Ареф'єв, В. О. Стратегія забезпечення фінансової безпеки підприємства як запорука його ефективного та стабільного функціонування / В. О. Ареф'єв // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 65–68.
6. Ареф'єва, О. В. Економічні засади формування потенціалу підприємства / О. В. Ареф'єва, Т. В. Харчук // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 7. – С. 71–76.
7. Дикань, В.Л. Стратегічне управління : [навч. посібник] [Текст]/ В.Л. Дикань. - К.: "Центр учбової літератури", 2013-272с.
8. Мурашко, М.І. Менеджмент персоналу:[навч. посібник для вузів] [Текст]/ М.І. Мурашко. - К.: ТОВ «Знання», 2008. - 435 с.

УДК 658:65.011.55

РОЗВИТОК ТЕХНОЛОГІЙ УПРАВЛІННЯ ЗНАННЯМИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ

*Токмакова І.В., д.е.н, професор,
Войтов І.М., ст. викладач,
Діденко Я.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті розкрито сучасні тенденції впровадження елементів та систем управління знаннями на підприємствах. Досліджено підходи до визначення сутності управління знаннями, які засвідчили його ключову роль у створенні конкурентних переваг і підвищенні вартості, ефективності та забезпеченні стійкого розвитку підприємства в довгостроковій перспективі. З'ясовано цілі, завдання, технологію управління знаннями на підприємствах. Обґрунтовано доцільність створення центрів знань на підприємствах, як базового елемента інфраструктури системи управління знаннями.

Ключові слова: знання, управління, технології, центр знань, розвиток підприємства.

РАЗВИТИЕ ТЕХНОЛОГИЙ УПРАВЛЕНИЯ ЗНАНИЯМИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

*Токмакова И.В., д.е.н, профессор,
Войтов И.Н., ст. преподаватель,
Диденко Я.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье раскрыты современные тенденции внедрение элементов и систем управления знаниями на предприятиях. Исследованы подходы к определению сущности управления знаниями, которые засвидетельствовали его ключевую роль в создании конкурентных преимуществ и повышении стоимости, эффективности и обеспечении устойчивого развития предприятия в долгосрочной перспективе. Выяснено цели, задачи, технологию управления знаниями на предприятиях. Обоснована целесообразность создания центров знаний на предприятиях, как базового элемента инфраструктуры системы управления знаниями.

Ключевые слова: знания, управление, технологии, центр знаний, развитие предприятия.

DEVELOPMENT OF TECHNOLOGIES OF KNOWLEDGE MANAGEMENT IN ENTERPRISES

*Tokmakova I.V., Doctor of Economics, Associate Professor,
Voytov I.M., Senior lecturer,
Didenko Y.V., master (USU of RT)*

In the article the modern trends in the introduction of elements and systems of knowledge management in enterprises. Investigated approaches to definition of essence of

knowledge management, which testified to its key role in creating competitive advantage and increasing the value, efficiency and sustainable development of the enterprise in the long term. It was determined that the knowledge management system covers all the company operates a traditional management processes: planning, analysis, organization, motivation, evaluation, control and correction, which indicates the necessity of using appropriate management tools, which will be organizational-economic mechanism of management of knowledge. Clarified goals, tasks, technology, knowledge management in enterprises. The expediency of creating a unified information infrastructure of an enterprise, the focal element which must become a knowledge center that provides an integrated information resource of the enterprise.

Key words: *knowledge, management, technology, knowledge centre, development of enterprise.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями В умовах становлення постіндустріального суспільства змінюються світові тенденції – основним об'єктом управління стають знання, інформація, інтелектуальний капітал. Підприємства все більше уваги приділяють управлінню нематеріальними активами, вважаючи, що саме це призводить до підвищення конкурентоспроможності в сучасних умовах. Зміни, які вносяться в сучасний світ інформаційною революцією, становленням нової особистості і прогресом матеріального виробництва, інтегруються в тому факті, що знання не просто сприяють удосконалюванню знарядь праці та основ і принципів організації виробничої діяльності, вони витісняють матеріальні стимули виробництва мотивами самореалізації особистості, нарощування інтелектуального потенціалу, максимального його розкриття в суспільно значущій діяльності. У підприємств, що функціонують на принципах економіки знань підвищується здатність до навчання, можливості пристосовуватися до змін навколишнього світу, випереджати конкурентів, що і свідчить про актуальність впровадження практик і заходів управління знаннями на підприємствах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Теоретико-методичні засади

формування системи управління знаннями широко представлені в працях західних науковців, серед яких слід виділити наукові роботи К. Вііга, Л. Едвінсона, І. Нонакі, П. Сенге, Х. Такеучі, П. Друкера [1-5]. Економічна складова управління знаннями та їх вплив на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання знайшли відображення в дослідженнях таких українських науковців, як А. Босак, Ю. Вовк, М. Мартиненко, А. Наливайко, В. Томах, Л. Федулова, В. Дикань, В. Компанієць, О. Полякова, В. Зубенко, О. Маковоз, І. Токмакова, О. Шраменко, Ю. Єлагін, Т. Сухорукова, М. Корінь, І. Плетникова, А. Толстова [6-17] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Існуючий вагомий теоретичний і практичний внесок західних вчених в вирішення проблем управління знаннями потребує адаптації до вітчизняних умов функціонування підприємств, а численні напрацювання вітчизняних вчених зосереджені на окремих аспектах даної проблематики, що і обумовлює необхідність подальших досліджень щодо розвитку технологій управління знаннями на українських підприємствах.

Мета статті полягає в розкритті сутності управління знаннями на підприємствах, визначенні елементів системи управління знаннями та надані пропозицій щодо їх розвитку.

Виклад основного матеріалу.

Суспільний інтерес до управління знаннями дуже помітний. Нормою в розвинених країнах стає введення нових посад, таких як менеджер знань, директор з управління знаннями і т. д. Вони необхідні для допомоги працівникам в адаптації до мінливих умов, забезпечення ефективності системи управління знаннями, організації навчання співробітників, створення системи ефективної співпраці та взаємодії між собою підрозділів і працівників. Зокрема, до числа відомих організацій, у яких засновані посади директора з управління знаннями, відносяться такі великі корпорації, як: Hewlett-Packard, Coca-Cola, PricewaterhouseCoopers, Cap Gemini Ernst & Young. Більш того, в штатному розкладі IBM і CGEY введені посади головного спеціаліста з управління знаннями [18, с. 105, 158].

Необхідно зазначити, що впровадження систем управління знаннями дає видимі результати. Так, дослідження, проведене Telech Resource Network Corp. серед 93 компаній, що реалізували проекти створення систем управління знаннями, виявило, що, на думку опитуваних, використання системи управління знаннями супроводжувалося: підвищенням прибутку (48 % респондентів); скороченням витрат (39 %); поліпшенням обслуговування споживачів (10 %); підвищенням якості (6 %); вдосконаленням процесів (4 %) [18, с. 247].

Впровадження системи управління знаннями практикують такі організації, як Ernst & Young, British Petroleum, Hitachi Ltd., Dow Chemicals, Texas Instruments і ін. Так, компанія Ernst & Young отримала більше 15 нагород за досягнення в галузі управління знаннями за розроблення і використання технологічних рішень для ефективного управління знаннями; British Petroleum впровадила проект зі створення «віртуальних команд» для комунікації співробітників і поширення досвіду в цілях ефективного управління

корпоративними знаннями [19, с. 39–41].

У вітчизняній бізнес-практиці управління знаннями новий напрямок, що вимагає вивчення і конкретизації технологій та перспективного інструментарію для впровадження на підприємствах.

В наш час в літературі представлені різноманітні визначення поняття "управління знаннями". Основні з них зводяться до наступного.

Управління знаннями - це формальний процес, який складається з оцінювання організаційних процедур, людей і технологій та створення системи, що використовує взаємозв'язок між цими компонентами з метою надання потрібної інформації потрібним людям у потрібний час для підвищення продуктивності [20].

Управління знаннями є процесом, за допомогою якого організація накопичує багатство, опираючись на свої інтелектуальні чи засновані на знаннях організаційні активи [21].

Управління знаннями - це чітко окреслене й систематичне управління важливими для організації знаннями і пов'язаними з ними процесами управління, збирання, організації, дифузії, застосування і експлуатації з метою досягнення цілей організації [22].

Управління знаннями може бути визначене як підхід до збільшення або створення цінності шляхом активнішої підтримки досвіду, пов'язаного з ноу-хау та знаннями, які існують однаковою мірою як у межах організації, так і поза нею [23].

Заслуговує на увагу дослідження Б.З. Мільнера, який дає кілька визначень управління знаннями, в кожному з яких підкреслюються різні аспекти даного процесу з позицій [24]:

1) нової області застосування організаційних механізмів, управлінських прийомів і економічних стимулів, що породжує реальні конкурентні переваги;

2) систематичного, точного і продуманого формування, оновлення і застосування знань як ресурсу управління

з метою максимізації ефективності підприємства і прибутку від активів, заснованих на знаннях;

3) формалізації і доступу до практичного досвіду, знань і експертними даними як об'єкта управління, які створюють нові можливості, що сприяють удосконаленню діяльності, що стимулюють інновації та збільшують споживчу вартість.

Уточнюючі характеристики процесу управління знаннями містять трактування М.К. Маринечевої та Л.Р. Белової. Зокрема, М. К. Маринечева визначає управління знаннями, як процес створення організаційних, технологічних і комунікаційних умов, за яких знання та інформація будуть сприяти вирішенню стратегічних і тактичних завдань організації» [19]. Л. Р. Белова вважає, що «управління знаннями націлено на вирішення двох основних задач - ефективність та інновації». Можливість розв'язання за допомогою управління знаннями першого завдання досягається шляхом використання знань для зростання продуктивності внаслідок збільшення швидкодії або зниження витрат. Можливість вирішення другої задачі пов'язана з створенням нових продуктів та послуг, нових підприємств і нових бізнес-процесів, при цьому будь-обмін знаннями може призвести до інновацій [25, с. 114]. Знання, орієнтовані на інновації, мають більшу перспективну вартість, ніж знання, орієнтовані тільки на ефективність.

На основі аналізу підходів вчених щодо визначення сутності управління знаннями можна зробити наступні висновки.

1. Створення і застосування знань – двигун на шляху до збагачення та забезпечення стійкого розвитку підприємств. Спіраль навчання-знання-вартість припускає, що ринок – це основний арбітр в оцінці знання. Наміри клієнтів купувати змінюють середовище, і підприємство, що базується на знанні, повинно відповісти на це виробництвом

нового, більш цінного продукту. Зворотній зв'язок з ринком визначає, які зміни потрібні в продукті, і стимулює навчання для впровадження нових знань у процес виробництва нового продукту. Цикл відновлюється з кожним запитом ринку, і трансформація навчання в знання демонструє фундаментальну зв'язок між навчанням, знанням і вартістю підприємства.

2. В практичній сфері управління знаннями слід розглядати в технологічному та організаційному аспекті. У першому випадку мова йде про створення баз даних, карт знань, впровадження інформаційних технологій. Однак джерелом будь-якого знання є людина, що потребує створення корпоративної культури, яка б спонукала працівників обмінюватися знаннями, що і є організаційною складовою системи управління знаннями. Управління знаннями має сприяти співпраці, обміну досвідом між працівниками.

3. Формалізація знань відбувається внаслідок: генерування знань (через реалізацію процесів традиційного, емпіричного і кібернетизованого самонавчання), в межах якого реалізуються процеси залучення, розвитку, створення, передавання і поширення знань; розширеного відтворення знань шляхом впровадження інновацій у всі бізнес-процеси діяльності підприємства; застосування знань – ця площина вказує, що знання, якими володіє персонал підприємства, повинні бути скеровані для їх якнайповнішого використання.

4. Система управління знаннями охоплює все підприємство та оперує традиційними для управління процесами: планування, аналіз, організація, мотивація, оцінка, контроль і корегування. Що засвідчує про необхідність використання відповідного управлінського інструментарію, який складатиме організаційно-економічний механізм управління знаннями. Ефективне

управління знаннями потребує певних змін в самому підприємстві, націлених на його перетворення на добре досвідчену організацію.

Грунтуючись на вище зазначеному можна зробити висновок, що управління знаннями на підприємстві має чотири стратегічні цілі:

1) підвищення здатності підприємства до інновацій;

2) підвищення сприйнятливості. Здатність швидко реагувати на тенденції розвитку ринку і реалізовувати нові можливості в інтересах свого підприємства;

3) підвищення ефективності та компетентності підприємства. Збільшення ефективності шляхом виключення дублювання робіт і проектів, ліквідації втрат;

4) підвищення продуктивності праці та компетентності працівників.

Відповідно до визначених цілей основними завданнями управління знаннями на підприємствах мають стати:

- систематизація та накопичення актуальної інформації та знань;

- забезпечення універсальної доступності співробітників до колективної пам'яті підприємства, до знань;

- забезпечення семантичного пошуку і фільтрації знань в корпоративних і світових інформаційних ресурсах;

- стимулювання співробітництва високоєфективних фахівців в процесі генерації ідей та прийняття рішень;

- створення середовища для on-line взаємодії розподілених проектних і бізнес-груп, професійних спільнот та експертів;

- створення мережного середовища для підвищення кваліфікації фахівців;

- підвищення корпоративної культури в реалізації управлінських і бізнес-процесів.

В цілому для забезпечення ефективності функціонування вітчизняних підприємств в умовах становлення економіки знань на основі генерації нових

знань та засвоєння передового світового досвіду необхідне створення дієвих організаційно-економічного механізму управління знаннями та організаційно-економічного механізму розвитку персоналу. Вони мають визначити роль соціальних партнерів у здійсненні управління знаннями інтелектуалізацією трудової діяльності та безперервним навчанням працівників на виробництві.

Організаційно-економічний механізм управління знаннями підприємства повинен охоплювати всі економічні, законодавчо-нормативні, соціальні, психологічні та адміністративно-організаційні важелі, принципи і функції управління, організаційні структури та методи управління, інструменти забезпечення управління знаннями, інтелектуалізації трудової діяльності працівників засобами їх безперервного навчання, генерації й обміну знань та їх упровадження у виробництво.

Забезпечити успіх впровадження процедур управління знаннями має формування єдиної інформаційної інфраструктури підприємства, координуючим елементом якої повинен стати центр знань. Під центром знань слід розуміти критичний інтегрований ресурс підприємства, що включає бази даних, довідники, результати аудиту знань, спільноти, портали знань, навчальні матеріали, практичні рекомендації, резюме, та інші ресурси, які допомагають працівникам у знаходженні інформації і людей, що володіють необхідним знанням. У складі центру знань мають працювати спеціальні співробітники — «менеджери знань» (фахівці-аналітики), в чій функції входить організація процесів управління знаннями. Менеджери знань тісно контактують як з експертами інформаційно-аналітичних груп підрозділів, які відповідають за формування тематичних баз даних, оцінюють і фільтрують інформацію у відповідних предметних областях, так і з

керівниками бізнес-процесів (консультантами). Саме менеджери знань спільно з експертами та консультантами приймають рішення про те, які знання важливі для підприємства, і відбирають матеріали для розміщення їх в корпоративних базах даних. Завдяки такому супроводу здійснюється ідентифікація знання наступного покоління, яке необхідно підприємству для утримання своїх конкурентних переваг. Крім того важливим завданням центру знань має бути управління ризиками втрати знань, так як знання підприємства (компетенції, досвід співпраці та групової роботи) мають бути збережені, оскільки наслідки їх втрати це збитки, а іноді і повний крах підприємства.

Висновок. Таким чином, суспільний прогрес визначається насамперед процесом накопичення знань, що в результаті забезпечує нагромадження капіталу. В розвинутих країнах обсяги капіталовкладень підприємств у знання, зокрема в професійну підготовку кадрів, наукові дослідження, патентування та ліцензування, програмне забезпечення для обчислювальних систем, маркетинг, дорівнюють, а інколи й перевищують капіталовкладення в основні фонди. У зв'язку з зазначеним управління знаннями на підприємствах можна розглядати як спосіб отримання прибутку і забезпечення конкурентоспроможності в довгостроковій перспективі. Управління знаннями націлене на оновлення і відтворення знань, що передбачає перетворення «неявних» знань в «явні»; отримання інформації і трансформації її в знання з наступним структуруванням, вивченням та відтворенням, а також захист знань для запобігання можливостей нелегального витоку інтелектуальної складової. При цьому обмін знаннями повинен бути впорядкованим і керованим, і складатися з двох взаємозалежних складових — з обміну знаннями між людьми і використання інформаційних

систем, що дозволяють автоматизувати цей процес, одночасно роблячи його більш ефективним.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Wiig K. Knowledge Management: An Introduction and Perspective / K. Wiig // Journal of Knowledge Management. – 1997. – Vol.1. – Iss:1, P. 6–14.

2 Edvinsson L. Intellectual Capital: realizing your company's true value by finding its hidden brainpower (1sted.) / L. Edvinsson, M. Malone. – N.Y.: Harper Business, 1997. – 230 p.

3 Нонака И. Компания — создатель знания. Зарождение и развитие инноваций в японских фирмах / И. Нонака, Х. Takeuchi. Пер. с англ. А. Трактинского. – М.: ЗАО "Олимп Бизнес", 2011. – 384 с.

4 Сенге П. Пятая дисциплина: искусство и практика обучающейся организации. – Пер. с англ. – М.: ЗАО "Олимп-бизнес", 2011. – 448 с.

5 Друкер П.Ф. Задачи менеджмента в XXI веке; уч. пос. ; пер. с англ. / П.Ф. Друкер. –М.: Издательский дом «Вильямс», 2000. – 272 с.

6 Босак А.О. Теоретичні аспекти формування систем управління знаннями машинобудівних підприємств / А.О. Босак // Вісник НТУ "ХП". Технічний прогрес та ефективність виробництва. – 2010. – № 8. – С. 37–42.

7 Вовк Ю.Я. Процес управління знаннями підприємства та його особливості / Ю.Я. Вовк // Науковий вісник НЛТУ України. – 2013. – Вип. 23.17. – С. 343-352.

8 Мартиненко М.В. Управління організаційними знаннями підприємства: теоретичний аспект: монографія / М.В. Мартиненко. – Харків: ІНЖЕК, 2013. – 218 с.

9 Наливайко А.П. Стратегічне управління знаннями підприємства: монографія / А.П. Наливайко О.М. Гребешкова, Л.П. Батенко та ін. – К.: КНЕУ, 2014. – 445 с.

- 10 Томах В.В. Сутність процесу управління знаннями підприємств промисловості / В.В. Томах // Проблеми економіки. – 2014. – № 2. – С. 161–166.
- 11 Федулова Л.І. Економіка знань: підручник / Л.І. Федулова. – К.: Інститут економіки прогнозування, 2009. – 600 с.
- 12 Дикань В.Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: підручник / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова. –Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 275 с.
- 13 Дикань В.Л. Етичні основи бізнесу [Текст]: навч. посібник / В.Л. Дикань, В.В. Компанієць, О.М. Полякова. – Х.арків: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.
- 14 Дикань В.Л. Стратегічне управління : навч. посіб. / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко. – К.: ЦУЛ, 2013. – 272 с.
- 15 Корінь М.В. Стратегія розвитку кадрового потенціалу залізниць / М.В. Корінь // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. - 2014. - № 4(1). - С. 53-56.
- 16 Плетникова І.Л. Підходи до визначення сутності й величини інтелектуального капіталу залізничного транспорту / І.Л. Плетникова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 29. – 2010. – С. 272–277.
- 17 Толстова А.В. Модель організаційної структури управління конгломератом «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи України» / А.В. Толстова // Вісник Харківського національного аграрного університету: збірник наукових праць. – Харків: ХНАУ, 2010. - Вип. 10, Серія: «Економічні науки». – С. 270-279.
- 18 Харрингтон Дж. Совершенство управления знаниями: искусство совершенствования управления знаниями: пер. с англ. / Дж. Харрингтон, Ф. Воул. – М.: Стандарты и качество, 2008. – 269 с.
- 19 Мариничева М. Управление знаниями на 100 % / М. Мариничева. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. – 314 с.
- 20 Згуровський М. Шлях до інформаційного суспільства – від Женеві до Тунісу / М. Згуровський // Дзеркало тижня. – 2005. – № 34 (562). – С. 4–7.
- 21 Букович У. Управление знаниями: руководство к действию /У. Букович, Р. Уильямс. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 304 с.
- 22 Skyrme David. Information Resources Management [Електронний ресурс]. / David Skyrme. – Режим доступу: www.skyrme.com
- 23 Ruggles R. The state of the Notion: Knowledge management in Practice / R. Ruggles. - California Management Review, 1998. - Vol.40. - No.3. - P. 80-89.
- 24 Мильнер Б. З. Управление знаниями в современной экономике: Научный доклад / Б. З. Мильнер. – М. : Институт экономики РАН, 2008. – 76 с.
- 25 Экономика знаний: кол. монография / Л.Г. Белова, В.П. Колесов, В.Л. Макаров и др. ; отв. ред. В. П. Колесов. — М. : ИНФРА-М, 2008. — 432 с.

УДК 657

ПЕРВИННІ ДОКУМЕНТИ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ: СПІРНІ ПИТАННЯ СУЧАСНОЇ ТРАКТОВКИ

*Каменева Н.М., к.е.н., доцент,
Фролов О.І., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),
Левчук О.М., старший викладач (ХЕПУ)*

У статті розглянуто первинні документи як складову обліково-звітної інформації підприємства. Проаналізовано чинні нормативно-правові акти, що регламентують складання типових форм первинних документів на підприємстві. Наведена оцінка внесеним змінам до законодавчої бази щодо визначення первинного документу. Проаналізовані доводи експертів з податкового та бухгалтерського обліку стосовно нового визначення первинних документів згідно зі змінами в законодавчій базі.

Ключові слова: первинні документи, облік, первинний облік, документування, обліково-звітна інформація, складова, реквізити, документообіг, інвойс, господарська операція, законодавча база.

ПЕРВИЧНЫЙ ДОКУМЕНТ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА: СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ СОВРЕМЕННОЙ ТРАКТОВКИ

*Каменева Н.Н., к.э.н., доцент,
Фролов А.И., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)
Левчук О.М., старший преподаватель (ХЭПУ)*

В статье рассмотрены первичные документы как составная учетно-отчетной информации предприятия. Проанализированы действующие нормативно-правовые акты, регламентирующие составление типовых форм первичных документов на предприятии. Дана оценка изменениям в законодательной базе в рамках определения статуса первичного бухгалтерского документа. Проанализированы доводы экспертов налогового и бухгалтерского учета на современное определение первичных документов согласно изменениям в законодательной базе.

Ключевые слова: первичные документы, учет, первичный учет, документирование, учетно-отчетная информация, составляющая, реквизиты, документооборот, хозяйственная операция, законодательная база.

SOURCE ACCOUNTING DOCUMENTS: CONTROVERSIAL ISSUES OF MODERN INTERPRETATION

*Kameneva N.M., Ph.D., Associate Professor,
Frolov A.I., Candidate of Economic Sciences, assistant professor (USURT),
Levchuk O.M., senior lecturer (KhUEL)*

The article deals with the source accounting documents as a component of accounting and reporting information of the enterprise. The current normative legal acts regulating the

compilation of standard forms of source accounting documents at the enterprise are analyzed. The arguments of tax and accounting experts on the current definition of source accounting documents are analyzed in accordance with with changes in the legislative framework.

The current problem is that there have been some changes in the legislative framework, which give a new definition to the source accounting documents, thereby creating conflicting questions from accountants of enterprises and taxpayers.

Thus, now the original document is not required to record the making of a business transaction, and may contain information about its making. A single view on the definition of the original document will avoid controversial issues in the future.

Key words: *source accounting documents, primary accounting, documentation, accounting and reporting information, component, requisites, document flow, business operation, legislative base.*

Постановка проблеми у загальному вигляді. Первинний документ є базовою ланкою формування інформації в бухгалтерському обліку. Правильне оформлення первинних документів є запорукою підтвердження здійснення господарської операції, що необхідно з метою формування повної інформації для управління діяльністю та виконує роль доказів при податковій перевірці або аудиті. Незважаючи на всю значимість первинних документів в бухгалтерському обліку, національна судова практика свідчить про високий рівень судових спорів у питаннях документального оформлення господарських операцій, що пов'язано як із недотриманням контрагентами порядку формування первинних документів, так і з двозначним трактуванням законодавства або відсутності конкретних приписів під час формування первинних документів. Сучасна проблема в тому, що з'явилися зміни в законодавчій базі, які дають нове визначення первинним документам, тим самим породжують колізійні запитання у бухгалтерів підприємств та податківців.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання первинного обліку досить пильно та активно вивчається в національних наукових колах, зокрема такими вченими як А.Василенок, О.Лишиленко[7, с.- 74], О.Павелко[9, с. 14 -15], В.Пархоменко[9, с. 28 - 39].

Останні дослідження щодо документального оформлення фактів господарського життя підприємства було проведено у працях таких вітчизняних вчених-економістів, як Ф. Бутинець[5, с. 7–8]., С. Волков, І. Волошан, П. Герасим, К. Дударева, , Г. Журавель, В. Завгородній [8, с. 182]., М.М. Кужельний, С. Кузнецова, [6, с. 57]. С. Левицька, В. Лінник, Р. Марценюк, В. Муравський, М. Огійчук, В. Озеран, І. Орлов, В. Палій, О. Пархомчук, Садовська, В. Соколов[1, с. 37]., В. Сопко, Н. Ткаченко, П. Хомин, та ін. Разом із тим питання законодавчого визначення первинних документів як складової обліково-звітної інформації залишається недостатньо дослідженим. Отже, вищезазначене питання є актуальним і потребує по-дальших досліджень.

Мета дослідження. Метою дослідження є аналіз визначення первинної документації як складової обліково – звітної інформації в сучасних умовах згідно з останніми змінами в регламентуючій базі.

Викладення основного матеріалу: Визначення поняття первинного документа є одним із найбільш описуваних термінів у статтях та наукових працях вітчизняних вчених. Існує два напрямки, які різняться у розумінні суті первинних документів. Науковці першої групи стверджують, що первинний документ – це письмове свідоцтво про здійснення господарської операції або

право на її здійснення [1, с. 7; 2, с. 25]. Інша група науковців стверджує, що первинні документи лише фіксують факт здійснення господарської операції, а ті документи, що містять розпорядження на її здійснення не можуть вважатися первинними [3, с. 162]. Проте практика господарської діяльності вимагає оптимізації часу на створення первинних документів. Тому найбільш коректною є думка вчених, які вважають, що первинні документи мають не лише здійснювати реєстрацію фінансово-господарських операцій на підприємстві, але й для виконання суті документа, містити інформацію керівництва про таке виконання [4, с. 72]. Наприклад, якщо на підприємство надходить рахунок для оплати платежів за отримані послуги, то такий документ свідчить про те, що такі послуги або надані або будуть надаватись, разом з тим, бухгалтер має пересвідчитися у наявності на документі дозвільного напису від керівництва про здійснення такого платежу.

Трансформація і пристосування обліку до сучасних умов господарювання спонукає законотворців вносити корективи в законодавчу базу щодо регулювання бухгалтерського обліку. Так Законом України № 1724 від 03.11.2016р. були передбачені зміни, котрі повинні були полегшити життя експортерам послуг проте цим законом були внесені зміни й до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні». Ці зміни стосуються вже кожного суб'єкта господарювання, а не тільки суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності оскільки законодавці змінили вимоги до статусу і порядку складання первинних документів.

На думку науковців та практикуючих бухгалтерів найрезонансніша зміна – це нове визначення первинного документа. З нього прибрали визначення про те, що первинний документ підтверджує здійснення господарської операції. Нині

визначення первинного документа трактується так: «Первинний документ — це документ, який містить відомості про господарську операцію». Виходячи з визначення первинний документ вже втратив свою основну функцію – підтверджувати факт здійснення операції. З цього постає нове питання «Що буде служити підтвердженням здійснення операції?» Слід зазначити, що зміни в законодавчій базі стосовно визначення первинного документа раніше вже були, але суттєво первинний зміст вони не змінювали. Так в прийнятому на розгляд проекті змін до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність» від 24 квітня 2015 року, визначення первинного документа подавалось в такій редакції: «первинний документ – це документ, що містить відомості про господарську операцію, дає дозвіл або підтверджує її здійснення». Наприклад рахунок-фактура, що містить підписи господарюючих суб'єктів, які брали участь у проведенні операції, виконуватиме функцію первинного документа, що підтверджує факт реалізації (отримання) товарів, робіт чи послуг. Остання редакція Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» суттєво змінює «розуміння» рахунку – фактури (інвойсу). Оформлений належним чином рахунок-фактура (інвойс) може бути підставою для відображення в бухгалтерському обліку господарської операції з постачання товарів, робіт (послуг) без складання акта приймання-передачі, але тільки у разі його оплати, що підтверджується відповідними документами.

Документами, що підтверджують оплату, можуть бути:

- платіжне доручення,
- розрахунковий чек,
- касовий чек,
- розрахункова квитанція,
- виписка з карткового рахунку,
- квитанція до прибуткового касового ордера тощо.

Якщо вже рахунок-фактура вважається юридичною особою первинним документом, він повинен мати усі обов'язкові реквізити, зазначені у ст. 9 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» Зокрема:

- назву підприємства, від імені якого складено рахунок-фактуру;
- назву контрагента;
- зміст та обсяг господарської операції;
- одиницю виміру господарської операції;
- особистий підпис або інші дані, що дають змогу ідентифікувати особу, яка брала участь в оформленні рахунку-фактури.

Дослідивши цю проблему бухгалтера протипоставлять податківцям тезу що радикально нічого не змінилося тому що згідно з п 1. Ст.9 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» основою для відображення операцій в бухгалтерському обліку є первинний документ.

А первинний документ якраз і використовується для фіксації факту господарської операції. Ключовими залишаються норми:

1) підставою для бухгалтерського обліку господарських операцій є первинні документи. Для контролю та впорядкування оброблення даних на підставі первинних документів можуть складатися зведені облікові документи

2) первинні документи підлягають обов'язковій перевірці (в межах компетенції) працівниками, які ведуть бухгалтерський облік, за формою і змістом, тобто перевіряється наявність у документі обов'язкових реквізитів та відповідність господарської операції чинному законодавству у сфері бухгалтерського обліку, логічна ув'язка окремих показників (п. 2.15 п. 2 Положення № 88).

Висновки та перспективи подальших досліджень. Дослідивши

проблему можна зробити висновок, що зараз первинні документи - це документи, створені у письмовій або електронній формі, які містять відомості про господарські операції, включаючи розпорядження та дозволи адміністрації (власника) на їх проведення. Первинний документ наразі не повинен фіксувати проведення господарської операції, а може містити відомості про її проведення. В подальшому слід визначитися остаточно зі змістом та формою первинних документів задля запобігання спірних питань між практикуючими бухгалтерами, податківцями та науковцями. На наш погляд зміни в законодавчій базі повинні проводитися тільки після ретельних досліджень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аудиторский словарь / С.М. Бычкова, М.В. Райхман, В.Я. Соколов др.; под ред. В.Я. Соколова. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 192 с.

2. Большой бухгалтерский словарь / под ред. А.Н. Азрилияна. – М.: Институт новой экономики, 1999. – 574 с.

3. Закон України «Про інформацію» від 02 жовтня 1992 року № 2657-ХІІ [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2657-12>

4. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», від 16.07.1999. – № 996-ХІV, ВВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/996-14>.

5. Бутинець Ф.Ф. Організація бухгалтерського обліку: підручник для студентів спеціальності 7.050106 «Облік і аудит» вищих навчальних за-кладів / Ф.Ф. Бутинець, О.П. Войналович, І.Л. Томашевська. – 4-те вид., доп. і перероб. – Житомир: ПП Рута, 2005. – 528 с.

6. Кузнецова С.А. Організація облікової інформації в управлінні діяльності суб'єктів господарювання:

монографія / С.А. Кузнецова. – Мелітополь: «Видавничий будинок ММД», 2008. – 224 с.

7. Лишиленко О.В. Бухгалтерський облік : навч. посібник / О.В. Лишиленко. – К. : Видавництво «Центр навч. л-ри», 2003. – 628 с.

8. Облік і аудит: Термінологічний словник / А.Г. Загородній, Г.Л. Вознюк, Г.О. Партин. – Львів: Центр Європи, 2002. – 671 с., 182 с.

9. Пархоменко В. Документальне забезпечення бухгалтерського обліку / В.Пархоменко // Бухгалтерський облік і аудит. – 2010. – № 8. – С. 7–11.

10. Проблеми і перспективи розвитку бухгалтерського обліку, аналізу та контролю в умовах глобалізації економіки : монографія / за заг. ред. проф. Ю.А. Вериги, Ю.О. Ночовної ; ВНЗ Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі». – Полтава, 2014 – 332 с.

11. Павелко О. Первинний облік: сутність та актуалізація значення в умовах дії норм Податкового кодексу України / О.Павелко // Галицький економічний вісник. – 2011. – № 3 (32). – С. 161–168.

УДК 330.341.1:621.311

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИННОВАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ (НА ПРИМЕРЕ АШХАБАДСКОЙ ГЭС)

*Кондратюк Н.В., к.э.н., доцент,
Кашанов М.О., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрены возможные направления обеспечения инновационно-технологической модернизации Ашхабадской государственной электростанции. Проанализированы стратегические векторы государственной энергетической политики Туркменистана и дальнейшие перспективы развития энергетической отрасли. Исследован опыт стран мира по реализации проектов комплексной инновационной модернизации энергосистемы, её основных целей и преимуществ. Определена целесообразность построения новых газотурбинных электростанций и реконструкции действующих путем их перевода на комбинированный цикл.

Ключевые слова: инновация, модернизация, энергосистема, газотурбинная установка, комбинированный цикл.

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНО-ТЕХНОЛОГІЧНОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ ЕЛЕКТРОСТАНЦІЇ (НА ПРИКЛАДІ АШХАБАДСЬКОЇ ДЕС)

*Кондратюк М.В., к.е.н., доцент,
Кашанов М.О., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто можливі напрямки забезпечення інноваційно-технологічної модернізації Ашхабадської державної електростанції. Проаналізовано

стратегічні вектори державної енергетичної політики Туркменістану та подальші перспективи розвитку енергетичної галузі. Досліджено досвід країн світу щодо реалізації проектів комплексної інноваційної модернізації енергосистеми, її основних цілей та переваг. Визначено доцільність побудови нових газотурбінних електростанцій та реконструкції діючих шляхом їх переведення на комбінований цикл.

Ключові слова: інновація, модернізація, енергосистема, газотурбінна установка, комбінований цикл.

ENSURING INNOVATION AND TECHNOLOGICAL MODERNIZATION OF THE POWER PLANT (ON THE EXAMPLE OF THE ASHKHABAD ELECTRIC POWER STATION)

*Kondratyuk M.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Kashanov M.O., Master (USURT)*

The possible directions of ensuring the innovative technological modernization of the Ashgabat state power station are considered in the article. The strategic vectors of Turkmenistan's state energy policy and further prospects for the development of the energy industry have been studied. It was noted that when implementing large-scale energy projects, strict observance of international environmental norms and standards should be a prerequisite. This approach determines the position of the state, which consists in the need to seek an international consensus on energy security, where the environmental aspect is one of the main aspects. The experience of the countries of the world in implementing projects of complex innovative modernization of the energy system, its main goals and advantages has been studied. The expediency of constructing new gas turbine power stations and reconstructing the existing ones by means of their transfer to a combined cycle is determined.

Key words: innovation, modernization, power system, gas turbine unit, combined cycle.

Постановка проблеми. Среди отраслей экономики электроэнергетика является одной из самых уникальных – это база для развития экономики любого уровня. В современном мировом хозяйстве практически не осталось отраслей, которые не используют электроэнергию, значительная её роль и в социальной сфере.

На состоявшемся 5 апреля 2017 года расширенном заседании Кабинета министров Туркменистана глава государства в числе приоритетных задач, касающихся дальнейшего социально-экономического развития страны, поставил перед специалистами энергетической отрасли конкретную задачу: продолжить реализовывать меры по модернизации имеющихся и

возведению новых газотурбинных электростанций [1].

В связи с этим актуальным вопросом является изучение обеспечения инновационно-технологической модернизации электростанций в условиях реализации энергетической политики Туркменистана.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблематика обеспечения инновационно-технологической модернизации предприятий, в том числе электростанций, является актуальной темой научных исследований многих ученых, среди которых: О. Бойко [2], Е. Бужимская [3-4], Н. Валинкевич [5], В. Дикань [6], Н. Кондратюк [7], О. Турбина [8], Л. Федулова [9], М. Шкробот [10] и др.

Учитывая значительные научные результаты исследований инновационно-технологической модернизации предприятий, требуют дальнейшего изучения вопросы, что касаются определения основных направлений обеспечения инновационно-технологической модернизации электростанций с учетом выбранных приоритетов реализации энергетической политики Туркменистана.

Целью научной статьи является исследование основных направлений обеспечения инновационно-технологической модернизации электростанций.

Изложение основного материала. Богатый природными ресурсами Туркменистан активно участвует в развитии мировых энергетических рынков. Повышение качества энергоснабжения внутренних потребителей, рост объемов производства электроэнергии и экспорта в другие страны стали приоритетными направлениями энергетической политики Туркменистана [11].

В настоящее время в Туркменистане действуют 11 электростанций, эксплуатируются 14 паротурбинных и 26 газотурбинных блоков. В соответствии с Концепцией развития электроэнергетической отрасли Туркменистана в 2013-2020 годах было запланировано строительство 14 газотурбинных электростанций с суммарной установленной мощностью 3 тыс. 854 МВт. Только в 2014 году были сданы в эксплуатацию три малые газотурбинные электростанции мощностью по 149 МВт каждая (в Ахалском, Марыйском и Лебапском веляятах) и ещё одна – мощностью 252 МВт (в районе Акбугдай). На завершающем этапе находится строительство электростанции мощностью 504,4 мегаватта в Дервезинском районе Ахалского веляята. Началось строительство газотурбинной

электростанции мощностью 252,2 МВт в восточном регионе Лебапского веляята, и здесь же в ближайшие годы будет построена еще одна, но уже мощностью около 400 мегаватт. Реализация этой программы предполагает повысить уровень производства электроэнергии в Туркменистане к 2020 году до 26 миллиардов 380 миллионов киловатт-часов. На сегодняшний день мощность газотурбинных электростанций Министерства энергетики Туркменистана составляет 2 тыс. 332,8 МВт, или 49,9 процента от общей установленной мощности (4674 МВт) [11-12].

По итогам 2016 года электроэнергетическая отрасль Туркменистана демонстрирует высокие показатели. Произведено более 24 млрд кВт ч электроэнергии, что на 5 % выше уровня 2015 года, объем произведённой продукции, выполненных работ и оказанных услуг вырос на 11,6 %, а экспорт электроэнергии – на 16,7 % в натуральном и на 17,7 % в стоимостном выражении. Таким образом, несмотря на продолжающийся мировой экономический кризис, экспорт Туркменистаном электроэнергии не только не падает, но и наоборот растёт. В первом квартале 2017 года отрасль продолжила динамично развиваться: прирост производства электроэнергии составляет около 6,2 %, возросли и объёмы её экспорта [13].

На окраине столицы Ашхабад расположена Ашхабадская государственная электростанция, которая была сдана в эксплуатацию в 2006 г. (Ашхабадская ГЭС). На Ашхабадской ГЭС установлено две газотурбинные установки (ГТУ) от компании General Electric (GE) мощностью 254,2 мегаватт с возможностью перевода в будущем на комбинированный цикл [14].

Газотурбинная установка представляет собой универсальное модульное устройство, которое объединяет в себе: электрогенератор,

редуктор, газовую турбину и блок управления. Также, присутствует и дополнительное оборудование, такое как: компрессор, устройство запуска, аппарат теплового обмена [15]. ГТУ может работать как на жидком, так и на газообразном топливе: в обычном рабочем режиме – на газе, а в резервном (аварийном) – автоматически переключается на дизельное топливо. Оптимальным режимом работы газотурбинной установки является комбинированная выработка тепловой и электрической энергии [16]. При номинальной мощности газотурбинных установок Ашхабадской ГЭС коэффициент полезного действия (КПД) составляет 33,6 % а для достижения номинальной мощности газотурбинных установок требуются основные условия [17]: температура воздуха 15⁰С; атмосферное давления 1,013 бар; относительная влажность 60 %.

Климат в Туркменистане континентального типа, характеризуется засухами. Температурная амплитуда колеблется в диапазоне -30⁰ С...+50⁰ С относительная влажность воздуха также низка и не превышает 60 % в зимние месяцы. Учитывая климат Туркменистана, газотурбинные установки не всегда могут работать в номинальном режиме. Так же надо упомянуть о выбросах газотурбинных установок, а именно таких вредных веществ как оксиды азота и оксид углерода, которые влияют на внешнюю среду. Сохранение окружающей среды и рациональное использование природных ресурсов – это глобальная проблема современного общества, решение которой во многом зависит от обеспечения инновационно-технологической модернизации предприятий, что направлена на уменьшение степени негативного влияния предприятий на микросреду и оптимизацию использования имеющихся ресурсов.

Целесообразно отметить, что для Туркменистана обеспечение экологической

безопасности является ключевым вопросом. При реализации масштабных энергетических проектов обязательным условием должно быть строгое соблюдение международных природоохранных норм и стандартов. Данный подход обуславливает позицию государства, которая заключается в необходимости поиска международного консенсуса в вопросах энергобезопасности, где экологический аспект выступает одним из главных [18].

Обеспечение инновационно-технологической модернизации электростанций является одним из приоритетных направлений развития энергосистем многих стран, заинтересованных не только в производстве электроэнергии для внутреннего потребления, но и возможности её экспорта.

Так, в России одним из примеров инновационного развития энергосистемы является проект модернизации электростанции в г. Кириши, что стал знаковым проектом модернизации российских электростанций и парка оборудования. Существующая паровая турбина была дополнена двумя газовыми турбинами 279 МВт, также была внедрена новая система управления и установлены два новых генератора. В результате модернизированная электростанция комбинированного цикла почти в три раза превысила установленную мощность: с 300 до 800 МВт. При этом повышение энергоэффективности несет не только экономическую выгоду, но и экологическую – коэффициент использования топлива у электростанции комбинированного цикла ниже, чем у паросиловых станций [19].

В Чешской Республике была проведена комплексная модернизация электростанции Тушмице II, что заключалась во встраивании новых, более эффективных технологий в прежние строительные конструкции. Главными целями комплексной модернизации электростанции являлось повышение

эффективности производства электроэнергии и тепла, устранение недостатков в области эксплуатации изначальной технологии производственных блоков электростанции, снижение уровня выбросов вредных веществ и продление срока службы электростанции на 25 лет. Результатами реализации проекта стало повышение КПД блоков с 34,25 % до 39,0 %, снижение вредных выбросов в среднем на 79 %, сокращение расхода топлива на 14 %, продление службы эксплуатации электростанции до 2035 г. [20].

В Казахстане на Экибастузской ГРЭС-1, мощностью 3500 МВт, был реализован инвестиционный проект по модернизации и расширению открытого распределительного устройства, что позволит осуществлять надежные поставки электроэнергии по межгосударственным линиям. Установлены современные системы мониторинга работы, микропроцессорные устройства релейной защиты и автоматики [21].

Также, одним из важных направлений инновационно-технологической модернизации электростанции является обеспечение технологической модернизации по утилизации тепла, что предполагают эффективное использование энергии выхлопных газов газотурбинных установок и получения дополнительно электрической и тепловой энергии (когенерация) [22].

В большинстве случаев утилизационный цикл включает в себя котёл-утилизатор, паровую турбину и систему отвода тепла. Эти компоненты могут быть сконфигурированы в порядок для баланса стоимости топлива, рабочего режима и других экономических и эксплуатационных требований. Обычно используют котёл-утилизатор без дожига, который имеет модульную конструкцию. Выхлоп с каждой газовой турбины идёт на

свой котёл-утилизатор, который отвечает всем эксплуатационным требованиям комбинированного цикла и спецификациям.

Благодаря инновационному скачку в сфере энергетики 28 апреля 2016 г. в городе Боучайн (Франция) была запущена модернизированная газовая турбина комбинированного цикла, которая была признана в Книге рекордов Гиннеса как самый эффективный в мире энергоблок среди других с КПД в 62,22 %.

В связи с освоением новых газовых месторождений в Марыйском велаяте Туркменистана и для обеспечения растущих потребностей газовой индустрии этого региона в электроэнергии принято решение о строительстве на территории существующей Марыйской ГЭС газотурбинной электростанции именно комбинированного цикла. Помимо газовых турбин на этой установке планируется дополнительно смонтировать еще и паровые турбины. Тепло, уходящее ранее в атмосферу, будет направляться в котел-утилизатор паровой турбины, которая, в свою очередь, будет вращать лопатки ротора генератора и вырабатывать дополнительную электроэнергию. Коэффициент полезного действия при этом достигнет 56 %, что на 22 % выше КПД газовых турбин простого цикла. Перевод на комбинированный цикл решено осуществить и на газотурбинной электростанции в городе Дашогуз, а также на Дервезинской электростанции в Ахалском велаяте, что позволит значительно уменьшить выбросы загрязняющих вредных веществ, увеличить КПД, а также уменьшить расход природного газа, применяемого для выработки электроэнергии [11-12].

Принимая во внимание вышеизложенное, целесообразно отметить, что эффективным направлением обеспечения инновационно-технологической модернизации Ашхабадской государственной электростанции является осуществления

её перехода к комбинированному циклу, что позволит не только увеличить объемы производства и реализации электроэнергии, повысить рентабельность электростанции, минимизировать вред для окружающей среды, но и станет важным шагом на пути инновационного развития электростанции.

Выводы. Исследования основных тенденций развития и модернизации энергетической отрасли Туркменистана позволяет сделать вывод о том, что энергетика является одной из ведущих отраслей экономики страны. Сегодня государством инициируется внедрение крупных проектов не только по обеспечению модернизации энергетических объектов, но и предполагается строительство новых электростанций, среди которых особое место занимают газотурбинные электростанции комбинированного цикла. Применение таких газотурбинных установок комбинированного цикла в качестве направления инновационно-технологической модернизации электростанций Туркменистана позволит рационально использовать природные ресурсы, повысить производительность и рентабельность электростанций, уменьшить их негативное влияние на окружающую среду, а также продлить срок службы электростанции.

Подводя итоги проведенного исследования, следует отметить, что реализация проектов комплексной инновационно-технологической модернизации электростанций Туркменистана предоставит возможность для полноценного обеспечения внутреннего спроса на энергоресурсы и увеличения объемов экспортных поставок, позволит существенно улучшить надёжность и безопасность энергосистемы, а также придаст новый импульс развитию электроэнергетики как базовой отрасли национальной экономики Туркменистана.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Выступление Президента Гурбангулы Бердымухамедова на расширенном заседании Кабинета Министров Туркменистана (5 апреля 2017 г.) [Электронный ресурс] / Информационный портал Туркменистана. – Режим доступа: <https://turkmenportal.com/blog/10325>. – Загл. с экрана.

2 Бойко О.С. Концептуальні аспекти модернізації промислових підприємств / О.С. Бойко // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». Збірник наукових праць. Серія «Технічний прогрес та ефективність виробництва». – Харків – 2013. – № 44 (1017). – С. 8-15.

3 Бужимська К.О. Деякі складові теоретико-методологічної бази інноваційно-технологічної модернізації / К.О. Бужимська // Вісник Житомирського державного технологічного університету. – 2009. – С. 202-207.

4 Бужимська К.О. Сутність та складові модернізаційної системи економіки / К.О. Бужимська // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки». – 2015. – Вип. 2(72). – С. 100-104.

5 Валінкевич Н.В. Упровадження економічної модернізації на підприємствах харчової промисловості як передумова їх ефективного розвитку / Н.В. Валінкевич // Економічний вісник Донбасу. – 2011. – № 1 (23). – С. 144-147.

6 Дикань В.Л. Механізм відновлення машинобудівного комплексу України в умовах логістичної інтеграції / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. - № 47. – С. 9-14.

7 Кондратюк М.В. Розробка механізму формування і реалізації інноваційних процесів на підприємстві / М.В. Кондратюк, С. Маджуб // Вісник

- економіки транспорту і промисловості. – 2016. – 54. – С. 325-330.
- 8 Турбіна О.І. Забезпечення розвитку електроенергетичного комплексу регіону: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.05 / Турбіна Оксана Ігорівна // Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля. – Сєвєродонецьк, 2016. – 237 с.
- 9 Технологічна модернізація промисловості України: монографія / За ред. Л.І. Федулової; Ін-т екон. та прогноз. – К.: ІЕП НАНУ, 2008. – 427 с.
- 10 Шкробот М.В. Забезпечення стратегічної модернізації підприємств гідроелектроенергетики: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Шкробот Марина Володимирівна // Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут». – Київ, 2014. – 22 с.
- 11 Энергетика Туркменистана: высокие темпы развития [Электронный ресурс] / Новости Туркменистана. – Режим доступа: <http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/yenergetika-turkmenistana-vysokie-tempy-razvitija.html>. – Загл. с экрана.
- 12 Концепция развития электроэнергетической отрасли Туркменистана на 2013-2020 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.turkmenistan.ru/ru/articles/38496.html>. – Загл. с экрана.
- 13 Электроэнергетика Туркменистана: достижения и дальнейшие перспективы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sng.today/ashkhabad/3459-elektroenergetika-turkmenistana-dostizheniya-i-dalneyshie-perspektivy.html>. – Загл. с экрана.
- 14 Электроэнергетика Туркменистана [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://energo-cis.ru/wyswyg/file/Turkmenistan.pdf>. – Загл. с экрана.
- 15 Гительман Л.Д. Ратников Б.Е. Энергетический бизнес: учеб. пособие / Л.Д. Гительман, Б.Е. Ратников. – М.: Дело, 2006. – 600 с.
- 16 Газотурбинное топливо / Большая советская энциклопедия [в 30 т.] / Под ред. А. М. Прохорова; 3-е изд. – М.: Советская энциклопедия, 1969-1978.
- 17 Heavy-Duty Gas Turbine Operating and Maintenance Considerations GER-3620M [Electronic resource] / Jamison Janawitz, James Masso, Christopher Childs. – 2015. – Access mode: <https://shareslide.org/ge-3620-heavy-duty-gt-pdf>.
- 18 Энергетическая политика Туркменистана: диверсификация экспорта газа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://turkmenportal.com/blog/5251>. – Загл. с экрана.
- 19 Модернизация электростанции в г. Кириши [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.energy.siemens.com/ru/ru/energy-topics/energy-stories/repowering-kirishi.htm>. – Загл. с экрана.
- 20 Комплексная модернизация электростанции Тушимце ii (4× 200 МВт) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.spininvest.cz/ru/files/SPI-Brochure-Tusimice-RU.pdf>. – Загл. с экрана.
- 21 На Экибастузской ГРЭС-1 завершена модернизация распределительного устройства в 500 кВ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://24.kz/ru/news/social/item/151730-na-ekibastuzskoj-gres>. – Загл. с экрана.
- 22 GE Combined-Cycle Experience GER-3615D [Electronic resource] / Chris E. Maslak, Leroy O. Tomlinson. – Access mode: https://www.gepower.com/content/dam/gepower-pgdp/global/en_US/documents/technical/ger/ger-3651d-ge-combined-cycle-experience.pdf

"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, ICV 2016: 57.02) (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» № 60

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 29.12.17 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 18,16. Обл. – вид. арк. 18,45.
Замовлення _____ Тираж 105. Ціна договірна**

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.