

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№63

**The bulletin of transport and
industry economics**

№ 63



Харків – 2018

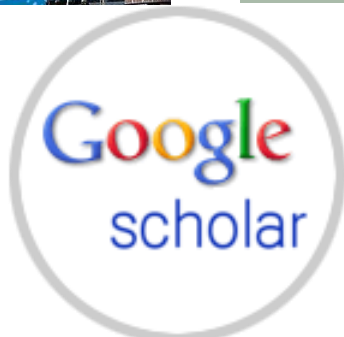
УДК 338.47:338.45

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 30 жовтня 2018р.

Редакційна колегія

Головний редактор - Дикань В.Л. - д.е.н., професор

Члени редакційної колегії за напрямками

напряму «Економіка та управління національним господарством»:

Дикань В.В. – д.е.н., професор
Зоріна О.І. – д.е.н., професор
Кірдіна О.Г. – д.е.н., професор
Компанієць В.В. - д.е.н., професор
Токмакова І.В. – д.е.н., професор
Третяк В.П. - д.е.н., доцент
Чупир О.М. - д.е.н., професор
Olivier Faron – PhD of History, general administrator Conservatory of Arts and Crafts (France)
Irina Engeness – PhD Doctoral Thesis, associate professor (Norway)
Відповідальний секретар – Толстова А.В. – к.е.н., доцент

напряму «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)»:

Дейнека О.Г. - д.е.н., професор
Дикань О.В. – д.е.н., професор
Зайцева І.Ю. - д.е.н., професор
Калініченко Л.Л. – д.е.н., професор
Криворучко О.М. - д.е.н., професор
Позднякова Л.О. - д.е.н., професор
Шинкаренко В.Г. - д.е.н., професор
Збігнєв Лукашик – д.філос., професор (Польща)
Михальченко А.О. – д.філос., доцент (Білорусія)

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

e-mail: vetp_euvkb@ukr.net,

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

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

ISSN 2075-4892
ISSN online 2413-4892

© Український державний університет залізничного транспорту 2018р.

Зміст

Державне регулювання економіки

Дикань В.Л., Толстова А.В. Розвиток економіки України на основі принципу рівноправності відносин держави, бізнесу та суспільства	9
Казакова Н.А., Марушева А.А., Прав Ю.Г., Гулаг А.О. Напрями розвитку медичного туризму в Україні та його вплив на економіку	20
Кірдіна О.Г., Дацковська Д.О. Оренда та лізинг –складові елементи ринкової економіки	34
Маковоз О.В., Глазкова А.С. Аналіз основних проблем енергетичної галузі України	40
Мащенко М.А. Роль підприємства в екологічній модернізації національної економічної системи	46
Сухорукова Т.Г., Клочко Ю.С. Оцінка стану водопровідно-каналізаційного господарства України	53

Проблеми транспортного комплексу України

Боровик Ю.Т., Поставний О.В. Сучасний стан і перспективи інноваційного розвитку колійного господарства залізничного транспорту України	60
Дейнека О.Г., Бузін П.А. Зарубіжний та вітчизняний досвід формування стратегії розвитку залізничного транспорту в умовах організації швидкісного руху	66
Слагін Ю.В., Брильов Д.І., Зубарева Л.А. Реформування Укрзалізниці: стан і особливості	75
Жихарева В.В., Онешко С.В. Совершенствование ценообразования в портовой отрасли Украины	82
Каличева Н.Є., Горохова В.А. Підходи до розробки та реалізації заходів щодо управління якістю на залізничному транспорті	95
Корінь М.В. Розвиток залізничного транспорту в контексті розширення транскордонного співробітництва: інституційний аспект	102
Назаренко І.Л., Новак Ю.Ю., Луценко О.В. Оцінка інтелектуального капіталу вагонного депо	111

Остапюк Б.Я., Кузуб А.В., Овчинников В.Л., Радіонова М.В. Проблеми розвитку залізничного транспорту України та їх вирішення	119
Позднякова Л.О., Груця Н.П. Удосконалення мотивації праці у зв'язку з впровадженням швидкісного та високошвидкісного руху	127

Економіка підприємства

Бойко М.О. Сучасні тенденції розвитку стивідорних компаній України	133
Воловельская И.В., Лиманская С., Петрова А. Методы оптимизации складской логистики: теоретический аспект	145
Дикань В.Л., Божко К.М. Стратегія забезпечення економічної безпеки промислових підприємств	150
Дикань О.В., Баранова О.Б. Успішно налагоджені комунікації – успіх роботи підприємства	159
Корінь М.В., Валюх А.В., Валюх О.Ю. Теоретичні основи ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту України	165
Науменко М.О., Калінов Д.В. Методика забезпечення якості послуг підприємства	173
Токмакова І.В., Войтов І.М., Штефан К.І. Розвиток технологій управління трудовим потенціалом підприємств	179
Толстова А.В., Хоменко К.В. Методика оцінювання рівня економічної безпеки підприємства	187
Файнер А.І., Ульянов М.В. Інформаційні технології в моделюванні управлінської діяльності підприємства	195
Фісун К.А., Войтенко Г.А. Підходи впровадження кадрового інноваційного менеджменту на підприємствах сфери послуг	201

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Прохорова В. В., Давидова О. Ю., Проценко В. М. Інноваційні стратегії розвитку підприємств туристичної індустрії як креативна форма організації підприємницької діяльності	207
--	-----

Менеджмент і маркетинг

Зибіна К.В., Сиволовський І.М. Підвищення ефективності вірусного маркетингу за допомогою візуального контенту	216
Науменко М.О., Рига О.С. Підходи до забезпечення стратегічного управління підприємства в умовах нестійкого середовища	223
Овчиннікова В.О., Дьяков І.О. Менеджмент якості на залізничному транспорті в умовах розвитку високошвидкісного руху	228
Сичова О.Є. Формування сучасних маркетингових стратегій для підприємства на вітчизняному ринку товарів та послуг	234

Соціально-економічні питання

Панченко Н.Г. Соціальні інвестиції як провідний інструмент корпоративної соціальної відповідальності	241
Фролов А.И., Каменева Н.Н., Косич М.В. Концепция устойчивого развития: экологический и нравственный императивы	247

Загальноекономічні питання

Андреева Т.Е., Гетьман О.А. Особенности организационного структурирования при создании инновации ценности с использованием подрывной технологии	258
Воловельская И.В., Петров В., Марковский А. Анализ состояния банковской системы Украины в современных условиях	270
Коваль І.М., Несен Д.А., Серіков А.В. Продюсування як стратегічний напрямок розвитку сучасного українського репертуарного театру	276

Context

Government regulation

Dykan V.L., Tolstova A.V. Development of the economy of Ukraine based on the principle of the equality of relations of the state, business and society	9
Kazakova N.A., Maroushev A.A., Prav Yu.G., Gulag A.A. Directions for the development of medical tourism in Ukraine and its effects on the economy	20
Kirdina E.G., Datskovskaya D.A. Lease and leasing - components of market economics	34
Makovoz O.V., Glazkova A.S. Analysis the main problems of the Ukraine's energetic industry	40
Mashchenko M. The role of enterprise in environmental modernization of the national economic system	46
Suhorukova T.G, Klochko Yu.S. Evaluation of the state of water-water-sanitation economy of Ukraine	53

Problems of the transport complex of Ukraine

Borovik Y.T., Postavny A.V. Modern state and prospects of innovative development of the ground economy of railway transport of Ukraine	60
Deineka O.G., Buzin P.A. Foreign and domestic experience of forming the railway development strategy in the conditions of the organization of speed movement	66
Elagin Y.V., Zubareiva L.A., Brylov D.I. The reform of Ukrzaliznytsia: state and specifics	75
Zhykharieva V.V., Oneshko S.V. Improvement of pricing in port industry of Ukraine	82
Kalicheva N.E., Gorokhov V.A. Approaches for development and implementation of activities for quality management in railway transport	95
Korin M.V. Development of railway transport in the context of extension of transborder cooperation: institutional aspects	102
Nazarenko I.L., Novak Y.Y., Lutsenko O.V. Estimation of wagon depot's intellectual capital value	111

Ostapyuk B.Ya., Kuzub A.V., Ovchinnikov V.L., Radionova M.V. Problems of development of railway transport of Ukraine and their solutions	119
Pozdnyakova L.A., Grutsa N.P. Improvement of motivation in connection with the introduction of high-speed and high-speed movement	127

Enterprise economics

Boiko M.O. Modern trends for development of stevedoring companies of Ukrainian	133
Volovelska I.V., Petrova V., Limanska S. Methods of optimization of warehouse logistics: theoretical aspect	145
Dykan V.L., Boshko K.M. Strategy for ensuring economic safety of industrial enterprises	150
Dykan E.V., Baranova O.B. Successful advised communications - success of business enterprises	159
Korin M.V., Valuch A.V., Valuch O.Yu. Theoretical bases of resource savings in the railway transport enterprises of Ukraine	165
Naumenko M.A., Kalinov D.V. The method of providing the quality of services to enterprises	173
Tokmakova I.V., Voytov I.M., Shtefan K.I. Development of technologies of management personnel potential of enterprises	179
Tolstova A.V., Khomenko E.V. Methodology for assessing the level of economic security of the enterprise	187
Fayner A.I., Ulyanov M.V. Information technologies in modeling the management activity of the enterprise	195
Fisun K.A., Voitenko G.A. Approaches to implement personnel innovation management at enterprises of services	201

Innovation and investment practice

Prokhorova V., Davydova O., Protsenko V. Innovative strategy development of enterprises in the tourism industry as a creative form of business organization	207
---	-----

Management and marketing

Zybina K., Sivolovsky I.M. Improving the efficiency of viral marketing with visual content	216
Naumenko M.A., Riga O.S. Approaches to ensure the strategic management of the enterprise in the conditions of the unstable environment	223
Ovchynnikova V.O., Dyakov I.O. Management of quality for railway transport in the conditions of development high-speed movement	228
Sychova O.E. Formation of modern marketing strategies for the enterprise in the domestic market of goods and services	234

Economics-social tasks

Panchenko N.G. Social investment as a leading tool of corporate social responsibility	241
Frolov A.I., Kameneva N.N., Kosich M.V. Concept of sustainable development: environmental and moral imperatives	247

General economic question

Andreeva T.E., Hetman O.O. Peculiarities of organizational structure at the time of creation of innovation values with using direct technology	258
Volovelsky I.V., Petrov V., Markovsky A. Analysis of situation in banking system of Ukraine in modern conditions	270
Koval I.N., Nesen D.A., Serikov A.V. Production as strategic direction of the development of the modern Ukrainian repertoire theater	276

УДК 330(477)

РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ПРИНЦИПУ РІВНОПРАВНОСТІ ВІДНОСИН ДЕРЖАВИ, БІЗНЕСУ ТА СУСПІЛЬСТВА

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Толстова А.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

В статті проаналізовано основні тенденції розвитку України, визначено ключові причини невдалих трансформаційних процесів національної економіки. Доведено необхідність переходу на модель розвитку економіки, яка базується на принципі рівноправності держави, бізнесу, суспільства. Формування економіки на основі такого принципу дозволить розвинути конкурентні відносини, досягти групового співробітництва держави, бізнесу та суспільства, що сприятиме забезпеченню добробуту країни. Економічний розвиток країни запропоновано здійснювати на основі симбіозу інституціалізованих та неринкових методів задоволення потреб суспільства. Визначено основні напрямки розвитку економіки країни.

Ключові слова: держава, бізнес, суспільство, державне регулювання, інноваційне середовище, індустриальний парк, інвестиційна політика.

РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ НА ОСНОВЕ ПРИНЦИПА РАВНОПРАВИЯ ОТНОШЕНИЙ ГОСУДАРСТВА, БИЗНЕСА И ОБЩЕСТВА

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Толстова А.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье проанализированы основные тенденции развития Украины, определены ключевые причины неудачных трансформационных процессов национальной экономики. Доказана необходимость перехода на модель развития экономики, основанной на принципе равноправия государства, бизнеса, общества. Формирование экономики на основе такого принципа позволит развить конкурентные отношения, достичь группового сотрудничества государства, бизнеса и общества, что будет способствовать обеспечению благосостояния страны. Экономическое развитие страны предложено осуществлять на основе симбиоза институциализированных и нерыночных методов удовлетворения потребностей общества. Определены основные направления развития экономики страны.

Ключевые слова: государство, бизнес, общество, государственное регулирование, инновационная среда, индустриальный парк, инвестиционная политика.

DEVELOPMENT OF THE ECONOMY OF UKRAINE BASED ON THE PRINCIPLE OF THE EQUALITY OF RELATIONS OF THE STATE, BUSINESS AND SOCIETY

*Dykan V.L., doctor of sciences, professor,
Tolstova A.V., Ph.D., Associate Professor (USURT)*

The article analyzes the main trends of Ukraine's development, identifies the key causes of the failed transformational processes of the national economy. It is determined that negative development tends to be caused by the imbalance and inefficiency of the existing system of public administration, the implementation of inconsistent reforms that are of a sectoral nature, inconsistency of structural priorities aimed at solving current problems, corrupting the distribution of capital, focusing political, economic and corporate power in "one hand" and lead to economic decline of the country, impoverishment of the population, growth of social tension.

The necessity of transition to the model of economic development, which is based on the principle of equality of state, business, society, is proved. The separation of the political interests of the state and the economic interests of the country, the achievement of economic justice in the relations between the state and the business community will enable the formation of an economic policy aimed at satisfying national interests, developing socially responsible business, and ensuring social security of the population. Effective management of the process of coordination of interests and coordination of the state, business, society as the main institutions of a market economy provides for taking into account new trends in development and achievement of certain strategic and tactical tasks of the country.

Economic development of the country is proposed on the basis of the symbiosis of institutionalized and non-market methods of meeting the needs of society. The basic directions of development of the country's economy are defined, which include: development of the industrial complex through the formation of industrial parks, clusters; development of agro-industrial complex; development of the IT sector; development of small and medium business; development of social entrepreneurship.

One of the main instruments of economic development of the country is the investment environment, which is formed under the influence of fiscal policy, regulation of the financial services market and interaction of the financial and real sectors of the economy.

Key words: *state, business, society, state regulation, innovation environment, industrial park, investment policy.*

Постановка проблеми. Динамічні зміни та трансформація світової економіки, інтеграція в глобальний ринок обумовлюють необхідність переходу на нові інноваційні стратегії розвитку країни, які передбачають впровадження ІТ-технологій, використання цифрових інформаційних технологій в управлінні та функціонуванні суб'єктів господарювання й суспільства в цілому, що супроводжується залученням штучного інтелекту, роботизацією виробництва, розвитком промислової біології, переходом на безпілотний транспорт, переходом на електронні гроші, споживання послуг або товарів, які надають онлайн-торгівля та електронне управління і т.д. Такі трансформації економіки мають багатовимірний характер, призводять до змін у сферах суспільного життя, потребують створення нових форм та способів організації взаємодії між державою, бізнесом, суспільством. Ефективне управління процесом

узгодження інтересів та координація держави, бізнесу, суспільства як основних інститутів ринкової економіки забезпечує врахування нових тенденцій розвитку та досягнення визначених стратегічних та тактичних завдань країни.

Однак за часи незалежності в Україні відбулося об'єднання політичної та економічної влади, держава лобіює власні інтереси політичної еліти, ігнорує інтереси суспільства та думку бізнесу щодо вибору стратегії розвитку країни. Це призводить до конфліктності відносин держави, бізнесу та суспільства, спроб бізнесу увійти в політику з метою впливу на можливості та ресурси, прагнення громадських організацій вплинути на владу шляхом обурення та протестів.

В таких умовах основою успішного економічного розвитку України є формування моделі розвитку економіки на основі встановлення рівноправності держави, бізнесу та суспільства, оскільки саме відокремлення політичних інтересів влади та економічних інтересів країни, досягнення економічної справедливості у взаємовідносинах держава-бізнес-суспільство дозволять сформувати економічну політику, направлену на задоволення національних інтересів, розвиток соціально-відповідального бізнесу, забезпечити соціальну захищеність населення.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішеної частини загальної проблеми. Проблеми розвитку економіки України неодноразово обговорювалися вченими, політиками та економістами, які визначали ключові причини існуючих векторів розвитку, пропонували різні шляхи, моделі відродження економічної потужності країни.

Більшістю із них шляхи подолання складаної соціально-економічної ситуації вбачають у впровадженні інноваційної моделі розвитку, перехід на цифрову економіку, стимулювання інвестиційної активності та посилення державної

підтримки промисловості. Вагомий внесок у вирішення проблем розвитку економіки України та забезпечення економічної стабілізації внесли такі вітчизняні вчені-науковці, як: Бубенко П.Т., Геєць В.М., Дикань В.Л., Збаразська Л.О., Кіндзерський Ю.В., Липов В.В., Проскуринова В.Е., Шульга О.А. та інші [1-12]. Разом із значною кількістю пропозицій і розробок виникає необхідність перегляду основних принципів формування економічної системи країни, взаємодії держави, бізнесу та суспільства, що насамперед визначає модель подальшого розвитку економіки України.

Метою статті є визначення моделі розвитку економіки країни на основі принципу рівноправності держави, бізнесу та суспільства.

Виклад основного матеріалу. З урахуванням глобальних процесів трансформації за 27 років структура української економіки значно деградувала на фоні тих процесів, які відбувалися в країнах-лідерах, формуючих ядро капіталістичного центру [11]. В той час як світова економіка зросла більш ніж удвічі, українська й досі на третину нижче рівня 1991 року. В результаті неефективної економічної політики структура економіки України деградувала та за своїми характеристиками наблизилася до менш розвинених країн, що супроводжується зниженням потенціалу економічного зростання.

За критеріями Індексу глобальної конкурентоспроможності, розрахованого на основі даних Всесвітнього економічного форуму (2016-2017рр.) економіка України знаходиться на стадії переходу від етапу розвитку з домінуванням факторів виробництва до стадії розвитку, де домінують фактори ефективності з 5-10% часткою інновацій. Сьогодні економіка України характеризується спеціалізацією на експорті сировини та продукції її первинної обробки, низьким рівнем ВВП на душу населення, який на 2018 рік

складає 2,82 тис.долл (що майже в двічі нижче рівня ВВП країн, що розвиваються), зростанням державного боргу на 10,98% (з яких на зовнішні борги приходиться 47,2 млрд доларів, що в 2,6 рази більше поточного рівня валютних запасів країни), тіннізацією економіки (яка сягає 33% ВВП), зростанням рівня безробіття, підвищенням ціни на газ та комунальні послуги, зниженням купівельної спроможності населення [13-15].

Основними причинами невдалих трансформаційних процесів національної економіки є [2, 5, 16]:

- поспішна лібералізація економіки, котра вимагала після адміністративно-планової економіки з жорсткою системою державного управління, виробництва за держзамовленням, звільнити економіку країни від надмірного управління з боку державної влади на ринкові механізми. Це обумовило перерозподіл державної власності, розвиток корупції і, як наслідок, помилково обраний курс економічного розвитку, впровадження недоцільних та непослідовних реформ, зруйновані великі виробничо-технологічні комплекси, розділені підприємства, ліквідовані колективні підприємства сільського господарства, які склали ядро економічного потенціалу країни;

- незбалансованість та неефективність існуючої системи державного управління, яка на сучасному етапі не спроможна виробляти послідовну та дієву стратегію економічного розвитку України шляхом реалізації реформ, які направлені на втілення інтересів суспільства, а не на власні пріоритети влади;

- впровадженням непослідовних реформ, які мають галузевий характер, неузгодженістю структурних пріоритетів, спрямованих на вирішення поточних проблем призвели до посилення структурних диспропорцій економіки, прискорення розвитку низькотехнологічного виробництва,

використання старих технологій виробництва, домінування переробної промисловості з випуском продукції низької стадії переробки, велика частка сировинної продукції в експорті, низький рівень високотехнологічного виробництва та деіндустріалізація країни;

- корумпований розподіл капіталу, на основі приватизації державної власності, що в результаті призвело до формування в країні олігархії, створення олігархічних кланів, в яких зосереджено державні ресурси та багатства;

- політична нестабільність країни. Відсутність чітко встановленої системи цінності, ідеології держави, єдиної стратегії економічного розвитку, ефективної системи державного управління, все більше посилюють політичне протистояння, боротьбу за владу і можливість контролювати у своїх руках ресурси, породжують соціальну напруженість, гальмують розвиток суспільства, закладають основи економічної кризи;

- наявність нерозривного зв'язку між політичними та економічними траєкторіями розвитку, що призвело становлення олігархії, яка слугує виключно вузькому колу економічної еліти.

Для трансформаційного періоду характерно використання політичної влади з метою отримання економічної влади. Це призвело до формування олігархії, захисту корисних інтересів правлячого класу, соціальної нерівності, несправедливого та нераціонального співвідношення благ між окремими групами населення, корупції, відсутності контролю та інших негативних змін економіки та суспільства. Проблеми відносин, які в цей період склалися між бізнесом та державою, економічною та політичною владою доцільно вирішувати на основі розробки та реалізації соціальної теорії, відповідно до якої економічна, політична, воєнна, технологічна, освітня та культурна влади є взаємопов'язані та взаємозамінні, а відповідно повинні бути і рівноправними [4]. Рівноправність

держави, бізнесу та суспільства повинна полягати в узгодженні економічних інтересів країни, можливості впливу на формування та реалізацію стратегічних напрямків розвитку економіки України в рівній ступені, справедливому розподілі відповідальності за їх результати. Такі відносини держави, бізнесу, суспільства передбачають взаємо відповідальність кожного учасника відносин за виконання свої зобов'язань. Впровадження принципу рівноправності держави, бізнесу та суспільства дозволить розвинути конкурентні відносини, досягти їх міжсекторального співробітництва, метою якого є забезпечення добробуту країни.

Оскільки формування ринкових відносин за своїми результатами може мати руйнівний характер та не має морального фундаменту, перед державою постає завдання гармонізації діяльності державних інститутів, релігійних організацій з метою підтримки та розвитку таких якостей українського суспільства, як взаєморозуміння, взаємодопомога, відкритість. Історичний досвід трансформації держави свідчить, що реальна сила держави, як найбільш розвиненого суспільного інституту, залежить від того настільки вона відображає суспільні ідеї, пріоритети, ціннісно-нормативні установки.

Під час впровадження українських реформ держава віддалилась від суспільних процесів, що призвело до втрати основних захисних та системоутворюючих функцій служіння суспільству. Оскільки держава є ініціатором економічних реформ, зміни суспільно-економічного устрою, тому вона несе відповідальність за результати своєї діяльності [2]. Сьогодні наслідками такої діяльності є прояв низького рівня довіри суспільства державним інститутам. Слід зазначити, що без тісного співробітництва держави з суспільними організаціями шляхом формування соціальних інститутів, розбудови соціальної інфраструктури, підтримки розвитку соціального

підприємництва не можливо досягти успішного реформування економіки та впровадження активної економічної політики.

Одним із ключових факторів, які негативно впливають на розвиток економіки країни є тиск глобалізаційного світу. Оскільки транснаціоналізований капітал є макрорегульованим, його вплив сильніший за національні держави, які залежать від зовнішнього впливу кредиторів [2]. Зазвичай надання позик, грантів, розвиток відносин та забезпечення різних додаткових прав пов'язано з виконанням додаткових вимог. Свідчать про такий вплив і відносини між Україною та МВФ. Так, головним умовами МВФ щодо надання траншу є зменшення навантаження на державний бюджет шляхом скорочення соціальних виплат, ліквідація різниці ціни на газ між споживачами та корупційною складовою при її нарахуванні, тобто привести до імпортного паритету. Однак скорочення соціального сектору призводить до зростання соціальної нерівності, зубожіння населення та зростання соціального напруження, що суперечить національним інтересам країни. Подолання такого впливу слід здійснювати шляхом встановлення рівноправ'я взаємодії ринкової сили бізнесу і держави, яке визначає діяльність інститутів, формуючи ринкові сили та спирається на соціальні норми, встановлені суспільством.

Розвиток економіки базуючись на принципі рівноправності держави, бізнесу та суспільства повинен здійснюватися на основі симбіозу інституціоцізованого шляху (відповідно до законів ринку) та неринкових методів з надання населенню колективних благ на основі пільгового або безкоштовного задоволення державою індивідуальних або колективних потреб. Сучасні перетворення в економіці країни супроводжуються розширенням сфери впливу ринкових відносин, в тому числі, і на соціально значимі сфери: освіту та охорону здоров'я. Невраховані наслідки

змін в даних сферах можуть призвести до поглиблення нерівності. Вирішення зазначеної проблеми можливо за рахунок посилення взаємодії бізнесу та держави, які забезпечать економічне зростання шляхом реалізації ринкової діяльності, що сприятиме підвищенню рівня добробуту населення.

Як зазначалося в умовах рівноправності держави, бізнесу та суспільства зростає роль інститутів, які діють поза ринкових принципах. Інститути повинні враховувати спадкоємність традицій, ідей, духовного світу населення, системи ціннісних уявлень та будуватися на взаємодії окремих елементів, що визначають цілісність економічної та суспільної системи в цілому, мають державну підтримку. Вони забезпечують, з одного боку, суспільну діяльність, з іншого – господарську. Формування інституційного середовища дозволить вирішити проблему домінування впливу політичного циклу над економічною політикою.

Стратегічно-важливими елементами інституційного середовища є інститути розвитку, інвестиційні та соціальні інститути. Основне завдання інститутів розвитку полягає в забезпеченні та підтримці інноваційного розвитку всіх сфер економіки України шляхом формування інноваційно-технологічного середовища. Інвестиційне забезпечення розвитку економіки країни шляхом формування державних та недержавних інвестиційних фондів, що визначають інвестиційне середовище є ключовим завданням інвестиційних інститутів. Діяльність соціальних інститутів слід направляти на забезпечення соціального розвитку країни, соціальної захищеності населення, морально-культурному розвитку суспільства, зростанню його добробуту.

Така інституціональна система взаємодії держави, бізнесу, суспільства сприятиме формуванню загальних правил поведінки суб'єктів господарювання,

створення державних та недержавних інститутів, які забезпечать ринкове (на конкурентних основах) функціонування галузей та суб'єктів, задіяних в процес ринкової взаємодії. Це дозволить вирішити проблему ефективного власника, що захистить суспільство від його ефективної діяльності.

Ключова роль в економічних перетвореннях належить системі пріоритетів, які повинні відповідати національним інтересам країни. Економічна політика країни повинна сприяти розвитку бізнесу на принципах конкуренції та соціальної відповідальності.

Основними умовами економічних перетворень в Україні є політична і економічна стабільність в державі; довіра до влади і бізнесу з боку міжнародного співтовариства; комплексне планування і реалізація проекту за участю держави та бізнесу, науки та представників ІТ, різних галузей економіки; поетапна його реалізація з урахуванням експериментальної стадії; наявність державних програм і злагодженої системи управління під контролем держави з урахуванням інтересів усіх сторін і досягнення соціальної, економічної, екологічної ефективності; наявність відповідної науково-технічної бази; можливість здійснення великих інвестицій в нові техніку і технологію, розвиток цифрової інфраструктури, в науку і освіту; зміни в системах управління і підготовки кадрів [17].

Першочерговим завданням розвитку слід визначити реформування системи державного управління, перегляд економічної політики, які повинні базуватися на принципах законності, моралі і права. Апарат управління, який безпосередньо виконує функції державного управління, зобов'язаний чітко дотримуватися чинного законодавства, керуватися такими чеснотами, як розсудливість, справедливість, помірність, пріоритетність інтересів суспільства, соціальна відповідальність та не

порушувати прав суспільства, в тому числі, наданих Конституцією України. Для зняття соціальної напруженості в країні, в першу чергу, слід вести прозору економічну політику, з роз'ясненням всіх напрямів розвитку, заходів, які необхідно реалізувати. Основними пріоритетами системи державного управління повинно бути забезпечення національних інтересів країни, регулювання цінової політики, удосконалення фіскальної політики, реприватизація стратегічно важливих для країни підприємств, забезпечення безпеки країни.

Стратегічними напрямками розвитку економіки пропонуємо визначити:

- розвиток промислового комплексу шляхом формування індустріальних парків, кластерів;
- розвиток агропромислового комплексу;
- розвиток сектору ІТ-технологій;
- розвиток малого та середнього бізнесу;
- розвиток соціального підприємництва.

Розвиток промислового комплексу країни пропонуємо здійснювати шляхом формування індустріальних парків, кластерів, які є міжгалузевими інтегрованими структурами, спрямованими на консолідацію науково-виробничих, інфраструктурних, промислових підприємств різних галузей, що дозволить створити інноваційно-технологічне середовище для формування декількох технологічно завершених ланцюгів з виробництва різнопланової високотехнологічної продукції.

В першу чергу об'єднання підлягають підприємства, об'єднані єдиним технологічним ланцюгом. До складу індустріальних парків повинні увійти промислові підприємства (зокрема, підприємства металургійного, енергетичного, машинобудівного, хімічного, вугільного, нафто-газового комплексів, підприємств транспортного машинобудування, приладобудування,

виробництва металорізальних інструментів, металоконструкцій, ремонтні підприємства, підприємства по розробці ІТ, нанотехнологій) і підприємства, які концентрують у собі інноваційний, інтелектуальний і інформаційний потенціали, як регіонів, так і країни в цілому. Об'єднання таких підприємств в єдину логістичну систему дозволить раціоналізувати систему управління матеріально-технічними потоками, мінімізувати витрати, підвищити інвестиційну привабливість підприємства, що, в свою чергу, буде сприяти модернізації виробництва, створення якісної високотехнологічної продукції, яка буде конкурентоспроможною на міжнародному ринку [5, 6, 16].

Одним із важливих кроків в розбудові промислового комплексу України є розвиток торгівельно-економічного співробітництва між Китаєм та Україною [18]. Створення китайсько-українського індустріального парку відкриє можливості промислового співробітництва в таких сферах, як виробництво устаткування для залізничного транспорту, енергетичного обладнання, машинобудування, в металургії, будівництві інфраструктури, комунікацій, атомної енергетики та енергозберігаючих технологій. Розширення взаємодії у використанні інноваційних технологій і виробничого ланцюга Китай і Україна матимуть змогу створення нових моделей промислового співробітництва, виробництва продукції з високою доданою вартістю, сприяючи процесу реіндустріалізації країни.

Крім того, створення китайсько-українського індустріального парку сприятиме залученню додаткових транзитних потоків через транспортні коридори країни, оскільки значна частина товарів з Китаю експортується до Європи. Це, в свою чергу, сприятиме модернізації транспортних коридорів, залізничного транспорту, впровадження високошвидкісного руху.

Розвиток міжнародного співробітництва, створення індустріальних парків сприятиме реіндустріалізації промисловості, зростанню конкурентоспроможності підприємств за рахунок реалізації потенціалу ефективної взаємодії учасників парку, пов'язаного з їх географічно близьким розташуванням, включаючи розширення доступу до інновацій, технологій, «ноу-хау», спеціалізованих послуг і висококваліфікованих кадрів, а також зниженням трансакційних витрат, що забезпечує формування передумов для реалізації спільних коопераційних проєктів і продуктивної конкуренції. Соціальний ефект такого об'єднання полягає в формуванні додаткових робочих місць, що сприятиме скороченню трудової міграції, зростанню рівня добробуту населення.

Розвиток агропромислового комплексу пропонуємо здійснювати по таким напрямкам:

- трансформація земельних відносин;
- формування інституційних та макроекономічних умов, що забезпечить підвищенню рівня аграрної культури, фінансової платоспроможності фермерів;
- розвиток сільськогосподарської кооперації, конкурентних відносин між суб'єктами господарювання;
- кластерна організація агропромислового виробництва;
- удосконалення механізмів надання державної підтримки суб'єктам господарювання.

В умовах формування глобальної цифрової економіки важливою галуззю, за рахунок якої передбачається зростання ВВП та, яка сприятиме модернізації реального сектору економіки є галузь ІТ-технологій. Розвиток сфери ІТ-технологій потребує фінансової підтримки держави, оскільки продукція даної галузі конкурентоспроможна на міжнародному ринку. Основним напрямом розвитку даної сфери повинно бути не лише розробка нових технологій для міжнародного ринку,

а і для забезпечення національних підприємств передовими технологіями, які дозволять прискорити процес модернізації промисловості та забезпечать перехід на новий технологічний рівень.

Важливе місце в розвитку економіки країни посідає розвиток малого та середнього підприємництва. Головним завданням держави є забезпечення належних умов функціонування, доступність фінансових ресурсів. Розвиток підприємництва повинен здійснюватися на основі комплексного підходу, який передбачає забезпечення конкурентоспроможності підприємств за рахунок управління знаннями, розвитку інноваційної діяльності, кадрового, науково-технічного потенціалу, інтелектуалізації [18].

Новим напрямом розвитку економіки країни, який сприятиме реалізації принципу рівноправності держави, бізнесу та суспільства є соціальне підприємництво. Воно допомагає виконувати такі функції: надавати державні послуги в новий спосіб і задовольняти потреби громади; створювати робочі місця; збагачувати професійний досвід людей; розвивати громади, залучаючи до громадського життя маргіналізовані групи; знижувати соціальну напругу; розширювати активність громадян, які можуть самостійно розв'язувати свої проблеми та брати відповідальність за своє життя; відроджувати сільські й міські території та поліпшувати їхню соціальну інфраструктуру; підтримувати громадські ініціативи, інноваційні проєкти й творчу активність тощо.

Ключовим інструментом розвитку соціального підприємництва є підтримка держави, яка повинна супроводжуватися програмами розвитку соціальних підприємств, впровадженнями системи пільгового кредитування, вироблення національної стратегії розвитку соціального підприємництва, яка дозволила б скоординувати зусилля всіх зацікавлених сторін – підприємців, громадських

організацій, донорських структур та держави. Потрібна чітка і скоординована робота тих, хто в цей процес вже залучений, а також фінансування окремих проєктів, які дозволять вирішувати проблему системно.

Одним із основних інструментів економічного розвитку країни є інвестиційне середовище, яке формується під впливом фіскальної політики, регулювання ринку фінансових послуг та взаємодії фінансового та реального секторів економіки.

Для забезпечення розвитку економіки ключовим завданням держави є формування інвестиційної політики, яка спрямована на створення привабливого інвестиційного середовища та суттєвого нарощування обсягів інвестицій, розвиток інноваційної діяльності.

Основними завданнями державної інвестиційної політики повинні стати [19]:

- орієнтація на інноваційний шлях розвитку економіки України;
- визначення державних пріоритетів інвестиційного розвитку України;
- удосконалення нормативно-правової бази у сфері інноваційної діяльності;
- створення строгої системи контролю інвестиційної діяльності;
- створення умов для збереження, розвитку й використання вітчизняного науково-технічного та інноваційного потенціалу;
- забезпечення взаємодії науки, освіти, виробництва, фінансово-кредитної сфери у розвитку інноваційної діяльності;
- ефективно використання ринкових механізмів для сприяння інноваційної діяльності, підтримка підприємництва у науково-виробничій сфері;
- розвиток міжнародної науково-технологічної кооперації, трансферу технологій, захисту вітчизняної продукції на внутрішньому ринку та її просування на зовнішній ринок;

- фінансова підтримка, сприятлива кредитна, податкова і митна політика у сфері інноваційної діяльності;

- сприяння розвитку інвестиційної інфраструктури;

- інформаційне забезпечення суб'єктів інноваційної діяльності;

- підготовка кваліфікованих кадрів у сфері інноваційної діяльності;

- створення рівних умов для суб'єктів господарювання різних форми власності;

- здійснення процесу інвестування на прозорих та цивілізованих засадах;

- поліпшення структури інвестиційних джерел.

Удосконалення інвестиційної політики України слід починати з впровадження державного регулювання валютного курсу, удосконалення нормативно-правової бази у сфері інноваційної діяльності, впровадження строгої системи контролю інвестиційної діяльності, дослідження та розбірливості в потенційних інвесторів, впровадження ефективної пільгової політики, системи сповіщення влади про залучення інвесторів, формування бюджетних і не бюджетних інвестиційних фондів, залучення коштів великих підприємств в розвиток економіки країни.

Першочерговим заходом забезпечення економіки країни інвестиційними ресурсами є впровадження державного регулювання валютного курсу, яке пропонуємо здійснювати на основі обмеження руху в країні іноземної валюти, скорочення приватних фінансових організацій, які здійснюють обмінні операції, проведення операцій з обміну лише в Національному банку України або державних банках країни. Це дозволить зміцнити національну валюту, утримати кошти в країні, збільшити надходження до держбюджету країни.

З метою забезпечення стабільності сприяння інвестування в довгострокові проєкти розвитку економіки країни, відповідно до пріоритетних напрямків її

розвитку, захисту їх від мінливих політичних умов слід впроваджувати практику формування багаторічного бюджету. Тривалість реалізації проектів індустріалізації, модернізації економіки може досягати 5-10 років. Ефективність реалізації зазначених проектів залежить від забезпеченості фінансовими ресурсами. Оскільки, країна розвивається в нестабільних політичних та економічних умовах, бюджет слід складати на найближчі 3-5 років, з урахуванням основних проектів модернізації економіки.

Іншою сферою участі держави як суб'єкта та джерела фінансових коштів є розвиток різних форм приватно-державного партнерства при збереженні державою контролю над стратегічними інфраструктурними мережами, підприємствами країни. Ефективним є проведення спільного фінансування та партнерства. Органи управління, які об'єднують широкий спектр інтересів, також повинні покрити від 15 до 50 відсотків витрат, пов'язаних з конкретними проектами, за рахунок місцевих (державних або приватних) джерел.

Важливим елементом інвестиційного забезпечення розвитку економіки країни є залучення крупного бізнесу на основі створення позабюджетних інвестиційних фондів підтримки розвитку країни.

Висновки. Підсумовуючи, слід зазначити, що 27 річний досвід реформування та розвитку економіки України свідчить про необхідність переосмислення основних принципів взаємовідносин між державою, бізнесом, суспільством та основ формування економічної системи країни. В сучасних умовах, формування глобальної цифрової економіки, відкритості національної економіки до зовнішнього впливу доцільним є формування моделі розвитку економіки, ключовим базисом якої є принцип рівноправності держави, бізнесу та суспільства. Участь бізнесу та суспільства в узгоджені національних

інтересів, формуванні та реалізації стратегій розвитку економіки України дозволить державі зміцнити свої позиції як гаранта реалізації стратегій економічного та соціального розвитку, визначених відповідно до національних інтересів, заручитися підтримкою суспільства щодо обраних курсів розвитку, сформувати сприятливі умови для розвитку бізнесу. Ключовим напрямками розвитку економіки на основі рівноправності держави, бізнесу, суспільства визначено удосконалення системи державного регулювання, забезпечення індустріалізації, модернізації промисловості, розвиток агропромислового комплексу, інноваційного розвитку малого та середнього підприємництва, формування інноваційного та інвестиційного середовища розвитку, розвитку соціального підприємства. Забезпечення програм розвитку економіки слід здійснювати на основі формування потужної інвестиційної інфраструктури, інститутів, які акумулюватимуть фінансові кошти та на проектній основі перерозподілятимуть їх на інноваційні проекти розвитку економіки.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бубенко П.Т. Інституційна динаміка просторової організації економічного розвитку: монографія. / П.Т. Бубенко. – Харків: ХНАМГ, 2008. – 295 с.
2. Геейц В.М. Эндогенизация развития экономики в измерении равноправия отношений государства, бизнеса и субъектов голосования / В.М. Геейц // Экономика Украины. – 2018. - №7. – С.3-19
3. Геєць В.М. Довіра і розвиток в українських реаліях / Творення простору суспільної довіри в Україні XXI сторіччя: матер.міжнар.наук.-практ.конф. – К.: ДВНЗ «Університет банківської справи», 2017. – С.15-30
4. Джейкобс Г. Политическая экономия неолиберализма и

- неолиберальна демократія // Мир перемен. – 2018. - №1. – С.8-21
5. Дикань В.Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. - №52. – С.9-20
6. Дикань В.Л. Механізм восстановления машиностроительного комплекса Украины в условиях логистической интеграции / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. - №47. – С.9-14
7. Збаразська Л.О. Неоіндустріалізація в Україні: концепт національної моделі / Л.О. Збаразська // Економіка промисловості. – 2016. - №3 (75). – С. 5-32
8. Кіндзерський Ю.В. Промисловість України: стратегія і політика структурно-технологічної модернізації [Текст] / Ю.В. Кіндзерський. – Київ: НАН України, Ін-т екон. та прогнозування, 2013. - 536 с.
9. Липов В.В. Конкурентная стратегия развития Украины в условиях глобализации / В.В. Липов // Экономика Украины. – 2018. - №3. – С.21-33
10. Проскуринова В.Е. Стратегические приоритеты развития промышленных кластерных территориально-отраслевых объединений / В.Е. Проскуркина // Економічний простір. – 2012. - №64. – С.96-109
11. Сіденко В.Р. Глобальні структурні та тренди економіки України // Економіка та прогнозування. – 2018. - №1. – С. 37-57
12. Шульга О.А. Стратегические направления аграрной политики в Украине / О.А. Шульга // Экономика Украины. – 2018. - №5. – С.3-22
13. Украине предрекли 50% роста ВВП на душу населения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://korrespondent.net/business/economics/4013226-ukrayne-predrekly-50-rosta-vvp-na-dushu-naseleniyu>
14. Держборг України: скільки і кому винен кожен українець населення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/news/2018/08/20/639768/>
15. Украинская экономика выходит из "тени" населения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.segodnya.ua/economics/business/ukrainskaya-ekonomika-vyhodit-iz-teni-1165012.html>
16. Tolstova A.V. Cluster economy—a modern paradigm of economic development of Ukraine/ A.V. Tolstova // GISAP: Economics, Jurisprudence and Management. – 2016. - №11. – р. 6-11
17. Компаниец В.В. Концептуальный анализ перспектив цифровизации экономики и железнодорожного транспорта / В.В. Компаниец // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. - №62Додаток. – С.197-200
18. Чжан Дун'ян Тенденції розвитку і перспективи торгівельно-економічного співробітництва між Китаєм та Україною / Чжан Дун'ян // Економіка України. – 2018. - №6. – С.3-12
19. Толстова А.В. Стратегічний розвиток економіки України: інвестиційний аспект: колективна монографія . Інноваційно-інвестиційні засади стійкого розвитку базових галузей національного господарства: колективна монографія / за ред.В.П. Ільчука. – Чернігів: Чернігів.нац.ун-т, 2016. –С.329-341

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146213

УДК 339.924

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ МЕДИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ЕКОНОМІКУ

*Казакова Н.А., к.геогр.н., доцент,
Марушева А.А., к.ю.н., доцент,
Прав Ю.Г., к.е.н., доцент,
Гулаг А.О., магістр (ХНУ імені В.Н. Каразіна)*

У сучасному, динамічному суспільстві туризм є одним із основних видів міжнародної економічної діяльності, складною і комплексною сферою, що виявляє істотний вплив на структуру і загальну ситуацію в світовій економіці. У зв'язку з чим, сфера туризму надає стимулюючу дію на такі сектори економіки, як транспорт, зв'язок, торгівлю, будівництво, сільське господарство, виробництво товарів та послуг. На сьогодні стрімкого розвитку набув медичний туризм – виїзд населення за кордон з метою отримання медичних послуг. Україна має шанси стати одним із основних центрів медичного туризму як на регіональному, так і на міжнародному рівнях. Дослідженню впливу медичного туризму на економіку України та інтеграційні процеси, які відбуваються сьогодні і присвячена дана стаття.

Ключові слова: міжнародний туризм, кордони, медицина, економіка.

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ МЕДИЦИНСКОГО ТУРИЗМА В УКРАИНЕ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ

*Казакова Н.А., к.геогр.н., доцент,
Марушев А.А., к.ю.н., доцент,
Прав Ю.Г., к.э.н., доцент,
Гулаг А.А., магистр (ХНУ имени В.Н. Каразина)*

В современном, динамично обществе туризм является одним из основных видов международной экономической деятельности, сложной и комплексной сферой, оказывающих существенное влияние на структуру и общую ситуацию в мировой экономике. Сфера туризма оказывает стимулирующее воздействие на такие секторы экономики, как транспорт, связь, торговлю, строительство, сельское хозяйство, производство товаров и услуг. Именно поэтому исследования современных тенденций в сфере туризма являются актуальными. Стремительное развитие приобрел медицинский туризм - выезд населения за границу с целью получения медицинских услуг. Украина имеет шансы стать одним из основных центров медицинского туризма как на региональном, так и на международном уровнях. Исследованию влияния медицинского туризма на экономику Украины и интеграционные процессы, которые происходят сегодня и посвящена данная статья.

Ключевые слова: международный туризм, границы, медицина, экономика.

DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF MEDICAL TOURISM IN UKRAINE AND ITS EFFECTS ON THE ECONOMY

*Kazakova N.A., candidate of geography, associate professor,
Maroushev A.A, Cand. Sci., Associate Professor,
Prav Yu.G., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Gulag A.A, master's degree (KNU named after VN Karazin)*

In a modern, dynamic society, tourism is one of the main types of international economic activity, a complex and complex sphere that exerts a significant influence on the structure and overall situation in the world economy. The sphere of tourism has a stimulating effect on such sectors of the economy as transport, communications, trade, construction, agriculture, production of goods and services. That is why studies of current trends in tourism are relevant. Rapid development has acquired medical tourism - travel of the population abroad for the purpose of obtaining medical services. Although the phenomenon of medical tourism is not new. The integration of Ukraine in the field of medical tourism in the near future will occur mainly due to the departure of its citizens abroad. However, having significant opportunities to attract foreign patients and pursuing a rational policy in medicine, economics and tourism, Ukraine has a chance to become one of the main centers of medical tourism both at the regional and international levels. A well-known fact is the significant role of tourism in the modern world. In addition to recreational functions, this type of service creates conditions for inflow of financial resources (including foreign investments), promotes cultural exchange and provides job creation, while for some countries tourism is actually the only source of income. At the same time, as researchers point out, tourism is an important driving force for integration processes, ensuring interpenetration and exchange of financial and human resources. Although traditionally the main focus is tourism for recreation purposes, the situation has changed somewhat over the last 15 years. Rapid development has become medical tourism - the departure of the population abroad for the purpose of obtaining medical services.

Key words: *international tourism, borders, medicine, economics.*

Постановка проблеми. Загальновідомим фактом є значна роль туризму в сучасному світі. Окрім виконання рекреаційної функції, даний вид послуг створює умови для притоку фінансових ресурсів (у тому числі іноземних інвестицій), сприяє культурному обміну та забезпечує створення робочих місць, при цьому для ряду країн туризм є фактично єдиним джерелом доходів. Разом із тим, як зазначають дослідники, туризм є важливою рушійною силою для інтеграційних процесів, забезпечуючи взаємопроникнення та взаємобмін фінансовими та людськими ресурсами. Хоча традиційно основним напрямом

вважається туризм із метою відпочинку, за останні 15 років ситуація дещо змінилася. Стрімкого розвитку набув медичний туризм – виїзд населення за кордон з метою отримання медичних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Хоча явище медичного туризму не є новим (одним із найперших прикладів відомих місць для лікування є давньогрецькі храми Асклепія, збудовані ще до нашої ери), саме наприкінці 20 століття воно почало набувати найбільшого значення і ступеню поширеності. Варто відзначити, що, незважаючи на поточну економіко-політичну ситуацію, Україна має значний потенціал розвитку в сфері медичного

туризму. Окрім того, за даними зарубіжних інтернет-ресурсів, у 2008 році Україна займала сьоме місце у світі за кількістю прийнятих з-за кордону медичних туристів [1].

Основними чинниками, що впливають на розвиток медичного туризму у світі, є ціни на медичні послуги та їх доступність. Наприклад, операція шунтування в Сполучених Штатах Америки коштує 100 тис. доларів США, у той час як в Індії ця ж операція, яка проводиться у лікарні з найсучаснішим обладнанням, коштуватиме всього 10 тис. доларів. Подорож до іншої країни з метою лікування може бути шляхом уникнути черги на операцію, наявність яких є характерною для країн із централізованими державними системами охорони здоров'я (наприклад, Великобританія та Канада). Варто відзначити, що для більшості центрів медичного туризму характерною є висока якість наданих послуг та наявність висококваліфікованого персоналу: велика кількість закладів має акредитацію таких організацій, як JointCommitteeInternational та ISO, а їх лікарський склад має престижну західну освіту [1,2].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Враховуючи прагнення України вийти на вищий рівень економічних та політичних відносин із рештою країн світу, треба визначити основні чинники впливу медичного туризму в Україні на її інтеграційні процеси та перспективні напрямки розвитку медичного туризму як нового перспективного напрямку розвитку, яке має і велике значення для майбутнього економіки країни.

Мета статті. Виявлення основних напрямків розвитку медичного туризму, основних економічних та конкурентних засад впливу на економіку - являється метою даної статті.

Виклад основного матеріалу. Велику роль в медичному туризмі відіграє

якість обслуговування. Для провідних центрів медичного туризму стандартом є максимально дбайливе ставлення лікарів, медсестер та медперсоналу до пацієнтів. При цьому можливим є більш тривалий строк перебування в лікарні під наглядом кваліфікованих лікарів, без переповнених лікарняних палат і черг. Метою медичного туризму також може бути лікування за методиками, які є унікальними або які не є доступними в країні проживання пацієнтів. В цьому контексті варто виділити альтернативні напрями медицини, такі як натуропатія, акупунктура та ін. Крім того, велика кількість передових сучасних лікарень знаходиться у популярних туристичних центрах, що в багатьох випадках робить можливим поєднання лікувальних процедур та відпочинку, приваблюючи безліч людей з усього світу.

На даний момент Україна є одним із перспективних центрів медичного туризму. По-перше, цьому сприяє вигідне географічне розташування країни, що полягає у наявності великої кількості транзитних транспортних шляхів, близькості до інших європейських країн та доступі до Чорного моря. По-друге, медичний персонал в українських лікувальних закладах має досить високу кваліфікацію. Беззаперечною перевагою України є наявність великої кількості природних рекреаційних ресурсів. На території країни є велика кількість джерел різноманітних за складом мінеральних вод, наявні джерела лікувальних грязей та озокериту, що доповнюється сприятливими кліматичними умовами. Окреме місце займає Карпатський регіон, значний рекреаційний потенціал якого зумовлений наявністю великих лісових масивів, значної кількості джерел мінеральних вод (особливо у Трускавці, Східниці та Моршині), джерел лікувальних грязей, а також сприятливий клімат. Як стверджує М. Мальська, наявна база природно-санаторної галузі дозволяє щорічно приймати до 8 мільйонів людей

[3].

Проте наявність розвиненої санаторної бази є не єдиною конкурентною перевагою України на ринку медичного туризму. За оцінками спеціалізованих видань в Україні є понад 50 спеціалізованих медичних закладів із висококваліфікованим персоналом, які орієнтовані на надання послуг зарубіжним пацієнтам. За даними Української асоціації медичного туризму, основними напрямками медицини в Україні, що користуються попитом серед іноземних пацієнтів, є:

- репродуктивна медицина;
- кардіохірургія;
- стоматологія;
- офтальмологія;
- реабілітація;
- SPA&Wellness;
- пластична хірургія;
- ортопедія.

Окрім того, значний інтерес

представляють напрями відновної медицини та лікування стовбуровими клітинами, яке є одним із найбільш інноваційних та перспективних напрямів медицини. При цьому якість наданих медичних послуг є приблизно на одному рівні із зарубіжними клініками, в той час як вартість лікування в Україні є щонайменше в 2 рази дешевшого, ніж за кордоном.

Як було зазначено вище, однією із значних конкурентних переваг України на міжнародному ринку медичних послуг є низькі ціни на лікування. У таблиці 1 для порівняння наведено ціни на різні категорії та види поширених медичних послуг, а також витрати на проживання та транспорт в Україні, Румунії (яка межує з Україною та має схожий рівень економічного розвитку) та Франції (яка є входить до «Великої сімки» передових держав світу) [3,4].

Таблиця 1

Порівняння витрат на лікування в Румунії, Франції та Україні (у євро) [10,11]

	Румунія	Франція	Україна
Проживання	від 40	від 70	від 20
Транспортні витрати	0,3 на 1 км	1,5 на 1 км	0,1 на 1 км
Зубні імплантати	450	850	400
Коронки	170	800	135
Вініри	250	600	200
Відбілювання зубів	300	400	250
Лазерна корекція зору	550	2000	700
Грудні імплантати	3000	4500	4400
Ринопластика	2500	4000	2000
Ліпосакція	1100 за ділянку	2500 за ділянку	1300 за ділянку

Окрім вищезазначених конкурентних переваг, суттєве значення для становлення України як центру медичного туризму є співробітництво із іншими державами та організаціями. Так, Міністерство охорони здоров'я України співпрацює із такими установами, як Всесвітня організація охорони здоров'я, Міжнародний Комітет Червоного Хреста, ЮНІСЕФ, ПРООН, Агентство США з

міжнародного розвитку, Швейцарське бюро співробітництва та іншими. Міжнародне співробітництво здійснюється також і на нижчих рівнях: так, Науково-практичний центр профілактичної та клінічної медицини в рамках окремих наукових відділів співпрацює із такими країнами, як Польща, Словаччина, Йорданія та країни СНД. Крім того, ведеться співробітництво

на рівнях місцевих органів влади (наприклад, у 2012 році в рамках угоди між Вінницькою міською радою та Агентством Ізраїлю з розвитку міжнародного співробітництва (МАШАВ) було збудовано новий діагностичний центр у м. Вінниця). Як показує практика, діяльність України щодо співпраці з іншими державами та організаціями у сфері медицини є досить результативною. До України з метою отримання медичних послуг приїжджають громадяни таких країн, як Франція, Італія, США, Німеччина, Молдова та ін. Окрім того, в останні роки збільшився потік медичних туристів з арабських країн. Це зумовлено великою кількістю студентів медичних вишів та факультетів із цих країн, щодопомагає створити позитивний імідж української медицини в арабському світі [10].

Таким чином, на основі вказаних вище даних ми можемо стверджувати про наявність в Україні значних перспектив у сфері медичного туризму, що полягають у наявності санаторно-лікувальної бази, значного наукового потенціалу, природно-кліматичних умов та економічній доцільності лікування. Наявність таких факторів розвитку зумовлює приплив

іноземних громадян до України з метою отримання медичних послуг, що створює рух фінансових ресурсів та вкупі з міжнародною співпрацею між Україною, іншими державами та профільними організаціями створює умови для інтеграції України в міжнародний економічний простір як одного із перспективних центрів медичного туризму. З метою оцінити перспективи розвитку галузі міжнародного медичного туризму в Україні пропонуємо провести розрахунки динаміки кількості в'їзних та виїзних медичних туристів із використанням графічного методу та методу тренд-аналізу.

Для розрахунків використаємо дані лише щодо туристів, які перетинали кордон України (з огляду на характер дослідження внутрішній медичний туризм розглядатися не буде). В якості досліджуваного періоду часу обираємо 2011-2017 роки з огляду на нерівномірність економічного розвитку України. Вихідні дані стосовно кількості закордонних туристів, які прибули в Україну, та українців, які відправилися за кордон з метою лікування, наведено у таблиці 2.

Таблиця 2

Кількість медичних туристів у 2011-2017 рр. [10,11]

Рік	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
До України	15544	н/д	н/д	н/д	2427	5913	3009
З України	2908	н/д	н/д	н/д	1147	1469	9371

Як можна побачити, в період з 2012 по 2014 рр. статистичні дані стосовно кількості медичних туристів відсутні, що обмежує можливості для розрахунків. В такому випадку ми вважаємо доцільним обрати тренд-аналіз в якості основного методу дослідження, оскільки він дозволяє абстрагуватися від впливу випадкових чинників. При цьому діапазон вихідних даних становитимуть дані за 2011-2017 рр. (відсутні дані на графіку позначатися не будуть), оскільки досліджуваний період

2015-2017 рр. є недостатньо значним для отримання достовірних даних, а ігнорування періоду з 2012 по 2014 рр. під час розрахунків призведе до спотворення кінцевих результатів. Разом із тим, дослідивши таблицю 2, можна побачити, що зміна значень досліджуваних показників є неоднорідною та, відповідно, наявний значний розкид значень даних. Можливою причиною такого характеру даних, на нашу думку, є зміна економіко-політичного становища в Україні,

особливо у період 2013-2014 рр., та її тривалі наслідки. Таким чином, можна зробити припущення про наявність гетероскедастичності похибки, яка знижує точність результатів проведеного лінійного тренд-аналізу. Негативний вплив гетероскедастичності похибки на результати розрахунків полягає в тому, що вона знижує значення стандартних похибок і через це дає нам підстави вважати розраховані величини (наприклад, коефіцієнт детермінації R^2 , який грає велику роль при проведенні тренд-аналізу) статистично значущими,

коли насправді вони такими можуть не бути. Відповідно, наявність гетероскедастичності може призвести до отримання помилкових результатів. Тому з метою забезпечити більшу точність, достовірність розрахунків, а також всебічний підхід до вирішення завдання в умовах нестачі даних, скористаємося різними методиками тренд-аналізу [10,11].

1) Лінійний тренд-аналіз. В даному випадку передбачається побудова прямої лінії, що описує динаміку значень величин. Результати наведені на рис. 1.

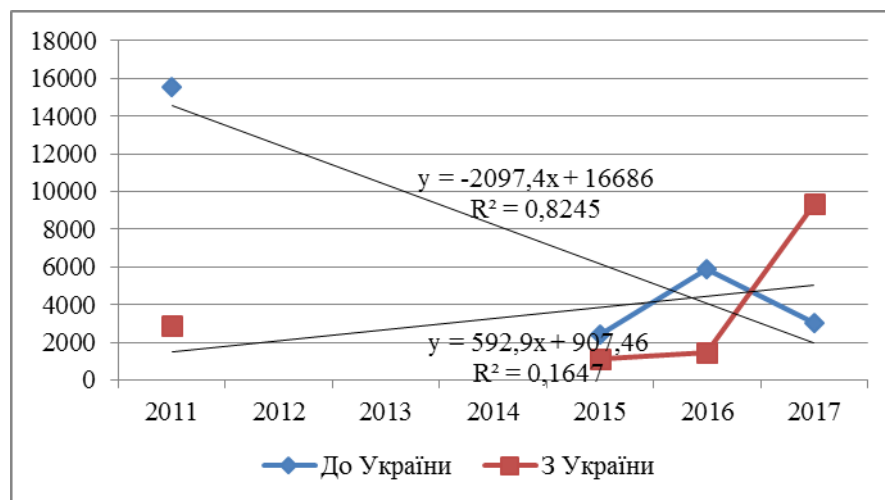


Рис. 1. Лінійний тренд-аналіз динаміки кількості медичних туристів до України та з України

Як видно із рис. 1, рух іноземних туристів до України має низхідну динаміку, що підтверджується від'ємним коефіцієнтом перед змінною x . Значення коефіцієнту достовірності апроксимації R^2 є більшим за 0,7, що може вказувати на високу ймовірність збереження даної тенденції в майбутньому. Динаміка значень кількості медичних туристів з України, як видно із рис. 1, є висхідною, проте низьке значення коефіцієнту R^2 при цій лінії тренду свідчить про низьку ступінь достовірності виявленої тенденції. Проте, як було зазначено вище, суттєвий розкид значень досліджуваних величин по координатній площині, відсутність статистичних даних за 2012-2014 роки та неоднорідний характер їх зміни у часі не

дає нам змоги обмежитися отриманими в цьому випадку результатами. Тому скористаємося нелінійними моделями тренд-аналізу [6].

2) Логарифмічний тренд. Такий різновид лінії тренду представлений рівнянням виду $y(x)=a*\ln(x)+b$, де x – значення на осі абсцис, b – точка перетину лінії тренду із віссю ординат. Даний вид трендів використовується при роботі із рядами даних, для яких характерним є різке зростання або спад на початку досліджуваного періоду із наступною стабілізацією (що є характерним для деяких із наявних у нас даних).

Результати побудови лінії тренду зображені на рис. 2.

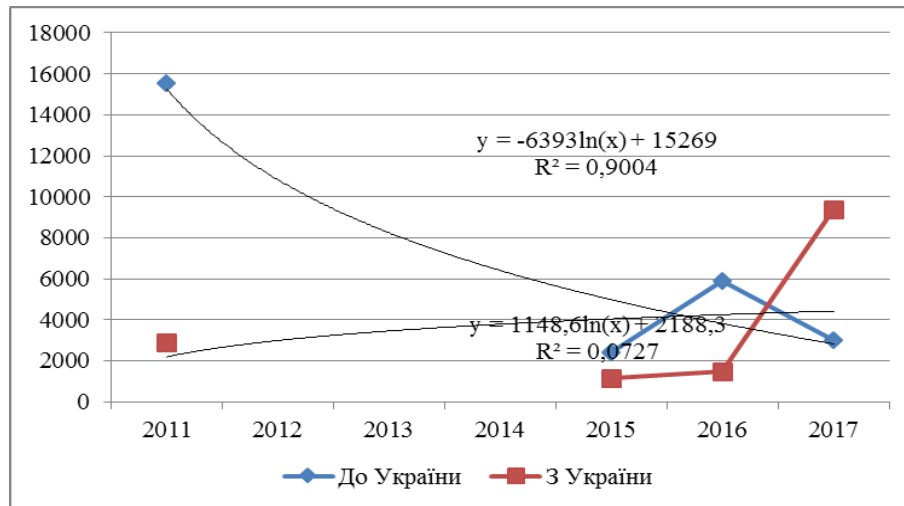


Рис. 2. Логарифмічний тренд-аналіз динаміки кількості медичних туристів до України та з України

Як видно із рис. 2, характер отриманих ліній тренду є подібним до тих, які отримали при здійсненні лінійного тренд-аналізу. Динаміка значення туристського потоку до України є низхідною із великим значенням коефіцієнту R^2 , в той час як лінія тренду, що описує динаміку кількості туристів з України, є висхідною (коефіцієнт R^2 у цьому випадку також має низьке значення, що може вказувати на низьку достовірність даної тенденції).

3) Поліноміальний тренд використовується для даних, значення яких поперемінно зростають та спадають

(як можна побачити у табл.1, значення досліджуваних нами показників відповідають цим вимогам). За його допомогою можна проаналізувати масиви даних із одним або декількома максимумами або мінімумами. В нашому випадку використаємо поліноміальний тренд першого ступеню, який описується рівнянням $y=ax^2+bx+c$ і який дозволить нам визначити період, коли спостерігалось максимальне або мінімальне значення відповідного потоку осіб, що прибули до України або вибули з неї з метою лікування.

Результати обчислень наведені на рис. 3.

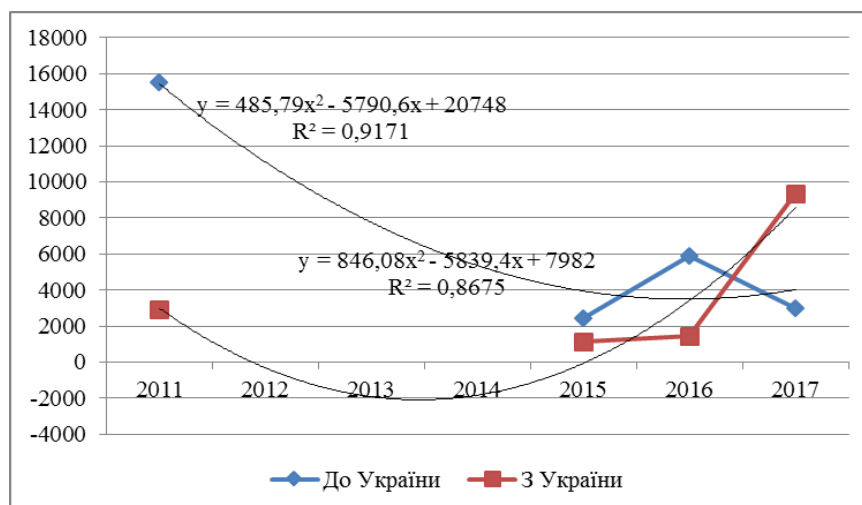


Рис. 3. Поліноміальний тренд-аналіз динаміки кількості медичних туристів до України та з України

При побудові поліноміальних трендів, як можна побачити на рис.3, отримали дещо інші, ніж при попередніх спробах, результати. Динаміка кількісних значень обох туристичних потоків, як можна побачити із рівнянь їх трендів, є позитивною, причому в обох випадках

коефіцієнт R^2 має високе значення (це може свідчити про тенденцію до зростання кількісних значень як вхідного, так і вихідного потоків медичних туристів у майбутньому).

4) Степеневий тренд. Результати тренд-аналізу зображено на рис. 4.

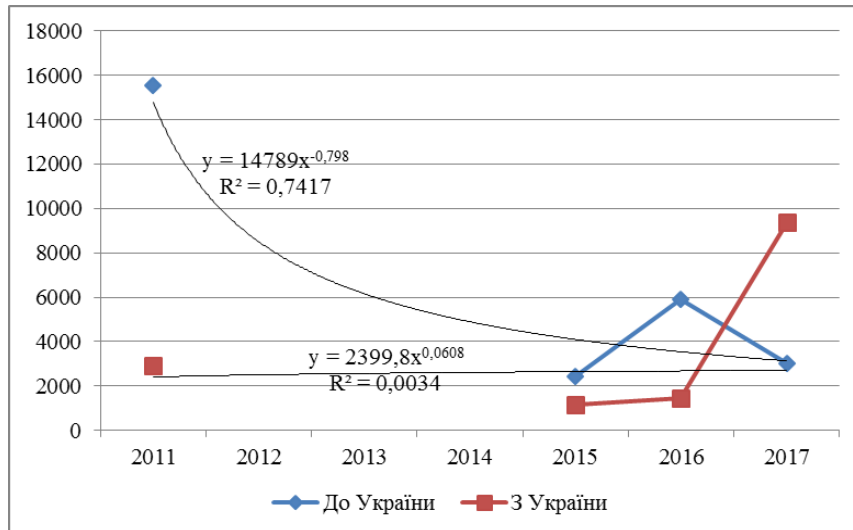


Рис. 4. Степеневий тренд-аналіз динаміки кількості медичних туристів до України та з України

За допомогою цього різновиду тренд-аналізу можна змоделювати декілька видів процесів, які характеризують досліджувані дані, а саме:

- ріст із сповільненням (приріст значень y із збільшенням x зменшується);
- ріст із пришвидшенням (приріст значень y збільшується із ростом x);
- падіння із сповільненням;
- падіння із пришвидшенням.

Проаналізувавши характер отриманих ліній тренду, можна помітити, що в цілому вони є подібними до результатів лінійного та логарифмічного тренд-аналізу, наведених вище, що виражається у характері ліній (низхідний для потоку туристів до України, висхідний – для кількості туристів з України) та значеннях коефіцієнту детермінації R^2 (Високе значення – для ряду даних «До

України», низьке – для ряду «З України»). Динаміка кількості туристів, що прибувають до України, характеризується скороченням їх кількості, причому темпи скорочення зменшуються із часом.

5) Експоненційний тренд. Даний вид тренд-аналізу застосовується, як правило, для даних, швидкість яких безперервно зростає.

Результати побудови експоненційного тренду наведені на рис. 5.

Як можна побачити на рис. 5, результати експоненційного тренд-аналізу є подібними до результатів лінійного, логарифмічного та степеневих тренд-аналізу, що виявляється у схожості динаміки ліній тренду та значень коефіцієнтів детермінації для кожної з них.

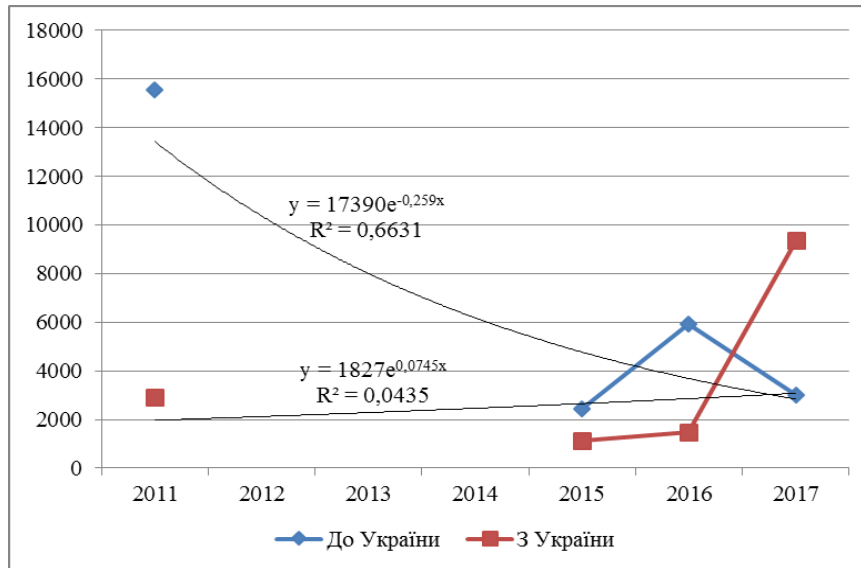


Рис. 5. Експоненційний тренд-аналіз динаміки кількості медичних туристів до України та з України

Порівнявши застосовані нами варіанти тренд-аналізу, ми обрали поліноміальний тренд-аналіз в якості основи для подальших досліджень, оскільки саме за його допомогою було знайдено достовірне значення коефіцієнту детермінації R^2 для обох досліджуваних туристичних потоків, а також тому, що отримані нами лінії тренду відображають ситуацію, близьку до реальності. Проявом цього, як можна побачити на рис. 3, є те, що мінімуми ліній трендів в даному випадку відносяться до періоду 2012-2014 рр. (статистичні дані за який відсутні) або розташовані близько до нього. Враховуючи економіко-політичну ситуацію, яка склалася в 2013-2015 рр. і яка мала негативні наслідки для розвитку туристичної галузі України та її економіки в цілому, ми можемо зробити припущення про те, що скорочення обсягів туристичних потоків дійсно мало місце у вищезгаданий період [7].

Разом із тим, навіть результати проведеного поліноміального тренд-аналізу не є достатньо точними. Як видно на рис. 3, лінія поліноміального тренду для значень кількості медичних туристів, що відбуваються з України за кордон, перетинає вісь абсцис у точках, що відповідають 2012 та 2015 рокам (відповідно, орієнтовні

значення кількості туристів з України в період між 2012 та 2015 роками є від'ємними, що за природою досліджуваної величини є неможливим). На нашу думку, причиною подібного явища може бути значна ступінь тінізації економіки України (так, за оцінкою Мінекономрозвитку, у 2014 році рівень тіншової економіки в Україні склав 43% ВВП), окремим проявом якої є заниження досліджуваних статистичних показників. З метою збільшення достовірності розрахунків пропонуємо здійснити коригування наявних статистичних даних за допомогою коефіцієнту тінізації економіки, при цьому вихідні значення кількості туристів прийматимуться за 100%. Оскільки існують декілька методик розрахунку ступеню тінізації, які застосовуються переважно для окремих спеціалізованих галузей економіки, для більшої правильності розрахунків візьмемо інтегральний коефіцієнт тінізації економіки України. Статистичні дані щодо кількості медичних туристів у 2011-2017 рр. з урахуванням коефіцієнту тінізації економіки наведено у табл. 3. Варто відзначити, що під час розрахунків дані коригувалися із врахуванням значення коефіцієнту тінізації економіки для кожного року, дані за який приймають

участь в розрахунках, що дозволило отримати більш точні результати розрахунків.

На основі розрахованих у таблиці 2

даних побудуємо графіки із подальшим здійсненням поліноміального тренд-аналізу. Результати наведені на рис. 6.

Таблиця 3

Кількість медичних туристів у 2011-2017 рр. з урахуванням коефіцієнту мінізації економіки [10,11]

Рік	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Коефіцієнт тінзації, % від ВВП	34	34	35	43	40	34	33
До України	20829	н/д	н/д	н/д	3398	7923	4002
З України	3897	н/д	н/д	н/д	1606	1968	12463

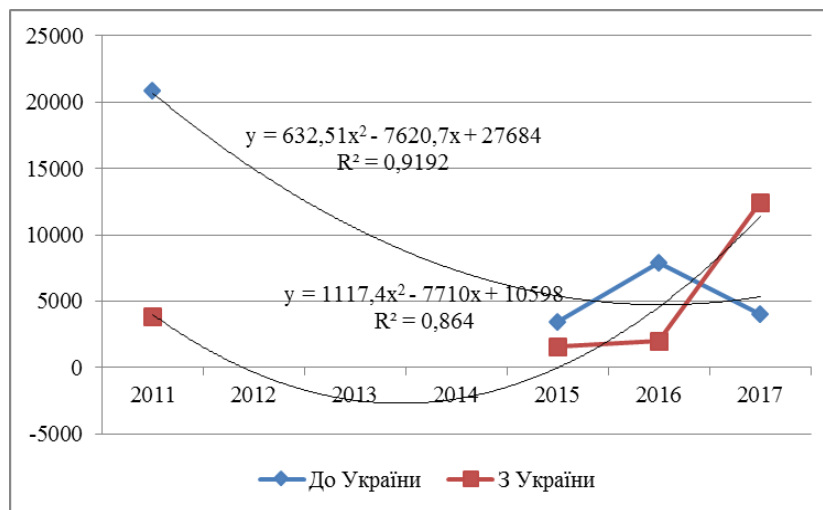


Рис. 6. Поліноміальний тренд-аналіз динаміки кількості медичних туристів до України та з України з урахуванням коефіцієнту мінізації економіки

Як можна побачити на рис. 6, характер побудованих графіків та ліній тренду не змінився, коефіцієнт детермінації R^2 також залишився незмінним. Це означає, що коригування даних за допомогою коефіцієнту тінзації не позбавило нас від проблеми від'ємних значень даних у ряді «З України», на наявність яких вказує лінія тренду. На нашу думку, причиною збереження даного явища може бути використання недостовірних даних при розрахунках або недоліки обраної моделі досліджень. Беручи до уваги той факт, що статистичні дані були взяті з офіційного джерела, ми робимо висновок про те, що саме недосконалість моделі досліджень є

причиною виникнення можливих від'ємних значень досліджуваних величин, тому виникає необхідність змінити підхід до дослідження. Враховуючи, що досліджуваний період часу складає 7 років (із 2011 по 2017 рр.), причому за 2012-2014 роки дані відсутні, можна припустити, що використання поліноміального тренду 2 порядку (який дозволяє знайти один максимум або мінімум впродовж усього періоду) не є достатнім, і лінія тренду може мати більше одного екстремуму. Тому ми проведемо поліноміальний тренд-аналіз вищого порядку, перед цим за допомогою графіків знайшовши приблизні значення величин туристичних потоків до України та з України за 2012-2014 роки. В якості

основи візьмемо графіки, побудовані на рис. 3. Після цього на основі цих даних розрахуємо кількість туристів, що прибули до України у 2012-2014 рр., із урахуванням тінізації економіки (оскільки кількість

туристів, що виїхали з України за даний період, за наявними розрахунками має від'ємні значення, для неї коригування проводити не будемо). Дані наведені у таблиці 4.

Таблиця 4

Кількість медичних туристів у 2011-2017 рр. з урахуванням коефіцієнту тінізації економіки [9,11]

Рік	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
До України	15544	11040	7680	5440	2427	5913	3009
З України	2908	-320	-1950	-1840	1147	1469	9371
Коефіцієнт тінізації, % від ВВП	34	34	35	43	40	34	33
До України (з коефіцієнтом тінізації)	20829	14794	10368	7779	3398	7923	4002
З України (з коефіцієнтом тінізації)	3897	н/д	н/д	н/д	1606	1968	12463

З метою оцінки точності проведених розрахунків побудуємо графіки, що відображають кількість туристів, що прибули до України з метою лікування у 2011-2017 роках, із урахуванням та без

урахування коефіцієнту тінізації економіки України, здійснимо їх тренд-аналіз та порівняємо отримані результати із попередніми розрахунками. Результати наведені на рис. 7.

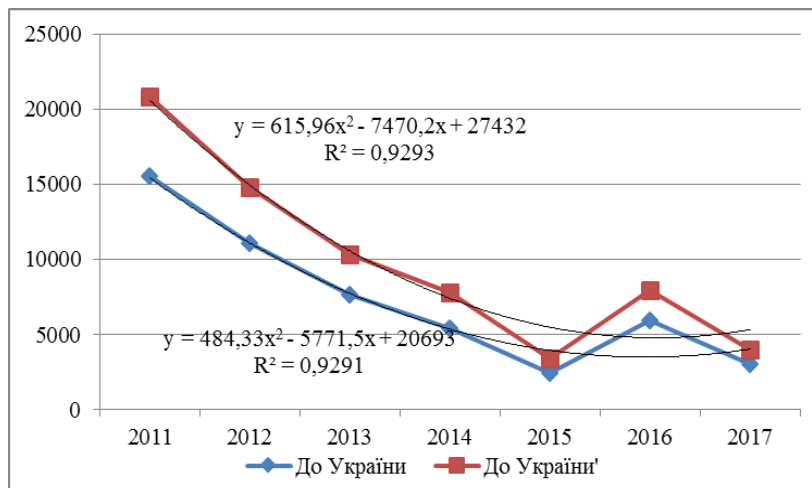


Рис. 7. Порівняння динаміки вхідних потоків медичних туристів за 2011-2017 р. з урахуванням та без урахування тінізації економіки

Вивчивши отримані графіки, ми можемо помітити, що вони мають подібну динаміку, значення мінімуму та практично однакові значення коефіцієнту детермінації

R^2 . Різний ступінь нахилу ліній тренду, на нашу думку, зумовлена саме величиною значень за 2011 рік, оскільки значення досліджуваної величини в цьому році є

найбільшим за весь період, тому при коригуванні кількості туристів за допомогою коефіцієнту тінізації економіки зміна цієї величини буде найбільшою.

Тепер порівняємо лінії тренду на рис. 7 із отриманими раніше. Так, рівняння тренду для вхідного потоку туристів без урахування тінізації економіки без даних за 2012-2014 р. має вигляд $y = 485,79x^2 - 5790,6x + 20748$, $R^2 = 0,9171$. Для цього ж потоку з урахуванням даних за 2012-14 рр. рівняння тренду становить $y = 484,33x^2 - 5771,5x + 20693$, а коефіцієнт детермінації R^2 дорівнює 0,9291. Можна побачити, що значення усіх коефіцієнтів є приблизно однаковим, на основі чого ми робимо висновок про достовірність зроблених розрахунків. Тепер порівняємо лінії тренду для вхідних потоків туристів із урахуванням коефіцієнту тінізації економіки України. Рівняння тренду без даних за 2012-2014 рр. має вигляд $y =$

$632,51x^2 - 7620,7x + 27684$ із коефіцієнтом $R^2 = 0,9192$, в той час як дані за увесь період 2011-2017 рр. описані рівнянням тренду $y = 615,96x^2 - 7470,2x + 27432$, $R^2 = 0,9293$. В цьому випадку також спостерігається близькість значень коефіцієнтів перед змінними, а також значень коефіцієнту детермінації даних рівнянь, що, на нашу думку, також підтверджує правильність проведених розрахунків.

Тепер здійсимо тренд-аналіз третього порядку для вхідного та вихідного потоків медичних туристів. В цьому випадку рівняння тренду матиме вигляд $y = ax^3 + bx^2 + cx + d$, що дасть нам можливість виявити додатковий екстремум на лінії тренду цього ряду даних. З метою досягнення більшої точності розрахунків візьмемо дані з урахуванням коефіцієнту тінізації економіки. Результати наведені на рис. 8.

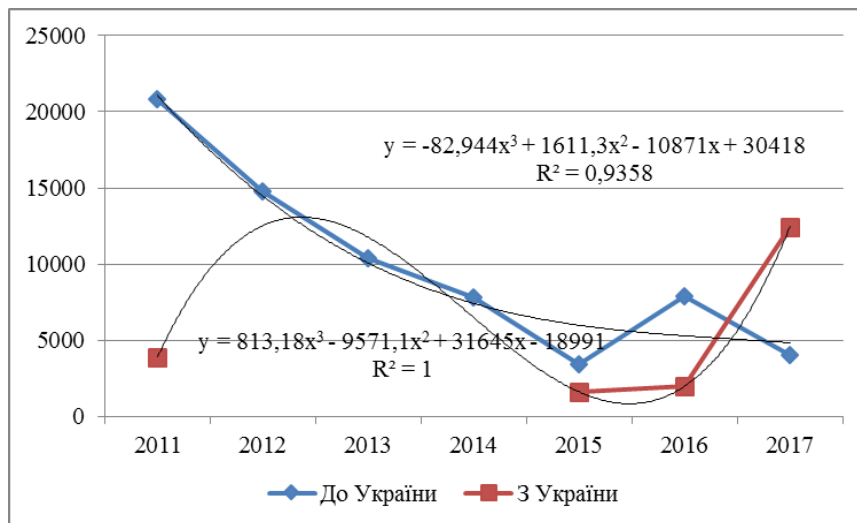


Рис. 8. Поліноміальний тренд-аналіз третього порядку для досліджуваних потоків туристів у 2011-2017 рр.

Дослідимо отримані результати. Рівняння тренду для потоку «До України» має від'ємний нахил і коефіцієнт детермінації $R^2 = 0,9358$. В свою чергу, рівняння потоку «З України» має вигляд $y = 813,18x^3 - 9571,1x^2 + 31645x - 18991$ та коефіцієнт R^2 у цьому випадку дорівнює 1. Це може означати наявність функціональної залежності, проте,

враховуючи відсутність фактичних даних та їх можливу неточність, а також наявність гетероскедастичності, ми не можемо стверджувати про її наявність. Характер використовуваних даних дає нам змогу зробити припущення про присутність статистичної похибки. Окрім того, з'явився максимум на лінії тренду між позначками 2012 та 2013 рр. (даний

максимум, на нашу думку, є локальним, оскільки після 2017 р. лінія тренду через високе значення туристів з України в цьому році при збереженні тенденції до зростання їх кількості може піднятися вище рівня 2012 року). Тепер, користуючись рис. 8, знайдемо значення

кількості медичних туристів з України у 2012-2014 роках з урахуванням тінізації економіки, після чого розрахуємо їх первинне значення, поділивши отримані дані на коефіцієнт тінізації економіки для кожного окремого року. Результати наведені у табл. 5.

Таблиця 5

Кількість медичних туристів у 2011-2017 рр. з урахуванням та без урахування коефіцієнту тінізації економіки (розраховано за тренд-аналізом третього порядку) [10]

Рік	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
До України	15544	11040	7680	5440	2427	5913	3009
З України	2908	8178	7630	3718	1147	1469	9371
Коефіцієнт тінізації, % від ВВП	34	34	35	43	40	34	33
До України'	20829	14794	10368	7779	3398	7923	4002
З України'	3897	12391	11739	6522	1606	1968	12463

За отриманими в результаті розрахунків значеннями кількості медичних туристів (без урахування тінізації економіки) складемо графік і здійсимо поліноміальний тренд-аналіз третього порядку. Результати наведені на рис. 9.

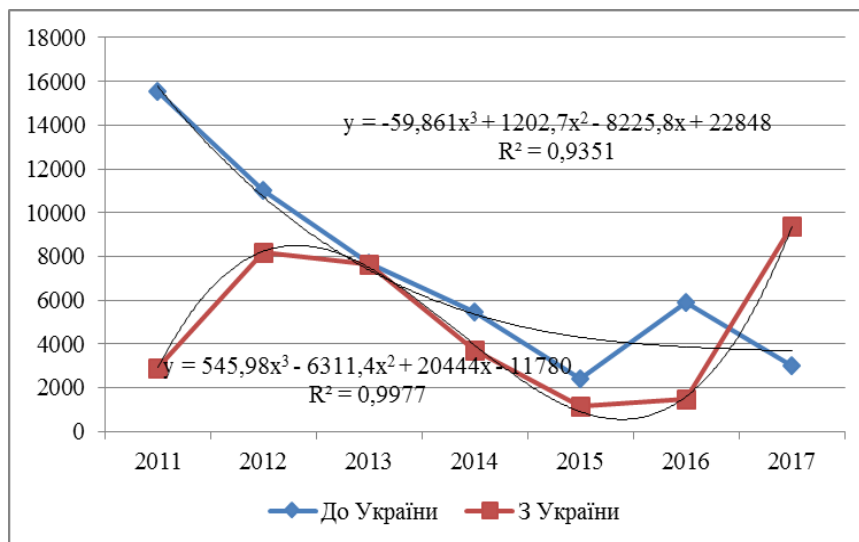


Рис. 9. Поліноміальний тренд-аналіз третього порядку для досліджуваних потоків туристів у 2011-2017 рр. (без урахування коефіцієнту тінізації економіки)

Висновки. Аналіз досліджуваних величин показує, що для галузі медичного туризму України за досліджуваний проміжок часу в цілому характерним є переважання туристів, що прибувають до України з-за кордону (хоча в 2017 році становище змінилося). При цьому кількість закордонних медичних туристів виявляє

тенденцію до падіння, в той час як кількість українців, що відправляється на лікування за кордон, має більш нестабільну динаміку, проте за останні 2 роки вона стрімко зросла, досягнувши максимального значення у 9371 осіб в 2017 році. На нашу думку, подібне становище галузі може бути спричинене змінами економіко-політичного становища в Україні, яке є важливим фактором впливу на економіку країни в цілому та, зокрема, на стан туризму в країні. Так, можна побачити, що кількість закордонних туристів (яка в цілому виявляє тенденцію до спаду) скоротилася дещо сильніше після 2014 року, коли спалахнув конфлікт на сході України. В 2016 році вона вперше виросла, сягнувши другої за величиною позначки у 5913 осіб, проте в наступному році вона знову впала. Що стосується потоку медичних туристів з України, можна побачити, що у випадку з ним залежність від економіко-політичного стану простежується більш чітко. Так, ріст кількості туристів з України спостерігався з 2011 по 2012 рр., коли значні економічні проблеми та політичні зміни були відсутні. Починаючи з 2013 року, спостерігається скорочення кількості медичних туристів з України, що може бути спричинене подіями 2013-2014 р., в тому числі конфліктом на сході України та погіршенням відносин із Російською Федерацією. Після 2015 р., коли ситуація в країні відносно стабілізувалася, спостерігався незначний ріст даного потоку туристів. Найбільше осіб виїхало з України на лікування у 2017 році, що може бути зумовленим встановленням безвізового режиму із ЄС у червні. Цьому, на нашу думку, може також сприяти медична реформа 2018 року, яка може створити перешкоди для отримання медичної допомоги не лише для українців, але і для іноземних громадян. Втім, маючи значні можливості для приваблення іноземних пацієнтів та здійснюючи раціональну політику в сфері медицини, економіки та туризму, Україна має шанси

стати одним із основних центрів медичного туризму як на регіональному, так і на міжнародному рівні.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Баранов Д.Н. Современные тенденции развития экономики городских агломераций: монография [Электронный ресурс] / Д.Н. Баранов. – Саратов: Вузовское образование, 2015. 188 с. Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/33855>
2. Краснолободцев А.А. Психологическое измерение эффективности феномена «бренд» // Международный журнал. Социально-экономические явления и процессы. 2009. №4. С. 107.
3. Безрутченко, Ю.В. Маркетинг в социально-культурном сервисе и туризме: Учебное пособие / Ю.В. Безрутченко. - М.: Дашков и К, 2012. - 232 с.
4. Смирнов И.Г. Логистика туризма: Навч. посібник. – К.: Знання, 2009. 444с.
5. Corruption Perception Index 2013 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://cpi.transparency.org/cpi2013/results/>
6. Doing Business – Рейтинг экономик [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://russian.doingbusiness.org/Rankings>
7. Dordevic M., Kokic Arsic A. Tourism logistic system – conceptual consideration // 4 international quality conference center for quality. University of Kragujevac. – Serbia, 2010. – p. 57-62.
9. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі: [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.iso.org/iso/home/standards/certification/iso-survey.htm?certificate=IS->
<http://www.me.gov.ua/Document/s/Detail?lang>
10. В ООН підраховали кількість туристів у світі. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://nachasi.com/2018/01/16/kilkist-turystiv-u-sviti/>
11. В мире быстро растет число

туристов – WTTC [Електронний ресурс]. - mire-bystro-rastet-chislo-turistov-wttc-
Режим доступу: 1065963.html
<https://www.segodnya.ua/economics/enews/v->

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146148

УДК 339.187.6

ОРЕНДА ТА ЛІЗИНГ –СКЛАДОВІ ЕЛЕМЕНТИ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор,
Дацковська Д.О., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті розглядається український ринок лізингу, який досі займає дуже малу частку в обсягах фінансування економіки в порівнянні з кредитом, але має значний потенціал саме в українських реаліях. Все менше доводиться пояснювати потенційним лізингоодержувачам, що таке лізинг і чим він відрізняється від кредиту. Питання з орендою виникає рідше. Але коли вже виникає, то відповідно вимагає відповіді.

Ключові слова: оренда, лізинг, рейтинг, хайринг, ціноутворення, орендодавець, лізингоодержувач, ціноутворення, конкурентні переваги.

АРЕНДА И ЛИЗИНГ – СОСТАВЛЯЮЩИЕ ЭЛЕМЕНТЫ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

*Кирдина Е.Г., д.э.н., профессор,
Дацковская Д.А., магистр (УкрГУЖДТ)*

В статье рассматривается украинский рынок лизинга, который до сих пор занимает очень маленькую часть в объемах финансирования экономики по сравнению с кредитом, но имеет существенный потенциал именно в украинских реалиях. Все меньше приходится объяснять потенциальным лизингополучателям, что такое лизинг и чем отличается от кредита. Вопрос с арендой возникает реже. Но когда уже возникает, то соответственно требует ответа.

Ключевые слова: аренда, лизинг, рейтинг, хайринг, ценообразования, арендодатель, арендатор, ценообразования, конкурентные преимущества.

LEASE AND LEASING - COMPONENTS OF MARKET ECONOMICS

*Kirdina E.G., doctor of Economics, Professor,
Datskovskaya D.A., master (USURT)*

The article considers the Ukrainian leasing market, which still occupies a very small part in the volumes of financing the economy in comparison with the loan, has a significant potential precisely in Ukrainian realities. It is less and less necessary to explain to potential

leasing recipients what is leasing and how it differs from a loan. The issue of renting is less common. But when it already occurs, it requires an answer accordingly.

In practice, there is a lease current (short-term) and financial, or long-term, rent. Current lease means the lease of individual items of fixed assets, residential and industrial premises most often without the right to purchase property. Long-term, financial, leasing of enterprises, shops, equipment, vehicles involves the transfer of property by the lessor to the lessee's possession, followed by repurchase of the remaining (redemption) value of fixed assets or the transfer of fixed assets without redemption to create leases on the basis of state-owned enterprises. For information, in foreign practice on the duration of the lease is divided into: short-term (rating) - up to 1 year; medium-term (high) - from 1 year to 3 years; long-term (leasing) - over 3 years.

Widely spread in our economy was a financial leasing - leasing, when the landlord, at the expense of its own means, acquires for the tenant, at the request of the latter, the equipment necessary for its production purposes from a certain supplier and transfers it to temporary possession and use, retaining the right of ownership. Rent is allowed in all sectors of the national economy and in respect of movable and immovable property: buildings, structures, equipment, vehicles, land plots, isolated natural objects.

The transfer of property to temporary possession and use is made out by a lease agreement (property loan), which specifies the necessary data on the property leased (name, composition, cost price), the lease term, the rent amount, terms and conditions for making the rent, parties (depreciation of fixed assets, repairs, payment of land tax, payment of utility services for buildings, etc.).

Key words: lease, leasing, hiring, rating, pricing, landlord, tenant, pricing, competitive advantages.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. У процесі функціонування ринкової економіки суттєву роль відіграє ринкова інфраструктура. Одним з елементів названої інфраструктури є оренда та лізинг. Оцінка оренди та лізингу потрібна для визначення вартості та об'єктів, які не є новими. Тобто, вона не застосовується до товарів у процесі їх купівлі-продажу споживачами та виробниками, а саме: на первинному ринку (це є сферою ціноутворення), а потрібна для обслуговування вторинних ринків, де обмін здійснюється між споживачами (користувачами) відповідного майна. Оскільки оцінка майна принципово відрізняється від ціноутворення за сферою застосування, то їх методологічна база є різною. З розвитком ринкових відносин в Україні все більш важливу роль відіграє оцінка майна, яке суб'єкт господарювання набуває в результаті оренди та лізингу.

Так оцінка необхідна для забезпечення функціонування вторинних ринків майна; створення і зміни структури господарських суб'єктів (злиття, розділення підприємств, створення господарських товариств шляхом внесків засновників, утворення таких товариств на основі діючих підприємств (корпоратизація) тощо); забезпечення достовірності бухгалтерського обліку і фінансової звітності, зокрема, адекватного віддзеркалення фінансових результатів; забезпечення відповідності амортизаційних відрахувань потребам відтворення необоротних активів; інформаційного забезпечення ціноутворення; оподаткування майна; майнового страхування; майнового забезпечення кредиту та інших цілей. Нині питання оренди чи лізингу особливо актуальні для підприємств України. І в подальшому питання майнової оцінки оренди та лізингу не втратять своєї значущості, так як ця інформація

необхідна як для внутрішніх, так і для зовнішніх користувачів. Категорії оренди та лізингу є одними з основних у економічній теорії та досліджуються з початку її формування як галузі знань. Разом з історичним розвитком економічних відносин розвиваються та формуються нові теоретичні уявлення щодо оренди та лізингу. У багатьох випадках саме погляди на природу вартості розрізняють економічні вчення. Теоретичні та практичні аспекти безпосередньо оренди та лізингу досліджували багато видатних вітчизняних та іноземних вчених.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемні питання лізингу, оренди, як об'єктів економічних відносин, досліджувалися вченими економістами, зокрема Дикань В.Л., Базилевичем В. Д., Васильчиною О. Б., Гурою Н. О., Марценюк-Розарьонова О. В., Зарубенко С. В., Шумпетер Й.А., Дж. М. Кейнс та інші [1-7]. У той же час, незважаючи на наявні дослідження з даної проблематики, актуальними залишаються питання визначення специфічних особливостей лізингу та оренди в сучасних умовах господарювання.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. В Україні розвиток лізингу стримується в основному через відсутність державної програми розвитку лізингу, недосконалість українського законодавства. Отже, на сьогодні лізинг в Україні переважно використовують як спосіб відновлення засобів виробництва.

В Україні створені асоціації лізингу, що ведуть активну підготовку необхідних організаційних умов, установчих документів, готують програму підвищення кваліфікаційних кадрів з цього питання, щоб вийти на рівень міжнародного лізингу. Позитивним є також вступ України до організації «Євролізинг», створення вільних економічних зон для формування спільного лізингового простору. Спостерігаються певні зрушення щодо

правового забезпечення лізингу, що знайшло відображення у новій редакції Закону України «Про фінансовий лізинг» від 11 грудня 2003 року [10]. Розвиток міжнародного лізингу сприятиме прискоренню процесів оновлення обладнання, приватизації та раціональному використанню основних фондів.

Разом з тим невирішеними залишаються питання щодо практичного використання орендних і лізингових відносин в сучасних українських реаліях.

Формування цілей статті. Метою статті є дослідження стану орендних та лізингових відносин у вітчизняну господарську практику, визначення методики її здійснення, виявлення проблем функціонування та обґрунтування перспективи розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. В ст. 2 Закону України від 14 березня 1995 р. «Про оренду державного та комунального майна» розглядає такий фактор, як оренда, що позиціонує в собі засноване на договорі строкове платне користування майном, необхідним орендареві для здійснення підприємницької та іншої діяльності. Орендні відносини в Україні мають виключно договірний характер і не можуть виникати на підставі планових завдань або інших адміністративно-управлінських актів; передбачають передачу майна у тимчасове користування; є платними, що забезпечується внесенням орендарем орендодавцеві орендної плати у визначених розмірах. Об'єктами оренди є: цілісні майнові комплекси державних і комунальних підприємств; нерухоме майно; інше окреме індивідуально визначене майно виробничо-технічного призначення [8].

Що стосується вигоди використання оренди, то орендодавці здають своє майно в оренду за більш високу ціну, ніж та ціна, за якою вони купили або виготовили його. Ця різниця є доходом орендодавців, причому його розмір регулюється ступенем конкуренції орендодавців на

ринку. Споживачі беруть майно в оренду, а не купують його у кредит, оскільки вони знають, що продавці товарів у кредит закладають у ціну свій прибуток та збільшують її на ризик можливої неплатоспроможності покупця.

Сьогодні оренда, в залежності від тривалості, має три види, а саме: рейтинг, хайринг та лізинг.

Зауважимо, що розмір орендної плати визначається сторонами договору самостійно (також він впливає на податковий облік); орендна плата вноситься орендарем щомісячно, якщо інше не встановлено договором оренди; доходи орендодавця і витрати орендаря збільшуються на суму орендного платежу за наслідками податкового періоду, в якому він нараховується; податкові зобов'язання та податковий кредит з ПДВ виникають у сторін на загальних підставах за правилом першої події.

Для відображення ремонтних витрат по орендованим основним засобам в податковому обліку слід керуватися нормами Податкового Кодексу, де не розділяються витрати на поточний, капітальний ремонт або поліпшення, а встановлює єдині правила обліку будь-яких витрат на ремонт і поліпшення.

Витрати на виконання ремонтів основних засобів повинні підтверджуватися відповідними первинними документами. Ремонт орендованих основних засобів, як і власних, можуть здійснюватися двома способами: господарським, тобто власними силами, або підрядним, тобто із залученням інших виконавців [9].

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про фінансовий лізинг» від 16 грудня 1997 року сказано, що лізинг – це вид цивільно-правових відносин, що виникають із договору фінансового лізингу. Об'єктом лізингу можуть виступати будь-які речі, що використовуються для підприємницької діяльності. Об'єктом лізингу не може бути майно, яке чинним законодавством

заборонене для вільного обігу. Суб'єктами лізингу є лізингодавець, лізингоодержувач, продавець (постачальник), інші юридичні або фізичні особи [10].

Чіткої класифікації видів лізингових угод немає. Її і не може бути, оскільки за різними критеріями класифікації одна й та сама угода може бути «зарахована» до різних категорій, а самі такі категорії взаємно перетинаються та «накладаються» одна на одну. Формальними критеріями класифікації лізингових угод є суб'єктний склад, об'єкти, терміни та різні умови операцій, сегменти й характер ринку та ін.

У процесі юридичного оформлення лізингової послуги суб'єктами лізингу додатково можуть укладатися такі договори: договір технічного обслуговування предмету лізингу; договір надання банківського кредиту та ін. Строк лізингу — термін, на який предмет лізингу надається лізингоодержувачу в тимчасове володіння та використання відповідно до договору лізингу. Найпоширенішими термінами фінансового лізингу є угоди на строк до п'яти років.

Основними перевагами лізингу є те, що він дає можливість використання нових високих технологій без значних додаткових капіталовкладень; лізингові платежі відносяться на собівартість продукції в повному обсязі; він як активна форма кредитування посилює конкуренцію між банками та лізинговими компаніями, знижуючи ставку кредитного відсотку, що стимулює приплив капіталів у виробничу сферу та інші.

Основними недоліками лізингу виступає ряд факторів, а саме: якщо підприємство є виробником основних фондів, для нього передбачено правила, щоб займатися лізинговою діяльністю; у фінансовий лізинг не може бути передано нематеріальні активи, корпоративні права, сировину, матеріали, цінні папери та інші.

Розглянувши переваги та недоліки лізингу можемо зробити висновок, що

його механізм безумовно потрібно розвивати. Найбільше лізингові компанії працюють з середніми підприємствами – 76%, найменше з фізичними особами – 30%. Кількість і вартість укладених лізингових угод постійно збільшується, як і частка лізингу в капітальних інвестиціях. Основні інвестиції спрямовані на машини та устаткування.

Особливістю лізингу є те, що це доволі дорога форма майнового кредиту, оскільки лізингодержувач має сплачувати лізингодавцеві сумарні платежі, що значно перевищують вартість об'єкта лізингу.

Виходячи з вище нами перерахованого, авторами запропоновано порівняльну характеристику оренди та лізингу (рисунок 1).

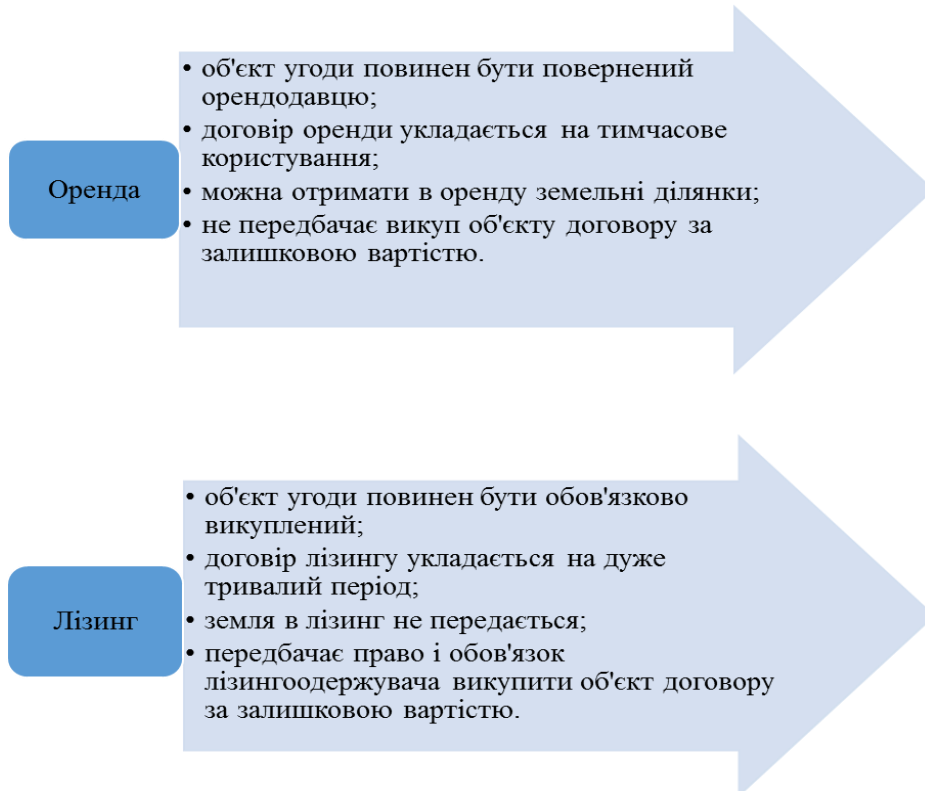


Рис. 1. Порівняльна характеристика оренди й лізингу

Оренда полягає в передачі орендодавцем у користування та тимчасове володіння визначеного майна, за яке приймаюча сторона зобов'язана сплачувати орендні платежі. Термін оренди може бути найрізноманітнішим – від року і більше, після закінчення строку договору він може продовжуватися або ні. Що стосується об'єктів оренди, то це може бути як рухоме, так і нерухоме майно, у тому числі і земельні ділянки.

Лізинг являє собою форму фінансових відносин між юридичними особами, при яких лізингодавець дає

майно лізингодержувачу в тимчасове користування з подальшим викупом. Це означає, що компанія, що одержала майно за схемою лізингу, використовує його протягом певного проміжку часу, вносячи щомісячні платежі. Після того, коли цей часовий відрізок закінчується, вона має право і, навіть, зобов'язана викупити у лізингодавця це саме майно за залишковою вартістю. Необхідно зробити застереження, що даний вид послуги не поширюється на передачу земельних ділянок та об'єктів природи. Як правило, договір лізингу в більшості випадків

укладається на досить тривалий час, яке, однак, не може перевищувати строк корисного використання цього об'єкта [11].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. На сьогодні лізинг в Україні є найбільш ефективним засобом довгострокового фінансування при придбанні основних засобів. Проведена порівняльна характеристика лізингу та оренди, яка надала можливість виокремити спільні та специфічні риси досліджуваних категорій. Лізинг, хоча тісно і пов'язаний з орендою, проте є відмінним поняттям, оскільки містить в собі одночасно якості інвестиційної та орендної діяльності.

Впровадження лізингових операцій сприятиме оновленню основних засобів завдяки збільшенню доступу суб'єктів господарювання до зовнішніх джерел фінансування інвестицій та направленням вивільнених коштів на інші господарські потреби.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Економіка підприємства: збірник задач і тестів підприємств / В.Л. Дикань, І.Л. Плетникова, В.О. Мельник, О.В. Шраменко, Ю.М. Уткіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2007. – 290 с.
2. Базилевич В.Д. «Мікроекономіка»: підручник / В.Д. Базилевич. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К.: Знання, 2008. – 679 с.
3. Васильчшин О.Б. Ліквідність та фінансова стійкість як основні індикатори фінансової безпеки банківської системи України / О.Б. Васильчшин // Економічний аналіз: зб. наук. праць. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. – Том 24. – №2. – С. 7-14. – ISSN 1993-0259.
4. Гура Н.О. Облік видів економічної діяльності: підручник / Н.О. Гура. – К.: Центр навчальної літератури, 2010. – 392 с.
5. Марценюк-Розарьонова О.В. Проблеми лізингових відносин на сучасному етапі та шляхи їх подолання / О.В. Марценюк-Розарьонова, С.В. Зарубенко // Збірник наукових праць ВНАУ. Серія: Економічні науки. – 2012. – Випуск 2(64). – Т.1. – С. 77-82.
6. Шумпетер Й.А. Теорія економічного розвитку / Й.А. Шумпетер. – М.: Прогресс, 1982. – 455 с.
7. Шульга І.П. Еволюція наукових досліджень ролі та значення фінансового посередництва в економічному розвитку [Електронний ресурс] / І.П. Шульга // Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту. – 2008. – Вип. 1(3). – Режим доступу: http://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/Vsuem_2008_1_12.pdf
8. Закон України від 14.03.95 р. № 2269 «Про оренду державного та комунального майна».
9. Горбатенко О.А. Проблеми та перспективи розвитку лізингових відносин в Україні / О.А. Горбатенко // Фінанси України. – 2012. – №13. – С.123-126.
10. Закон України від 16.12.97 р. № 723/97 – ВР «Про фінансовий лізинг».
11. Науменкова С.В. Ринок фінансових послуг [Текст] / С.В. Науменкова, С.В. Міщенко. – К.: Знання, 2010. – 532 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146149

УДК 351:620.9

АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ПРОБЛЕМ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)
Глазкова А.С., к.е.н., доцент (ХНУ імені В.Н. Каразіна)*

У статті проаналізовано сучасний стан енергетичної галузі, наведені основні показники діяльності та виявлені основні економічні проблеми енергетичної галузі України. Забезпечення ефективності функціонування енергетичної галузі країни багато в чому залежить від дієвого управління, яке ґрунтується на аналізі основних проблем формування та розвитку цієї галузі та систематизації факторів підвищення результативності діяльності галузі. На основі системного підходу здійснено аналіз проблем та зроблені відповідні висновки.

Ключові слова: енергетична галузь, економіка, системний аналіз, ефективність, розвиток.

АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

*Маковоз Е.В., к.э.н., доцент(УкрГУЖТ)
Глазкова А.С., к.э.н., доцент (ХНУ имени В.Н. Каразина)*

В статье проанализировано современное состояние энергетической отрасли, приведены основные показатели деятельности и выявлены основные экономические проблемы энергетической отрасли Украины. Обеспечение эффективности функционирования энергетической отрасли страны во многом зависит от эффективного управления, основанное на анализе основных проблем формирования и развития этой отрасли и систематизации факторов повышения результативности деятельности отрасли. На основе системного подхода проведен анализ проблем и сделаны соответствующие выводы.

Ключевые слова: энергетическая отрасль, экономика, системный анализ, эффективность, развитие.

ANALYSIS THE MAIN PROBLEMS OF THE UKRAINE'S ENERGETIC INDUSTRY

*Makovoz O.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (USURT)
Glazkova A.S., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (KhNU named
after V.N. Karazin)*

The article analyzes the current state of the energy industry, presents the main indicators of activity and reveals the main economic problems of the energy industry of Ukraine. The efficiency of the functioning of the country's energy industry depends largely on the analysis of the main problems of the formation and development of this industry and the systematization of aspects of its effective operation. The regional energy industry is a set of

economic entities connected with technological, economic, financial flows and interconnected processes of production, transmission, sales and consumption of resources in the region and related financial and economic relations. On the basis of the systematic approach, a systematic analysis of problems was carried out and relevant conclusions were drawn. A characteristic feature of Ukraine's energy is that it was formed as an integral part of the fuel and energy complex of the former Union, which does not fully correspond to the current conditions of functioning of energy in an independent state. During the period of market reform of the Ukrainian economy in the energy sector there was a situation characterized by the following problems: a high proportion of physically and morally worn out or completely obsolete fixed assets, which may lead not only to the limitation of electricity supply in certain regions, but also to the violation of the integrity of the Ukrainian energy system; low energy efficiency, resulting from high energy intensity; the imperfection of the state's economic policy in the energy sector, which does not allow to provide real self-financing of the current activity of the industry; not the formation of a competitive energy market and the corresponding market infrastructure of tariffs; lack of energy conservation motivation; ineffective tax policies, etc.

Key words: *energy branch, economy, system analysis, efficiency, development.*

Постановка проблеми. Під впливом процесів реформування економіки в Україні поступово складається нова економічна система, яка включає в себе різноманітні аспекти, пов'язані з утворенням нових економічних відносин між суб'єктами господарювання. Неодмінною складовою переходу України до європейських ринкових відносин є створення нового систематизованого підходу до економічних аспектів діяльності підприємств всіх галузей економіки як єдиного комплексу. Однією з основних галузей економіки є енергетична галузь. Ефективність функціонування енергетичної галузі країни багато в чому залежить від аналізу основних проблем формування та розвитку цієї галузі та систематизації аспектів її ефективної діяльності.

Енергетична галузь являє собою сукупність господарюючих суб'єктів, пов'язаних між собою технологічними, економічними, фінансовими потоками та взаємопов'язаними процесами виробництва, передачі, збуту і споживання ресурсів в регіоні і відповідними фінансово - економічними відносинами. Тому, основною невирішеною проблемою, на наш погляд, являється пошук шляхів забезпечення ефективності

функціонування галузі на основі аналізу та систематизації основних проблем діяльності галузі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вагомий внесок у формування сучасних теорій та практичних аспектів функціонування і розвитку енергетичної галузі України зробили такі вчені, як Пономаренко О.І. [1], Беляєв Л.С. [2], Бондаренко В.М. [3], Бандман М.К.[4], Бізаркіна О.М. [5], Богославська О.Ю. [6] та ін.. В працях вчених досліджені основні умови функціонування енергетичного комплексу та встановлені основні інституційні середовища його функціонування і розвитку, проаналізовані позитивні та негативні фактори впливу, які разом впливають на ефективність функціонування підприємств енергетичної галузі. Також існуючі проведені дослідження у вітчизняній і зарубіжній науці показують певні закономірності формування та розвитку енергетичної галузі [11].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У період ринкового реформування економіки України в енергетичній галузі склалася ситуація, що характеризується наступними проблемами: високою часткою фізично та

морально зношених або зовсім застарілих основних фондів, що може призвести не тільки до обмеження електропостачання в окремих регіонах, але і до порушення цілісності енергетичної системи України; низькою ефективністю використання енергоресурсів, що є наслідком високої енергоємності; недосконалістю економічної політики держави в енергетичній сфері, що не дозволяє забезпечувати реальне самофінансування поточної діяльності галузі; не сформованістю конкурентного енергетичного ринку та відповідної ринкової інфраструктури тарифів; відсутністю мотивації енергозбереження; неефективною податковою політикою, тощо.

Характерною рисою енергетики України є те, що вона була сформована як складова частина паливно-енергетичного комплексу СРСР, що не повною мірою відповідає сучасним умовам функціонування енергетики в незалежній державі.

Мета статті. Для правильного розуміння процесів формування та розвитку сучасної енергетичної галузі необхідно здійснити аналіз економічних проблем, з якими стикаються суб'єкти енергетичної галузі у сучасному середовищі господарювання, систематизувати їх на основі аналізу статистичних даних та надати пропозиції щодо виходу енергетичної галузі з економічної кризи.

Виклад основного матеріалу.

Енергетична система (ЕС) України, включає в себе вісім регіональних електроенергетичних систем – Дніпровську, Донбаську, Західну, Кримську, Південну, Південно-Західну, Північну і Центральну. До складу ЕС України входять: 4 АЕС, 14 ТЕС, 7 ГЕС, 3 ГАЕС, 97 ТЕЦ, малі ГЕС, ВЕС та інші загальною встановленою потужністю 54504,4 МВт, близько 23 тис. км магістральних та міждержавних електричних мереж напругою 220–750 кВ

та 996 тис. км розподільчих мереж напругою 0,4 – 150 кВ.

Рівень розвитку економіки будь-якої країни знаходиться в прямій залежності від використання електроенергії, яку можна назвати найуніверсальнішою енергією. Щорічно підвищується рівень її виробництва та споживання. У світі в цілому спостерігаються позитивні тенденції, тобто щороку збільшуються як потужності електростанцій, так і виробництво електроенергії взагалі та на душу населення. В той же час, така тенденція притаманна не всім країнам. Зокрема, в країнах Східної Європи, а особливо, колишнього СРСР, при збереженні встановлених потужностей електростанцій, виробництво електроенергії значно скорочувалося. В результаті багатьох досліджень був виявлений зв'язок між виробництвом електроенергії та доходом на душу населення [5; 6]. Встановлено, що чим вищий показник виробництва електроенергії на душу населення, тим більший доход на душу населення [7]. Тому, природним є бажання країн, які розвиваються, підвищити рівень життя громадян шляхом збільшення виробництва електроенергії на душу населення на рік. Структура економіки України характеризується великою питомою вагою енерго- та паливомістких виробництв за відсутності необхідних обсягів паливно-енергетичних ресурсів в результаті використання застарілих технологій і обладнання в промисловості. Усім вищесказаним обумовлюється те, що за рівнем питомого споживання енергоресурсів у промисловості, Україна посідає одне з перших місць у світі. Як наслідок, енергоємність ВВП є надзвичайно високою. В Україні спостерігається нетипова ситуація: енергоємність ВВП зростає з паралельним зменшенням споживання енергії на душу населення. Таким чином, ВВП зростає набагато менше, ніж енергоспоживання –

в результаті чого зростає його енергоємність.

В проекті концепції «Національної енергетичної стратегії на період до 2030 року» вченими передбачається щорічне зменшення як енергоємності, так і паливоємності ВВП України [8,9]. До 2030 р. електроємність ВВП за песимістичним сценарієм скоротиться майже в половину – на 48,39%, за базового сценарію – на

57,40%, а за оптимістичного – на 66,67%. Щодо паливоємності ВВП, то в 2030 р. вона дорівнюватиме 42,0%, 34,2%, 25,9% рівня 2000 р. за песимістичного, базового та оптимістичного сценаріїв відповідно. Для більш наочного розуміння стану енергетичної галузі на рисунку 1 наведено динаміку електроємності ВВП України на період 2000–2025 рр.

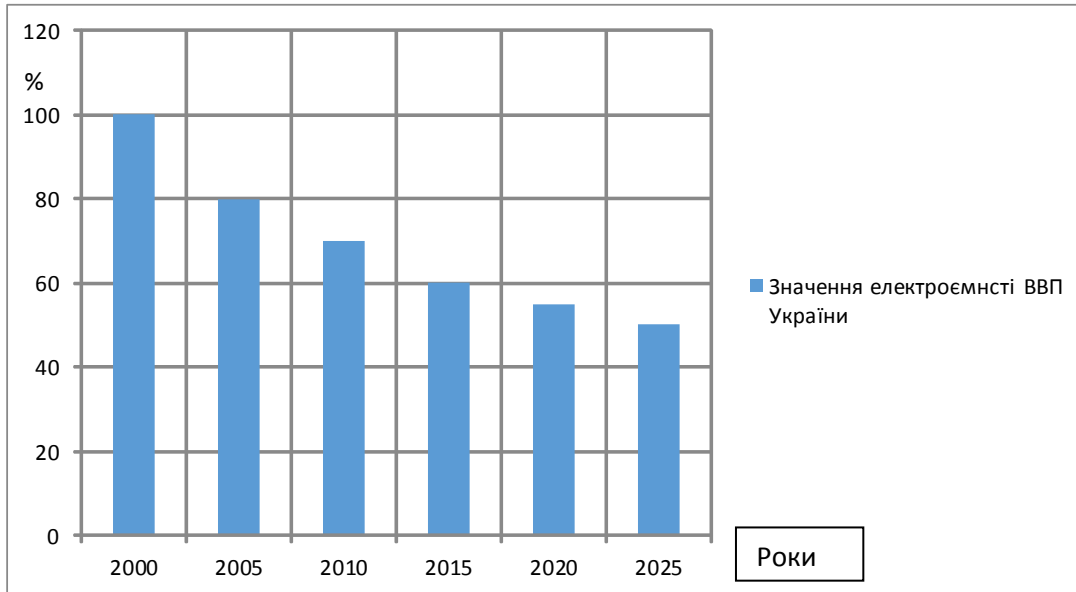


Рис. 1. Динаміка електроємності ВВП України за період 2000–2025 рр. [10]

Характерною рисою електроенергетики України є те, що вона була сформована як складова частина паливно-енергетичного комплексу колишнього Союзу, що не повною мірою відповідає умовам функціонування енергетики в незалежній державі. У період ринкового реформування економіки України в енергетиці склалася ситуація, що характеризується такими проблемами: високою часткою фізично та морально застарілих основних фондів, що може призвести не тільки до обмеження електропостачання в окремих регіонах, але і до порушення цілісності енергетичних об'єктів України; низькою ефективністю використання енергоресурсів, що є наслідком високої

енергоємності; недосконалістю економічної політики держави в енергетичній сфері, що не дозволяє забезпечувати реальне самофінансування поточної діяльності енергетичної галузі; недосконалістю конкурентного енергетичного ринку та відповідної ринкової інфраструктури тарифів; відсутністю мотивації економії енергоресурсів; неефективною податковою політикою, тощо. Таким чином, проаналізувавши ситуацію, яка склалася на національному ринку енергетики можна прийти до такого висновку. По-перше, з 1990 р. до 2000 р. в Україні був відмічений значний спад виробництва та споживання продукції підприємств паливно-енергетичного

комплексу, і тільки з 2001 р. відбувається поступове зростання цих показників. По-друге, негативним моментом є те, що надзвичайно високою є питома вага втрат електроенергії в мережах загального користування [3, 4]. Причиною вагомого зростання технологічних втрат при транспортуванні електроенергії є: незадовільний стан електричних мереж, а також невідповідність електричних мереж існуючим рівням та режимам енергоспоживання. Цим обумовлюється необхідність розробити та вжити ряд заходів щодо скорочення втрат палива та електроенергії в процесі виробництва, неконтрольованого використання ресурсів, а також розкрадання. Також більше виробляється електроенергії, ніж є необхідність в ній. В той же час, рівень споживання як нафти, так і природного газу набагато перевищує рівень їх видобутку. В зв'язку з цим, по можливості, потрібно досягти максимального рівня забезпеченості паливно-енергетичними ресурсами власного виробництва.

Варто вказати, що стримування економічного росту не обов'язково має бути обумовлене енергетичною залежністю від зовнішніх джерел. Досягнення певного рівня і темпів економічного зростання та відповідно економічної і енергетичної ефективності країни призводить до збільшення енергоспоживання за рахунок імпорту. Фактори розвитку енергоспоживання та інші фактори, такі як геополітичні пріоритети, географічне розташування, можуть так чи інакше впливати на відхилення від загальної тенденції. Для України частка імпорту в загальному первинному споживанні залежить, певним чином, від геополітичної стратегії та можливості диверсифікації імпорту. Так енергетична залежність України від Росії є надзвичайно високою. Україна імпортує з Росії близько 76% від загального обсягу споживання природного газу, 65% нафти

[11,12]. Таким чином, в результаті проведеного аналізу, можна систематизувати економічні проблеми енергетичної галузі (рис.2)

Висновок. В результаті проведеного дослідження проблем енергетичної галузі в статті визначено внутрішні та зовнішні чинники, які впливають на діяльність підприємств енергетичної галузі. Серед основних економічних проблем слід відзначити: незбалансованість структури генеруючих потужностей, нестача ресурсів для ефективного регулювання потужності та частоти; спрацьованість і технічна застарілість обладнання; недостатня пропускна спроможність низки системоутворюючих ЛЕП для передачі потужності; недостатні обсяги засобів регулювання напруги та компенсації реактивної потужності; недостатній рівень оснащення засобами телемеханіки, релейного захисту та автоматики, моніторингу та діагностики; недосконалість систем диспетчерського керування.

ПЕРЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Пономаренко О.І. Системний аналіз в управлінні / О.І. Пономаренко Проблеми науки. – 2004. - № 4. – с.7.
2. Шарапов О.Д. Системний аналіз. Навч-метод. посібник для самостійного вивчення дисципліни. / О.Д.Шарапов, В.Д.Дербенцев, Д.Є. Семьонов. – К.:КНЕУ, 2003. – 154с.
3. Беляев Л. С. Системный подход при управлении развитием электроэнергетики / Л.С. Беляев, Г.В. Войцеховская, В.А. Савельев и др. — Новосибирск: Наука, 1980. — 212с.
4. Бондаренко В. М. Новая методология познания – ключ к формированию новой динамической модели развития общества / В. М. Бондаренко // Устойчивое развитие. Наука и практика. — 2004. — № 4. — С.7 – 12.



Рис. 2. Проблеми енергетичної галузі України

5. Бандман М. К. Методы и модели разработки региональных энергетических программ / М. К. Бандман. — Новосибирск: Наука, 2003. — 139 с.
6. Бизяркина Е. Н. Экологически устойчивое социально-экономическое развитие: основы теории и методологии: автореферат дис. доктора экон. наук: 08.00.05 / Бизяркина Елена Николаевна. — М., 2008. — 48 с.
7. Богославська О.Ю. Моделирование та розробка цінових стратегій теплових електростанцій на оптовому ринку електроенергії України: автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.11 / Богославська Ольга Юріївна; ДУ "Ін-т економіки та прогнозування НАН України". — К., 2010. — 20 с.
8. Барановський В. До концепції переходу України на модель сталого розвитку / В. Барановський // Економіка України. — 2001. — №7. — С. 78–83;
9. Бергаланфи Л. Ф. Общая теория систем / Л. Ф. Бергаланфи — М.: Путь, 2000. — 400 с.
10. Турбіна О. І. Динаміка розвитку електроенергетичної системи регіону / О. І. Турбіна // Прометей. Регіональний зб. наук. праць. Вип. 2(74). — Донецьк: ДЕГІ, 2011. — С. 97–105.
11. Владивосток – Лиссабон: путь к энергобезопасности. По материалам международной брюссельской конференции по вопросу объединения энергосистем // Энергетическая политика Украины. — 2014. — № 2. — С.64 –67.
12. Дикань В.Л., Зубенко В.О., Токмакова І.В., Маковоз О.В., Шраменко О.В. Стратегічне управління: навчальний посібник. — К.: «Центр учбової літератури», 2013. — 272 с.
13. Беляев Л. С. Электроэнергетические системы и рынок в электроэнергетике // Л.С. Беляев. Энергия: экономика, техника, экология. — 2010. — № 1. — С. 10 –17.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146151

УДК 338.24.021.8

РОЛЬ ПІДПРИЄМСТВА В ЕКОЛОГІЧНІЙ МОДЕРНІЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ

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

В статті проаналізовано роль підприємства в формуванні і подальшому розвитку екологічної модернізації національної економічної системи в інноваційному підході до екологічної безпеки підприємства та держави в міжнародній екологічній безпеці. Визначено, що кожне підприємство країни має забезпечити екологічну безпеку свого виробництва, товарів, послуг через проведення грамотної та довготривалої екологічної політики. Запропоновано механізм модернізації національної економічної системи в сфері економічної безпеки відповідно міжнародним вимогам та для успішної реалізації в Україні концепції сталого розвитку.

Ключові слова: національна економічна система, екологічна безпека, інноваційне реформування, екологічна політика, екологічна модернізація.

РОЛЬ ПРЕПРИЯТИЯ В ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

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

В статье проанализирована роль предприятия в формировании и дальнейшем развитии экологической модернизации национальной экономической системы в инновационном подходе к экологической безопасности предприятия и государства в международной экологической безопасности. Определено, что каждое предприятие страны обязано обеспечить экологическую безопасность своего производства, товаров, услуг через проведение грамотной и долгосрочной экологической политики. Предложен механизм модернизации национальной экономической системы в сфере экологической безопасности в соответствии с международными требованиями и для успешной реализации в Украине концепции устойчивого развития.

Ключевые слова: национальная экономическая система, экологическая безопасность, инновационное реформирование, экологическая политика, экологическая модернизация.

THE ROLE OF ENTERPRISE IN ENVIRONMENTAL MODERNIZATION OF THE NATIONAL ECONOMIC SYSTEM

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

It is substantiated that social and economic development of the country has not only positive aspects but also generates environmental problems. Analysis of the peculiarities of implementation of environmental safety is needed further research. It is considered that the purpose of the article is to study the implementation details of the environmental security of an enterprise. It will solve the problems of ecological-economic interaction and will allow building a sustainable development economy, that is, an environmentally and socially balanced economy.

Solving global environmental problems is the most important task in the era of globalization. Therefore, the reform of the national economy must necessarily begin with an innovative modernization of the environmental safety of the enterprise. The article analyzes the role of the enterprise in the formation and further development of the ecological modernization of the national economic system in the innovative approach to the environmental safety of the enterprise and the state in international environmental security. It is stipulated that each enterprise of the country is obliged to ensure the environmental safety of its production, goods and services through the implementation of competent and long-term environmental policy. To this end, a mechanism has been proposed for modernizing the national economic system through environmental auditing at all levels: environmental audit of the territories, environmental auditing for the population and audit at the enterprise level. Reforming the economy in the sphere of environmental safety is carried out in accordance with international requirements and for the successful implementation of the concept of sustainable development in Ukraine.

Key words: national economic system, ecological safety, innovative reform, ecological policy, ecological modernization.

Постановка проблеми.

Реформування національної економічної системи, особливо з позиції реалізації стратегії сталого розвитку та в епоху глобалізації неможливо без вирішення екологічних проблем. У сучасному світовому економічному просторі особливої гостроти і актуальності набувають питання міжнародної екологічної безпеки. На державному рівні екологічні проблеми характеризуються новим виміром і глобальним значенням в контексті реалізації стратегії сталого розвитку, яка передбачає створення прогресивної моделі економічного зростання з урахуванням принципів справедливості збереження і розподілу екологічного ресурсу для безпеки розвитку сучасного і майбутнього поколінь людства. Але вирішення екологічних проблем країни починається з екологічної політики, яку формує та реалізує кожне підприємство різних галузей національного господарства. Кожне підприємство має розробити, впровадити і підтримувати екологічну політику у відповідності з метою організації, включати зобов'язання, що стосуються охорони навколишнього середовища та забезпечувати основу для вирішення проблем держави і світу в галузі екології.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Процес втілення концепції сталого розвитку, взагалі, та екологічні проблеми, зокрема, привертають увагу вчених світу вже доволі довгий час. Так, суттєвий науковий інтерес представляють дослідження з розкриття ролі екологічного аудиту на підприємстві та сприянню підприємства в формуванні екологічної політики, екологічних програм і пріоритетів держави у здійсненні заходів щодо охорони навколишнього середовища [1]. Цікавими є дослідження стосовно екологічного підприємництва [2], де актуальним стає здійснення різноманітної і корисної підприємницької діяльності з метою забезпечення раціонального

природокористування і охорони навколишнього середовища. Теоретичними, практичними проблемами інновацій та екологічними аспектами їх впровадження, формуванням, вдосконаленням інноваційного розвитку держави, регіонів, областей, підприємств займаються багато вітчизняних та світових вчених [3]. Кравченко М. С. , Платко А. Ю. [2, 3] розглядають проблему структурної трансформації національних економічних систем через призму втілення концепції сталого розвитку, що істотно впливає на потенціал розвитку країни. Структурні зміни в національній економіці однозначно є ефективними в забезпеченні стабільного економічного зростання. Але до кінця невирішеним є питання такого реформування національної економіки, де у розв'язанні екологічних проблем поряд з державою виступає суспільство, підприємство, населення. Рудницький В. [1] розглядає інноваційний розвиток в контексті розробки нових видів продукції, впровадження нових технологій, які зменшують деструктивний вплив діяльності промислових підприємств на навколишнє середовище. Разом з тим, недостатньо дослідженими залишаються питання інноваційного розвитку в контексті їх спрямованості на екологічність.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Подальшого дослідження потребує аналіз ролі підприємства в екологічній модернізації національної економічної системи.

Метою статті є визначення ролі підприємства в екологічній модернізації національної економічної системи в інноваційному підході до екологічної безпеки підприємства та держави.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вирішення екологічних проблем держави з глобальною метою екологічної безпеки людства, при наявності існуючих протиріч в ньому, є рушійними факторами формування нової

ідеології розвитку національних економічних систем. Все це має супроводжуватися системним і багатовекторним процесом інтеграції, лібералізації та демократизації міжнародних відносин. Але ступінь результативності консолідації суспільства у вирішенні екологічних проблем, збалансованості розподілу еколого-економічних благ і природних ресурсів обумовлено, перш за все, особливостями прояву науково-технічного прогресу в емерджентній формі. Формується особливий вид інтеграції національних економічних систем, що підпорядковується технологічним законам. Кожна національна система має бути здатна активізувати екологічні загрози з виключно високим градієнтом посилення факторів ураження населення, навколишнього середовища під час їх виникнення, акумуляції та розвитку у тісній співпраці світового простору.

Яскравими прикладами агресивного впливу технологічного прогресу на життя людей є техногенні катастрофи, що приносять не тільки багатомільярдні економічні збитки, а й формують непоправні біологічні та людські втрати [1]. Посилення екологічних проблем сприяє зростанню випадків вірусних захворювань, які не носять епідеміологічний характер, але мають позитивну динаміку в останні кілька років. Витрати на боротьбу з цими захворюваннями щорічно зростають і можуть розцінюватися як упущена економічна вигода [1, 6, 7, 8].

Все це призводить до стурбованості наукової спільноти та громадськості щодо майбутнього людства, враховуючи характер екологічних загроз, які багато в чому обумовлені новими технологіями. У глобальному масштабі їх пов'язують з такими причинами:

використанням наноматеріалів та їх токсичністю;

біохімічними роботами, які викликають утворення нових видів вірусів;

посиленням експериментальних і штучних впливів на клімат, у тому числі й забруднення світового океану, що стимулює розмноження фітопланктону;

зростанням попиту на біомасу, необхідну для вироблення біопалива;

розміщенням електростанцій у відкритому морі, що може негативно впливати на морську екосистему тощо.

У той же час усвідомлення швидкості розвитку XXI століття дає імпульс до трансформації стратегічних орієнтирів суспільства і утвердження позитивної інноваційної доміанти в реалізації міжнародної екологічної безпеки в контексті основних принципів концепції сталого розвитку.

Проблемою світового масштабу є інноваційний погляд на екологічні питання та їх впровадження, формування, вдосконалення та інноваційного розвитку держави, регіонів, областей, підприємств. Це являє собою безмежний простір для наукових та прикладних досліджень, наприклад, аналіз етапів життєвого циклу продукції з позиції її екологічної безпеки, або розробка еколого-економічної політики в окремих галузях. Найбільшою мірою увагу потрібно акцентувати на стійкому соціально-економічно-екологічному розвитку, проблемі взаємозв'язку і взаємозалежності економічного розвитку і загострення екологічних факторів на рівні взаємозв'язку держави і підприємства з масштабним використанням сучасних методів аналізу, таких як екосистемний аналіз, моделювання природних і економічних систем, застосування кластерного підходу.

Світові глобалізаційні процеси потребують від кожної держави, в тому числі і від України, дотримання міжнародних стандартів, норм, правил. Одна з вимог міжнародного стандарту ISO 14001:2015 (Система екологічного

менеджменту – Вимоги та настанови щодо використання) – це встановлення політики підприємства в області екології. За цим стандартом вище керівництво підприємства повинно розробити, впровадити і підтримувати екологічну політику, яка відповідає меті організації, включає зобов'язання, що стосуються охорони навколишнього середовища, забезпечує основу для постановки завдань в галузі екології. Зрозуміло, що всі ці питання узгоджуються з державними, регіональними, місцевими органами влади.

Екологічна політика підприємства – це свого роду декларація, яка утверджує принципи і наміри керівництва організації щодо екологічних аспектів. Можна сказати, що дана політика і є основою діяльності по визначенню екологічних завдань і цілей підприємства.

На кожному підприємстві, яке піклується про навколишнє середовище і прагне відповідати вимогам міжнародного стандарту, має бути сформульована така екологічна політика, яка б повною мірою відповідала його виробничій діяльності, тим послугам або продукції, що випускаються. Необхідним є впровадження системи екологічного менеджменту на підприємстві, що дозволить всім зацікавленим сторонам – владі, суспільству, населенню – переконатися в тому, що негативний вплив на навколишнє середовище контролюється і знижується. В основі системи екологічного менеджменту має знаходитися принцип постійного поліпшення – той, що дозволяє системі неперервно розвиватися і поліпшуватися.

Екологічна політика практично будь-якого підприємства має визначати: принципи діяльності і загальний напрямок екологічної політики; необхідний рівень відповідальності посадових осіб за стан екологічної обстановки навколишнього середовища; визначає характеристики, на підставі яких, проводиться оцінка подальших дій.

У поняття «навколишнє середовище», входить все навколо, де і функціонує підприємство – ґрунт, вода, повітря, природні ресурси, фауна, флора, люди і взаємозв'язки між ними.

Екологічна політика підприємства розробляється тільки з відома вищого керівництва, воно ж несе відповідальність і за її визначення. Але, поряд з цим, навіть рядові співробітники підприємства повинні повною мірою усвідомлювати свою роль, відповідальність і обов'язки по збереженню і захисту сприятливого екологічного стану.

Екологічна політика підприємства обов'язково повинна підтримуватися як документована інформація і бути доступна відповідним зацікавленим сторонам. За розробку, впровадження, модифікацію і формулювання змін несуть відповідальність керівники всіх рівнів і підрозділів підприємства. Необхідним елементом екологічної політики підприємства є екологічний аудит.

Екологічна політика підприємства забезпечує екологічну безпеку підприємства. Внесення екологічної безпеки в структуру модернізації та оптимізації, трансформації національних економічних систем є дуже своєчасним. Рисунок 1 демонструє структурну схему екологічної модернізації, яка призводить до формування переходу від національної еколого-економічної безпеки до міжнародної, як способу подолання першоджерела сучасних економічних проблем суспільства. Рисунок 1 показує взаємозв'язок екологічної безпеки населення, підприємства і держави.

З огляду на сучасну екологічну кризу, для реформування національної економічної системи виникає необхідність направлення інноваційного розвитку на шлях екологічної модернізації. Це пов'язано з тим, що саме екологічна модернізація виробництва та господарської діяльності дозволить знизити техногенне навантаження на навколишнє середовище, більш ефективно

використовувати наявні виробничі ресурси, природно-ресурсний потенціал у взаємозв'язку з техніко-економічними, екологічними, фінансовими і соціальними

результатами виробництва. Це дозволить підвищити еколого-економічний рівень виробництва і ефективності підприємницької діяльності.



Рис. 1. Структурна схема екологічної модернізації національної економічної системи

На сучасному етапі розвитку вітчизняної економіки важливим є розуміння того, що успішність функціонування підприємств, його конкурентоспроможність можлива тільки за умови інтеграції у світову економіку, серед яких чільне місце посідає еко-інноваційна спрямованість діяльності промислових підприємств.

Практика переходу на принципи економічного зростання економік різних країн показує складну і суперечливу природу його реалізації по досягненню відповідного рівня міжнародної екологічної безпеки. Адже кожна країна повинна ініціювати власні механізми ефективності національного економічного зростання, беручи до уваги передумови її інтеграції в світовий економічний простір, інноваційний потенціал екологічних трансформацій.

Тому можна вважати справедливим з цього приводу думку вченого О. Білоруса, який вважає, «що немає і бути не може єдиного заданого підходу, єдиної

формули, по якій повинна будуватися та чи інша національна стратегія сталого розвитку. Кожна держава сама визначає, як ефективно управляти своєю країною, беручи до уваги політичні, історичні, культурні та екологічні обставини. Досвід останнього десятиліття показав, що глобальна парадигма розвитку прийнятна тільки для найбільш розвинених держав, які мають максимально високий рівень міжнародної конкурентоспроможності» [4, с. 5].

Сучасні екологічні проблеми, породжені складністю історичних, соціально-економічних, демографічних, геополітичних і природно-ресурсних умов суспільного розвитку, виникають на національному рівні з подальшим розвитком цих тенденцій в міжнародному, глобальному масштабі через утворення синергетичних ефектів.

Це вимагає відповідної адаптації стратегій національних економік до існуючих вимог міжнародної екологічної безпеки і передбачає створення механізмів

інформаційного, організаційного і правового забезпечення з урахуванням ключових індикаторів ефективності їх здійснення. У сучасній світовій практиці налічується близько ста тридцяти індикаторів, що характеризують різні аспекти екологічного стану економічної системи країни.

Інноваційний розвиток в сучасних ринкових умовах стає важливим фактором для успішної фінансово-господарської діяльності промислових підприємств. Воно передбачає залучення нових технологій, створення принципово нової продукції і використання інноваційних методів управління.

Зараз в більшості випадків як в дослідженнях вітчизняних, так і зарубіжних вчених термін «інноваційний розвиток» використовується, коли мова йде про відповідний тип розвитку на макrorівні і проводяться дослідження про механізм реалізації науково-технічного прогресу в процесі економічного розвитку країни, регіону, формування так званої економіки знань, пошуку нових джерел економічного зростання, побудови державної інноваційної моделі розвитку тощо [4, 5].

Залежно від існуючого рівня екологічної безпеки, ступеня залучення у виробництво і споживання природних ресурсів, рівня соціально-економічного розвитку тощо застосовують різні концепції екологізації інноваційної діяльності. На рівні підприємства для реалізації пріоритетних напрямів екологічно спрямованого інноваційного розвитку необхідні такі дії: формування і перебудова організаційної структури управління і організаційно-економічних зв'язків; ресурсне забезпечення формування цільових ринків, в т.ч. пошук джерел і механізмів ресурсного забезпечення, а також їх оптимальної структури; здійснення контролю за процесами інноваційного розвитку в умовах змін зовнішнього і внутрішнього середовища.

Висновки. В цілому можна відзначити, що формування і подальший розвиток міжнародної екологічної безпеки має бути побудовано з урахуванням нових вимірів добробуту та конкурентоспроможності у світовому економічному просторі. Реалізація цього завдання має відбуватися на основі збалансованого та інноваційного розвитку шляхом встановлення вигідних і паритетних взаємовідносин з іншими державами для сприяння сталого розвитку всіх країн світу. Виконання цих глобальних завдань неможливо без участі всіх зацікавлених сторін, а саме: людина, підприємство, суспільство, влада, держава, світ. З огляду на ці умови підприємствам доцільно вибрати шлях екологізації – екологічну модернізацію. Запропонована структурна схема екологічної модернізації демонструє закладені підходи до екологічної модернізації всієї екологічної сфери економічної системи країни.

Дане дослідження визначає роль підприємства в загальному механізмі міжнародної екологізації та показує, що кожне підприємство країни має забезпечити економічну безпеку свого виробництва, товарів, послуг через проведення грамотної та довготривалої екологічної політики, а також з'ясовує дію самого механізму модернізації національної економічної системи, тому що реалізація концепції сталого розвитку є надзвичайно складним завданням, яка за масштабом охоплення і потенціалом залучення ресурсів є своєрідною експансією людством концентрованого простору його еволюційних досягнень: науково-технічних, інформаційних, енергетичних, генетичних тощо.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Рудницький В. Роль екологического аудита в современной экономике Украины / В. Рудницький, О. Сапахман // SE Zeszyty Naukowe

Małopolskiej Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Tarnowie, t. 33, nr 1, marzec 2017. P. 97–111.

2. Кравченко М. С. Екологічне підприємництво в Україні: сутність поняття, сучасний розвиток і перспективи цього виду діяльності в країні / М. С. Кравченко, В.М. Погорелов // Вісник ПДТУ, 2017, Вип. 34, Сер.: Економічні науки. – С. 361–369.

3. Платко А. Ю. Взаимосвязь устойчивого экономического развития и международной экологической безопасности / А. Ю. Платко, Д. А. Жало // Иннов: электронный научный журнал. – 2017. – № 2 (31). – С. 4 – 9.

4. Дубровская Н. В. Обеспечение качества образовательных программ экологической направленности – шаг к устойчивому экономическому развитию / Н. В. Дубровская, Е. С. Мищенко // Вопросы современной науки и практики.

Университет им. В.И. Вернадского. – 2017. – № 1 (63). – С. 122–130.

5. Шлемко В.Т. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення : монографія / В.Т. Шлемко, І.Ф. Бінько. – К. : НІСД, 1997. – 144 с.

6. 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.)

7. Офіційний сайт Міністерства економіки України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>

8. Офіційний сайт ООН, представництво в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.un.org.ua/ua>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145446

УДК 644.6(477)

ОЦІНКА СТАНУ ВОДОПРОВІДНО-КАНАЛІЗАЦІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,
Клочко Ю.С., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті проаналізовано стан водопровідно-каналізаційного господарства України. Підкреслюється, що на поточний момент в галузі накопичилася значна кількість проблем: критичний стан основних фондів підприємств ВКГ; зростання аварій на водопровідно-каналізаційних системах; забруднення питної води; дефіцит фінансових коштів; зростання боргів населення за водопровідно-каналізаційні послуги та інші. Виділено основні причини, які викликали таке критичне становище, а саме: висока енергоємність і низька ефективність комунальних систем, значні втрати води; застарілі технології очищення води; недосконалість нормативно-правової бази.

Ключові слова: водопостачання, каналізація, водопровідно-каналізаційне господарство, забруднення води, втрати води

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ВОДОПРОВОДНО-КАНАЛИЗАЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА УКРАИНЫ

*Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент,
Клочко Ю.С., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье проанализировано состояние водопроводно-канализационного хозяйства Украины. Подчеркивается, что на текущий момент в отрасли накопилось значительное количество проблем: критическое состояние основных фондов предприятий ВКХ; рост аварий на водопроводно-канализационных системах; загрязнение питьевой воды; дефицит финансовых средств; рост долгов населения за водопроводно-канализационные услуги и другие. Выделены основные причины, которые вызвали такое критическое положение, а именно: высокая энергоёмкость и низкая эффективность коммунальных систем, значительные потери воды; устаревшие технологии очистки воды; несовершенство нормативно-правовой базы.

Ключевые слова: водоснабжение, канализация, водопроводно-канализационное хозяйство, загрязнение воды, потери воды

EVALUATION OF THE STATE OF WATER-WATER-SANITATION ECONOMY OF UKRAINE

*Suhorukova T.G., Candidate of Economics Sciences, associate professor,
Klochko Yu.S., Master (USURT)*

The article analyzes the condition of the water supply and sewerage system of Ukraine (WSS). The WSS is a water supply and sanitation system, including water treatment facilities and sewage systems, pumping stations, water supply sources, water body sites used for diluting and treating sewage, and other real estate. It is emphasized that at the current moment in the industry a considerable number of problems have accumulated. The critical condition of the fixed assets of WSS enterprises - the depreciation of funds exceeds 65%. High energy consumption of water production - energy intensity of production of 1 m³ of water in Ukraine is in the range 0.44 - 1.82 kWh; at the same time in Berlin - 0.27 kWh; Shanghai - 0.28 kWh). The growth of accidents at the water supply and sewerage systems. Loss of water during transportation - the indicator of water losses in urban networks remains too high and lies within the limits of 0.4-3.0 m³ / km / h, in comparison with those in Western Europe, which are 0.1-0.4 m³ / km / h.). Pollution of drinking water. Shortage of financial resources. Growth of people's debts for water supply and sewerage services: as of December 31, 2017, the population's arrears for water supply and sanitation are 1.8 billion UAH. And other problems. No less urgent problems of the water supply of Ukraine are: the imperfection of water policy in the development of water supply systems for cities and settlements; low provision of centralized water supply to the rural population; insufficient provision of water supply systems with water treatment facilities for drinking purposes; departmental fragmentation of the systems of household drinking water supply; imperfection of the methodology of planning and design of long-term development of water supply systems, populated areas; low coverage of the facilities of abstraction, supply, distribution of water and consumers; irrational use of water; lack of economic incentives for the rational use of water. The main causes that have caused such a critical situation are identified, namely:

high-energy intensity and low efficiency of communal systems, significant water losses; obsolete water purification technologies; imperfection of the regulatory framework.

Key words: *Water supply, sewerage, water supply and sewerage, water pollution, water losses*

Тече вода з-під явора
Яром на долину.
Пишається над водою
Червона калина.
Пишається калинонька,
Явору молодіє,
А кругом їх верболози
Й лози зеленіють.
Т.Г. Шевченко

Постановка завдання. Різні галузі національної економіки по різному впливають на її ефективне функціонування. Є такі, зміни у яких ми відчуваємо тільки з визначеним часовим лагом. Але є й такі, котрі визначають не тільки «економічне зростання», а й позначають кордони її життєздатності. До таких галузей відноситься водопровідно-каналізаційне господарство (ВКГ). Водопровідно-каналізаційне господарство є однією з найважливіших галузей, яка забезпечує нормальне функціонування усього господарсько-промислового комплексу, водопостачання населення України та очищення стічних вод, що утворюються в процесі його життєдіяльності. Тому важливо мати об'єктивну оцінку стану цієї важливої галузі економіки.

Аналіз останніх досліджень. З огляду на складне соціально-економічне становище країни, розвитку ВКГ приділяється незаслужено мало уваги. Однак і ті публікації, які мають місце бути в науковій літературі, свідчать про те, що даній галузі властиві ті ж проблеми, що і "великий" економіці.

Такі науковці як О.А. Пивоваров, В.І. Дубницький, С.О. Федулова, Е.Ф. Бусалов, В.О. Костюк зробили значний вклад у розвиток ВКГ. В працях вчених досліджується не тільки сутність водопровідно-каналізаційного

господарства, але й механізм формування нових соціально-ринкових елементів комунальної політики держави [1,2,3].

Багато робіт присвячено аналізу розвитку економіки підприємств водопровідно-каналізаційного господарства, яка переживає значні зміни. Вчені наголошують, що в нових економічних умовах система фінансування галузі і тарифна політика повинні забезпечити достатній рівень рентабельності галузі. Повинна змінитися тактика ціноутворення, а саме: перехід від простого підвищення тарифів на воду і водовідведення до поступової диференціації цих тарифів з урахуванням реальних доходів громадян, фактичних витрат виробників житлово-комунальних послуг та якості наданих послуг [4].

Оцінки стану ВКГ України як однієї з найважливіших систем життєзабезпечення є забезпечення міських агломерацій присвячені роботи В.М. Стасюк [5].

Окремі наукові роботи присвячено організації та удосконаленню проведення планово-попереджувальних ремонтів на підприємствах ВКГ м. Харкова. Заслужують уваги розробки І.В. Покуця щодо відтворення основних засобів на підприємствах ВКГ [6].

Важливий внесок в розробку механізму забезпечення раціонального використання водних ресурсів зробили

О.О. Голуб, Е.В. Светлична [8], А.В. Бодюк, А.В. Яцик та інші.

Невирішені питання. Навіть незначний огляд проблем свідчить про те, що в ВКГ накопичився комплекс проблем, відсутність уваги до яких може привести до соціальної катастрофи. Тому важливо акцентувати увагу на глобальних "больових точках" даної галузі.

Метою статті є аналіз існуючих проблем водопровідно-каналізаційного господарства України.

Виклад основного матеріалу. Водопостачання - це сукупність заходів із забезпечення водою різних користувачів (населення, промисловості, транспорту тощо). Комплекс інженерних споруд, які здійснюють водопостачання, називають системою водопостачання, або водопроводом. Усі сучасні системи водопостачання населених місць централізовані, кожна з них забезпечує водою велику групу користувачів [8].

Водопостачання невідривно пов'язане з розвитком водовідведення. Каналізація - санітарно-технічні споруди та мережі трубопроводів, призначені для збору і видалення твердих і рідких продуктів життєдіяльності людини, господарсько-побутових та дощових стічних вод, що утворюються на території населених пунктів з метою їх очищення від забруднень і подальшого використання або повернення в водойму. Каналізація є необхідним елементом сучасного міського і сільського господарства і частиною системи водопостачання та водовідведення міського господарства. Порушення його роботи може погіршити санітарно-епідеміологічну ситуацію в місцевості [3].

Централізованими системами водопостачання забезпечені всі міста України, 767 селищ міського типу, або 86,5%, 6283 сільських населених пунктів, або 22,1% їх загальної кількості. Централізованими системами водовідведення забезпечені 443 міста (або 96,5% від загальної кількості), 497 селищ

міського типу (або 56,1%) та 737 сільських населених пунктів (або 2,6%) [9].

Потужності комунальних та відомчих водопроводів складають понад 14,3 млн. м³ на добу, що забезпечує середньодобове водоспоживання на 1 міського мешканця в обсязі 326 літрів. Близько 30 % загального водоспоживання задовольняється за рахунок підземних джерел [10].

Сьогодні в Україні експлуатується понад 67,4 тис. км водопровідних мереж і водоводів, 25,7 тис. км каналізаційних мереж і колекторів. З них майже 20 % амортизовано, в аварійному стані знаходиться 4,5 тис. км водопровідних і 1,45 тис. км каналізаційних мереж [11].

Відомо, що економіку будь якого підприємства формують наступні складові: основні та обігові фонди, трудові ресурси. Ефективність використання перерахованих елементів виробництва зумовлює його конкурентоспроможність [12]. Зношеність основних фондів є найбільш актуальною проблемою ВКГ. Більшість очисних споруд збудовано 40-60 років назад. Відсоток зносу водопровідних мереж складає у місті Севастополі - 54,6%, АР Крим - 48%, Луганській області - 56,6%, Львівській - 46%, Донецькій - 45,9%.

Нераціональні витрати та втрати питної води у зовнішніх мережах досягли в Україні 40,4%: у м. Севастополі - 94,8%, Закарпатській області - 82,6%, Чернівецькій - 78,9%, Житомирській - 71,2%, Луганській - 58,6%, Львівській - 61,7%, Одеській - 60,2% та в АР Крим - 57,4% [9].

На початок поточного десятиріччя в середньому по Україні в аварійному стані знаходились до 40% водопровідних і каналізаційних мереж, майже 35% очисних споруд потребують негайного відновлення, насосне обладнання зношене більш ніж на 38%. В Харківській області питома вага трубопроводів у незадовільному для експлуатації стані

складає у загальній протяжності водоводів 33%, вуличної водопровідної мережі - 32,3 %, внутрішньо квартальної та внутрішньо дворової мережі - 26,5 %. Технічний стан насосного обладнання теж не найкращий: близько 40 % насосно-силового обладнання водопровідних насосних станцій мав 100-% амортизаційний знос. Серед насосних станцій 1-го підйому таких 31,6 %, 2-го підйому - 69,8 %, 3-го підйому - 52,8 %, 4-го підйому - 38,6 % і 5-го підйому - 17 %, усього негайної заміни потребувало більше 35% насосно-силового обладнання. І подібний стан нажалі є типовим для більшості міст України [13].

За відсутності контролю з боку Кабінету Міністрів та Мінрегіону як державного замовника Програми оновлена у 2011 році Програма «Питна вода України» не сприяла кардинальному оновленню підприємств ВКГ. Суттєвих змін у забезпеченні громадян якісною питною водою протягом 2012 – 2017 років не відбулося.

Неналежний стан технічних засобів приводить до збільшення аварій. Ці аварії загрожують нормальній життєдіяльності населення, функціонуванню промислового сектора економіки тощо.

Кількість аварій на водопровідних мережах України досить значно перевищує відповідний рівень у країнах Європи. У системах каналізації амортизовано 26 % мереж і 7 % насосних станцій. Амортизовано 48 % насосних агрегатів, 46 % потребує заміни. Планово-попереджувальний ремонт виконується лише наполовину.

Великої проблемою є забруднення води. У 2015 році питома вага нестандартних проб питної води, відібраної з джерел централізованого водопостачання, за санітарно-хімічними показниками сягала 15,7 %, за санітарно-бактеріологічними – 4,6 %. У 2016 році ці показники виросли до 18 % і 6,4 % відповідно. Дані за 2017 рік наразі не оприлюднені [14]. Причиною неналежного стану води є застосування

застарілих технологій очистки та знезараження води.

Забруднені зворотні води – виробничі та побутові (комунальні) стоки (включаючи шахтні, рудникові, пластикові, дренажні), а також залпові скиди, що надходять у поверхневі водні об'єкти без очищення або після недостатнього очищення і містять забруднюючі речовини в кількості, що призводить до порушення встановлених норм якості води у контрольному створі. До них не належать обсяги стоків, що надходять на поля фільтрації, в накопичувачі, на рельєф місцевості тощо [15]. Слід вказати, що об'єм забруднених зворотних вод в поверхневі водні об'єкти досягає 6,4 тис. м куб., або з розрахунку на 1 чол., відповідно, 0,1 т, 0,05 т і 0,08 тис. м куб. [16].

Неналежний стан основних фондів, відсутність сучасних технологій є причиною значних втрат питної води при її транспортуванні. Сьогодні у зв'язку зі зношеністю мереж водопостачання втрати окремих водоканалів сягають 45%, при тому що норматив складає 30%. Показник втрат води у міських мережах є надто високим і знаходиться в межах 0,4-3,0 м³/км/год, в порівнянні з показниками у Західній Європі, які становлять 0,1-0,4 м³/км/год. [17].

Треба підкреслити, що сучасний стан водопровідно-каналізаційного господарства України характеризується дефіцитом фінансових ресурсів, необхідних для належної експлуатації та обслуговування систем водопостачання та водовідведення, незадовільним технічним станом споруд, обладнання, недосконалістю структури управління галуззю та нормативно-правової бази для забезпечення її надійного і ефективного функціонування. Сьогодні практично немає постійного джерела фінансування, насамперед коштів на реконструкцію або будівництво систем водопостачання та водовідведення.

Слід вказати, що на поточний рік в рамках виконання цільової програми «Питна вода України» на 2011-2020 роки заплановано профінансувати проекти на загальну суму 200 млн. грн [18].

Основними причинами виникнення фінансових проблем у галузі є: непослідовна тарифна політика; несвоєчасний перегляд тарифів; наявність розриву між датою перегляду тарифів на енергоносії та тарифів на комунальні послуги; наявність заборгованості з різниці в тарифах; нарахування штрафних санкцій, які не мають джерел покриття; відсутність засобів впливу на боржників; відсутність інвестиційного розвитку.

Важливою проблемою залишається відсутність цільових програм стосовно збереження й ощадливого використання запасів води. Заходи з розвитку та реконструкції централізованих систем водопостачання та водовідведення сьогодні здійснюються безсистемно і непослідовно. Взагалі, чинне законодавство не забезпечує цілісного регулювання питань забезпечення громадян питною водою.

До числа важливих проблем, які пов'язані з фінансовою складовою розвитку підприємств ВКГ, треба віднести зростання цін на енергоносії, реагенти для очищення води та інші матеріали, необхідні для функціонування ВКГ. Посилює фінансову напруженість у системі ВКГ борги населення. Станом на 31 грудня 2017 року заборгованість населення за водопостачання та водовідведення складає 1,8 млрд грн.

Висновки. Перераховані та розглянуті проблеми ВКГ України з'явилися не одразу. Вони накопичувалися поступове й не протягом десяти років. Отже й вирішувати їх треба комплексно та поступове. Саме пошуку оптимальних напрямів усунення негативних явищ у системі ВКГ будуть присвячені наступні статті.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Пивоваров О.А. Оцінка інвестиційної привабливості водопровідно-каналізаційного господарства як базової галузі національного господарства / О.А. Пивоваров, В.І. Дубницький, С.О. Федулова // Наука, технології, інновації. – 2017. - №1. – С. 55 - 62

2 Бусалов Е.Ф. Организация управления в городском хозяйстве / Е.Ф. Бусалов. – М.:МИУ, 1982. – 137с.

3 Костюк В.О. Техніко- економічний аналіз діяльності підприємства міського господарства: навч. посібник. - Харків: ХДАМГ, 2002 - 162 с.

4 Агаджанов Г.К. Економіка водопровідно-каналізаційних підприємств: навч. посіб. / Г.К. Агаджанов; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. -2-е вид., перероб. та доп. –Х.: ХНАМГ, 2010. –392 с

5 Стасюк В.М. Водопровідно-каналізаційне господарство України: техногенна безпека як об'єкта критичної інфраструктури / В.М. Стасюк // Глобальні та національні проблеми економіки. – Електронне наукове видання. – Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського* Режим доступу: <http://global-national.in.ua/issue-12-2016/20-vipusk-12-serpen-2016-r/2327-stasyuk-v-m-vodoprovodno-kanalizatsi-ne-gospodarstvo-ukrajini-tehnogenna-bezpeka-yak-ob-ekta-kritichnoji-infras trukturi>

6 Покуця І.В. Проблеми відтворення основних засобів підприємств водопровідно-каналізаційного господарства і вплив на навколишнє середовище / І.В. Покуця. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://eprints.kname.edu.ua/38864/1/75-77.pdf>

7 Про Загальнодержавну цільову програму «Питна вода України» на 2011 – 20202 роки [Електронний ресурс]: закон України № 3933-VI від 20.10.201. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2455-15>

8 Світлична В.Б. Економіка водопровідно-каналізаційного

господарства: навч.-метод. посібник для студ. ЗДІА спец. "ВВ" ден. та заоч. форм навчання / В. Б. Світлична ; ЗДІА. - Запоріжжя : ЗДІА, 2012. - 135 с. електронна версія

9 Водопровідно-каналізаційне господарство України. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.bn-pasos.com.ua/articles/144/>

10 Офіційний сайт статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>

11 Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2014 році. - К.: Державна служба України з надзвичайних ситуацій, 2015. – 365 с.

12 Дикань В. Л. Організація виробництва: навч. посібник / В. Л. Дикань, В. О. Мельник. - Харків: ТОВ "РИФ", 2007. – 255 с.

13 Срібнюк С.М. Ефективність впровадження заходів по економії енергоресурсів на підприємствах водопровідно-каналізаційного господарства / С. М. Срібнюк, М. В. Григоренко //

Економіка та держава. - 2008. - № 9. - С. 79-81. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2008_9_24

14 Забезпечення українців якісною питною водою [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://waternet.ua/uk/news/newsletter/418/>

15 Дикань В. Л. Основы экологии и природопользования: учеб. пособие / В.Л. Дикань, А.Г. Дейнека, Л.А. Позднякова, И.Д. Михайлов, А.А. Каграманян. – Харьков: ООО «Олант», 2002. – 384 с.

16 Проблемы экологизации промышленного производства [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://portfinance.ru/ukraine-4.html>

17 Новини. РБК-Україна [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.rbc.ua/ukr/news/poteri-otdelnyh-vodokanalov-iznoshennosti-1537375995.html>

18 Асоціація водоканалів України. Новини [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://ukrvodokanal.in.ua/v-ramkah-programy-pytna-voda-bude-profinansovano-proektiv-na-200-mln-gryven/>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145442

УДК 656.2:[658.14+658.152]

СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент,
Поставний О.В., студент магістратури (УкрДУЗТ)*

У статті визначені сучасний стан колійного господарства залізничного транспорту України та першочергові завдання у забезпеченні інноваційного розвитку колійного господарства.

Відтворення основних фондів колійного господарства повинно відбуватися постійно, безперервно на інноваційній основі для впровадження швидкісного переміщення рухомого складу, інтегрованості залізничної мережі та збереження конкурентоздатності вітчизняної залізничної системи на ринку перевезень.

Встановлені напрями інноваційного розвитку колійного господарства, як одного із інфраструктурних складових залізничного транспорту України.

Ключові слова: відтворення основних фондів, інфраструктура, інновації, інноваційний розвиток, колійне господарство.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Боровик Ю.Т., к.э.н., доцент,
Поставный А.В., студент магистратуры (УкрГУЖТ)*

В статье определены современное состояние путевого хозяйства железнодорожного транспорта Украины и первоочередные задачи обеспечения инновационного развития путевого хозяйства.

Воспроизводство основных фондов путевого хозяйства должно происходить постоянно, непрерывно на инновационной основе для внедрения скоростного перемещения подвижного состава, интегрированности железнодорожной сети и сохранения конкурентоспособности отечественной железнодорожной системы на рынке перевозок.

Установлены направления инновационного развития путевого хозяйства, как одной из инфраструктурных составляющих железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: воспроизводство основных фондов, инфраструктура, инновации, инновационное развитие, путевое хозяйство.

MODERN STATE AND PROSPECTS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE GROUND ECONOMY OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Borovik Y.T., Ph. D., associate Professor,
Postavny A.V., graduate student (USURT)*

The ground economy is one of capital productive on a railway transport and important making infrastructure of providing of services in transportations. However lately this type of economy is in a critical condition, behaves to the most unreliable link in the організаційно-технологическом process of transportations.

The modern state of the ground economy of railway transport of Ukraine and primary concerns of providing of innovative development of the ground economy are certain in the article.

Reproduction of capital assets of the ground economy must take place constantly, continuously on innovative basis for introduction of the speed moving of rolling stock, interoperability of the railway system and maintenance of competitiveness of the home railway system at the market of transportations.

Directions of innovative development of the ground economy are set, as one of infrastructural constituents of railway transport of Ukraine.

Key words: *reproduction of capital assets, infrastructure, innovations, innovative development, ground economy.*

Постановка проблеми. Ефективне функціонування сучасної та конкурентоспроможної транспортної інфраструктури відтворює ступінь економічного розвитку держави та забезпечення інноваційного розвитку всіх галузей національної економіки.

Залізничний транспорт є однією зі складових транспортної інфраструктури, яка тепер в нашій країні перебуває у складному матеріально-технічному стані, покращення якого потребує значного стимулювання інноваційних процесів, що призведе до вирішення організаційних і технічних проблем транспортної галузі.

Розширення прав підприємств, що працюють в умовах реформування, підвищило їх увагу до питань удосконалювання організації й планування заходів щодо відтворення основних фондів колійного господарства, а також відповідальність за їх ефективність. Однак, практика показує, що сьогодні центр уваги керівників підприємств колійного господарства спрямований на виконання окремих розрізнених заходів, усунення поточних

внутрішньовиробничих диспропорцій, а не на рішення перспективних питань розвитку транспортних сполучень.

Колійне господарство є важливим елементом транспортного виробництва, а також одним із найбільш капіталомістких на залізничному транспорті, характеризується значною територіальною протяжністю і водночас подібністю проблем і перспектив розвитку на всій довжині ліній регіональних філій країни. Основні засоби колійного господарства, протягом тривалого часу відзначаються зменшенням як кількісного складу, так і погіршенням якісного стану. Отже, в сучасних умовах колійне господарство є однією з найненадійніших ланок в організаційно-технологічному процесі перевезень; має знос понад 90 % і знаходиться в критичному стані. Такий рівень матеріально-технічної бази галузевого суб'єкта, що господарює, може привести до зупинки функціонування залізничного комплексу країни. Крім того, це стримує не тільки економічний розвиток залізничного транспорту, а й розвиток економіки країни в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми інновацій та інноваційного розвитку залізничної галузі зокрема та окремих її господарств досліджуються в роботах В.Л. Диканя, В.О. Зубенко, Н.Є. Каличевої, О.Г. Кірдіної, П.М. Коюди, І. П. Садловської, М. П. Сінгаєвської, Є.М. Сича [3-11] та багатьох інших. Організаційно-економічні аспекти відтворення основних засобів колійного господарства залізниць досліджувалися М.А. Демченко [2].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проте в наявних публікаціях недостатньо розглянуті проблеми інноваційного розвитку колійного господарства і відтворення основних фондів на інноваційній основі з врахуванням особливостей характеру інтеграційних процесів, що відбуваються в економіці країни.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Дослідження сучасного стану та перспектив і особливостей інноваційного розвитку колійного господарства залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Колійне господарство становить одну з найважливіших галузей залізничного транспорту, від якої суттєво залежить здійснення перевізного процесу. Тому в сучасних умовах пріоритетами розвитку залізничної мережі України є модернізація і технічне переоснащення перш за все напрямків концентрації міжнародних перевезень.

Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування станом на 2015 р. зменшилася у порівнянні з попередніми десятиліттями та становить 20954,2 км [11]. Цей процес пов'язаний із закриттям і ліквідацією малодіяльних, малоінтенсивних ліній, під'їзних і станційних колій, а також з бойовими діями на Сході країни та анексією території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя.

Для контролю за станом колії обладнано комп'ютерним реєстратором та введено в експлуатацію перший ультразвуковий вагон – дефектоскоп. Особливої уваги заслуговує Клесівський щебеневий завод на Львівській залізниці, якій виготовляє дефіцитні фракції щебеню від 2 до 20 мм, що користуються широким попитом як у будівельників України, так і за кордоном.

Під швидкість руху поїздів пасажирських до 140 км/год і вантажних – до 90 км/год переобладнуються напрямки: зернов-Конотоп-Київ-Жмеринка-Львів-Мостиська; Козача Лопань-Харків-Сімферополь; Київ-Полтава-Харків; Жмеринка-Вапнярка-Одеса.

Впровадження швидкісного руху поїздів (пасажирських – до 140 км/год., а вантажних – до 90 км/год.) між транспортними центрами регіональних сполучень України та в напрямках глобальних транспортних коридорів Європа-Азія по території України – головний пріоритет у стратегії залізничного транспорту України на найближчі роки.

У сфері зміцнення колії та її облаштування у напрямках транспортних коридорів укладаються залізобетонні шпали суміщеної колії 1520 мм і 1435 мм з використанням нових потужних безпідкладкових скріплень типів КПП-1, КПП-5 вітчизняного виробництва і щебню поліпшеної якості. Розгорнуто широкомасштабну реконструкцію та модернізацію базових щебеневих заводів Укрзалізниці. Нова колійна техніка спільного виробництва Старокраматорського машинобудівного заводу (СКМЗ) та австрійської фірми “Плассер і Тойрер” дає можливість застосувати передові енергоощадні технології з ремонту та утримання залізничної колії.

Колійне господарство включає власне залізничну колію та комплекс господарських підприємств і виробничих підрозділів, призначених для забезпечення нормальної роботи залізничної колії та

проведення її планово-попереджувальних ремонтів. Залізнична колія працює у важких умовах. Вона постійно перебуває під дією динамічних навантажень і природних явищ (вітру, температури, вологи, органічного світу). Забезпечуючи неперервність і безпеку руху поїздів, колія повинна служити в будь-яку пору року, в будь-який час дня і ночі.

Основне завдання колійного господарства – утримання колії і колійних пристроїв у постійній справності, щоб забезпечити безпечний і плавний рух поїздів з найбільшими швидкостями, установленими для даної дільниці. Управління колійним господарством в Укрзалізниці здійснює Головне управління колійного господарства, а на залізницях – служба колії. Лінійними підприємствами колійного господарства є дистанції колії, дистанції лісозахисних насаджень, колійні машинні станції, колійні дорожні майстерні, рейкозварювальні поїзди, шпалопросочувальні заводи, щебеневі заводи та ін.

До основних видів колійних робіт належать: поточне утримання колії та ремонти – підйомний, середній і капітальний; суцільна заміна рейок новими або старопридатними; капітальний ремонт переїздів.

Крім основних робіт, на станціях виконуються ще й ремонтні роботи: заміна стрілочних переводів; заміна перевідних брусів; постановка стрілочних переводів на щебінь; захист колій від снігу, піщаних заметів і паводків.

При виконанні робіт широко використовуються засоби механізації: щебенеочисні пристрої, ущільнювальні машини, виправно-підбивно-опоряджувальні машини, снігоочисники тощо.

Колійне господарство належить до інфраструктури залізничного транспорту і даним фактом обумовлюється значна кількість його особливостей. Інфраструктура залізничного транспорту є виробничо-технологічним комплексом,

який складається з технічного, технологічного, організаційного, кваліфікаційного забезпечення та включає матеріально-технічну базу господарств колійного, станційного, електропостачання, залізничної автоматики, телемеханіки та електрозв'язку [2, с. 11]. Функціональне призначення інфраструктури – забезпечення переміщення рухомого складу.

Згідно із Законом України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» у статутний капітал публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» вноситься: право господарського відання магістральними залізничними лініями загального користування та розміщеними на них технологічними спорудами, передавальними пристроями, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти й майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт [1].

Однією з особливостей сучасного стану колійного господарства є практично повна відсутність будівництва нових колій. Основною причиною є відсутність можливостей здійснювати інвестиції. Протягом багатьох років рівень інвестицій в інфраструктуру та технології був недостатнім для створення умов реального розвитку залізничного транспорту.

Якщо будівництво й відбувається, то в незначних обсягах і має характер вирішення локальних проблем. У той же час існує суттєва необхідність у проведенні ремонтно-колійних робіт. Створюється загроза відставання фактичних обсягів виконання ремонту від планової потреби. Це, у свою чергу,

призводить до обмеження швидкостей руху поїздів і, як наслідок, – до зменшення пропускної та провізної спроможності, а також створює загрозу безпеці руху.

Проблеми стану основних фондів колійного господарства нерозривно пов'язані з безпекою та швидкістю руху поїздів, пропускною та провізною спроможністю підприємств залізничного транспорту – регіональних філій, комфортом проїзду пасажирів, обороноздатністю та стійкістю до надзвичайних подій держави. Цей перелік далеко не вичерпний. Він може містити й похідні від наведених пунктів, а саме: забезпеченість промисловості в перевезеннях, забезпеченість транспортом населення країни, особливо у віддалених місцевостях із нерозвиненими шляхами сполучення тощо. Існує необхідність розробки та впровадження організаційно-економічних заходів з підвищення ефективності відтворювальних процесів з урахуванням сучасних умов української економіки та наявних господарських інструментів з метою сталого функціонування інфраструктури залізничного транспорту та задоволення попиту в перевезеннях.

Першочерговим завданням у забезпеченні інноваційного розвитку колійного господарства виступає [5]:

- збільшення строків міжремонтних періодів;
- зростання строків роботи елементів залізничної колії, земляного полотна та штучних споруд;
- створення таких ділянок колії, котрі на протязі тривалого часу змогли б пропускати потяги з великими швидкостями та зі значним осьовим навантаженням;
- зниження рівня небезпечних подій на коліях;
- усунення аварійної залізничної мережі;
- зменшення рівня забруднення навколишнього середовища.

Завдяки інноваційним впровадженням відбувається поступове

покращення функціонального стану залізничної колії.

Доцільно здійснювати пошук заходів, які забезпечать економічний розвиток господарств залізничного транспорту для досягнення синергетичного ефекту. З цією метою пропонуємо здійснювати відтворення основних фондів на інноваційній основі, яке є актуальним та необхідним в нинішніх умовах функціонування колійного господарства. Такий вид відтворення полягає у постійному, неперервному процесі оновлення основних фондів із впровадженням інноваційних елементів для досягнення сучасного європейського економічного, техніко-технологічного рівня. Основна ціль відтворення основних фондів на інноваційній основі – це оновлення основних засобів у якісному складі.

В сучасних умовах і за наявності значної кількості проблем в колійному господарстві, потрібно виділити першочергові інноваційні напрями для розвитку сфери, серед яких основними є:

- комплексна діагностика стану колії, особливо на найбільш вантажонапружених ділянках;
- збільшення міжремонтних термінів роботи елементів колійної інфраструктури;
- застосування інформаційних технологій для діагностики стану колії;
- розроблення та впровадження графіка ремонту залізничної колії, з урахуванням функціональних особливостей кожної ділянки мережі тощо.

Висновки та пропозиції. В сучасних умовах функціонування колійного господарства необхідним є здійснення відтворення основних фондів на інноваційній основі. Для збереження конкурентоспроможності на вітчизняному та міжнародному транспортному ринку перевезень, для можливості входження у міжнародну транспортну систему необхідно виконати всі першочергові інноваційні завдання для розвитку

колійного господарства зазначені у статті. Це стає можливим при впровадженні інновацій та залученні інвестицій у розвиток швидкісних перевезень та забезпеченні інтероперабельності залізничних систем. Пошук шляхів здійснення безперервного, постійного відтворення основних виробничих фондів на інноваційній основі може стати темою подальших досліджень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс] / Закон України № 4442-VI від 23.02.2012 із змінами / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
2. Демченко М.А. Організаційно-економічні аспекти відтворення основних засобів колійного господарства залізниць: дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / М.А. Демченко. – К.: 2011. – 261 с.
3. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
4. Каличева Н.Є. Забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту через оновлення основних фондів колійного господарства/ Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ.- 2011. - Вип. 33 - С. 45-49.
5. Каличева Н.Є. Особливості інноваційного розвитку колійного господарства залізничного транспорту України. / Н.Є. Каличева, С.М. Тихонравов, Я.Б. Біляєва// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ. - 2016. - Вип. 55. – С. 68– 72.
6. Кірдіна О. Г. Інновації на залізничному транспорті та рівні їх корисності / О. Г. Кірдіна // Економіка транспортного комплексу. - 2010. - Вип. 15. - С. 124-130.
7. Коюда П. М. Інноваційний потенціал залізничного транспорту: сутність, структура та фактори впливу/ П.М. Коюда, Г.В. Озерська// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2013. - Вип. 43.- С. 41- 45.
8. Садловська І. П. Формування інвестиційно-інноваційної концепції вдосконалення прогнозування й планування розвитку транспортної інфраструктури /І. П. Садловська //Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: серія «Економіка і управління». – ДЕТУТ, 2012.– Вип. 20. - С. 34 – 46.
9. Сінгаєвська М. П. Економіко-інноваційна ефективність розподілу інвестиційних ресурсів на відтворення технічних засобів колійного господарства / М.П. Сінгаєвська// Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту».- Д.: ДНУЗТ. – 2015. - Вип. 9. - С. 45- 49.
10. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні системи як основа розвитку матеріально-технічної бази виробництва [Електронний ресурс] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. - Режим доступу: <http://dspace.uabs.edu.ua/bitstream/.pdf>.
11. Транспорт. Статистична інформація Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146139

УДК 656.028(477)(100)

ЗАРУБІЖНИЙ ТА ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ОРГАНІЗАЦІЇ ШВИДКІСНОГО РУХУ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Бузін П.А., магістр програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

Більшість залізниць світу на початку століття зіткнулися з тим, що темпи поглиблення проблем, що стоять перед залізничним транспортом, стали випереджати темпи оновлення та розвитку галузі. Швидке накопичення внутрішньо системних порушень загрожувало лавиноподібним наростанням різних дефектів (технологічних збоїв, аварій, зниженням якості послуг, що надаються), це ставало серйозною перешкодою для збереження гарантованого рівня надійності, безпеки та ефективності функціонування залізниць. Забезпечення конкурентно спроможності залізничного транспорту базується на необхідності організації швидкісного і високошвидкісного руху.

Криза залізничного транспорту у всьому світі була пов'язана також із зміною технологічної парадигми і проблемами, що виникли через не конкурентоспроможність залізниць в порівнянні з новими видами транспорту через багаторазове зростання витрат для підтримки й відновлення інфраструктури залізниць.

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

Ключові слова: криза, залізничний транспорт, галузь, послуги, конкурентоспроможність, технологія, витрати, формування, досвід.

ЗАРУБЕЖНЫЙ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПЫТ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ОРГАНИЗАЦИИ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор,
Бузин П.А., магистр программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

Большинство железных дорог мира в начале века столкнулись с тем, что темпы углубления проблем, стоящих перед железнодорожным транспортом, стали опережать темпы обновления и развития отрасли. Быстрое накопление внутри системных нарушений грозило лавинообразным нарастанием различных дефектов (технологических сбоев, аварий, снижением качества предоставляемых услуг), это становилось серьезным препятствием для сохранения гарантированного уровня надежности, безопасности и эффективности функционирования железных дорог. Обеспечение конкурентоспособности способности железнодорожного транспорта базируется на необходимости организации скоростного и высокоскоростного движения.

Кризис железнодорожного транспорта во всем мире была связана также с изменением технологической парадигмы и проблемами, возникшими из-за не конкурентоспособность железных дорог по сравнению с новыми видами транспорта через многократный рост расходов на поддержание и восстановление инфраструктуры железных дорог.

В большинстве зарубежных стран первым шагом для решения этих проблем стало проведение реформ железнодорожного транспорта, то есть начался процесс реформирования.

Ключевые слова: кризис, железнодорожный транспорт, отрасль, услуги, конкурентоспособность, технология, расходы, формирование, опыт.

FOREIGN AND DOMESTIC EXPERIENCE OF FORMING THE RAILWAY DEVELOPMENT STRATEGY IN THE CONDITIONS OF THE ORGANIZATION OF SPEED MOVEMENT

*Deineka O.G., Doctor of Economic Sciences, Professor,
Buzin P.A., Master of program TEMPUS (USURT)*

Most of the railways in the world in the beginning of the century faced with the fact that the pace of deepening the problems facing the railroad, began to outstrip the pace of renovation and development of the industry. Rapid accumulation of internal systemic violations threatened an avalanche-like increase in various defects (technological failures, accidents, reduced quality of services provided), this became a serious obstacle to maintaining a guaranteed level of reliability, safety and efficiency of the railways. The competitiveness of rail transport is based on the need to organize high-speed and high-speed traffic.

The global railway crisis has also been linked to a change in technological paradigm and the problems that have arisen due to the lack of competitiveness of railways compared to new modes of transport, due to the multiple cost increases for rail infrastructure maintenance and restoration.

In most foreign countries, the first step towards solving these problems has been the implementation of rail transport reforms, that is, the process of reform has begun.

Reformation is a process of changing the directions of activity that is associated with the emergence of a market economy and a change in the socio-economic conditions of functioning. It includes the reform of property relations (reorganization, corporatization, restructuring and privatization) and adaptation of goals, strategies, policies and organizational structure of management to new conditions of functioning in a market economy.

Implementation of the reform process can not be without a reasonable and recorded in the form of a separate document development strategy. That is, the initial stage of the reform process is the establishment of a mission, the definition of the main goals and directions of development.

In order to implement the reform process in the railway transport, in particular, the countries of the European Union also applied the following development strategies: reorganization, corporatization, restructuring and privatization, as well as the strategy of organization of high-speed traffic. In this regard, a standardized set of management tools was developed. This choice includes the methods of separating the functions of state regulation and management of economic activity, the allocation of natural monopoly and competitive sectors, the regulation of activities that are not natural monopoly, the procedures for transition from a monopoly industry to a competitive and many others that with greater or less successfully used in the last 20-30 years.

Key words: crisis, railway transport, industry, services, competitiveness, technology, costs, formation, experience.

Постановка проблеми. Більшість залізниць світу на початку століття зіткнулися з тим, що темпи поглиблення проблем, що стоять перед залізничним транспортом, стали випереджати темпи оновлення та розвитку галузі. Швидке накопичення внутрішньо системних порушень загрожувало лавиноподібним наростанням різних дефектів (технологічних збоїв, аварій, зниженням якості послуг, що надаються), це ставало серйозною перешкодою для збереження гарантованого рівня надійності, безпеки та ефективності функціонування залізниць. Забезпечення конкурентно спроможності залізничного транспорту базується на необхідності організації швидкісного і високошвидкісного руху.

Криза залізничного транспорту у всьому світі була пов'язана також із зміною технологічної парадигми і проблемами, що виникли через не конкурентоспроможність залізниць в порівнянні з новими видами транспорту через багаторазове зростання витрат для підтримки й відновлення інфраструктури залізниць.

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

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

Здійснення процесу реформування неможливо без обґрунтованої та зафіксованої у виді окремого документу стратегії розвитку. Тобто, початковим етапом процесу реформування є

встановлення місії, визначення основних цілей та напрямків розвитку.

Для реалізації процесу реформування на залізничному транспорті, зокрема, країни Європейського союзу також застосовували наступні стратегії розвитку: реорганізацію, корпоратизацію, реструктуризацію та приватизацію, а також стратегію організації швидкісного руху. У зв'язку з цим було розроблено стандартизований набір інструментів управління. Цей вибір, включає в себе методи розділення функцій державного регулювання та управління господарською діяльністю, виділення природно-монопольних і конкурентних секторів, регулювання видів діяльності, які не є природно-монопольними, процедури переходу від монопольного стану галузі до конкурентного і багато інших, які з більшим чи меншим успіхом використовуються протягом останніх 20-30 років.

Потреба у реформуванні підприємств залізничного транспорту обумовила розроблення п'яти загальних стратегічних варіантів реорганізації залізниць.

До теоретичних варіантів реорганізації залізниць відносяться:

- унітарна залізниця;
- орієнтація залізниць на конкретні види обслуговування;
- конкурентний підхід;
- «оптовий» підхід;
- «стягнення плати за використання».

Рішення про перевагу якогось варіанта є питанням вибору між ефективністю виробництва і ефективністю задоволення потреб ринку. Рейтинг варіанта унітарної залізниці високий з точки зору технічної ефективності, оскільки експлуатаційні конфлікти вирішуються директивно, але невисокий з точки зору маркетингу. Варіант орієнтації на конкретні види обслуговування характеризується кращою спроможністю реагувати на ринкові зміни та аналізувати

доходи і витрати за видами обслуговування, але відрізняється більш високою вірогідністю експлуатаційних конфліктів і витрат з реорганізації у декілька разів. Варіант конкурентного підходу вводить конкуренцію усередині галузі на окремих ринках при збереженні єдиного управління більшістю залізничних операцій. Але такий варіант часто є процесом еволюційним. Варіант «оптового» підходу передбачає високу компетенцію служб маркетингу, але функції експлуатації повинні залишатися в єдиних руках. Варіант «стягнення плати за використання» ближчий за інших до теоретичної моделі ефективного маркетингу, але відрізняється високою вірогідністю експлуатаційних конфліктів і витрат. Цей варіант потребує значних зусиль в управлінні з боку державних структур.

У реальних умовах складні поєднання методів експлуатації, видів обслуговування і особливостей географічних зон, які характеризують розвинуті залізничні системи, можуть вимагати складної комбінації можливих варіантів реорганізації. Найбільш поширеними варіантами реорганізації системи управління в країнах світу стали:

- вертикальне або горизонтальне розділення. При такому підході, власність на інфраструктуру відокремлюється від власності на перевезення. Переважна форма конкуренції при такому підході - це конкуренція між операторами-перевізниками. Ці компанії у свою чергу можуть бути розділені горизонтально, і конкуренція на різних сегментах може бути дозволена чи ні. Найбільш чисті приклади такого роду поділу були здійснені у Великобританії та Швеції.

- вертикальна інтеграція з регульованим доступом. У цьому випадку базовий (cumbent) оператор залізниць залишається вертикально інтегрованим (хоча може мати місце часткове горизонтальне розділення). При цьому конкуруючі оператори-перевізники отримують право доступу до

інфраструктури базового оператора на регульованих умовах. Основна форма конкуренції при цьому підході - конкуренція між компаніями - перевізниками, які не володіють доступом до інфраструктури, а також між ними та інтегрованим базовим оператором;

- вертикальна інтеграція (з горизонтальним поділом). У цьому підході базовий (incumbent) інтегрований залізничний оператор поділяється на кілька компаній, що володіють певним набором маршрутів (route-baaed). У цьому випадку головні форми конкуренції - паралельна конкуренція (за наявності паралельних шляхів, що належать різним компаніям) і конкуренція вибору вантажовідправником пункту доставки (ринку збуту його товару – end-market competition) разом з вибором перевізника (source competition). Крім того, кожен інтегрований оператор може встановити угоди з іншими операторами про взаємне надання своїх шляхів для руху поїздів конкурента;

- об'єднана або загальна власність. У цьому варіанті інфраструктура природної монополії (або частина її) знаходиться у спільній власності компаній - операторів поїздів. На практиці такий підхід до цих пір використовувався лише стосовно деяких обслуговуючих структур (таких як центральний вокзал у Мехіко або деякі ключові ділянки колії).

Розглянуті підходи не є несумісними. Можливо, наприклад, відділення інфраструктури від вантажних перевезень при збереженні інтеграції з пасажирськими послугами (як це має місце в Японії).

Особливої уваги набуває проблема реорганізації залізниць у зв'язку з визначеним напрямком їх розвитку через збільшення швидкості перш за все пасажирських сполучень. Необхідність ґрунтового дослідження саме цього обумовила вибір до написання цієї статті.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання, де розглянуто проблеми зарубіжного та вітчизняного

досвіду формування стратегії, розвитку залізничного транспорту в умовах організації швидкісного руху опублікованого у чисельних статтях вчених Укр. ДУЗТ проф. Дикань В.Л., [1]; проф. Позднякова Л.О., доц. Котик В.О. [2]; та Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту проф. Бараш Ю.С., [3]; Доречно також відзначити наявність періодичного видань журналів Залізничний транспорт України та Економіки України. Проблеми стратегії залізниць ще не достатньо глибоко пов'язаний з організацією швидкісного і високошвидкісного руху.

Мета статі орієнтується на вивченні і аналізі досвіду формування стратегії розвитку залізничного транспорту, що безпосередньо впливає на забезпечення конкурентоспроможності залізниць.

Виклад основного матеріалу.

Практичний досвід роботи залізниць світу показав, що на базі відомих моделей кожною країною розроблялися власні моделі, котрі враховували національні умови та реалізовували поставлені завдання. Так, у світовій практиці з'явилися наступні моделі:

- американська модель - наявність декількох вертикально інтегрованих компаній, які конкурують на одних і тих же напрямках;

- європейська модель - єдина інфраструктура відокремлена від перевізної діяльності. Перевізники конкурують або «на коліях», або за право доступу до інфраструктури;

- унітарна модель - залізниця є державною монополією.

Моделі реформування залізниць розвинутих країн світу наведені у табл. 1.

Таблиця 1

Моделі реформування залізниць розвинутих країн світу

Модель	Країни-основні представники	Варіанти реорганізації	Форма власності на перевезення	
			вантажів	пасажирів
Американська модель	США	Вертикальна інтеграція регульованим доступом	3 Приватні оператори	Державні компанії
Європейська модель	Німеччина, Італія, Австрія	Вертикальна інтеграція горизонтальним розділенням	3 Приватні та державні оператори	Державні компанії далеких сполученнях
	Іспанія	Горизонтальне розділення		
	Великобританія	Горизонтальне розділення	Приватні оператори	Приватні оператори
Унітарна модель	Росія, Україна, країни Африки та Азії		Державні компанії	Державні компанії

У відповідності до обраного курсу України на інтеграцію в ЄС реформування залізничного транспорту має бути спрямоване на майбутню інтеграцію залізниць України в загальноєвропейську

залізничну мережу. Це - обумовлює подальший вибір європейського варіанту реформування залізничного транспорту України.

У зв'язку з цим правовою основою реформування залізничної галузі України є європейське та національне законодавство.

Європейське законодавство по залізничному транспорту містить пакет директив ЄС, вимоги яких є обов'язковими для виконання країнами-кандидатами на вступ до ЄС [5]:

- директива Європейського парламенту і Ради 2001/12/ЄС від 26 лютого 2001 року, яка доповнює та змінює Директиву 91/440/ЄС по розвитку залізниць;

-директива 2001/13/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року, яка доповнює та змінює Директиву 95/18/ЄС Ради по ліцензуванню залізничних підприємств;

-директива 2001/14/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури, стягування плати за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації на відповідність вимогам безпеки.

Основні положення Директиви Європейського парламенту і Ради 2001/12/ЄС від 26 лютого 2001 року (яка доповнює та змінює Директиву 91/440/ЄС по розвитку залізниць) вимагають від залізничних адміністрацій забезпечення справедливого і рівноправного доступу до залізничної інфраструктури всім ліцензованим залізничним підприємствам, виконуючих вимоги безпеки. При цьому інституціональне відокремлення інфраструктури від експлуатаційної діяльності є обов'язковим, але обов'язково мають бути розділені рахунки доходів та витрат й бухгалтерських балансів, а витрати по утриманню та експлуатації інфраструктури відокремлені від витрат по перевезеннях, витрати по пасажирських перевезеннях відокремлені від витрат по вантажних перевезеннях.

Директива 2001/13/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року, яка доповнює та змінює

Директиву 95/18/ЄС, надає умови ліцензування з метою забезпечення дії права доступу до залізничної інфраструктури залізничних підприємств.

Директива 2001/14/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року формує принципи розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури, забезпечення оптимальних режимів використання залізничної інфраструктури стягування плати за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації рухомого складу і інших основних виробничих фондів на відповідність вимогам безпеки.

Незважаючи на різноманітність підходів до реформування залізниць в країнах ЄС, основні етапи реформ загалом співпадають (рис.1).

Це підтверджується новим законом про акціонування залізничного транспорту України від 23.02.2012 р. [6], який також передбачає реалізацію реформування у три етапи:

1 етап (2012-2013 рр.) –створення єдиної державної акціонерна компанія з розділенням функцій між державою та акціонерною залізничною компанією;

2 етап (2013-2015 рр.) - створення вертикально-інтегровані виробничо-технологічні системи залізничного транспорту, структуровані за видами діяльності.

На етапі стратегії реструктуризації на державу будуть покладені такі функції:

- управління та фінансування розвитку транспортної інфраструктури;

- вирішення питання про заборгованість залізниць перед державою;

- забезпечення рівного доступу незалежних компаній - операторів до залізничної інфраструктури;

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

- сприяння створенню самостійних залізничних компаній - операторів з метою розвитку внутрішньої і міжгалузевої конкуренції.



Рис. 1 Основні етапи реформування залізниць в країнах ЄС

Залізниця з свого боку при реалізації даної стратегії будуть виконувати такі функції:

- управління рухом і експлуатацією;
- організація перевезення пасажирів, вантажів, пошти;
- утримання і розвиток інфраструктури;
- здійснення допоміжної діяльності.

3 етап (2016-2019 рр.) - ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і створення господарське товариство у сфері пасажирських перевезень.

На етапі приватизації здійснюється переведення діяльності залізничної галузі на комерційні засади, а саме:

- відмова від адміністративних та перехід до економічних методів управління на основі прибутковості перевезень;
- використання маркетингових принципів у взаємодії з користувачами послуг та підвищення на цій базі прибутковості і конкурентної привабливості транспортних послуг.

Порівнюючи основні етапи реформування залізничної галузі, які відбулися в країнах ЄС та зараз реалізуються в Україні видно, що вони мають схожу структуру і націлені на однаковий результат, що підтверджується інтеграційним курсом нашої держави у світову транспортну систему.

Як показує досвід роботи закордонних залізниць, початковим етапом процесу реформування є визначення відповідних стратегічних напрямків та пріоритетів.

Ураховуючи інтеграційний курс нашої держави необхідно проаналізувати сучасні пріоритети стратегічного розвитку Європейського залізничного транспорту, основними з яких є створення системи комплексного транспортного обслуговування з використанням механізмів маркетингу та інтеграція у діяльність міжнародних логістичних ланцюгів, які передбачають:

- підпорядкування технології перевізного процесу вимогам маркетингу та логістики, що передбачає своєчасну доставку вантажів, забезпечення їх

збереження, високу швидкість, швидку реакцію на вимоги клієнтури, можливість доставки вантажу за принципом «від дверей до дверей», гнучкі тарифи;

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

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

- створення транспортних коридорів, з'єднуючих важливі пункти відправлення та призначення, по яким слідує пріоритетні вантажні поїзди з

- встановленим часом виконання операцій та фіксованим прибуттям до пунктів призначення;

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

- скорочення переробки вагонопотоків на шляху прямування;

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

- розвиток системи регулярних міжнародних перевезень з гарантованим терміном поставки вантажів: протягом ночі - на відстань 200-300 км. однієї доби -

750 км і двох діб - 1500 км (Європа);

більш повне використання потенціалу комбінованих залізнично-автомобільних перевезень контейнерів і контейлерів (США, Канада), обмінних рефрижераторних кузовів зі швидкопсувними вантажами (Франція);

- організація перевезень контейнерів маршрутними поїздами згідно системи «Континентальний міст» з пробігом 1500-1600 км на добу, завантаженням контейнерів у два яруси;

- створення комп'ютерних центрів

управління перевезеннями з вирішеннями комплексу експлуатаційних задач.

На ці європейські пріоритетні напрямки розвитку залізничної галузі повинна орієнтуватися і наша країна при розробленні відповідних стратегічних напрямків розвитку залізничного транспорту України.

Так на базі розробленої Стратегії розвитку залізничного транспорту України до 2020 р., передбачається реалізація наступних стратегічних напрямків.

- технічне переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць та забезпечення залізниць рухомим складом вітчизняного виробництва, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники, що дозволить забезпечити прискорення руху потоків вантажів та пасажирів, товароруку, зниження транспортних витрат в економіці і її ефективне використання по всій вертикалі управління перевезеннями на основі економічних принципів;

- удосконалення технології організації перевезень (перехід від принципу «звітних діб» до управління всім процесом, наближене до реального часу), яка

використовує інноваційні технології на основі економічних принципів з урахуванням вимог ринку транспортних послуг, економічну оцінку експлуатаційної роботи, включаючи оптимізацію кордонів залізниць;

- впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів;

- реформування галузі залізничного транспорту, що передбачає на першому етапі розмежування господарських функцій і функцій державного управління, утворення державного господарського об'єднання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, установ і організацій залізничного транспорту загального користування, а на другому - оптимізацію організаційної структури залізничного транспорту;

- удосконалення системи формування тарифів на послуги

залізничного транспорту та впровадження ринкового механізму ціноутворення у сфері вантажних та пасажирських перевезень;

- створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізничного транспорту, забезпечення розвитку державно-приватного партнерства, впровадження механізму лізингу;

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

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

- удосконалення фінансово-економічної діяльності залізниць, забезпечення її прозорості;

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

конкурентоспроможності залізниць на ринках транспортних послуг;

- надання державної підтримки у вирішенні питань щодо закупівлі пасажирського рухомого складу, будівництва і реконструкції об'єктів інфраструктури залізниць, що мають соціальне значення та утримання збиткових залізничних дільниць.

Зараз під впливом інтеграційних процесів, що відбулися у світі та розвиваються у всіх сферах українського суспільства, управління залізничною сферою та стратегія її розвитку також

повинна зазнати суттєвих змін, зорієнтованих на досягнення європейських та світових стандартів.

Тому такі стратегічні напрямки Стратегії розвитку залізничного транспорту України до 2020 р, як «прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи, налагодження тісного міжнародного економічного

співробітництва, впровадження принципів європейської транспортної політики, ефективного використання вигідного географічного розташування України для збільшення обсягу транзитних перевезень» повинні стати найпріоритетнішими.

Висновки. На основі вище викладеного пропонується детальне дослідження даних стратегічних напрямків розвитку інтеграційних процесів в умовах реформування залізничного транспорту з виділенням основних складових та відповідних завдань щодо їх реалізації.

Основні стратегічні напрямки розвитку інтеграційних процесів в умовах реформування залізничного транспорту України та їх складові передбачають

- активізацію транзитних перевезень залізничного транспорту

- позиціонування залізничного транспорту в умовах конкуренції на внутрішньому та зовнішньому ринках;

- напрямки розвитку залізничного транспорту в умовах інтеграції до МТК;

- сучасні підходи до уніфікації перевізного процесу.

- створення інфраструктури для формування швидкісного руху в Україні

- термінове будівництво швидкісних магістралей, відокремлених від існуючих в Україні залізниць.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Островерх Г.Е. Удосконалення механізмів державного

управління розвитком залізничної галузі України у Євроінтеграційному векторі // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - №62. – С. 11 – 20

2. Позднякова Л.О., Котик В.О. Удосконалення стратегії управління підприємством // Вісник економічного транспорту і промисловості. – 2017. - №59. – С. 249 - 256

3. Бараш Ю.С. Савицька Т.М. Методичний підхід щодо розподілення витрат на утримання інфраструктури залізничного транспорту. // Вісник економічного транспорту і промисловості. – 2016. - №54. – С. 224-237

4. Дейнека О.Г, Позднякова Л.О. Теоретичні підходи до державного управління і адміністрування залізничного транспорту. // Журнал Українська залізниця. – 2018. - № 7 (61). – С. 21-25

5. Фриск А «Белая Книга»(Транспорт -2003-№14 (182).- с. 54-55

6. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012р.№4442-VI [Електронний ресурс]- Режим доступу: <http://document.ua/proosobivostiutvozennqa-pu>

7. Дикань, В.Л. Экономика предприятия [Текст]: учеб. пособие / В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко; Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 170 с.

8. Иванов, Ю. Б. Теоретичні основи конкурентної стратегії підприємства [Текст] : монографія /Иванов Ю.Б., Тищенко О.М., Назарова Г.В.; Харк. нац. екон. ун-т. – Х. : ІНЖЕК, 2006. – 382 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145687

УДК 656.2.001.73(477)

РЕФОРМУВАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ: СТАН І ОСОБЛИВОСТІ

*Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент,
Брильов Д.І., магістр,
Зубарєва Л.А., магістр (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена аналізу поточного стану і особливостей процесу реформування "Укрзалізниці", визначенню основних умов і напрямів досягнення ефективних результатів реформування галузі. Розглянуто особливості змін за основними напрямками реформування: організаційної структури управління, технічного оновлення і державного регулювання. Практично зусилля сконцентровані на одному напрямі реформування- зміні організаційної структури ПАТ "Укрзаліниця" і переході до вертикально інтегрованої форми управління. Поточний стан ПАТ "Укрзаліниця" ускладнив роботу по відправленню продукції металургійної і аграрної галузей економіки України. Враховуючи теперішній стан функціонування залізничного транспорту України, питання прискорення реформування залізничного комплексу стоїть сьогодні досить гостро. Потрібне удосконалення процесу закупівель матеріальних ресурсів; прискорене оновлення рухомого складу, в першу чергу тягового; створення умов, механізму і регламентів участі нових учасників в розвитку техніки і технологій, перевезенні і обслуговуванні клієнтів.

Ключові слова: державне регулювання, рухомий склад, структура управління, реформування, залізничний комплекс

РЕФОРМИРОВАНИЕ УКРЗАЛИЗНЫЦИ: СОСТОЯНИЕ И ОСОБЕННОСТИ

*Елагин Ю.В., к.э.н., доцент,
Брилёв Д.И., магистр,
Зубарева Л.А., магистр (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена анализу текущего состояния и особенностей процесса реформирования "Укрзалізниць", определению основных условий и направлений достижения эффективных результатов реформирования отрасли. Рассмотрены особенности изменений по основным направлениям реформирования: организации структуры управления, технического обновления и государственного регулирования. В основном усилия сконцентрированы на одном направлении - реформировании организационной структуры ПАО "Укрзалізниця" и переходе к вертикально интегрированной форме управления. Текущее состояние ПАО "Укрзалізниця" усложнило работу по отправлению продукции металлургической и аграрной отраслей экономики Украины. Учитывая нынешнее состояние функционирования железнодорожного транспорта Украины, вопрос ускорения реформирования железнодорожного комплекса стоит сегодня достаточно остро. Необходимо усовершенствование процесса закупок материальных ресурсов; ускоренное обновление подвижного состава, в первую очередь тягового; создание условий, механизма и регламентов участия новых участников в развитии техники и технологий, перевозках и обслуживании клиентов.

Ключевые слова: государственное регулирование, подвижной состав, структура управления, реформирование, железнодорожный комплекс

THE REFORM OF UKRZALIZNYTSIA.STATE AND SPECIFITIES

*Elagin Y.V., Ph. D., associate Professor,
Zubareiva L.A., Master Degree,
Brylov D.I., Master Degree (USURT)*

This article focuses on the analysis of the current state and specificities of the reform process of «Ukrzaliznytsia». It also defines the main conditions and directions to achieve successful results of the industry reforming. The particularities of changes of the fundamental directions of the reform such as the organization of the management structure, the technological updating and legislative regulation are considered. The concentration of efforts is primarily on the reforming of the organizational structure of «Ukrzaliznytsia» and the transition to vertically-integrated form of governance. The current state of «Ukrzaliznytsia» complicated the work on dispatching metallurgical and agrarian sectors of the Ukrainian economy. Considering the current state of the Ukrainian railway transport functioning, the reform acceleration of the railway complex is required. Changing organizational form of management is a necessary but not sufficient condition for improving the efficiency and competitiveness of the industry in the reform process. Implementation of the new organizational form should be combined with the introduction of effective mechanisms of state regulation, organizational and economic improvements, along with technical and technological improvements in the work of rail transport. It is necessary to improve the process of procurement of material resources; accelerated reform of course rolling stock, primarily of rolling stock traction; the creation of conditions, mechanism and participation

rules of new members in the development of technology applications, the transportation and customer service.

Key words: *state regulation, rolling stock, management structure, reforming, railway complex.*

Постановка проблеми. Зміна економічних умов, кризові явища в економіці країни, що поширилися на залізничний транспорт, необхідність залучення інвестицій і впровадження нових технологій, нестабільний фінансовий стан викликають необхідність прискорення реформування залізничної галузі.

Реформування залізничного транспорту України було започатковано прийняттям Концепції реформування транспортного сектору економіки у 2000 році, але практично реформування розпочалося у 2015 році, а його результати поки неможна назвати успішними. Проблеми, з перевезенням вантажів залізничним транспортом, які проявилися літом 2018 року, відобразились у статистиці промислового виробництва. За даними Держстату України, з червня місяця 2018 року зростання промислового виробництва почало сповільнюватися, а в липні з урахуванням сезонного чинника скоротилося по відношенню до червня на 1,3%.

Ключові галузі української промисловості - гірничо-металургійний комплекс, енергетика, хімія, виробництво будматеріалів, а також аграрний сектор сильно залежать від залізниці, яка є для них основним, а часто і безальтернативним перевізником. Оскільки Україна все ще залишається індустріальною державою, уповільнення темпів зростання промисловості неминуче відіб'ється і на динаміці зростання ВВП.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідження за останній період даного напрямку здійснювали багато вчених з досвідом теоретичних та практичних

розробок у галузі економіки залізничного транспорту. Найбільше досліджень пов'язаних з реформуванням залізничного транспорту зробили такі вчені як Бараш Ю. С.[2], Дикань В. Л.[3], Ейтутіс Г. Д [5], Макаренко М. В. [7], та інші. Цими та іншими авторами розглянуто багато проблем і аспектів реформування, але до теперішнього часу аналізу поточного стану і особливостей процесу реформування «Укрзалізниці», його ефективності для економіки, власників та користувачів транспортних послуг зроблено не було.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). *Метою* даної статті є аналіз поточного стану і особливостей процесу реформування «Укрзалізниці», визначення основних умов і напрямків досягнення ефективних результатів процесів реформування галузі.

Виклад основного матеріалу. Реально процес реформування стартував тільки в 2015 році. З 1 грудня 2015 року було утворено ПАТ "Українська залізниця". З цієї миті стартували нинішні реформи, які зокрема, передбачають перехід до вертикально інтегрованої компанії з властивими для бізнесу принципами управління. Шість залізниць - вже реорганізовані в регіональні філії. Утворюються нові компанії, в компетенцію яких входять ті або інші напрями роботи. ПАТ «Укрзалізниця» створено 5 функціональних філій: «Пасажирська компанія», «Воєнізована охорона», «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд», «Енергоремтранс», «Центр діагностики залізничної інфраструктури», а також представництво Товариства в Польщі та Словенії.

Що стосується передбаченого виділення бізнес-напрямів в діяльності

компанії, то воно йде досить в'яло і фрагментарно. Приміром, першою в 2017 році створена філія "Пасажирська компанія". По прибуткових напрямках діяльності УЗ, пов'язаних з вантажоперевезеннями, змін практично немає. Хоча спочатку анонсувалося створення власної компанії-експедитора UZ Forwarding, а також ряду інших.

Угодою про асоціацію України та ЄС визначено зобов'язання щодо імплементації 6 директив та 4 регламенти ЄС у сфері залізничного транспорту. Імплементація зазначених актів законодавства передбачає, зокрема, забезпечення прозорості та недискримінаційного доступу до інфраструктури залізничного транспорту всіх підприємств залізничного транспорту, покращення послуг залізничних перевезень пасажирів, сприяння інтеграції української залізничної системи в залізничну систему ЄС.

У процесі реформування «Укрзалізниця» визначила основні завдання ключових напрямків розвитку [9]:

- підвищення комфорту для пасажирів за рахунок модернізації та заміни застарілого рухомого складу, запровадження нових додаткових послуг задовольняючих потреби клієнтів;

- зменшення часу перебування пасажирів у дорозі за рахунок збільшення швидкості руху поїздів, модернізації залізничних ліній та заміни рухомого складу;

- підвищення якості обслуговування клієнтів та безпеки шляхом впровадження корпоративних стандартів;

- підвищення рівня сервісу шляхом впровадження та розвитку нових каналів продажу квитків;

- забезпечення прибутковості перевезень за рахунок зниження собівартості та підвищення рентабельності перевезень;

- зменшення строку доставки

- вантажів за рахунок забезпечення залізниць рухомим складом, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники - підвищення швидкості руху поїздів, збільшення маси поїздів, відстані безоглядового та міжремонтного пробігу транспортних засобів, строку їх експлуатації, підвищення пропускної спроможності залізничних ліній;

- збільшення обсягів перевезень вантажів впровадженням інноваційних транспортних та логістичних технологій;

- підвищення прибутковості перевезень шляхом зниження собівартості та підвищення рентабельності перевезень, удосконалення організації перевезень, подальшої електрифікації залізничних ліній;

- збільшення конкурентоздатності вантажних перевезень впровадженням нової гнучкої системи тарифів.

Незважаючи на те, що активний процес реформування триває фактично три роки, ярко вираженими явищами, які гальмують розвиток і ефективне функціонування залізничної галузі залишаються:

- 1) поєднання функцій державного регулювання і господарської діяльності;

- 2) слабкий розвиток конкуренції в галузі;

- 3) суттєве спрацювання основних виробничих фондів;

- 4) недостатній приток інвестицій в модернізацію і розвиток галузі;

- 5) збитковість і перехресне субсидування пасажирських перевезень;

- 6) зростання цін і тарифів на продукцію і послуги, що споживається залізничним транспортом.

Перелічені фактори перешкоджають подальшому ефективному розвитку і функціонуванню залізничного транспорту.

А за висновками провідних менеджерів та експертів найбільших галузей-експортерів - трансформація ПАТ "Укрзалізниця" ускладнила роботу з відправлення продукції металургійної і та аграрної галузей економіки України.

Так відправлення підприємств ArcelorMittal скоротилися на 25%, компанії вдалося реалізувати лише третину її планів по відправці концентратів в країни Східної Європи," - заявив генеральний директор підприємств ArcelorMittal в Україні і Казахстані Парамжит Калон на конференції Global Outlook 2018 Європейської бізнес асоціації (). Сьогодні на складах українських гірничо-збагачувальних комбінатів накопичені 700 тис. тонн продукції при нормативі в 150 тис. тонн. За серпень підприємства недовантажили своїм контрагентам продукції більш ніж на \$100 млн. І у вересні підприємства зіткнулися з необхідністю скорочувати обсяги виробництва.

За даними експертів IMF Group Ukraine у 2015-2017 роках, через дефіцит потужностей "Укрзалізниці" по перевезенню зернових вантажів, аграрії були вимушені в середньому до 27% об'єму експортного врожаю доставляти за допомогою автомобільного транспорту. У 2017-му році "Укрзалізниці" зі значними переборами, але все-таки вдалося виконати 97% від сформованого попиту на вантажні залізничні перевезення. Різниця в 3% або 10,5 млн тонн вантажообігу була компенсована за рахунок транспортування зернових на експорт дорожчим автотранспортом. За оцінкою експертів, негативний ефект для сільського господарства від необхідності заміщати ЖД-перевезення автотранспортом склав 321\$ млн.

Нарешті міністр транспорту В. Омелян визнає, що «Укрзалізниця», яка безпосередньо впливає на 5% ВВП країни, генерує величезні збитки і для себе, і для суміжних галузей. Так, за останні 2 роки мінімум 25% продукції або залишається на складах, або не виробляється взагалі, оскільки залізниця не здатна перевести такий обсяг. З цієї ж причини на сьогодні перевезено лише 45% врожаю, решта досі в полях або на елеваторах.

Задекларовані УЗ завдання в процесі реформування покращити якість

надання послуг, логістику вантажних перевезень, підвищити обсяги перевезень, ефективність операційної діяльності залізниці, ліквідувати корупцію фактично не виконуються і ситуація не покращується.

Навпаки за останні три роки суттєво погіршилися основні експлуатаційні показники роботи: вантажообіг, обсяг транзитних перевезень, обіг вагону, середньодобова продуктивність вагону, простій під однією вантажною операцією, простій на одній технічній станції, середньодобова продуктивність локомотиву, середньодобовий пробіг локомотиву. Відповідно – не може не погіршуватись фінансовий стан компанії. Рівень доходу компанії збільшується лише завдяки збільшенню тарифів на перевезення вантажів та пасажирів.

Попередній аналіз причин такого становища, вказує на відсутність системного підходу і дуже повільні темпи у проведенні реформування «Укрзалізниці».

Практично зусилля сконцентровано на одному напрямку реформування - зміні організаційної структури ПАТ «Укрзалізниця» та перехід до вертикально інтегрованої форми управління. Шість залізниць були реорганізовані в регіональні філії, а структура і повноваження центрального апарату УЗ розширені. Станом на березень 2018 року, до структури УЗ входило більше ніж 40 департаментів. Деякі з них явно дублюють один одного:

- Департамент організаційного розвитку,
- Департамент реформування і корпоративного розвитку,
- Департамент корпоративної соціальної відповідальності,
- Департамент корпоративного розвитку,
- Департамент стратегічного розвитку і планування,

Навряд чи можна назвати ефективною систему з адміністративною структурою до якої входить більше 40

Проблеми транспортного комплексу України

департаментів, і наявності дублювання функцій.

Зважаючи на високий ступінь зносу виробничих засобів, який по більшості рухомого складу сягає 90-100%, ключовим напрямом забезпечення перевезень та відповідно виконання завдань реформування галузі є техніко-

технологічне оновлення засобів перевезень та їх обслуговування і насамперед рухомого складу.

За останні 10 років приймалися різні програми оновлення рухомого складу залізничної галузі (Рис.1). Однак жодна з них не була виконана навіть на 25%.

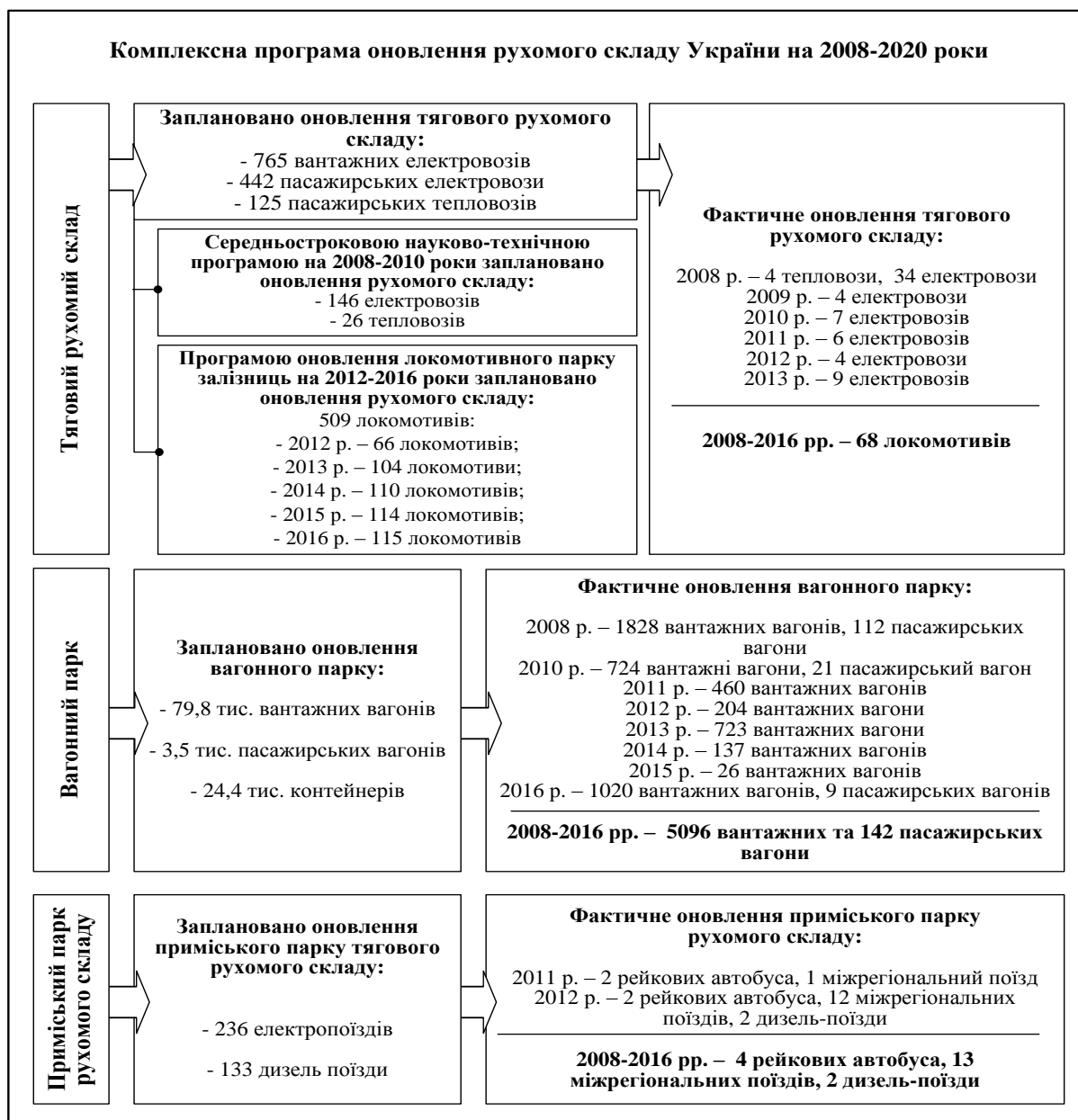


Рис.1 Оновлення рухомого складу ПАТ«Укрзалізниця» [6]

Незважаючи на те, що знос деяких основних засобів вже досяг 100%, "Укрзалізниця" не поспішає з освоєнням необхідних для галузі інвестицій.

Освоєння капітальних інвестицій, за інформацією УЗ: з 18,4 млрд грн запланованих на 2018 рік інвестицій до рухомого складу освоєно всього біля 3,5

млрд грн за перше півріччя, тобто 19% від усієї суми.

Проблема оновлення найбільше стосується тягового рухомого складу від стану якого залежить здатність виконувати перевезення в повному обсязі. На теперішній час згідно інформації, наданої УЗ у відповідь на запит ЦТС, середній вік вантажних електровозів складає 40 років, з них вік до 8 років має 31 електровоз, більше 30 років - 857. Середній вік вантажних тепловозів складає 31 рік, при цьому в УЗ немає тепловозів віком меншим ніж 8 років. 297 вантажних тепловозів УЗ старше 30 років. Що стосується пасажирського тягового складу, то середній вік електровозів тут також досягає 40 років. Серед них немає жодного електровозу віком меншим за 8 років. Вік 30 років перевищує 331 електровоз. По пасажирських тепловозах середній вік складає 28 років, локомотиви до 8 років відсутні, старші за 30 років 4 тепловози.

Не останню роль у такому становищі відіграє, довготривале понаднормове знаходження локомотивів у ремонтах через нестачу запчастин через високий ступінь зносу, а також через складність і тривалість процесу закупівель через систему Prozorro.

При такому стані локомотивного парку, необхідно оновлювати у середньому до 100 локомотивів щороку на протязі 8-10 років. Тож стан тягового рухомого складу потребує різкої активації процесу оновлення.

Реформування залізничного транспорту це комплексні перетворення, які змінюють законодавчі сторони державних та суспільних відносин функціонування галузі. Реформування передбачає: відокремлення інфраструктури від експлуатаційної діяльності, принаймні у фінансовій сфері (повний організаційний поділ не є обов'язковим); виключення перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень; гарантований на справедливих комерційних умовах вільний доступ до

залізничної інфраструктури та створення конкурентного середовища. Ці питання не є компетенцією Укрзалізниці. Вирішення цих питань має здійснюватися не залізничним транспортом, а органами державної влади України.

На даний момент розроблено нову редакцію Закону України «Про залізничний транспорт України». Законопроект встановлює принцип рівноправного доступу до послуг інфраструктури, що поширюється на всіх осіб, зацікавлених в отриманні таких послуг. У проекті закріплені основні вимоги, обов'язки та права оператора інфраструктури, перевізника, володільця під'їзних колій, норми щодо управління об'єктами інфраструктури, основні вимоги до залізничного рухомого складу та основи діяльності операторів залізничного рухомого складу.

Але мова йде про проект закону, який виходячи з історії роботи Верховної Ради навряд буде прийнято протягом в передвиборчого року.

З огляду на поточний стан функціонування залізничного транспорту України, питання прискорення реформування вітчизняного залізничного комплексу стоїть сьогодні досить гостро.

Висновки і пропозиції. Зміна організаційної форми управління є необхідною, але не достатньою умовою підвищення ефективності і конкурентоспроможності галузі в процесі реформування. Впровадження нової організаційної форми необхідно поєднати з впровадженням дієвих механізмів державного регулювання та організаційно-економічними і техніко-технологічними удосконаленнями в роботі залізничного транспорту.[4] Необхідне удосконалення процесів закупівель матеріально-технічних ресурсів; прискорене оновлення рухомого складу, насамперед тягового; створення умов, механізму і регламентів участі у розвитку техніки та технологій, перевезеннях та обслуговуванні клієнтів інших учасників.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». [Електронний ресурс].– Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/4442-17>

2. Бараш Ю. С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний транспорт України, 2005. - №9 – С. 208-213.

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

4. Єлагін Ю. В. Реформування залізничної галузі: Визначення організаційної структури управління та її вплив на конкурентоспроможність // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2009. №26 с.22-25.

5. Ейтутіс Г. Д. Міжнародний

досвід і практика реформування залізничного транспорту / Ейтутіс Г. Д. Кривошипін О. М., Мукмінова Т. А. //Залізничний транспорт України. – 2007. №2 – С. 31-35.

6. Обруч Г.В. Забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 // Український державний університет залізничного транспорту. Харків, 2017. 265 с.

7. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України/ Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко та ін. К. КУЕТТ, 2007. – 222 с.

8. Реформи залізничного транспорту. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>

9. Стратегія ПАТ "Укрзалізниця [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/about/documents/strategiya/>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145545

УДК 338.5:656.071.4(477)

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ
В ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ**

*Жихарева В.В., д.э.н., профессор,
Онешко С.В., к.э.н. (ОНМУ)*

В статье предложена классификация цен на услуги портовых предприятий Украины. Проанализированы причины и следствия снижения эффективности государственного регулирования портовой отрасли в Украине. Разработаны направления совершенствования регулирования отрасли и портового ценообразования. Выполнен анализ различных методик расчета ставок портовых сборов, предложен подход к формированию портовых сборов на основе сочетания затратного и коммерческого методов.

Ключевые слова: морские порты, ценообразование, тарифы, портовые сборы, регулирование, логистические затраты, конкурентоспособность.

УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ У ПОРТОВІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

*Жихарєва В.В., д.е.н., професор,
Онешко С.В., к.е.н. (ОНМУ)*

У статті запропоновано класифікацію цін на послуги підприємств портової діяльності України. До цін, які регулюються державою, віднесено тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у порту суб'єктами природних монополій (лоцманське проведення, послуги служби регулювання руху суден, криголамні роботи, послуги з доступу портового оператора до причалу). Вільні ціни включають тарифи, за якими оплачують послуги вантажовласники, судновласники, пасажери та ін. Проаналізовано причини та наслідки зниження ефективності державного регулювання портової галузі в Україні. До основних причин віднесено надмірне податкове навантаження на державні порти, необґрунтований рівень портових зборів, неналежне використання доходів від портових зборів, проблеми правового регулювання ДЧП у морських портах, бюрократичні обмеження списання основних засобів, бюрократична система затвердження фінансових планів державних портових підприємств і рішення кадрових питань. У результаті знижується конкурентоспроможність і падають вантажопотоки державних портів, зніжується частка державного сектора у портовій галузі, надходження податків до бюджету в довгостроковому аспекті. Розроблено напрями удосконалення регулювання галузі й портового ціноутворення: відміна відрахування частки чистого прибутку державних портових підприємств, усунення бюрократичних обмежень, удосконалення методики розрахунку ставок портових зборів з урахуванням вартості послуг і транспортних витрат клієнтів конкуруючих портів, контроль загального рівня платежів, установлених для судновласників і вантажовласників, конкурентоспроможних з точки зору логістичних витрат клієнтів. Виконано аналіз різних методик розрахунку ставок портових зборів, запропонований підхід до формування портових зборів на основі сполучення витратного і комерційного методів.

Ключові слова: морські порти, ціноутворення, тарифи, портові збори, регулювання, логістичні витрати, конкурентоспроможність.

IMPROVEMENT OF PRICING IN PORT INDUSTRY OF UKRAINE

*Zhykharieva V.V., D.Sc. in Economics, Professor,
Oneshko S.V., PhD in Economics (ONMU)*

In the article classification of service prices of the Ukrainian port enterprises on the basis of the state approach to their regulation is offered. The state administrated prices include port dues and tariffs for specialized services provided in a port by subjects of natural monopolies (pilotage, vessels traffic service, icebreaking, access of a port operator to a berth). Free prices include the tariffs paid by cargo owners, ship owners, passengers and other contractors acting in the territory of a port. Causes and effects of decrease in efficiency of state regulation of the port industry are analyzed. The main causes are: excessive tax burden of the state port enterprises, unreasonable level of port dues, inappropriate use of the port dues revenues, problems of legal regulation of PPP in ports, restriction of write-off of fixed assets, the bureaucratic system of approval of financial plans of the state port enterprises and solution of personnel questions. As a result the competitiveness and cargo

traffic of the state ports reduce; the share of a public sector in port industry and public revenues in the long term decreases. The directions of improvement of port regulation are developed: cancellation of allocation of net profit of state ports, elimination of bureaucratic restrictions, improvement of a method of calculation of the port dues taking into account cost of services and transport expenses of clients in rival ports, control of the general level of the payments established for ship owners and cargo owners, competitive from the point of view of clients' logistic expenses. The comparative analysis of techniques of definition of the port dues rates is made. Approach to formation of the port dues on the basis of a combination of expensive and commercial methods is offered.

Key words: *seaports, pricing, tariffs, port dues, regulation, logistic expenses, competitiveness.*

Постановка проблемы и ее связь с научными и практическими задачами.

Портовые предприятия Украины являются источниками доходов и пополнения бюджетов всех уровней. При этом состояние украинской портовой инфраструктуры неудовлетворительно и продолжает ухудшаться, что отрицательно влияет на качество портовых услуг, а портовые сборы – выше, чем в других странах. При этом логистические расходы при доставке грузов через порты Украины в последние годы были выше, чем при использовании зарубежных портов-конкурентов. Logistics Performance Index Мирового Банка за 2016 год ставит Украину на 80-е место из 160 стран, снизив ее позицию с 61-й в 2014 году [1]. Из-за неэффективной логистики производители несут значительные потери. По оценке качества портовой инфраструктуры Мирового Экономического Форума Украина набрала лишь 3,5 баллов из 7 возможных в 2017 году, притом, что в 2012 году этот показатель составлял 4 балла [2].

Национальная транспортная стратегия Украины до 2030 года предусматривает снижение логистических расходов на 40 %, пересмотр системы ценообразования на транспорте, учет себестоимости услуг и рыночных конкурентных цен, разработка новой методики начисления портовых сборов, снижение ставок сборов на 20-40 % [3]. В Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 года [4] одним из условий развития портовой отрасли

является реализация конкурентной тарифной политики. Первым шагом было снижение с 2018 года ставок портовых сборов в Украине на 20 % для повышения экономической привлекательности экспортно-импортных операций.

На следующем этапе необходимо разработать методические подходы к формированию ставок портовых сборов с учетом необходимости повышения конкурентоспособности портов на рынке портовых услуг. При этом данная задача не может рассматриваться обособленно от регулирования деятельности портовой отрасли в целом, так как портовые сборы формируют лишь часть затрат клиентуры, с одной стороны, и лишь часть доходов (и соответственно, прибыли) портовых предприятий – с другой.

Все сказанное выше обуславливает актуальность темы исследования, посвященного совершенствованию подходов к регулированию ценообразования в портовой отрасли Украины в контексте комплексного подхода к повышению эффективности регулирования портовой индустрии.

Анализ последних исследований и публикаций. Особенности формирования тарифной политики в портовой отрасли рассмотрены в публикациях иностранных и отечественных ученых-экономистов. В публикациях М. Acciario [5, 6], Т. Achmadi [7], Н. Meersman, S.P. Strandenes, E.V. deVoorde [8], E.L. Musso, A.S. Bergantino, F. Porcelli [9], Y.M. Bandara, H.O. Nguyen, S.L. Chen [10], R. Van Den Berg, P.W. De Langen,

Van Zuijlen Paul [11] изучены подходы к портовому ценообразованию и структура портовых тарифов. В статьях Н. Haralambides [12], L. Vukić, I. Peonja, M. Slišković [13] рассмотрены особенности портового ценообразования с учетом региональной специфики.

Особенности формирования портовых тарифов в отечественной практике рассмотрены в работах В.В. Попова [14], О.Н. Кибик [15], Н.В. Рябоволенко и Н.В. Яровой [16] и других. В указанных работах акцент сделан преимущественно на тарифы на погрузочно-разгрузочные работы (ПРР). В статье С.В. Кивалова [17] рассмотрены возможные пути совершенствования государственной политики Украины в сфере формирования ставок портовых сборов.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Анализ публикаций по рассматриваемой проблеме показал, что изучению процесса формирования портовых тарифов в украинских портах с учетом существующих экономико-правовых реалий уделено недостаточно внимания, а именно: не рассмотрены возможности применения коммерческого подхода к ценообразованию с целью формирования конкурентоспособного уровня портовых сборов, проблема формирования ставок портовых сборов рассматривается обособленно, в отрыве от общего контекста регулирования и повышения эффективности отрасли. Все это обуславливает целесообразность дальнейших исследований в данной области с целью разработки рекомендаций по совершенствованию государственного регулирования в портовой сфере.

Целью статьи является разработка подходов, направленных на совершенствование ценообразования в портовой отрасли Украины для повышения эффективности и конкурентоспособности ее функционирования.

Задачами исследования являются: классификация цен на услуги предприятий

портовой деятельности Украины; анализ причин и следствий снижения эффективности регулирования портовой отрасли в Украине; разработка основных направлений совершенствования государственного регулирования портовой отрасли; сравнительный анализ методических подходов к формированию ставок портовых сборов; разработка предложений по совершенствованию формирования ставок портовых сборов в Украине.

Изложение основного материала исследования.

Государственное предприятие «Администрация морских портов Украины» (ГП «АМПУ»), созданное в 2013 году в результате реформы морской отрасли Украины, – одно из крупнейших государственных предприятий, имеет стратегическое значение для экономики Украины. Доход ГП «АМПУ» формируется за счет чистого дохода от реализации продукции и других операционных доходов. Чистый доход ГП «АМПУ» формируется преимущественно за счет доходов от портовых сборов (табл. 1).

На основе аналитических данных табл. 1 установлено, что в анализируемом периоде наблюдалось отклонение от выполнения предприятием финансового плана. Учитывая, что чистый доход от реализации зависит от ставок, которые регулируются государством и определяются в иностранной валюте, отклонение планового показателя чистого дохода от реализации продукции (товаров, работ, услуг) в 2015 году в основном произошло за счет роста курса иностранной валюты по отношению к национальной валюте. В дальнейшем наблюдается недовыполнение плана, что связано со значительным уменьшением объемов перевалки грузов в некоторых морских портах Украины, а также уменьшением курса иностранной валюты по отношению к национальной. Доходы от портовых сборов составляют 67,6-72,2 % в общем объеме чистого дохода, недовыполнение плана по данной статье

Проблеми транспортного комплексу України

существенно повлияло на общий размер фактического чистого дохода. В структуре доходов от портовых сборов основную часть занимают корабельный и канальный сборы. Прослеживается тенденция уменьшения суммы корабельного сбора

при увеличении всех прочих портовых сборов.

В табл. 2 приведен сравнительный анализ портовых сборов при заходе судов в порты Черноморско-Азовского региона.

Таблица 1

Динамика и структура чистого дохода ГП «АМПУ», % [18, 19, 20]

Показатели	Выполнение плана			Структура (факт)			Темп роста	
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2015
Чистый доход (выручка) от реализации продукции (товаров, работ, услуг)	103,3	95,6	98,4	100	100	100	107,1	112,1
Доходы от портовых сборов:	104,0	96,1	97,2	72,2	67,8	67,6	100,6	104,9
корабельный	105,4	92,1	96,5	40,3	34,9	34,5	92,7	95,7
канальный	102,9	102,1	97,8	26,2	27,2	27,4	111,3	117,5
причальный	98,9	92,4	94,1	3,2	3,1	3,1	103,9	106,8
санитарный	100,2	97,1	102,6	2,4	2,4	2,5	109,6	119,1
якорный	102,8	112,3	101,5	0,1	0,1	0,1	120,1	128,0
Лоцманские услуги	98,9	89,6	103,9	9,9	10,1	10,6	109,2	120,3
Услуги регулирования движения судов	98,5	86,8	101,4	3,5	3,4	3,5	104,6	112,6
Доходы от сервитута	101,3	-	-	4,0	-	-	-	-
Обеспечение проведения ледокольных работ	93,6	38,1	104,0	0,4	0,3	0,9	75,7	251,3
Услуга по обеспечению доступа портового оператора к причалу	-	104,5	99,8	-	10,4	10,0	-	-
Доходы от использования причалов для переработки грузов	99,6	76,0	19,8	2,7	0,7	0,1	29,6	5,4
Услуги портового флота	100,1	79,3	96,1	0,9	0,8	1,1	91,2	128,1
Услуги подразделений	110,4	104,6	107,3	6,4	6,6	6,2	109,5	108,5

Таблица 2

Портовые сборы за судо-заход в морские порты Черноморско-Азовского региона в 2018 году, USD [16, 21]

Судно		Украина			Румыния	Российская Федерация		Болгария
		Одесса	Черноморск	Южный	Констанца	Новорос-сийск	Кавказ	Бургас
Контей-неровоз 40 тис. dwt	сумма	27716	29617	35066	10587	9852	-	19482
	на 1 т груза	9,01	9,63	11,40	3,44	3,20	-	6,33
Балкер 90 тис. dwt	сумма	76314	80830	83298	29651	21332	34647	54879
	на 1 т груза	0,80	0,85	0,88	0,31	0,22	0,36	0,58

Данные табл. 2 свидетельствуют о том, что портовые сборы для контейнерного судна в украинских портах в 1,5-3 раза выше средних сборов по

основним зарубежным портам региона. Та же ситуация сложилась и в балкерных перевозках. И это несмотря на снижение с 2018 года ставок портовых сборов в Украине на 20 % [22]. Экономически необоснованный уровень цен на услуги украинских портов не дает возможности в полной мере использовать их транзитный потенциал.

Для разработки направлений совершенствования ценообразования в портовой отрасли важно классифицировать существующие виды тарифов с учетом правового регулирования в Украине. Цены, используемые предприятиями портовой деятельности Украины, могут быть разделены на цены, регулируемые государством, и свободные цены. Тарифы на специализированные услуги, предоставляемые в морском порту субъектами естественных монополий, и услуги, оплачиваемые в составе портовых сборов, подлежат государственному регулированию [23]. К специализированным услугам относятся обеспечение лоцманской проводки [24], регулирование движения судов [25], ледокольные работы [26], обеспечение доступа портового оператора к причалу, который находится в хозяйственном ведении ГП «АМПУ» [27].

Свободные цены в портах Украины делятся на оплачиваемые грузовладельцами, судовладельцами, пассажирами и другими контрагентами, которые осуществляют свою деятельность на территории порта. С учетом особенностей регулирования цен предприятий портовой деятельности в Украине [28, 29] разработана их классификация (рис. 1).

Для Украины прямое государственное финансирование в виде субсидий на современном этапе развития не возможно с учетом роста внешнего долга страны. Наоборот, государство изымает у государственных стивидорных предприятий большую часть чистой прибыли – они должны отчислять в

государственный бюджет 75 % чистой прибыли [30]. С учетом налога на прибыль (18 %) и других налогов, в последние годы совокупная налоговая нагрузка на государственные порты в Украине составляла более 90 % прибыли. Это привело к ухудшению качества портовой инфраструктуры и снижению конкурентоспособности предприятий по сравнению с частными стивидорными компаниями. С 2018 года Кабинет Министров Украины снизил норму отчисления чистой прибыли в государственный бюджет для ГП «АМПУ» с 75 % до 50 % [31].

Государственные портовые предприятия ищут инвесторов, отдавая при этом заработанные деньги государству. Проблему государственного регулирования портового хозяйства необходимо решать комплексно. Необходима отмена отчисления чистой прибыли государственных предприятий портовой деятельности, эти средства необходимо направить на модернизацию портовой инфраструктуры, развитие материально-технической базы, закупку портовой техники.

Бюрократические ограничения работы государственных портов касаются распоряжения имуществом, заработанными средствами, решения кадровых вопросов. Это оборачивается дополнительными затратами на содержание устаревших основных средств. Указанные проблемы усугублялись забюрократизированной государственной системой утверждения финансовых планов лишь во второй половине (иногда – в конце планового года), которая привела к тому, что государственные предприятия не имели возможности оплачивать необходимые расходы даже при наличии финансовых средств.

На рис. 2 обобщены основные причины и следствия снижения эффективности государственного регулирования портовой отрасли в Украине.

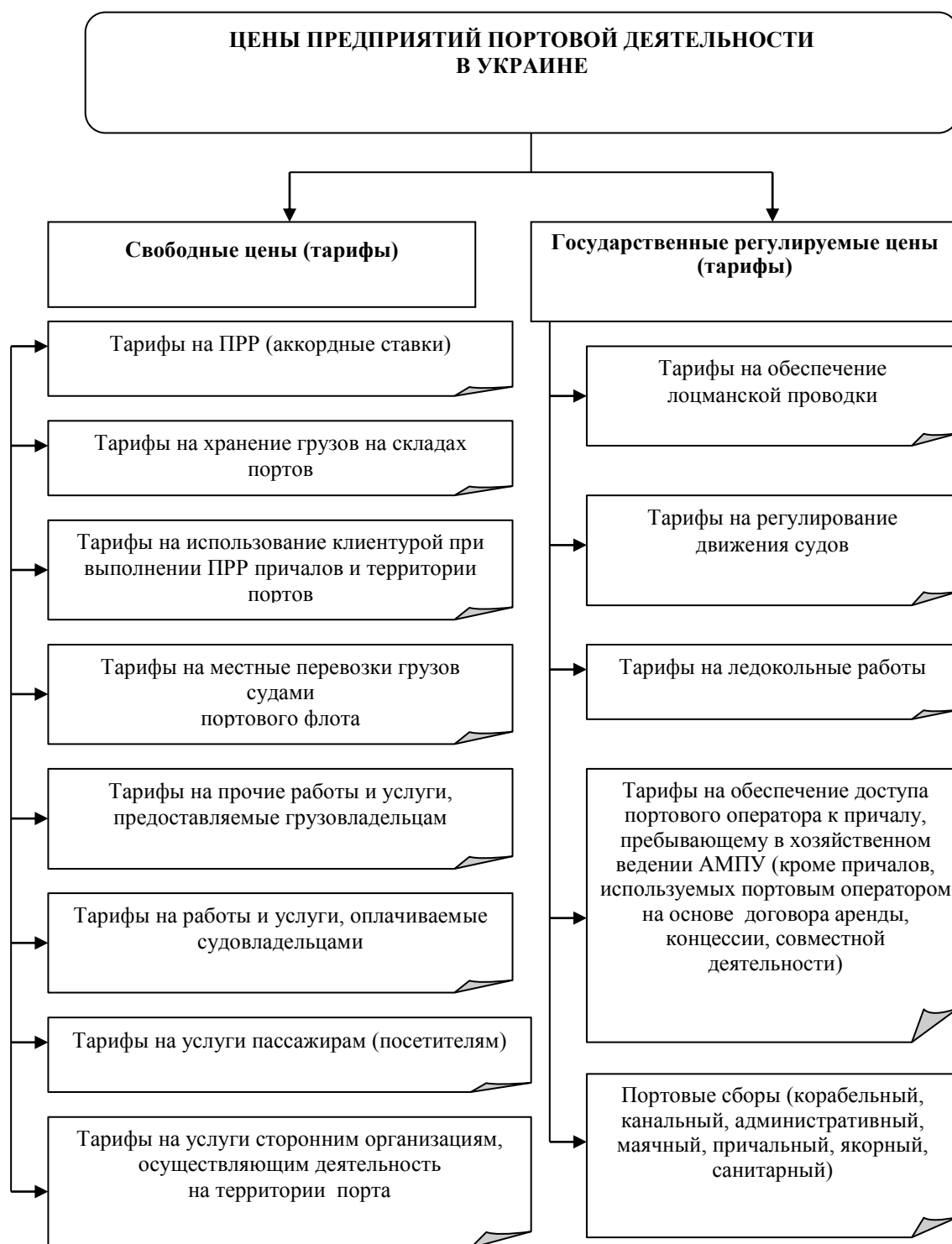


Рис. 1. Классификация цен предприятий портовой деятельности

Для совершенствования государственного регулирования деятельности предприятий необходимо создать равные условия функционирования портовых предприятий государственной и частной форм собственности, уменьшить регуляторную нагрузку на государственные предприятия с целью создания благоприятных, конкурентоспособных условий их деятельности; усовершенствовать механизм реализации проектов государственно-частного партнерства в морских портах для привлечения инвестиций.

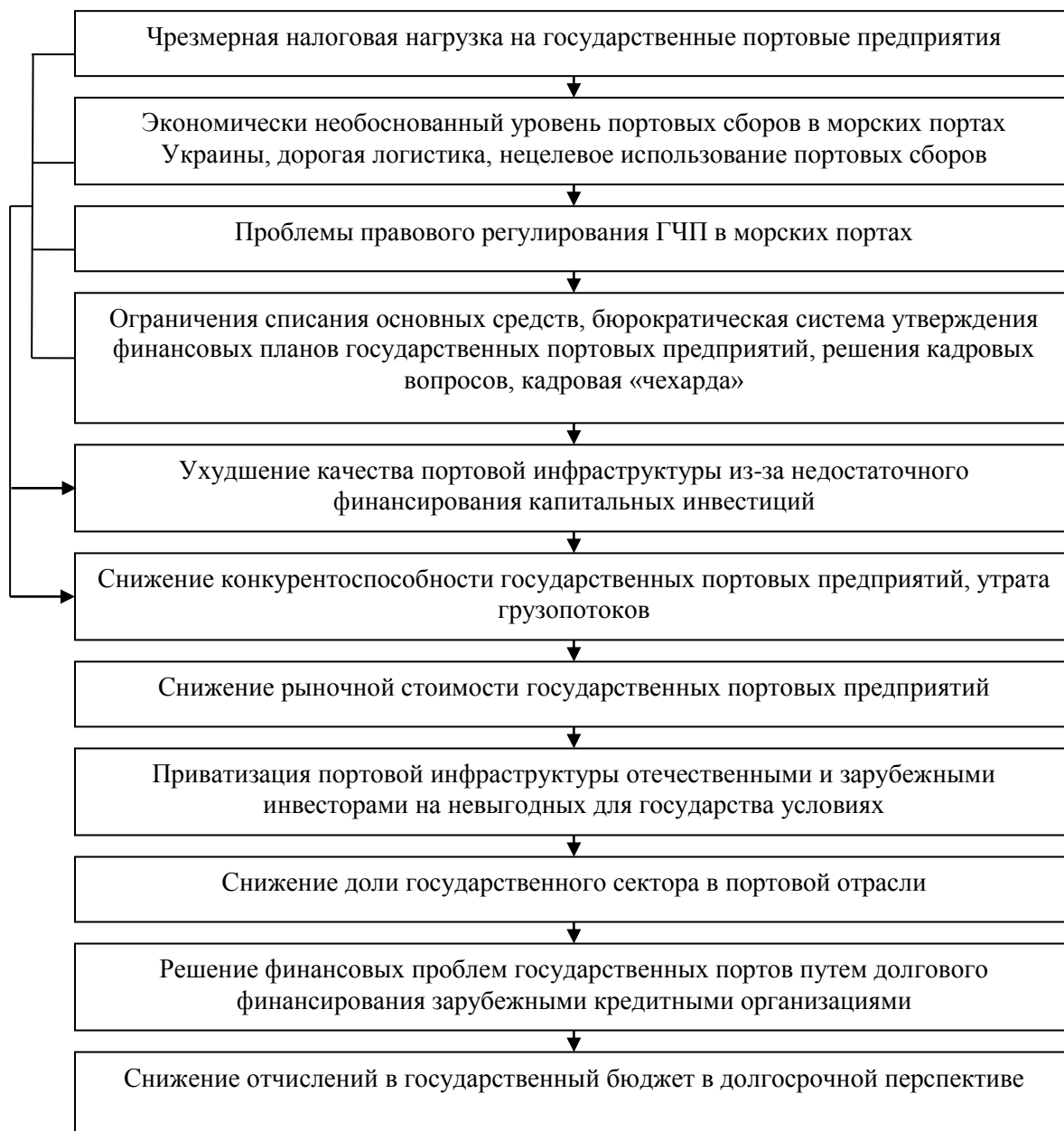


Рис. 2. Причины и следствия снижения эффективности государственного регулирования портовой отрасли в Украине для государственного сектора

С учетом задач государственной транспортной политики предлагаются следующие основные направления совершенствования регулирования портовой отрасли и портового ценообразования (рис. 3).

Для предотвращения потери существующих транзитных грузопотоков необходимо создать условия для их

закрепления и развития, сохранения совокупного положительного эффекта транзита для национальной транспортной системы, необходимо внести изменения в методику определения ставок портовых сборов с целью их оптимизации для увеличения грузопотоков через украинские порты.

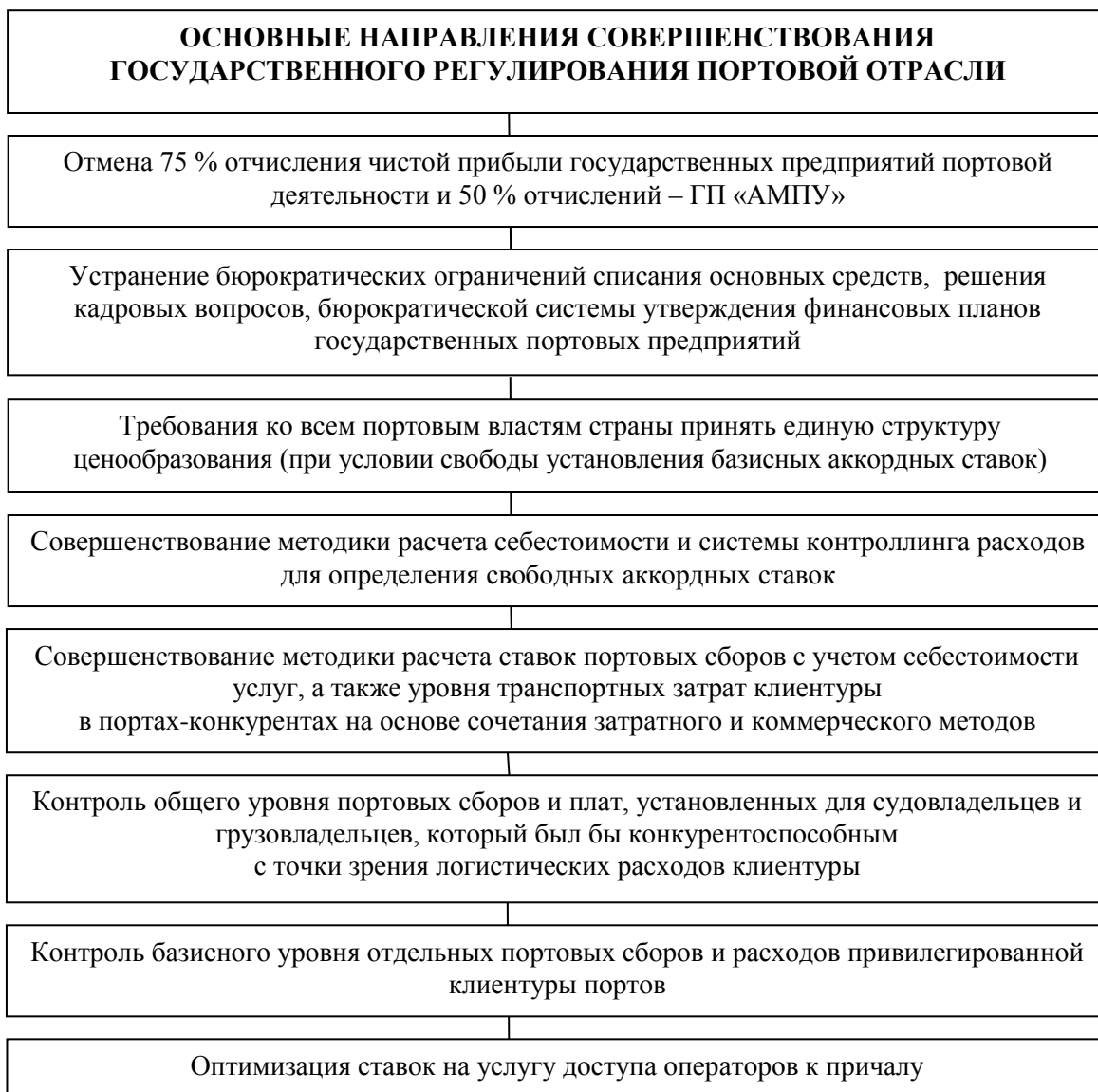


Рис. 3. Основные направления совершенствования государственного регулирования портовой отрасли

В 2016 году Министерством инфраструктуры Украины (МИУ) была разработана методика [32], определяющая экономически обоснованный подход к определению размера ставок портовых сборов и скидок к ставкам портовых сборов (табл. 3). Следует отметить ряд недостатков данной методики. При расчете административного сбора используются плановые затраты на период три года и валовая вместительность судов за предыдущий период. Было бы логичным использовать плановую суммарную валовую вместимость судов за соответствующий период. В методике не указано, за какой период используются

текущие и капитальные расходы при расчете корабельного, канального, маячного, санитарного, причального и якорного сборов. При определении инвестиционной составляющей предлагается использовать прибыль от портовых сборов за предыдущий год, было бы целесообразно использовать прогнозные потребности порта в инвестициях, а не расходы предыдущих периодов. Недостатком данной методики является и то, что она не предусматривает механизма сопоставления ставок портовых сборов со ставками портов-конкурентов, не учитывает реалии рынка портовых услуг.

Таблиця 3
Сравнительный анализ разных методических подходов к формированию ставок портовых сборов [21, 32, 33]

Основные характеристики	Приказ МИУ «О портовых сборах» № 316 от 27.05.2013	Проект методики МИУ 2016	Проект методики МИУ 2018	Предлагаемый подход
Количество портовых сборов	7 (корабельный, каналный, административный, маячный, якорный, санитарный)	7 (корабельный, каналный, административный, маячный, якорный, санитарный)	6 (корабельный, каналный, административный, маячный, причальный, санитарный)	6 (корабельный, каналный, административный, маячный, причальный, санитарный)
Расчетная единица	Модуль судна, куб. м	Валовая вместимость судна, RT	Валовая вместимость судна, RT	Валовая вместимость судна, RT
Подход к ценообразованию	Отсутствие научно-обоснованного подхода	Затратный подход	Затратный подход	Сочетание затратного и коммерческого подходов с одновременной отменой выплаты части чистой прибыли в бюджет государственным предприятиям портовой деятельности
Методика определения ставок портовых сборов	Отсутствие прозрачной методики, периодическое повышение и снижение ставок портовых сборов без соответствующего экономического обоснования	С помощью разных формул для каждого вида портового сбора; структура ставок включает эксплуатационные расходы, расходы на воспроизводство объектов портовой инфраструктуры, средства на возврат инвестиций	С помощью разных формул для каждого вида портового сбора; структура ставок для всех видов портовых сборов включает базовую и инвестиционную составляющую. Базовая предусматривает покрытие соответствующих эксплуатационных и капитальных расходов	Ставки портовых сборов, рассчитанные на основе затратного подхода, должны корректироваться со ставками портов-конкурентов на основе оценки уровня расходов клиентуры при перемещении товаров через украинские морские порты с учетом: прогнозного уровня дополнительных доходов, которые получит государство от развития прилегающих к портам регионов при определенных ставках портовых сборов; возможности привлечения дополнительных грузопотоков и перевозок грузов железнодорожным и автомобильным транспортом.
Основные недостатки подхода	Отсутствие прозрачной методики и тщательного обоснования ставок портовых сборов. Методика не предусматривает механизма сопоставления ставок портовых сборов со ставками конкурентов	При определении инвестиционной составляющей используется прибыль от портовых сборов за предыдущий год, а не плановые (прогнозные) потребности порта в инвестициях. Методика не предусматривает механизма сопоставления ставок портовых сборов со ставками портов-конкурентов, т.е., не учитывает реалии рынка портовых услуг. Ставки портовых сборов зависят лишь от величины прошлых расходов предприятий портовой деятельности.	Методика не предусматривает механизма сопоставления ставок портовых сборов со ставками портов-конкурентов, ставки портовых сборов зависят лишь от величины расходов (включая будущие инвестиции) предприятий портовой деятельности. Сложная процедура утверждения и пересмотра ставок портовых сборов с учетом инвестиционной составляющей.	Снижение ставок портовых сборов приведет к снижению поступлений в государственный бюджет в краткосрочной перспективе. Снижение ставок портовых сборов может привести к снижению инвестиционных затрат предприятий портовой деятельности в краткосрочной перспективе.

К 2018 году МИУ разработало новую методику расчета ставок портовых сборов [33], основанную на подходе «расходы плюс» (табл. 3). Несмотря на то, что данная методика лишена ряда недостатков методики 2016 года, она также не предусматривает механизм сопоставления ставок портовых сборов со ставками портов-конкурентов. В качестве недостатка также следует отметить сложную процедуру утверждения и пересмотра ставок портовых сборов с учетом инвестиционной составляющей.

В табл. 3 приведен сравнительный анализ методик формирования ставок основных видов портовых сборов и предложен методический подход, который основан на затратном и коммерческом подходах. Предлагается использовать сочетание затратного и коммерческого подходов с одновременной отменой выплаты части чистой прибыли в бюджет государственными предприятиями портовой деятельности. Ставки, рассчитанные на основе затратного подхода, следует корректировать с учетом ставок портов-конкурентов на основе оценки уровня расходов клиентуры при перемещении товаров через украинские порты, учитывая прогнозный уровень дополнительных доходов, которые получит государство от развития прилегающих к портам регионов.

Выводы. Необходимо учитывать, что снижение ставок портовых сборов на основе сочетания затратного и коммерческого подходов приведет к снижению поступлений в государственный бюджет в краткосрочной перспективе, а также может привести к снижению инвестиционных затрат предприятий портовой деятельности в краткосрочной перспективе.

Однако, в долгосрочной перспективе решение вышеупомянутых проблем позволит воплотить у жизнь основные задачи Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 года и Стратегии развития морских портов

Украины на период до 2038 года, тем самым повысить конкурентоспособность портовой отрасли, обеспечить ее технологическое развитие, привести стандарты работы морских портов в соответствие с европейскими, создать выгодные для государства условия привлечения частных инвестиций на развитие объектов портовой инфраструктуры, обеспечить их государственные гарантии и защиту.

Снижение портовых тарифов должно компенсироваться в макроэкономическом разрезе ростом доходов от перевалки дополнительных объемов грузов и перевозок сопредельными видами транспорта.

Если снижение портовых сборов до конкурентоспособного уровня приводит к невозможности покрытия расходов конкретного порта на содержание соответствующих элементов инфраструктуры, следует искать пути снижения себестоимости услуг, капитальных расходов или компенсации доли инвестиционных затрат за счет кредитно-финансовых и налоговых льгот для предприятий портовой деятельности, хорошо апробированных в международной практике.

Формирование уровня портовых сборов должно учитывать уровень конкурентоспособности портов в регионе, с учетом того, что грузовладельцы осуществляют выбор маршрутов доставки товаров на основе стоимости всех составляющих транспортной цепочки.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. The Logistics Performance Index and Its Indicators. World Bank Group survey on trade logistics, 2016. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf. – Дата доступа: 15.07.2018.
2. World Economic Forum data, 2017. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

- <https://data.worldbank.org/indicator/IQ.WEF.PORT.XQ?view=chart>. – Дата доступу: 15.07.2018.
3. Національна транспортна стратегія України до 2030 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf. – Дата доступу: 16.07.2018.4. Розпорядження КМУ «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11.07.2013 р. № 548-р // Законодавство / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>. – Дата доступу: 16.07.2018.
5. Acciario M. A Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research? / М. Acciario // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. – 2013. – № 29. – V.2. – P. 207-2286. Acciario M. Current development in port pricing / М. Acciario // *International Journal of Transport Economics*. – 2017. – V. 44. – P. 511-515.
7. Achmadi T. Study of Port Tariff Structure and Port Pricing Approach / Т. Achmadi // *Applied Mechanics and Materials*. – 2017. – V. 862. – P. 226-231.
8. Meersman H. Port Pricing: Principles, Structure and Models: discussion paper / H. Meersman, S. Strandenes, E. deVoorde. – *Norwegian school of economics*, 2014. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://core.ac.uk/download/pdf/52083539.pdf>. – Дата доступу: 16.07.2018.
9. Musso E.L. Port management performance and contextual variables: Which relationship? Methodological and empirical issues / E.L. Musso, A.S. Bergantino, F. Porcelli // *Research in Transportation Business & Management*. – 2013. – № 8. – P. 39-49.
10. Bandara Y.M. Determinants of Port Infrastructure Pricing / Y.M. Bandara, H.O. Nguyen, S.L. Chen // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. – 2013. – № 29. – V. 2. – P. 187-206.
11. Van Den Berg R. Revisiting port pricing; a proposal for seven port pricing principles / R. Van Den Berg, P.W. De Langen, Van Zuijlen Paul // *WMU Journal of Maritime Affairs*. – 2017. – № 16. – V. 3. – P. 421-438.
12. Haralambides H. The Indian dry ports sector, pricing policies and opportunities for public-private partnerships / H. Haralambides, G. Gujar // *Research in Transportation Economics*. – 2011. – № 33 (1). – P. 51-58.
13. Vukić L. Port Pricing in the North Port of Split: A Comparative Analysis / L. Vukić, I. Peronja, M. Slišković // *Transactions on maritime science*. – 2018. – № 1. – P. 59-70.
14. Попов В.В. Портовые сборы: гибкость важнее размера / В.В. Попов // *Порты Украины, 2017*. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://ports.com.ua/articles/portovye-sbory-gibkost-vazhnee-razmera>. – Дата доступа: 19.07.2018.
15. Кібік О.М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: монографія / О.М. Кібік. – О.: ОНМУ, 2005. – 282 с.
16. Ківалов С.В. Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики / С.В. Ківалов // *Lex Portus: юрид. наук. журнал НУ "ОЮА", ГО "МА Святий Миколай"*. – 2017. – № 1. – С. 5-21.
17. Ярова Н.В. Розробка та обчислення тарифів портових робіт і послуг / Н.В. Ярова, О.В. Воркунова, Н.В. Рябоволенко // *Зб. наук. праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту»*. – 2016. – Вип. 12. – С. 22-28.
18. Фінансові плани водного транспорту // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/timeline/Plani.html>. – Дата доступу: 19.07.2018.
19. Звіти про виконання фінансового плану підприємств, що

підпорядковані Міністерству інфраструктури України за 2017 рік та пояснювальні записки до них // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29813.html?PrintVersion>. – Дата доступу: 19.07.2018.

20. Аудиторський звіт за результатами державного фінансового аудиту діяльності державного підприємства «Адміністрація морських портів України» за період з 01.05.2015 по 01.12.2017 // Державна аудиторська служба України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dkrs.gov.ua/kru/uk/publish/article/136382>. – Дата доступу: 20.07.2018.

21. Наказ МІУ «Про портові збори» від 27.05.2013 р. № 316 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13/paran2#n2>. – Дата доступу: 19.07.2018.

22. Наказ МІУ «Про зниження ставок портових зборів» від 27.12.2017 р. № 474 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0046-18>. – Дата доступу: 19.07.2018.

23. Постанова КМУ «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню» від 3.06.2013 р. № 405 // Законодавство / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/405-2013-p>. – Дата доступу: 14.07.2018.

24. Наказ МІУ «Про затвердження тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден» від 03.12.2013 р. № 965 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z2138-13>. – Дата доступу: 19.07.2018.

25. Наказ МІУ «Про затвердження тарифів на послуги з регулювання руху

суден» № 966 від 03.12.2013 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z2139-13>. – Дата доступу: 19.07.2018.

26. Наказ МІУ «Про затвердження тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт» № 1059 від 26.12.2013 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0072-14>. – Дата доступу: 19.07.2018.

27. Наказ МІУ «Про затвердження тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України» від 18.12.2015 р. № 541 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1608-15>. – Дата доступу: 19.07.2018.

28. Закон України «Про ціни та ціноутворення» від 21.06.2012 р. № 5007-VI // Законодавство / Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>. – Дата доступу: 20.07.2018.

29. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. № 4709-VI // Законодавство / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>. – Дата доступу: 19.07.2018.

30. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями» від 23.02.2011 р. № 138 // Законодавство / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/138-2011-p>. – Дата доступу: 19.07.2018.

31. Постанова КМУ «Про внесення змін до пункту 1 Порядку відрахування до

державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями» від 30.12.2015 р. № 1156 // Законодавство / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP151156.html. – Дата доступу: 19.07.2018.

32. Проект Методики розрахунку ставок портових зборів, 2016 // Міністерство інфраструктури України.

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/projects/57/>. – Дата доступу: 16.07.2018.

33. Проект Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, 2018 // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Методика%20розрахунку%20розмірів%20ставок%20портових%20зборів%2019%2006.doc>. – Дата доступу: 10.07.2018.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.137578

УДК 006.1:656.2

ПІДХОДИ ДО РОЗРОБКИ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДІВ ЩОДО УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Горохова В.А., магістр (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена питанням підвищення якості забезпечення перевізного процесу на залізничному транспорті. Охарактеризовано основні чинники, які формують у споживача дані про якість надання транспортної послуги, а саме швидкість доставки, час обігу вагону, рівень збереженості вантажу, ритмічність і стабільність перевезень та ін. Визначено, що для забезпечення ефективної та конкурентоспроможної роботи залізничного транспорту потрібно надавати послуги з перевезення комплексно, із застосуванням сучасних техніко-технологічних засобів та відповідно до вимог ринку.

Ключові слова: якість, транспортна послуга, перевізний процес, залізничний транспорт, удосконалення, конкурентоспроможність

ПОДХОДЫ К РАЗРАБОТКЕ И РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ КАЧЕСТВОМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Каличева Н.Е., к.э.н., доцент,
Горохова В.А., магистр (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена вопросам повышения качества обеспечения перевозочного процесса на железнодорожном транспорте. Охарактеризованы основные факторы, которые формируют у потребителя данные о качестве предоставления транспортной услуги, а именно скорость доставки, время обращения вагона, уровень сохранности груза, ритмичность, стабильность перевозок и др. Определено, что для обеспечения эффективной и конкурентоспособной работы железнодорожного транспорта нужно предоставлять услуги по перевозке комплексно, с применением современных технико-технологических средств и в соответствии с требованиями рынка.

Ключевые слова: качество, транспортная услуга, перевозочный процесс, железнодорожный транспорт, совершенствование, конкурентоспособность

APPROACHES FOR DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION OF ACTIVITIES FOR QUALITY MANAGEMENT IN RAILWAY TRANSPORT

*Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor,
Gorokhov V.A., master's degree (USURT)*

Effective functioning of the company in the transport market is based on the indicators of the quality of transport services, which are defined as relative indicators of standards and have a subjective character.

The first and most important characteristic of transport is the speed of transportation, which has a direct impact on the duration of the transport and, accordingly, the production process, the price policy of the goods, the territorial movement of production forces and population and other factors.

Another important indicator in assessing the effectiveness of rail transport is the time of the carriage, which determines the performance of the transport cycle for transport enterprises and the duration of the car without cargo.

The quality of the transport work, also, depends directly on the level of cargo preservation, which is affected by the number of thefts, technological violations during the loading and unloading operations and the transportation process, violations during the acceptance and delivery of cargoes, rolling stock breakdown and infrastructure failure, etc.

The heterogeneity of the transport market, especially freight traffic, leads to the irregularity of the permanent transportation, that is, shippers and consignees are interested not only in the speed of delivery, but also in the rhythm - delivery at clearly defined time intervals and the possibility of constant and free access to transportation capacities.

All these factors have a negative impact on the quality of transport services, but railway companies can not completely eliminate them, since their occurrence can not always be regulated by the industry. Nevertheless, improving the technical and technological characteristics of the transportation process will contribute to improving the quality characteristics of transport services, which in turn will contribute to the efficient development of rail transport.

Also, in order to ensure stable transport work, rail transport should provide transport services in a complex manner, which is expressed through the provision of integrated freight forwarding services, which include not only freight transportation and loading and unloading services, but also its registration, payment, delivery "to the door", control over the location of the road, various additional and auxiliary services.

Key words: quality, transport service, transportation process, railway transport, improvement, competitiveness

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Результативне функціонування підприємства на транспортному ринку базується на показниках якості надання транспортних послуг, які визначаються як відносні показники щодо нормативів та мають суб'єктивний характер. На даний час, аналізуючи якісні дані щодо діяльності українських залізниць [1] потрібно відзначити, що протягом десяти років технічні показники використання рухомого складу зазнали не суттєвих змін, деякі, навіть, покращились.

Це пов'язане, в першу чергу, із приділення значної уваги керівництва Укрзалізниці поліпшенню техніко-технологічної роботи галузі, хоча якість роботи вантажних вагонів за цей період значно погіршилася. Що ж стосується споживчих характеристик перевізного процесу, то якість транспортного обслуговування пасажирів та вантажовласників є кінцевим результатом роботи всієї системи з управління якості перевезення й визначає ефективність діяльності всієї транспортної системи, але дослідженню якості споживчих характеристик транспорту присвячено значно менше досліджень, порівняно із технічними та експлуатаційними, хоча вони мають безпосередній вплив на конкурентоспроможність всієї транспортної системи країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченню питань якості на залізничному транспорті присвячені роботи Диканя В.Л., Соколова Ю.І., Сиченка В.Г., Кучерука Г.Ю., Уткіної Ю.М. [2-7] та інших, в яких дослідники зауважують, що рівень якості послуги на залізничному транспорті визначається взаємовідносинами між всіма зацікавленими сторонами (споживачем, виробником, постачальником) та залежить від рівня їх вимог, який постійно змінюється під впливом зовнішніх факторів.

Мета статті. Визначення підходів та заходів, застосування яких сприятиме підвищенню якості надання транспортних послуг на залізничному транспорті.

Викладення основного матеріалу дослідження. Першою і найбільш важливою характеристикою роботи транспорту є швидкість перевезення [8], що має безпосередній вплив на тривалість перевізного та, відповідно, виробничого процесу, цінову політику товару, територіальний рух виробничих сил і населення та інші чинники.

Розрахунок часу перебування вантажів в дорозі визначається в залежності від часу виконання перевізних,

навантажувально-розвантажувальних, технічних, комерційних та інших операцій [9]. А реальні терміни доставки товару визначаються за документованим фактичним часом здійснення перевезення та відповідно до встановлених нормативів [10].

Потрібно відзначити, що одним із найбільших недоліків при визначенні швидкості доставки вантажів для залізничного транспорту є розрахунок та нормативне визначення показників роботи в добах, а не годинах, що призводить до певної розслабленості перевізників при виконанні транспортної роботи. Тому, для скорочення часу перебування товару в дорозі потрібно:

- скорегувати нормативи доставки вантажів із врахуванням термінів доставки не в добах, а в годинах;

- підготувати колійну інфраструктуру до пропуску вантажного та великовантажного руху;

- розподілити вантажі за термінами доставки та здійснювати формування їх перевезення виходячи із строків доставки;

- мати відповідний рухомий склад;

- проводити більшу інформатизацію та комерціалізацію транспортної роботи, особливо в сфері вантажних перевезень;

- застосувати сучасні інформаційні технології за контролем перебування вантажу в дорозі;

- співпрацювати з іншими видами транспорту;

- збільшувати кількість контейнерних перевезень та збірних вантажів, тощо.

Взагалі-то, забезпечення збільшення швидкості вантажних перевезень залізничним транспортом можливе за рахунок:

- створення коридорів для пропуску вантажного руху із розробленням графіка руху вантажних потягів;

- дотримання швидкості доставки, особливо для вантажів, які швидко псуються;

- підвищення швидкості транзитопотоків;
- постійного прагнення покращити якість та надійність перевізної роботи.

Ще одним важливим показником в оцінці ефективності діяльності залізничного транспорту є час обігу вагону, який визначає продуктивність перевізного циклу для транспортних підприємств через тривалість одного виробничого циклу роботи вантажного вагону в проміжку між двома суміжними навантаженнями та час роботи вагону без вантажу [9]. Відповідно до даних [1] обіг вантажного вагону за останні 10 років збільшився на 50% та склав 9,56 діб у 2016 році проти 6,32 доби – у 2010 р.

На тривалість обігу вагону впливають простій вагону під вантажними операціями, простій на технічні станції та час руху [11]. Для скорочення обороту вагону скорочують простій вагонів на сортувальних та технічних станціях за рахунок пришвидшення формування та розформування рухомого складу, змін у технології роботи, скорочення кількості технічних станцій та інших заходів, а також регулюючи час знаходження в дорозі.

Якість транспортної роботи, також, напряму залежить від рівня збереження вантажу, на який впливає кількість крадіжок, технологічні порушення під час здійснення вантажно-розвантажувальних робіт та перевізного процесу, порушення під час приймання та видачі вантажів, поломки рухомого складу та вихід з ладу інфраструктури, тощо.

Процес збереження вантажів під час здійснення транспортування на залізничному транспорті регулюється Правилами перевезення та обліковою політикою Укрзалізниці. Але наявність відповідальності не зменшує кількість втрат при перевезеннях. Тим більше, що відповідно до положень облікової політики є обставини, при яких за псування та незбереження вантажу, залізниця не несе відповідальності та ті, при яких має

відшкодувати збитки. Також, є товарні втрати вантажів, пов'язані із їх фізичними та хімічними властивостями, а саме протікання в шпарини та нещільності, видування, осідання, злежування, випаровування, вимерзання, налипання на стінках вагонів чи іншої тари. Всі ці втрати відбуваються через:

- недостатню якісну підготовку до перевізного процесу;
- відсутність необхідної техніко-технологічної бази для перевезення конкретних видів вантажів;
- порушення швидкісних режимів перевезення;
- стан колійної інфраструктури, тощо.

Неоднорідність транспортного ринку, особливо вантажних перевезень, призводить до нерегулярності постійних перевезень, тобто вантажовідправників та вантажоотримувачів цікавить не лише швидкість доставки, а й ритмічність – доставка в чітко встановлені строки через визначені проміжки часу та можливість постійного й вільного доступу до перевізних потужностей. Адже вантажовласникам буває досить складно завчасно спрогнозувати обсяги перевезень. Тому виникає потреба у зміні часу, строків та обсягів перевезень, що призводить до необхідності вносити корективи в плани з перевезення та потребує додаткових перевізних можливостей (вагонів, локомотивів та інших транспортних засобів), тощо.

Нерівномірність перевезень залізничним транспортом визначається коефіцієнтом нерівномірності обсягу перевезень, який розраховується та визначається як відношення максимального об'єму перевезень при найбільшому їх завантаженні за певний період до середньої величини вантажоперевезень [9]. Також, потрібно відзначити, що ритмічність перевезень не контролюється офіційною статистикою залізничного транспорту, але вона є тим показником, який хвилює клієнтів галузі та впливає на їх вибір виду транспорту для

перевезення [12]. Тим більше, що нерівномірність перевезень пов'язана із нерівномірністю процесів виробництва та споживання товарів і послуг. Тож, до основних чинників, які впливають на нерівномірність перевізного процесу відносять наступні зовнішні та внутрішні фактори [12]:

- сезонність сільськогосподарських та промислових перевезень;
- кліматичні та погодні умови;
- нерівномірність вантажно-розвантажувальних робіт на сортувальних станціях протягом доби;
- проблеми з паливно-мастильними матеріалами;
- обмеженість перевезень в спекотну пору року;
- ринкові коливання та потреби;
- нерівномірність міжнародних перевезень;
- різні умови функціонування та діяльності окремих залізниць, дільниць, тощо;
- нерівномірність розміщення транспортної інфраструктури, особливо сортувальних станцій по всій протяжності мережі залізниць;
- невідповідність всієї мережі залізниць пропускним потребам, а саме обмеження в швидкості та вазі, наявність «вікон», тощо;
- нерівномірність порожнього пробігу вагонів та ін.

Всі ці чинники мають негативний вплив на якість транспортного обслуговування, але підприємства залізничного транспорту не можуть повністю їх усунути, адже їх виникнення не завжди може регулюватися галуззю (сезонність, погодні умови, тощо). Та все таки вдосконалення техніко-технологічних характеристик перевізного процесу сприятиме підвищенню якісних характеристик транспортних послуг, що, в свою чергу, сприятиме ефективному розвитку залізничного транспорту.

Також, для забезпечення стабільної перевізної роботи залізничний транспорт

має надавати транспортні послуги комплексно, що виражається через надання транспортно-експедиційних послуг, до складу яких входять не лише послуги із перевезення вантажів та їх навантаження і розвантаження, а й їх оформлення, внесення оплати, доставка «до дверей», контроль за знаходженням у дорозі, різні додаткові та допоміжні послуги. Та для того, щоб підприємства залізничного транспорту в повному обсязі змогли надавати транспортно-експедиторські послуги, в них має бут відповідне техніко-технологічне обладнання (транспортні засоби, інформаційна техніка, тощо).

Ще однією важливою характеристикою, яка в повній мірі відображає ефективність діяльності залізничної галузі, є повне задоволення попиту на перевезення. На даний час перевізні можливості та рухомий склад, які знаходяться на балансі Укрзалізниці, спроможні перевозити вантажі в значно більших обсягах ніж є сьогодні, але протягом останніх 10 років відбулося значне зменшення обсягів перевезень залізничним транспортом. Так, зокрема, обсяги навантаження вагонів за останні десять років знизилися майже на 30%, а відправлення вантажів – понад 25%, що говорить про наявність вільних перевізних можливостей та, на жаль, негативно відображається на фінансовому стані галузі [1].

Безпека руху – фактор, від якого залежить ефективність функціонування залізничного транспорту за рахунок надійності залізничної колії та рухомого складу. І хоча залізничні перевезення, порівняно з автомобільними, є значно безпечнішими, але, на жаль, протягом 2017 року на залізницях України відбулося 686 транспортних подій, у яких 104 особи загинули та 80 – отримали травми, з них 2 катастрофи, унаслідок яких 18 осіб отримали травми, та 195 аварій [13]. На протязі 2015 року в структурі Укрзалізниці всього допущено 602 інциденти, у тому числі 27 серйозних

інцидентів проти 673 інцидентів за 2014 рік, із яких 19 – серйозних [13].

Звісно, що Укрзалізниця проводить заходи із підвищення рівня безпеки перевезень спрямовуючи їх на покращення технічного стану інфраструктури (облаштування залізничних переїздів) та оновлення рухомого складу. Також, велике значення надається страхуванню від нещасних випадків, особливо для пасажирських перевезень.

Відповідність перевезень світовим стандартам контролюється через рівень екологічності перевізного процесу, що виражається через рівень забруднення навколишнього середовища. І, хоча, залізничні перевезення вважаються більш екологічними ніж автомобільні, але все таки засмічення смуги відводу залізничної колії, використання на деяких ділянках дизельної тяги, потрапляння в навколишнє середовище мастильних матеріалів, шум під час руху потягів та інші чинники мають негативний вплив на показники екологічних характеристик залізничних перевезень.

Тож, серед основних заходів, які Укрзалізниця використовує для підвищення рівня екологічної безпеки, відповідно до [14] відносять застосування енергоощадних технологій, зменшення рівня викидів та відходів, а саме:

- використання екологічно чистих та безпечних ресурсів та технологій;
- зниження рівня викидів небезпечних речовин в атмосферу, водойми, ґрунти;
- зниження рівня небезпечних відходів, їх безпечна утилізація;
- бережливе використання природних багатств;
- підвищення рівня безпеки при перевезенні небезпечних та шкідливих речовин;
- розроблення та впровадження заходів щодо швидкого та безпечного усунення наслідків техногенних аварій та катастроф;
- впровадження світових екологічних норм та стандартів щодо

якості паливних матеріалів, рухомого складу, тощо;

- застосування екологічних норм та стандартів в системі менеджменту якості та ін.

Взагалі, застосування екологічних стандартів при здійсненні перевізної роботи є досить затратним, тому вітчизняні підприємства транспортного сектору, в тому числі й залізничного транспорту, потребують додаткового фінансування з боку держави, адже піклування про безпеку навколишнього середовища повинне бути першочерговим для всіх виробничих та невиробничих сфер національної економіки.

Такі чинники якості обслуговування залізничним транспортом як густота залізничної мережі та доступність для користування є досить розвинутими в нашій країні. Але через недостатність фінансування відбувається постійне зменшення експлуатаційної довжини колії, а для розвитку залізничної галузі, особливо з точки зору доступності та територіального забезпечення, зниження кількості км експлуатаційної довжини колії є негативним показником.

Таким чином, формування системи якості для залізничного транспорту має базуватися принципах та підходах спрямованих на покращення всіх характеристик діяльності галузі, із врахуванням потреб клієнтів в сучасній економічній системі [15].

Висновки. Варто зазначити, що оцінюючи показники якості перевізного процесу потрібно опиратися не лише на наявні результати та показники, а й перспективні результати діяльності. Адже постійне оновлення та вдосконалення діяльності є одними з основних підходів щодо підвищення конкурентоспроможності галузі.

Розглядаючи більш детально окремі види діяльності залізничного транспорту, потрібно відзначити, що оцінка якості вантажних перевезень ґрунтується на таких показниках як термін доставки та швидкість, що є досить умовним

показником. Адже можуть виникати інші проблеми, пов'язані з відсутністю відповідного рухомого складу, ритмічністю перевезень, екологічною безпекою тощо, які залишать у клієнта неприємні враження про перевізний процес. Тож транспортні підприємства для забезпечення власних конкурентних позицій на ринку мають орієнтуватися на потреби споживачів, а саме:

- терміни доставки конкретного виду вантажу, особливо того, який швидко псується;
- надійність доставки – «точно в строк»;
- ритмічність та періодичність;
- безпека, відсутність втрат, як у натуральних, так і в грошових одиницях;
- повне задоволення попиту та ін.

Тобто, застосування всіх перелічених вище показників діяльності транспортних підприємств, їх комплексність та взаємоузгодженість сприятиме повному задоволенню потреб споживачів на найвищому рівні.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Довідник основних показників роботи Регіональних філій ПАТ «Українська залізниця» (2006-2016 роки). – Київ, 2017.- 41 с.
- 2 Дикань В.Л. Сучасні системи управління якістю продукції / В.Л. Дикань, Н.М. Лисьонкова // Вісник економіки транспорту і промисловості : збірник наукових праць. –Х. : УкрДАЗТ, 2005. - № 12. – С. 229–234.
- 3 Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств: підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.
- 4 Соколов Ю.И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев: монография/ Ю.И. Соколов - М.: УМЦ ЖДТ, 2011. - 184 с.
- 5 Сиченко В. Г. Сертифікація продукції на залізничному транспорті України: монографія/ В.Г. Сиченко. – К.: Транспорт України, 2005. – 304 с.
- 6 Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: монографія/ Г.Ю. Кучерук. – К.: ДЕДУТ, 2011. – 208 с.
- 7 Уткіна Ю.М. Резерви забезпечення якості на вагоноремонтних підприємствах залізничного транспорту / Ю.М. Уткіна // Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наукових праць. – Випуск 259: В 7-ми томах. – Т. І. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2010. – С. 48-53
- 8 Транспортный маркетинг: учебник / В.Г. Галабурда, Г.В. Бубнова, Е.А. Иванова и др.; под ред. В.Г. Галабурды — М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. — 452 с
9. Залізничні вантажні перевезення: навчальний посібник/ Мироненко В.К., Габа В.В., Мацюк В.І., Петренко Л.М. – Київ: ДЕДУТ, 2015. – 248 с.
- 10 Правила обчислення термінів доставки вантажів [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0865-00>
- 11 Івницький В.А. Аналіз оборота грузового вагона / В.А. Івницький // Вестн. ВНИИ ж.-д. трансп. – 2002. – № 1. – С.35-39
- 12 Герами В. Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум для академического бакалаврата / В. Д. Герами, А. В. Колик. — М. : Издательство Юрайт, 2017. — 438 с.
- 13 Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2017 рік. Інформаційно-аналітичні та презентаційні матеріали. – Київ. – 2018.– 27 с.
- 14 Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_fin1.pdf
- 15 Каличева Н.Є. Особливості формування системи управління якістю на

залізничному транспорті в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева, О.А. Мельник, О.В. Рубльов //Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2018. – Вип. 4 (47). -С. 6-17.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145537

УДК 656.2:339

РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ РОЗШИРЕННЯ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА: ІНСТИТУЦІЙНИЙ АСПЕКТ

Корінь М.В., к.е.н., докторант (УкрДУЗТ)

В статті вивчено досвід європейських країн в сфері реалізації проектів транскордонної співпраці за участю залізниць. Констатовано, що поглиблення співробітництва європейських країн в сфері розширення інфраструктури транспортно-логістичного обслуговування, зокрема і на залізничному транспорті, є результатом сформованого в Європі інституційного середовища. Встановлено, що для забезпечення інфраструктурного розвитку українських залізниць в межах європейського транспортно-логістичного простору має якісно змінитися інституційне середовище реалізації структурних перетворень на залізничному транспорті в частині створення інституційного підґрунтя для використання переваг транскордонної співпраці. Розкрито інституційні передумови розширення транскордонного співробітництва залізничного транспорту України в аспекті забезпечення його інфраструктурного розвитку.

Ключові слова: залізничний транспорт, транскордонне співробітництво, інституційні передумов, інституційне середовище, розвиток.

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В КОНТЕКСТЕ РАСШИРЕНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Корінь М.В., к.э.н., докторант (УкрГУЖТ)

В статье изучен опыт европейских стран в сфере реализации проектов трансграничного сотрудничества с участием железных дорог. Констатируется, что углубление сотрудничества европейских стран в сфере расширения инфраструктуры транспортно-логистического обслуживания, в том числе и на железнодорожном транспорте, является результатом сложившейся в Европе институциональной среды. Установлено, что для обеспечения инфраструктурного развития украинских железных дорог в пределах европейского транспортно-логистического пространства необходимо качественно изменить институциональную среду реализации структурных преобразований на железнодорожном транспорте, в части создания институциональных основ для использования преимуществ трансграничного сотрудничества. Раскрыты институциональные предпосылки расширения

трансграничного співробітництва залізничного транспорту України в аспекті забезпечення його інфраструктурного розвитку.

Ключевые слова: *залізничний транспорт, трансграничне співробітництво, інституціональні передумови, інституціональна середовище, розвиток.*

DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN THE CONTEXT OF EXTENSION OF TRANSBORDER COOPERATION: INSTITUTIONAL ASPECTS

Korin M.V. candidate of economic sciences, doctoral student (USURT)

The article states that with the change of EU neighborhood policy the scope of transborder cooperation of countries in the sphere of development of transport and logistics services infrastructure has considerably increased. The experience of European countries in the field of implementation of cross-border cooperation projects involving railways has been studied. It was stated that deepening of cooperation of European countries in the sphere of expanding the infrastructure of transport and logistics services, in particular on railway transport, is the result of the institutional environment established in Europe. It is proved that despite the active efforts of the Government and PJSC «Ukrzaliznytsja» in the direction of expanding international cooperation, the scope of cross-border cooperation of rail transport is rather small at present. It was established that in order to ensure the infrastructure development of Ukrainian railways within the European transport and logistics area, the institutional environment for the implementation of structural transformations in rail transport should be qualitatively changed in terms of creating an institutional basis for the benefits of cross-border cooperation. It was substantiated that institutional changes should relate to two aspects: the definition of legal bases for implementation of cross-border cooperation projects with the participation of PJSC «Ukrzaliznytsja» and the establishment of forms and mechanisms for their state support. The institutional conditions for expanding cross-border cooperation of railway transport of Ukraine in the aspect of ensuring its infrastructure development are revealed. These institutional conditions determine measures to improve the legislative, regulatory and organizational methodology of cross-border cooperation of railways, as well as establish the features of financial and credit guarantees and investment support for cross-border transactions involving rail transport.

Keywords: *railway transport, cross-border cooperation, institutional preconditions, institutional environment, development.*

Постановка проблеми. Транзитний потенціал залізничного транспорту України в усі часи виступав ключовим чинником підтримання конкурентних позицій нашої країни на світовій арені економічних зв'язків. Зі зміною геополітичної ситуації в світі та переглядом української інтеграційної політики відбулися зрушення і в системі транспортно-логістичних комунікацій. Поява нових та зміна існуючих глобальних транспортно-логістичних маршрутів призвели до втрати значного обсягу

транзитних вантажів та відповідно, негативно вплинули на фінансово-економічні можливості вітчизняного залізничного транспорту.

Величезний потенціал для активізації процесів розвитку залізничного транспорту України та використання його транзитних можливостей має політико-економічне співробітництво нашої країни в рамках реалізації Стратегії інтеграції з країнами ЄС. Адже, по-перше, подальше розширення співпраці в межах ЄС буде сприяти нарощенню торгівлі, а, відповідно,

і зростанню вантажопотоків, а, по-друге, зміцнення співпраці з європейськими країнами надає можливість для реалізації спільних інфраструктурних проектів і програм, орієнтованих на покращення транспортно-логістичного обслуговування в системі глобальних транспортних коридорів за рахунок конвергенції рівня інфраструктурного розвитку ПАТ «Укрзалізниця» з залізницями європейських країн.

Попри значні зусилля Уряду та керівництва ПАТ «Укрзалізниця» в напрямку поглиблення як фінансово-економічного, так і транспортно-логістичного співробітництва з країнами ЄС, наразі повноцінне використання залізничним транспортом потенціалу транскордонної співпраці обмежується відсутністю дієвого інституційного середовища. Наявність інституційних прогалин та слабкість інститутів розвитку унеможливають залучення досвіду та фінансових ресурсів розвинутих європейських країн для реалізації проектів розвитку українських залізниць за програмами Європейського інструменту сусідства та партнерства. Враховуючи активні зусилля керівництва країни в напрямку поглиблення інтеграції України до ЄС та включення ПАТ «Укрзалізниця» в систему європейських транспортних коридорів, виникає необхідність вивчення європейського досвіду з реалізації проектів транскордонної співпраці за участю залізничного транспорту та визначення інституційних засад розширення транскордонної співпраці в аспекті нівелювання асиметрій інфраструктурного розвитку галузі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема формування інституційного середовища та визначення дієвих інституційних засад розвитку економіки України в цілому, і залізничного транспорту, зокрема, є об'єктом дослідження багатьох вітчизняних науковців. Особливий науковий інтерес представляють праці таких вчених вітчизняної наукової школи, як В. Геєця, В.

Диканя, В. Новицького, В. Овчиннікової, І. Островського, О. Поліщук, В. Решетило, Г. Стадник, Н. Якименко та інших [1-7]. Інституційному забезпеченню транскордонного співробітництва присвятили свої наукові публікації В. Борщевський, В. Засадко, К. К. Куцаб-Бонк, Н. Павліха, І. Скороход [8-11], які встановили основні перешкоди розвитку транскордонного співробітництва в сучасних умовах європейської інтеграції України та визначили інституційні чинники транскордонної конвергенції.

Відаючи належне науковим надбанням даних вчених, варто відзначити, що в більшості наукових публікаціях спостерігається брак уваги дослідників до інституційних засад розвитку залізничного транспорту в контексті розширення транскордонної співпраці. Саме тому, *метою даної статті* є аналіз європейського досвіду в сфері реалізації проектів транскордонної співпраці за участю залізниць та розкриття інституційних засад розширення транскордонної співпраці в аспекті нівелювання асиметрій інфраструктурного розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу.

Сьогочасна концепція транскордонної співпраці розглядає транскордонне співробітництво, головним чином, в аспекті подолання диспропорцій в економічному та територіальному розвитку сусідніх регіонів. Як визначено «Європейською рамковою Конвенцією про транскордонне співробітництво між територіальними громадами та властями» транскордонне співробітництво - це спільні дії, спрямовані на посилення та поглиблення добросусідських відносин між територіальними общинами або територіальними владами, що знаходяться під юрисдикцією двох або кількох Договірних Сторін, а також на укладання з цією метою будь-яких необхідних угод або досягнення домовленостей [12].

Організаційною основою реалізації співробітництва в рамках прикордонних

територій є так звані євро регіони. Україна у 2004 році також активно долучилася до процесу створення євро регіонів, прийняттям основного законодавчого документу, що регламентує різні аспекти здійснення транскордонної співпраці, Закону України «Про транскордонне співробітництво» [13].

Однак, з розширенням меж європейського простору та зміною політики сусідства ЄС трансформувалися й масштаби та сфери реалізації транскордонної співпраці. Європейськими країнами активно реалізуються програми та проекти транскордонного співробітництва в галузі сільського господарства, медицини, науки, транспорту тощо. Особливий розмах носять проекти з формування загальноєвропейського транспортно-логістичної мережі, що стосуються створення розвиненої транспортно-складської інфраструктури з надання інтегрованих послуг. В більшості випадках ці проекти реалізуються в рамках виконання п'яти регіональних (європейських) програм, що спрямовані на впровадження логістичних принципів в діяльність транспорту, а саме [14]:

- програма TEN (Trans European Network—Транс-Європейська мережа);
- програма TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment — Оцінка потреб транспортної інфраструктури);
- програма TIRS (Transport Infrastructure Research Study—Вивчення транспортної інфраструктури);
- програма PEC (Pan European Corridors — Пан'європейські коридори);
- програма PETA (Pan European Transport Areas—Пан'європейські транспортні зони).

Величезні масштаби має і така європейська програма розвитку транспортно-комунікаційних зв'язків, як TEDIM (Telematics in Foreign Trade Logistics and Delivery Management), що спрямована на [15]:

- прискорення просування вантажопотоків, особливо через міждержавні кордони;

- кооперацію на добровільній і взаємовигідній основі держав і приватних компаній у розробленні логістичних проектів, а також у застосуванні новітніх технологій і процедур електронного обміну даними та їх обробки;

- максимальне врахування вимог користувачів цих технологій і процедур виходячи з умов їх застосування;

- надання приватним компаніям вирішальної ролі в розвитку програми;

- координацію співробітництва держав і приватних компаній у розробленні та експертизі нових ідей, пов'язаних з розвитком програми, пошуком партнерів і джерел фінансування проектів, тощо.

Досить показовими є і проекти співробітництва окремих європейських країн в рамках створення спільної інфраструктури транспортно-логістичного обслуговування. Зокрема, успішно діє транспортно-логістичний кластер на кордоні Данії й Німеччини, розвивається і спільний білорусько-польський транспортно-логістичний центр «Бремено-Брузні».

Активно реалізується і проект будівництва високошвидкісної магістралі «Москва-Казань» за підтримки німецького банку «Deutsche Bank» та ВАТ «РЖД» [16].

Варто відзначити, що саме німецькі залізниці та ВАТ «РЖД» найбільш активно в рамках європейського простору реалізують проекти транскордонної співпраці. Зокрема, між цими компаніями налагоджено механізми обміну досвідом в сфері розвитку високошвидкісного руху, утримання інфраструктури та управління транспортно-будівельними об'єктами [17], досить успішно діють спільні підприємства з

транспортно-логістичного обслуговування (Trans Eurasia Logistics GmbH) [18].

В значній мірі поглиблення співробітництва європейських країн в сфері розширення інфраструктури транспортно-логістичного обслуговування,

зокрема і на залізничному транспорті, є результатом сформованого в Європі інституційного середовища, і, в першу чергу, тієї активної державної підтримки, що надається для реалізації проектів інфраструктурного розвитку. На загальноєвропейському рівні важливу роль у відновленні та модернізації інфраструктури залізниць мають такі вагомні інституції розвитку залізничного транспорту, як Європейське агентство з питань залізничного транспорту, Європейська консультативна рада з дослідження залізниць, Європейська асоціація з експлуатаційної сумісності залізниць, Європейське товариство із фінансування закупівель залізничного рухомого складу, європейська асоціація із залізничних колісних пар, Європейська федерація підрядчиків залізничних колісних деталей, тощо [19]. Ці структури виконують роль свого роду координатора проектів розвитку інфраструктури європейських залізниць, підтримуючи їх як в фінансовому, так і організаційному аспектах.

Однак, не лише ці інституції послужили основою для динамічного відновлення інфраструктури європейських залізниць. Провідне значення для реалізації інфраструктурних перетворень на залізницях більшості європейських країн мала як політика економічного розвитку, так і наявність в державі інституційно зрілого середовища, сформовано на поєднанні дієвих інститутів розвитку й ефективних інструментів державної підтримки.

В підтвердження цієї тези варто привести досвід Німеччини, де інституційне середовище представлене спеціалізованими банками розвитку, наприклад, такими, як Deutsche Bank. Такого роду інститути є інструментами підтримки державної політики в сфері розвитку не лише технологій, інновацій, але й залізничної інфраструктури. Держава ж свою чергу не лише виділяє дотації на фінансування, зокрема, приміських пасажирських перевезень, але й проводить

тарифне регулювання, контроль за безпекою руху й екологією, здійснює ліцензування та сертифікацію через спеціальний державний орган – Федеральне управління залізниць Німеччини. Окрім цього в питаннях фінансування проектів розвитку залізничної інфраструктури Німеччина тісно співпрацює з такими європейськими фондами, як Європейським фонд регіонального розвитку (ERDF) та фонд, що підтримує проекти з розвитку Трансєвропейської мережі TEN.

Саме досвід Німеччини яскраво доводить той факт, що темпи розвитку економіки країни та таких її базових галузей, як залізничний транспорт, наряду залежать від якості сформованого в державі інституційного середовища. Такої ж думки дотримується і Д. Мачерет, Н. Валєєв та А. Кудрявцева, зазначаючи, що «реалізація інфраструктурних проектів само по собі здійснює позитивний вплив на зростання економіки, однак без відповідної інституційної підтримки економіка не буде розвиватися динамічно, а ефекти від інфраструктурного розвитку будуть обмежені через низьку якість інститутів» [20].

ПАТ «Укрзалізниця» останніми роками також активно розвиває співпрацю з польськими, литовськими, грузинською та азербайджанською залізницями як в напрямку формування нових контейнерних і пасажирських маршрутів, так і в сфері технологічного та транспортно-логістичного співробітництва. В рамках відродження «Шовкового шляху» реалізуються заходи з розширення співпраці з представництвами Китаю і Казахстану. Попри це, масштаби транскордонної співпраці ПАТ «Укрзалізниця» варто визнати досить незначними. Для залучення транзитних вантажів сьогодні на залізничному транспорті необхідно підвищити до рівня ЄС якість транспортно-логістичного обслуговування, що потребує, відповідно, подолання, притаманних галузі, асиметрій в інфраструктурному розвитку.

Грунтуючись на вище визначеному, необхідно констатувати, що для забезпечення інфраструктурного розвитку українських залізниць в межах європейського транспортно-логістичного простору, в першу чергу, має якісно змінитися інституційне середовище реалізації структурних перетворень на залізничному транспорті в частині створення інституційного підґрунтя для використання переваг транскордонної співпраці. Інституційні зміни мають стосуватися двох аспектів: визначення правових основ реалізації проектів транскордонної співпраці за участю ПАТ «Укрзалізниця» та встановлення форм і механізмів їх державної підтримки. Адже, по-перше, наразі ПАТ «Укрзалізниця» не є суб'єктом транскордонної співпраці і реалізує проекти співробітництва в рамках окремих угод. По-друге, стримуючим фактором для реалізації інфраструктурних проектів розвитку в рамках транскордонної співпраці є наявність інституційних прогалин, зокрема в частині діючих стандартів і політики транспортно-логістичного обслуговування на залізничному транспорті, що і обмежує інтеграційні можливості для вітчизняних залізниць.

Безумовно, що процес формування ефективного інституційного середовища є досить складним, тривалим та пов'язаний не лише зі створенням дієвої нормативно-правової бази, а й з формування відповідним інститутів транскордонної співпраці, зміною рівня культури та відповідальності суб'єктів залізничного транспорту.

Враховуючи те, що процес формування інституційного середовища пов'язаний зі зміною законодавчо-правових основ реалізації транскордонної співпраці, які реалізуються на рівні держави, та з трансформацією політики розвитку залізничного транспорту, інституційні зміни мають відбуватися на двох рівнях управління: на державному та на рівні ПАТ «Укрзалізниця». Інституційні передумови розширення транскордонного

співробітництва залізничного транспорту України в аспекті забезпечення його інфраструктурного розвитку розкрито на таблиці 1.

Відповідно до цього, у площині створення дієвого інституційного підґрунтя розвитку залізничного транспорту в контексті розширення транскордонної співпраці на державному рівні необхідно:

- внести зміни до нормативно-правових актів, які регулюють правові відносини в сфері транскордонного співробітництва, законодавчо закріпивши повноваження ПАТ «Укрзалізниця» у реалізації транскордонної співпраці, розширивши у відповідності з пріоритетами розвитку галузі та країн ЄС мету і форми державної підтримки розвитку транскордонного співробітництва за участю залізничного транспорту;

- забезпечити імплементацію в національне законодавство ряду Директив і Регламентів ЄС щодо залізничного транспорту, а також гармонізувати діючі технічні, інформаційні, адміністративні, екологічні та інші стандарти з вимогами ЄС;

- розробити Концепцію та Стратегію розвитку залізничного транспорту в контексті розширення транскордонного співробітництва, визначивши стратегічні пріоритети, напрямки та інструментарій поглиблення такої співпраці;

- при Міністерстві інфраструктури України на рівні Департаменту міжнародного співробітництва створити Центр підтримки розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту, що опікуватиметься питанням створення платформ для співпраці ПАТ «Укрзалізниця» як з окремими європейськими залізничними компаніями, так і з різного роду суб'єктами діяльності країн ЄС (наприклад, інвестиційні та страхові фонди, банківські установи, європейські виробники продукції для залізничного транспорту тощо).

Таблиця 1.

Інституційні передумови розширення транскордонного співробітництва залізничного транспорту України в аспекті забезпечення його інфраструктурного розвитку

	На рівні держави	На рівні ПАТ «Укрзалізниця»
Законодавчо-нормативне забезпечення транскордонної співпраці залізниць	<p>Визначити статус ПАТ «Укрзалізниця» в якості суб'єкта транскордонної співпраці, внесенням відповідних змін до Закону України «Про транскордонне співробітництво», визначити у відповідності з пріоритетами розвитку галузі та країн ЄС мету і форми державної підтримки розвитку транскордонного співробітництва за участю залізничного транспорту.</p> <p>Забезпечити імплементацію в національне законодавство ряду Директив і Регламентів ЄС щодо залізничного транспорту, а також гармонізувати діючі технічні, інформаційні, адміністративні, екологічні та інші стандарти з вимогами ЄС.</p> <p>Розробити Концепцію та Стратегію розвитку залізничного транспорту в контексті розширення транскордонного співробітництва, визначивши стратегічні пріоритети, напрямки та інструментарій поглиблення такої співпраці. Модернізувати митне та податкове законодавство в частині введення економіко-правових інструментів підтримки залізничного транспорту.</p> <p>Привести у відповідності з нормами ЄС положення Законів України «Про інтелектуальну власність», «Про концесію», «Про спеціальні режими інвестиційної діяльності в окремих областях», «Про логістичну діяльність» та інші</p>	<p>Внести зміни до Стратегії розвитку залізничного транспорту України, визначивши транскордонне співробітництво в якості стратегічного пріоритету розвитку галузі</p>
Організаційно-методичне забезпечення транскордонного співробітництва залізниць	<p>Забезпечити створення при Міністерстві інфраструктури України на рівні Департаменту міжнародного співробітництва Центру підтримки розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту.</p> <p>Розробити стандарти, технології складання статистичної інформації щодо транскордонної співпраці.</p> <p>Забезпечити спрощення процедури реєстрації та перереєстрації транскордонних проектів і програм, механізми залучення інвестиційних ресурсів за принципами державно-приватного партнерства тощо</p>	<p>Розробити типовий проект Угоди та меморандуму про розвиток транскордонної співпраці в стратегічно важливих для залізничного транспорту напрямках інфраструктурного розвитку.</p> <p>Сформувати базу стратегічних для залізничного транспорту проектів, що можуть бути виконані на засадах транскордонної співпраці.</p> <p>Сформувати базу даних потенційних партнерів для реалізації проектів транскордонної співпраці. Реалізувати просвітницькі заходи серед всього кадрового складу ПАТ «Укрзалізниця» з метою роз'яснення переваг реалізації інфраструктурних проектів розвитку на засадах транскордонної співпраці;</p> <p>Організувати проведення конкурсно-презентаційних заходів для ознайомлення потенційних до співпраці партнерів з реальним становищем на залізничному транспорті України та перспективними для реалізації інфраструктурними й іншого роду проектами розвитку тощо</p>
Фінансово-кредитне гарантування та інвестиційне забезпечення транскордонної співпраці залізниць	<p>Розробити й забезпечити виконання державної програми підтримки транскордонних проектів розвитку залізничного транспорту.</p> <p>Забезпечити державне гарантування та страхування інвестиційних транскордонних угод за участю залізничного транспорту тощо</p>	<p>Розробити систему обліку інформації щодо транскордонної співпраці.</p> <p>Розробити механізми оцінювання привабливості транскордонних проектів тощо</p>

Надзвичайно важливе значення для активізації проектів транскордонної співпраці на залізничному транспорті має державна підтримка. Саме тому, на державному рівні має бути передбачена не лише система субсидій і дотацій для ПАТ «Укрзалізниця», але й реалізовано цілий комплекс організаційно-методичних заходів щодо сприяння активізації процесів транскордонної співпраці. По-перше, потребують спрощення процедура реєстрації та перереєстрації транскордонних проектів і програм, механізми залучення інвестиційних ресурсів за принципами державно-приватного партнерства. По-друге, мають змінитися підходи до оподаткування інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті в частині як введення спеціальних податкових пільг, так і покращення державного гарантування кредитних і інвестиційних позик. По-третє, необхідно забезпечити спрощення митних процедур та гармонізувати вітчизняне митне законодавство зі стандартами ЄС.

Для активізації процесів транскордонної співпраці ПАТ «Укрзалізниця» має реалізувати такий комплекс заходів:

- визначити розширення транскордонного співробітництва в якості стратегічного пріоритету розвитку галузі, здійснивши, відповідно, зміни у Стратегії розвитку залізничного транспорту України та визначивши ключові завдання поглиблення такої співпраці;

- розробити типовий проект Угоди та меморандуму про розвиток транскордонної співпраці в таких стратегічно важливих для залізничного транспорту напрямках, як техніко-технологічний розвиток та інноваційне партнерство, інвестиції, кадри, енергоефективність та екологія, тощо;

- провести моніторинг та сформувати базу стратегічних для залізничного транспорту проектів, що можуть бути виконанні на засадах транскордонної співпраці;

- вивчити та сформувати базу даних потенційних партнерів для реалізації транскордонної співпраці, у тому числі у відповідності зі стратегічними сферами розвитку залізничного транспорту;

- реалізувати просвітницькі заходи серед всього кадрового складу ПАТ «Укрзалізниця» з метою роз'яснення переваг реалізації інфраструктурних проектів розвитку на засадах транскордонної співпраці;

- організувати проведення конкурсно-презентаційних заходів для ознайомлення потенційних до співпраці партнерів з реальним становищем на залізничному транспорті України та перспективними для реалізації інфраструктурними й іншого роду проектами розвитку тощо.

Висновок. Таким чином, транскордонне співробітництво на сьогоднішній день є одним із тих дієвих інструментів, який дозволить подолати наявний інфраструктурний розрив між рівнем розвитку залізничного транспорту України та країн ЄС. З метою використання потенціалу транскордонного співробітництва в рамках реалізації інфраструктурних проектів розвитку ПАТ «Укрзалізниця» передусім необхідно якісно змінити інституційне середовище реалізації структурних перетворень на залізничному транспорті в частині створення інституційного підґрунтя для використання переваг такого роду співпраці. Розкриті інституційні передумови визначають заходи з удосконалення законодавчо-нормативного та організаційно-методичного забезпечення транскордонного співробітництва залізниць, а також встановлюють особливості фінансово-кредитного гарантування та інвестиційного забезпечення транскордонних угод за участю залізничного транспорту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Новий курс: реформи в Україні. 2010–2015 [Текст]: національна

- доповідь / [за заг. ред. В. М. Гейця та ін.]. – К. : НВЦ НБУВ, 2010. – 232 с.
2. Дикань В.Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтеграційному векторі [Текст] / В.Л. Дикань, Г.Є. Островерх // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. - № 62. – С. 11-19.
3. Новицький В.Є. Інституційні засади інноваційної економіки: міжнародний досвід та вітчизняна практика [Текст]: монографія // [за заг. ред. В. Є. Новицького]. – К. : НАУ, 2005. – 200 с.
4. Овчиннікова В.О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні [Текст] / В.О. Овчиннікова // Економіка і суспільство. – 2017. - № 12. – С. 129-135.
5. Інституційні фактори стійкого розвитку регіональних соціально-економічних систем [Текст]: монографія / В. П. Решетило, Г. В. Стадник, І. А. Островський та ін. ; [за заг. ред. В. П. Решетило] ; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х. : ХНАМГ, 2013. – 241 с.
6. Поліщук О. В. Інноваційно-інституційне середовище в Україні [Електронний ресурс] / О. В. Поліщук // Проблеми системного підходу в економіці : електронне наукове фахове видання. – 2010. – № 1. – Режим доступу : <http://www.nbuiv.gov.ua/e-journals/PSPE/index.html>. - Назва з екрану.
7. Якименко Н.В. Системно-структурний підхід до формування інституційного середовища залізничного транспорту [Текст] / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. - № 39. – С. 190-198.
8. Борщевський В. Українсько-польське економічне співробітництво у світлі сучасних теорій оптимізації [Текст] / В. Борщевський // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 9 (99). – С. 11-18.
9. Засадко В. Транскордонне співробітництво України : тенденції, проблеми та перспективи розвитку / В. Засадко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuiv.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Nvamu_ekon/2009_7/09zvvcpr.pdf/. – Назва з екрану.
10. Куцаб-Бонк К. К. Інституційні чинники транскордонно і конвергенції і в умовах сучасного етапу європейсько і інтеграції України [Текст] / К. К. Куцаб-Бонк // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». – 2016. – Вип. 2(30). – С. 14-18
11. Павліха Н. Транскордонне співробітництво і міжрегіональна інтеграція як чинники сталого просторового розвитку регіону / Н. Павліха, І. Скороход [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuiv.gov.ua/old_jrn/soc_gum/en_re/2008_5_3/zbirnik_RE_3_79.pdf/. – Назва з екрану.
12. Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або властями. – Мадрид, 21 травня 1980 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_106. – Назва з екрану.
13. Про транскордонне співробітництво: Закон України № 1861-IV від 24 червня 2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1861-15>. - Назва з екрану.
14. The Trans European Transport Network. — Luxembourg: Office for official publications of the European Communities, 2001. — 83 р.
15. Что представляет собой программа TEDIM для информационной поддержки логистики? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://uchebnik.online/uchebniki-logistika/chto-predstavlyayet-soboy-programma-tedim-dlya-38172.html>. - Загл. с экрана.
16. РЖД: Немецкий консорциум вложит в магистраль Москва - Казань 2,7 млрд евро [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<http://vsekommentarii.com/news/2016/11/08/12089396.htm>. - Загл. с экрана.

17. ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=1356. – Загл. с экрана.

18. РЖД, «Трансконтейнер», ДБ Мобилити Лоджистикс, ООО «Комбиферкер» и ООО «Польцуг» создали СП – «Trans Eurasia Logistics» [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://www.finam.ru/analysis/newsitem2C57C/>. – Загл. с экрана.

19. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/korisni-posilannya.html>. - Назва з екрану.

20. Мачерет Д. Формирование железнодорожной сети: диффузия эпохальной инновации и экономический рост [Текст] / Д. Мачерет, Н. Валеев, А. Кудрявцева // Экономическая политика. – 2018. - № 1. – Т. 13. – С. 252-279.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145666

УДК 330.341.1:656.2

ОЦІНКА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ВАГОННОГО ДЕПО

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Новак Ю.Ю., магістр,
Луценко О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті отримала подальший розвиток методика оцінки рівня інтелектуального капіталу вагонного депо. Система показників його оцінки доповнена показником забезпечення працівниками з вищою освітою на відповідних посадах. Це дозволить більш точно оцінити людський капітал депо (одну з трьох складових його інтелектуального капіталу). Виконані розрахунки рівня інтелектуального капіталу Миколаївського вагонного депо за 2015 – 2017 роки, проаналізовано причини його зміни, надані рекомендації по його підвищенню.

Ключові слова: інтелектуальний капітал, методика оцінки, вагонне депо, залізничний транспорт, людський капітал.

ОЦЕНКА ИНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПИТАЛА ВАГОННОГО ДЕПО

*Назаренко И.Л., к.э.н., доцент,
Новак Ю.Ю., магистр,
Луценко О.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье получила дальнейшее развитие методика оценки уровня интеллектуального капитала вагонного депо. Система показателей его оценки дополнена показателем обеспечения работниками с высшим образованием на соответствующих должностях. Это позволит более точно оценить человеческий капитал депо (одну из трех составляющих его интеллектуального капитала). Выполнены расчеты уровня интеллектуального капитала Николаевского вагонного депо по 2015 - 2017 годы, проанализированы причины его изменения, даны рекомендации по

© Назаренко І.Л.,
Новак Ю.Ю.,
Луценко О.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 63, 2018

его повышению.

Ключевые слова: интеллектуальный капитал, методика оценки, вагонное депо, железнодорожный транспорт, человеческий капитал.

ESTIMATION OF WAGON DEPOT'S INTELLECTUAL CAPITAL VALUE

*Nazarenko I.L., PhD (economics), assistant professor,
Novak Y.Y., master's degree,
Lutsenko O.V., master's degree (USURT)*

One of the major constituent parts of the railway transport is a carriage department, which provides safe and quality transportations with freight and passenger carriages and forms such quality parameters of a transport service as rhythm, reliability, safety, timeliness and others like that. Therefore a timely task is searching of ways of its development intellectual capital of carriage department and wagon depots as well, for what it is necessary to create proper scientifically-methodical base.

An intellectual capital of the railway transport is a constituent part of its capital, not having material form and contributing to the increasing its competitiveness, and consisting of human capital and structural capital (which includes an organizational and consumer capitals).

There are many methods of estimation enterprise's level of intellectual capital in scientific literature, but among them there is no method of estimation wagon depot's level of intellectual capital, only the method of estimation locomotive depot's level of intellectual capital by Nazarenko Iryna.

This method of estimation wagon depot's level of intellectual capital has been complemented in this paper by index of providing engineers positions by employees with University education (calculates as proportion of employees with higher education in total quantity of engineers positions of wagon depot). It allows to estimate the human capital level of depot (one of three constituents of its intellectual capital, in our view, the major) more faithfully. Calculations of level of intellectual capital of Mykolaiv wagon depot for 2015 – 2017 have been done, reasons of its change have been analysed and propositions for its increasing have been offered.

Firstly, increasing innovative activity, secondly, increasing of qualification of employees, thirdly, implementation of improved motivating mechanism for employees who could be involved in creating rationalizing propositions.

Key words: intellectual capital, methods of estimation wagon depot's level of intellectual capital, railway transport, human capital.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України має не тільки вийти з кризового стану, а й досягти у майбутньому європейського рівня обслуговування клієнтів та ефективного функціонування. Важливу роль у цьому процесі грає інтелектуальний капітал (ІК) залізничного транспорту - складова його капіталу, яка не має матеріальної форми, створює частину його вартості, сприяє підвищенню конкурентоспроможності і складається з людського (знання, практичні навички, творчі й мислительні здатності людей, їх моральні цінності, особисті та лідерські якості, культура праці, які використовуються для отримання доходу) та структурного (процедури, технології, системи управління, технічне і програмне забезпечення, організаційні форми та структури, патенти, культура організації; зв'язки та стійкі відносини з замовниками і споживачами, що сприяють успішній реалізації транспортних послуг) капіталів [1].

ПАТ «Укрзалізниця» має визначну значимість для суспільної стабільності, адже це ключовий актив для забезпечення мобільності населення і єдності держави. Вона виконує близько 28% пасажирообігу, в тому числі пільгових категорій громадян, та близько 56 % вантажообігу (за даними Держкомстату України 2017 р.); це найбільший працедавець в Україні – 272 тис. робітників (і понад 400 тис. членів їх сімей), або 1,5% від усіх зайнятих [2].

Таким чином, в сучасних умовах необхідності входження ПАТ «Українська залізниця» до Європейської транспортної системи та забезпечення його конкурентоспроможності особливій актуальності набуває проблема нарощування його інтелектуального капіталу.

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 завданням є пошук шляхів розвитку інтелектуального капіталу як вагонного господарства в цілому, так і вагонних депо, для чого необхідно створити відповідний науково-методичний базис, найголовніше - відповідні методики оцінювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням формування та використання інтелектуального капіталу, визначенню його сутності та структури присвячені праці як вітчизняних, так і закордонних учених. Зокрема, вагомий внесок в розвиток теорії інтелектуального капіталу зроблений О.Ю. Амосовим, О.В. Бервено, М.П. Бутко, Д.П. Богинею, Н.Л. Гавкаловою, В.М. Гриньовою, О.А. Грішновою, М.І. Долішнім, О.В. Кендюховим, С. Ілляшенко, Т.О. Гусаковською, Н.С.Марковою, О.В. Попело, О.М. Собко та іншими дослідниками. В їх працях [3 - 9 та ін.] визначені зокрема сутність, структура, особливості формування, підходи і методики оцінювання інтелектуального

капіталу підприємств.

Дослідження інтелектуального капіталу залізничного транспорту започатковано І.Л. Плетниковою (Назаренко) у [10, 11, 1], проблемі людського капіталу залізничного транспорту присвячені праці В.В. Компанієць, Т.О. Петухової та інших учених [12 – 14 та ін.], інтелектуальний капітал промислових підприємств залізничного транспорту досліджений у праці О.В. Дикань [15]; різним аспектам створення, функціонування та управління ІК підприємств залізничного транспорту присвячені статті [16 - 19] та ін.

Методика оцінки інтелектуального капіталу лінійних підприємств залізничного транспорту розроблена І.Л. Назаренко та Т.О. Мороз у [20] та модифікована з урахуванням специфіки діяльності локомотивного депо у [21].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Але в наявній літературі немає методики оцінювання ІК вагонного депо.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Тому метою даної статті є удосконалення методики оцінки інтелектуального капіталу підприємств залізничного транспорту з урахуванням специфіки вагонного депо.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Інтелектуальний капітал (ІК) вагонного депо, разом з матеріальним і фінансовим, грає визначну роль у забезпечення його діяльності. ІК вагонного депо містить у своїй структурі: 1) людський капітал (знання, практичні навички, творчі й здатності та моральні цінності працівників тощо); 2) організаційний капітал (технології управління, програмне забезпечення, організаційна культура тощо); 3) споживчий капітал (зв'язки та стійкі відносини з крупними клієнтами). Організаційний та споживчий капітали утворюють структурний капітал - те, що залишається, коли працівники йдуть з роботи додому.

Кількісна оціна рівня ІК може бути виконана за методикою [20], за підприємства залізничного транспорту допомогою інтегрального показника:

$$I_{\text{ІК}} = \sqrt[3]{I_{\text{ЛК}} * I_{\text{ОК}} * I_{\text{СК}}}, \quad (1)$$

$$I_{\text{ЛК}} = \sum_{i=1}^n a_i * x_i, \quad I_{\text{ОК}} = \sum_{y=1}^m b_y * y_i, \quad I_{\text{СК}} = \sum_{i=1}^k c_i * z_i, \quad (2; 3; 4)$$

де x_i, y_i, z_i – відповідно часткові показники оцінки трьох складових ІК (людського, організаційного та споживчого);

a_i, b_i, c_i – відповідно питомі ваги значущості часткових показників ($\sum a_i = 1; \sum b_i = 1; \sum c_i = 1$);

n, m, k – кількість показників по кожній складовій.

Авторами [20] виділено три рівня стану ІК лінійного підприємства: [0; 0,33] – низький рівень; (0,33; 0,66] – середній рівень; (0,66; 1] – високий рівень.

Всі показники є стимуляторами і приймають значення від 0 до 1, тобто, процедури нормалізації не потрібно. За винятком ефективності раціоналізаторської діяльності, значення якої повинно бути більшим 1 і тоді цей показник нормалізується (шляхом відношення i -го значення показника до максимального).

Візьмемо за основу методику оцінки ІК локомотивного депо [21]. Всі показники є актуальними і для вагонного депо, але необхідно враховувати той факт, що у досліджуваному депо наявний великий дефіцит кваліфікованих кадрів. Наприклад, при потребі кадрів з вищою освітою 77 прац. на відповідних посадах працює лише 44 прац. з вищою освітою, решта – без неї. Необхідно відмітити також, що така ситуація спостерігається не лише в досліджуваному вагонному депо, а і в багатьох інших по Укрзалізниці. Це знижує людський капітал цих структурних підрозділів та вагонного господарства в цілому. Тому, на наш погляд, для висвітлення цього факту та більш адекватного оцінювання людської складової та в цілому ІК вагонного депо, необхідно доповнити систему показників

додатковим (в таблиці 1 виділений курсивом).

Виконаємо розрахунки на матеріалах пасажирського вагонного депо станції Миколаїв, яке є структурним підрозділом служби пасажирських перевезень регіональної філії «Одеська залізниця» публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» та не має статусу юридичної особи.

Основними видами діяльності депо є: підготування, формування та відправлення вагонів (пасажирських, багажних, вагонів-ресторанів, службових та військових); деповський, поточний і капітальний ремонт (у обсязі КР-1), технічне обслуговування пасажирських вагонів; обслуговування пасажирських вагонів на шляху прямування та надання послуг пасажиром.

Результати розрахунків локальних показників ІК Миколаївського вагонного депо у 2015 – 2017 рр. наведені в табл. 2, а визначення рівня ІК – в табл. 3.

На основі вищенаведених розрахунків можна зробити висновок, що рівень ІК вагонного депо станції Миколаїв за 2015 – 2017 рр. знаходився в межах від 0 до 0,33, що відповідає низькому рівню, незважаючи на незначне зростання, обумовлене в основному покращенням характеристик організаційного капіталу (зростання частки витрат на оплату праці в операційних витратах депо та покращення забезпечення необхідними програмними засобами), а також підвищенням показників споживчого капіталу (виключно внаслідок зростання частки доходу від підсобно-допоміжної діяльності з 11,9% до 18%). Показники та в цілому величина людського капіталу майже не змінилася. В

цілому, вельми низький рівень ІК причинами. аналізованого депо пояснюється такими

Таблиця 1

Система показників оцінювання рівня ІК підприємства залізничного транспорту (за методикою [20])

Людський капітал	Структурний капітал	
	організаційний капітал	споживчий
Рівень творчої активності персоналу (відношення чисельності працівників, зробивших хоча б одну рацпропозицію чи винахід протягом року, до середньоспискової чисельності)	Рівень реальної результативної творчої активності персоналу (відношення кількості рацпропозицій, патентів, винаходів за підсумками року, до середньоспискової чисельності)	Частка робіт, виконаних на сторону
Рівень нормальної результативності творчої активності персоналу ($P_{нрта}$): $P_{нрта} = \frac{N_{нр}}{Ч}$	Індекс матеріального заохочення працівників (відношення витрат на матеріальне заохочення до фонду оплати праці)	Частка доходу від ПДД в загальній сумі доходу підприємства
Індекс освітнього рівня працівників (питома вага працівників з вищою освітою у середньосписковій чисельності)	Індекс статусного заохочення (відношення чисельності працівників, що отримали підвищення протягом року, до середньоспискової чисельності)	
Індекс розвитку працівників (відношення чисельності працівників, що пройшли перепідготовку протягом року, до середньоспискової чисельності)	Індекс стабільності кадрів: $I_c = 1 - \frac{Ч_{зв}}{Ч}$ $Ч_{зв}$ – кількість звільнених працівників, чол.	
Доля молодих спеціалістів в загальній чисельності працівників (до 30 років)	Частка нематеріальних активів у сумі активів підприємства	
	Частка витрат на оплату праці в операційних витратах підприємства	
Коефіцієнт використання робочого часу	Ефективність раціоналізаторської діяльності (відношення суми економії від впровадження рацпропозицій до відповідних витрат)	
Показник якості управлінського персоналу	Забезпечення необхідним програмним забезпеченням робочого місця (відношення наявного програмного забезпечення до необхідного)	
Показник забезпечення працівниками з вищою освітою.	Забезпечення висококваліфікованими кадрами (відношення фактичної кількості працівників з вищою освітою на відповідних посадах до кількості посад, потребуючих вищої освіти)	

Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 2

Результати розрахунків локальних показників ІК вагонного депо станції Миколаїв

Показник	Питома вага	2015 р.	2016 р.	2017 р.
1	2	3	4	5
1. Людський капітал:				
- рівень творчої активності персоналу	0,125	0	0	0
- рівень нормальної результативності творчої активності персоналу	0,125	0	0	0
- індекс освітнього рівня працівників	0,125	0,0568	0,0561	0,0561
- індекс розвитку працівників	0,125	0,1445	0,1849	0,1529
- доля молодих спеціалістів в загальній чисельності працівників	0,125	0	0	0
- коефіцієнт використання робочого часу	0,125	0,8610	0,8540	0,8600
- показник якості управлінського персоналу	0,125	0	0	0
- показник забезпечення працівниками з вищою освітою	0,125	0,5710	0,5710	0,5710
Усього по людському капіталу	1,00	-	-	-
2. Організаційний капітал:				
- рівень реальної результативної творчої активності персоналу	0,125	0	0	0
- індекс матеріального заохочення працівників	0,125	0,0674	0,0693	0,0518
- індекс статусного заохочення	0,125	0,0090	0,0140	0,0064
- індекс стабільності кадрів	0,125	0,8344	0,7258	0,8344
- частка нематеріальних активів у сумі активів підприємства	0,125	0,00010	0,00002	0,00002
- частка витрат на оплату праці в операційних витратах підприємства	0,125	0,3483	0,3958	0,5094
- ефективність раціоналізаторської діяльності	0,125	0	0	0
- забезпечення необхідним програмним забезпеченням	0,125	0,4278	0,4278	0,7789
Усього по організаційному капіталу	1,000	-	-	-
3. Споживчий капітал:				
- частка робіт, виконаних на сторону	0,5	0,90	0,90	0,90
- частка доходу від підсобно-допоміжної діяльності	0,5	0,119	0,160	0,180
Усього по споживчому капіталу	1,0	-	-	-

Таблиця 3

Визначення рівня ІК вагонного депо станції Миколаїв

Показник	2015 р.	2016 р.	2017 р.
1. Людський капітал	0,2042	0,2083	0,2058
2. Організаційний капітал	0,2109	0,2041	0,2726
3. Споживчий капітал	0,5095	0,5300	0,5400
Рівень ІК	0,2800	0,2824	0,3117

По-перше, людський капітал депо є відсутність у депо раціоналізаторської вельми низьким через абсолютну роботи, молодих спеціалістів та магістрів у

складі керівного персоналу, низьку питому вагу працівників з вищою освітою. Процес формування інтелектуального капіталу як вагонного депо, так і залізничного транспорту має ґрунтуватися на розвитку інтелектуальних здатностей співробітників. Адже всі інноваційні розробки в усіх сферах функціонування залізничного транспорту - результат реалізації його інтелектуального капіталу. В цілому, ситуація в депо у цій області є майже катастрофічною і вимагає негайних заходів: організації раціоналізаторської роботи, підвищення кваліфікації кадрів.

По-друге, рівень організаційного капіталу є низьким через відсутність раціоналізаторської діяльності, низької питомої ваги нематеріальних активів (а це є природним для даного типу підприємств, адже це не високотехнологічна компанія), низькі значення індексів матеріального та статусного заохочення. Це вимагає впровадження нового, удосконаленого мотиваційного механізму та активізації раціоналізаторської діяльності.

По-третє, споживчий капітал такого роду підприємств залізничного транспорту визначається лише у відношенні до їхньої підсобно-допоміжної діяльності, адже основна діяльність – підготування, обслуговування та ремонт вагонів – здійснюється не в умовах ринкової конкуренції (коли можна оцінити ступінь стабільності клієнтської бази), а в умовах підпорядкування ПАТ «Українська залізниця», структурним підрозділом якого є депо. Звісно, така ситуація є логічною і нормальною для депо, але треба враховувати, що масштаби підсобно-допоміжної діяльності будь-якого вагонного депо (зокрема аналізованого) вельми невеликі, і доходи від цієї діяльності не перевищують 5-15%. В даному депо цей показник варіюється від 11% до 18%.

Таким чином, зважаючи на отримані результати, в даному вагонного депо необхідним є впровадження цілеспрямованого управління інтелектуальним капіталом, зокрема

розроблення відповідних заходів по підвищенню його рівня.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. В даній статті отримала подальший розвиток методика оцінки інтелектуального капіталу підприємств залізничного транспорту з урахуванням специфіки вагонного депо. Система показників оцінки ІК доповнена показником забезпечення працівниками з вищою освітою. Це дозволить більш точно оцінити людський капітал депо та, відповідно, в цілому величину його ІК. Виконані розрахунки рівня інтелектуального капіталу вагонного депо станції Миколаїв за 2015 – 2017 роки, проаналізовано причини його зміни.

Напрямок подальших досліджень може стати розроблення системи забезпечення нарощування ІК вагонного депо та підвищення ефективності його використання.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Назаренко І.Л. Взаємозв'язок концепції VBM та інтелектуального капіталу залізничного транспорту // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. Хмельницький, 2010. Вип. 4, т. 2. С. 75-79.

2. Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця». 2017-2021 роки. URL: http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_fin1.pdf. (дата звернення: 29.08.2018).

3. Бервено О.В. Інтелектуальний капітал: економічний зміст і особливості формування в транзитивному суспільстві: автореферат дис. ...канд. екон. наук. /Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна. – Харків, 2002. 16 с.

4. Маркова Н.С. Теоретико-методичні основи формування й розвитку інтелектуального капіталу: автореферат дис. дис. ...канд. екон. наук. /Харківський національний економічний університет. –

Харків, 2005. 18 с.

5. Кендюхов О.В. Інтелектуальний капітал підприємства: методологія формування механізму управління: монографія / Національна академія наук України. Інститут економіки промисловості. – Донецьк: ІЕП НАНУ України, 2006. 307 с.

6. Ілляшенко С. Сутність, структура і методичні основи оцінки інтелектуального капіталу підприємства // Економіка України. Київ, - 2008. - Вип. 11. - С. 16-26.

7. Собко О. М. Інтелектуальний капітал підприємства: концептуалізація-функціонування-розвиток: монографія /Тернопіль: Крок, 2014. - 360 с.

8. Бутко М.П., Попело О.В. Інтелектуальний капітал як чинник модернізації регіонального економічного простору : монографія / За заг. ред. М.П. Бутка. – Ніжин: ТОВ «Аспект-Поліграф», 2014. - 372 с.

9. Попело О. В. Інтелектуальний капітал: теоретичний аспект і сучасні тенденції розвитку в Україні // Економіка і регіон. - 2015. - Вип. 2. - С. 66-78.

10. Плетникова І.Л. (Назаренко І.Л.), Бандурко І.С. Визначення сутності та величини інтелектуального капіталу залізниці: тези доповіді //Вісник економіки транспорту і промисловості – Вип. 27. Спеціальний випуск по матеріалах 5-ї міжнародної науково-практичної конференції „Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (1 - 6 червня 2009 р., смт. Коктебель). – 99 с. - С. 64 – 65.

11. Плетникова І.Л. (Назаренко І.Л.) Підходи до визначення сутності й величини інтелектуального капіталу залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків, 2010. - Вип. 29. - С. 272 -277.

12. Компанієць В.В. Система якості управління (менеджменту) на залізничному транспорті: концептуальні підходи та методика оцінки «людської складової» // Залізничний транспорт України. Київ, - 2009. - Вип. 3. - С. 42 - 47.

13. Королева Н.Н. Человеческий капитал как фактор эффективного развития предприятий железнодорожного транспорта // Вісник економіки транспорту та промисловості. Харків, 2010. – Вип. 31. - С. 211 – 215.

14. Петухова Т.О. Теоретичні підходи до формування та управління людським капіталом залізничної галузі // Вісник економіки транспорту та промисловості. Харків, - 2009. - Вип. 26. - С. 254 – 257.

15. Дикань О.В. Детермінанти розвитку інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту //Агросвіт. 2016. - Вип. 10. - С. 25 - 30.

16. Булгакова О. О. Дослідження поняття та структури інтелектуального капіталу підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків, - 2013. - Вип. 44. - С. 130 - 134.

17. Обруч Г.В., Ємцова В.Е. Теоретичні аспекти формування та використання інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків, - 2017. - Вип. 60. - С. 169-177.

18. Пługина Ю.А. Інвестування як основний інструмент управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків, 2012. - Вип.39. - С.154—157.

19. Олійник О.М. Класифікація інтелектуального капіталу підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту та промисловості. Харків, 2012.- Вип. 40. - С. 180 – 187.

20. Назаренко І.Л., Мороз Т.О. Методика оцінки інтелектуального капіталу лінійних підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків, 2011. – Вип. 34. - С. 307 – 315.

21. Назаренко І.Л., Косик М.В. Удосконалення методики оцінки інтелектуального капіталу локомотивного

депо: стаття // Глобальні та національні проблеми економіки (Електронне видання). 2017. Вип. 19. С.197-202. URL: <http://global-national.in.ua/issue-19-2017/27-vipusk-19->

zhovten-2017-r/3411-nazarenko-i-l-kosik-m-v-udoskonalennya-metodiki-otsinki-intelektualnogo-kapitalu-lokomotivnogo-depo (дата звернення 01.09.2018)

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145683

УДК 656.2(477)

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА ЇХ ВИРІШЕННЯ

*Остапюк Б.Я., к.е.н., ст.викладач,
Кузуб А.В., аспірант,
Овчинников В.Л., магістр,
Радіонова М.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті розглянено проблеми розвитку залізничного транспорту України. Проаналізовано сучасний стан рухомого складу, основні показники ПАТ «Укрзалізниця». Досліджено фінансовий результат діяльності підприємства та тарифну систему. Виявлено, що за останній рік діяльності ПАТ «Укрзалізниця» нарешті стала прибутковою. Розглянено нововведення на залізничному транспорті. Для ефективних змін необхідно міняти свідомість лідерів, персоналу та молоді.

Ключові слова: залізничний транспорт, рухомий склад, вантажообіг, пасажирообіг, тарифи, реформа, модернізація, інновації.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ И РЕШЕНИЯ

*Остапюк Б.Я., к.э.н., ст.преподаватель,
Кузуб А.В., аспирант,
Овчинников В.Л., магистр,
Радионова М.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрено проблемы развития железнодорожного транспорта Украины. Проанализировано современное состояние подвижного состава, основные показатели ПАО «Укрзалізниця». Исследовано финансовый результат деятельности предприятия и тарифную систему. Выявлено, что за последний год деятельности ПАО «Укрзалізниця» наконец стала прибыльной. Рассмотрено нововведения на железнодорожном транспорте. Для эффективных изменений необходимо менять сознание лидеров, персонала и молодежи.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, подвижной состав, грузооборот, пассажирооборот, тарифы, реформа, модернизация, инновации.

© Остапюк Б.Я.,
Кузуб А.В.,
Овчинников В.Л.,
Радіонова М.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 63, 2018

PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE AND THEIR SOLUTIONS

*Ostapyuk B.Ya., Candidate of Economic Science, Sen. Teacher,
Kuzub A.V., postgraduate student,
Ovchinnikov V.L., master's degree,
Radionova M.V., master's degree (USURT)*

The article deals with problems of development of railway transport of Ukraine. The current state of rolling stock, the main indicators of PJSC "Ukrzaliznytsia" is analyzed. The financial result of the enterprise activity and the tariff system is investigated. It was revealed that over the last year of activity of PJSC "Ukrzaliznytsya" has finally become profitable. Innovations in railway transport were considered. For effective change, you need to change the minds of leaders, staff and youth.

Rail transport is the leading branch of the Ukrainian economy, which provides its internal and external transport and economic relations and users of the population in transportation. Activities of the railway transport as part of a single transport system of the country contributes to the normal functioning of all sectors of social production, social and economic development.

Due to the current availability of debts, depreciation of rolling stock and other negative factors of PJSC "Ukrzaliznytsia" and its railways provide the necessary amount for transportation and supply to the national economy.

It is necessary to improve the quality, standards of work of PJSC "Ukrzaliznytsya", to become the most socially responsible company in Ukraine. To this end, the Corporate Social Responsibility Department was created, which will re-examine existing problems and help social workers understand how to do better, become more profitable in the same framework, with existing resources and attract new ones.

For effective change, you need to change the minds of leaders, staff and youth. PJSC "Ukrzaliznytsia" requires indifferent, responsible, professional personnel. You can educate them through the space of education and culture. Now education and science are devalued and degrade with catastrophic speed. And we are trying to train skilled personnel and do science not through, but against the system.

Key words: *railway transport, rolling stock, cargo turnover, passenger turnover, tariffs, reform, modernization, innovations.*

Постановка проблеми. Залізничний транспорт є провідною галузю економіки України, яка забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки та потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному та економічному розвитку. Представлений основним монополістом ПАТ «Укрзалізниця», він справляє неабиякий вплив на економіку держави. Виробничо-технологічний комплекс

залізничного транспорту є складною інфраструктурою, основа якого – мережа залізниць, що безпосередньо забезпечують потреби в перевезеннях.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Питанню проблем та розвитку ПАТ «Укрзалізниця» присвячено роботи вітчизняних науковців, таких як: Ю.С. Бараш, І.В. Воловельська, В.Л. Дикань, Г.Д. Ейтутис, Н.Є. Каличева, В.О. Овчиннікова, Г.Є. Островерх, А.В. Толстова [8-15]. Ці автори розглянули актуальні проблеми функціонування залізничного транспорту, проте не запропонували системного їх

вирішення. Так як діяльність аналізованого підприємства має великі масштаби та важливість для держави, виявлення основних проблем функціонування галузі та шляхів їх вирішення є актуальним.

Метою статі є аналіз сучасного стану ПАТ «Укрзалізниця», виявлення основних проблем розвитку галузі та шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. За сучасної наявності боргів, зношеності рухомого складу та інших негативних факторів ПАТ «Укрзалізниця» та її залізничні шляхи забезпечують необхідний для національної економіки обсяг перевезень і поставок.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує майже 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень, перевезення всіма видами транспорту.

Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 19,8 тис. км (без урахування окупованих територій, мережа яких на сьогодні не експлуатується вітчизняними залізничниками), з яких понад 47,2% електрифіковано. За обсягами вантажних перевезень залізниця України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море.

На сьогодні позитивні зміни в компанії є результатом чіткої стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця», послідовного реформування та змін у структурі бізнесу, виважених управлінських рішень, покращення

операційної ефективності, посилення фінансової дисципліни та впровадження оптимізаційних змін у процесі закупівель.

Відповідно до аналізу роботи Укрзалізниці, експлуатаційний вантажообіг за 2016-2017 роки досяг максимального значення в 2017 році – 27197,57 млн ткм брутто та 16800,67 млн. ткм нетто. Приведена продукція за 2016-2017 роки досягала максимального значення у 2017 році – 22865,5 млн ткм. Приведена продукція за 12 місяців 2017 року зросла на 7048,2 млн ткм (2,8%), в тому числі за рахунок збільшення вантажообігу на 4356,6 млн ткм (2,3%) та пасажирообігу на 1004,1 млн ткм (3,7%) [1].

Транзитні перевезення за 2017 рік, у порівнянні з 2016 роком, зросли на 610,8 млн ткм (3,1%), а тарифний вантажообіг – на 4356,6 млн ткм (2,3%).

Пасажирообіг за 12 місяців 2017 року в порівнянні з відповідним періодом минулого року зріс на 1004,1 млн пас. км (3,7%) [1].

Робочий парк вагонів у середньому за добу у 2017 році збільшився на 11681 вагонів (9,6%). Середньодобове навантаження в зросло на 673 вагони (6,0%) та на 40518 тонн (5,7%). Загальний парк локомотивів за 12 місяців 2017 року в порівнянні з аналогічним періодом попереднього року зріс на 147 одиниць (4,4%). Простій під однією вантажною операцією за 12 місяців 2017 року у порівнянні з аналогічним періодом 2016 року знизився на 0,8 год. (1,3%). Експлуатований парк локомотивів у вантажному русі у грудні 2017 року в порівнянні до середнього показника за попередні 12 місяців збільшився на 59 локомотивів (10,1%) [1].

Завдяки зростанню кількісних та якісних показників використання рухомого та тягового складу компанії, обсяги перевезень основних видів вантажів збільшилися в усіх видах перевезень. Зокрема, у 2017 році порівняно з 2016 роком обсяги перевезення кам'яного вугілля

збільшилися на 8,1%, руди кольорової, сірчаної – на 4,6%, хімічних та мінеральних добрив – на 8,9%, хімікатів – на 18%, зерна та продуктів перемолу – на 18,4%, лому чорних металів – на 24,9%, мінбудматеріалів – на 15,7 %, цементу – на 7,7%, солі – на 91,8% [1].

За даними різних офіційних джерел, зношеність основних засобів досягла понад 90 % [2] (в т. ч. магістральних електровозів - 92%, вантажних вагонів -

91,6%, пасажирських - 89%), що є для ПАТ «Укрзалізниця» великою проблемою.

Ще однією проблемою є те, що галузь з прибуткової стала збитковою у 2015 році збиток, без урахування дооцінки вартості основних фондів, склав майже 16,8 млрд грн, збиток за 2016 рік становив 7,3 млрд грн, сьогодні маємо показник дохідності у 100 млн грн за рік. Але за підсумками 2017 року ПАТ «Укрзалізниця» отримало 100 мільйонів гривень прибутку [3] (рис. 1).



Рис. 1. Фінансовий результат ПАТ «Укрзалізниця» в 2017 році

Найбільша українська компанія – Укрзалізниця – нарешті стала прибутковою. У першому кварталі 2018 року компанія втричі збільшила інвестиції, закупила нові вагони й відремонтувала старі. Здавалося б, усе добре. Вагонів стало більше, проте проблем із перевезенням не поменшало.

Дійсно, компанія збільшує інвестиції, вже придбала найбільшу кількість вагонів та обладнання за останні чотири роки.

Утім, це тільки загострило іншу проблему, про яку говорять у компанії Лемтранс – найбільшому приватному перевізнику країни. Оператор наголошує – зараз приблизно тисяча вагонів простоє на різних напрямках: на Придніпровській, Львівській дорогах. Фактично вони стоять від 18 до 92 годин.

Тобто вагони давно мали б їхати до споживача, завантажитися й

розвантажитися, бути в обороті. Але немає тягового рухомого складу, що й спричинило цю проблему [7].

Хоча цього року ПАТ «Укрзалізниця» планує придбати ще 9 тис. вагонів, що частково вирішить проблем з дефіцитом. Та все ж таки у майбутньому може також провокувати дефіцит рухомого складу – це недостатня кількість локомотивів. Поки що проблему дефіциту тягового рухомого складу в ПАТ «Укрзалізниця» вирішують лише за допомогою ремонту старих локомотивів. Якщо у 2017 році здійснили 126 капітальних ремонтів, то план на 2018 рік становить 219. Але, більшість локомотивів працює з радянських часів. Тож, регулярні ремонтні роботи призведуть до витрачання часу та грошей.

Хоча зміни вже відбуваються. У лютому 2018 року компанія підписала контракт із американською машинобудівною корпорацією General

Проблеми транспортного комплексу України

Electric на поставки 30 локомотивів на загальну суму \$1 млрд.

Не менш важливими є нововведення ПАТ «Укрзалізниця». Нещодавно вітчизняний виробник – Крюківський вагонобудівний завод (КВБЗ) – випустив електропоїзд ЕКР-1

(«Тарпан»), що став конкурентом використовуваним імпортним поїздам Hyundai (рис. 2). Новий український електропоїзд представлений як транспорт вищого комфорту. Як бачим, він нічим не поступається іноземному, а за деякими параметрами випереджує його.

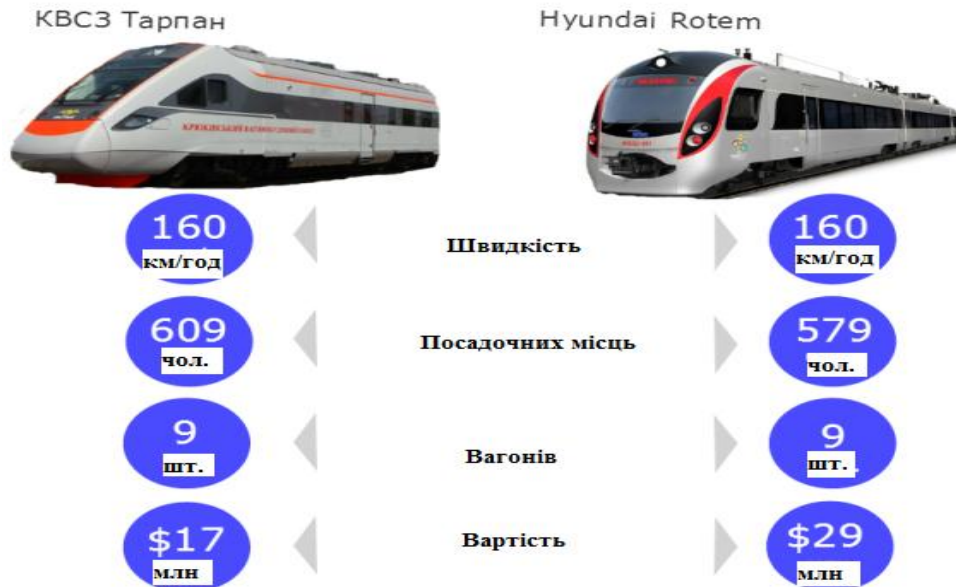


Рис. 2. Порівняльна характеристика вітчизняного та закордонного електропоїзда

Поїзд виробництва Крюківського машинобудівного заводу має 8 тягових двигунів, із загальною номінальною потужністю тягового приводу 4000 кВт, в режимі розгону потужність приводу досягає 5280 кВт. Це забезпечує високі динамічні якості поїзда. Конструкційна швидкість 176 км / год, експлуатаційна - 160 км / год. При незначних доробках швидкість електропоїзда ЕКР-1 може бути збільшена до 220 км / год [4]

Згідно з дослідженнями залізничників, максимальна швидкість, прийнятна для української залізничної інфраструктури, – 160 км/год. Але ще до запуску Hyundai працівники залізниці скаржилися, що зношеними коліями можна їздити не швидше ніж 70 км/год. ЕКР-1 може розвинути більшу швидкість, та це не актуально для українських колій.

Оцінивши стан залізниць, держава констатувала потребу в реформуванні всієї системи, прийнявши Постанову

Кабінету Міністрів № 1390 від 16 грудня 2009 р. про реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. що мала на меті обмеження об'єднання централізованого управління з ринковим механізмом функціонування, тому на першому етапі (2010–2012 рр.) мала бути створена єдина державна акціонерна компанія і розподілені функції між нею та державою. На другому етапі (2013–2015 рр.) – утворено вертикально інтегровані виробничотехнологічні системи залізничного транспорту, структуровані за видами діяльності. На третьому етапі (2016–2019 рр.) буде ліквідовано перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і утворено господарське товариство у сфері пасажирських перевезень [5].

Найістотнішою проблемою залишається питання про підвищення тарифів. Щороку Міністерство вносить зміни у тарифи на перевезення. Загалом з

2010 р. тарифи «Укрзалізниці» зросли аж в 2,3 разу, а вантажна база зменшилась на 28 %. На початку 2017 р. тарифний комітет Мінінфраструктури погодив пропозицію про підвищення тарифів у 2017 р. на 25 % [6].

Зростання тарифів – цілком нормальна ситуація, але за умови, коли це відбувається прозоро, обґрунтовано і прогнозовано.

Можна підкреслити, що сучасна тарифна система непередбачувана, адже зміну тарифів важко прогнозувати. Натомість доцільне застосування уніфікованого тарифу для всіх видів вантажів, розмір якого залежатиме лише від ваги та відстані перевезення. Рекомендована система тарифоутворення повинна: бути прозорою та передбачуваною з прогнозованою системою індексації тарифів; передбачати несуттєву зміну тарифів, щоб не спричинити зменшення вантажообороту; мати справедливу надбавку до тарифа, відповідно до ринкової кон'юнктури та стану економіки.

ПАТ «Укрзалізниця» - одна з найбільших компаній України, ключовий актив держави. У ПАТ «Укрзалізниця» працюють понад 270 тис. співробітників. Свою місію компанія бачить у забезпеченні сталого розвитку України за рахунок надання якісних і доступних транспортних і логістичних послуг на підставі принципів соціальної та екологічної відповідальності. Стратегічні цілі компанії наступні:

- ПАТ «Укрзалізниця» - лідер на транспортному і логістичному ринку Європи;

- ПАТ «Укрзалізниця» є ефективним національним перевізником пасажирів і вантажів, а також ефективним оператором залізничної інфраструктури;

- ПАТ «Укрзалізниця» - соціально відповідальна компанія, надійний партнер для клієнтів, інвесторів і для співробітників.

Відповідно до програми реформування ПАТ «Укрзалізниці»,

необхідно створювати вертикально-інтегровані структури, де вертикалі будуть відповідати бізнес-напрямами діяльності компанії.

Модель вертикальної інтеграції складається з 5 бізнес-вертикалей: вантажні перевезення, пасажирські перевезення, інфраструктура, тяга, виробництво і сервіс рухомого складу. Управління стратегічним розвитком ПАТ «Укрзалізниці» здійснюватиметься з корпоративного центру, який координуватиме діяльність бізнес-вертикалей і вибудовувати загальну корпоративну політику компанії. Відповідно, при формуванні бізнес-вертикалей, буде перерозподілено майно ПАТ «Укрзалізниці». Але, крім майна, що забезпечує виробничу діяльність, компанія має найширшу мережу об'єктів соціальної сфери (фізкультурноспортивних клубів, санаторіїв, профілакторіїв, пансіонатів, баз відпочинку, дитячих оздоровчих закладів, дитячих залізниць, об'єктів соціально-культурного призначення). Основна мета діяльності цих об'єктів - стимулювати розвиток здорового способу життя, культурного дозвілля, відпочинку та оздоровлення залізничників і членів їх сімей.

Крім того, пропозиції відпочинку і культурного дозвілля для співробітників компанії входять в комплексний соціальний пакет підприємства, який дозволяє ефективно конкурувати на ринку праці. Безумовно, об'єкти соціальної інфраструктури завжди були і залишаються соціально значущими але, як правило, прибутковими вони не є. Щоб не розгубити при реформуванні ПАТ «Укрзалізниці» накопичений потенціал, необхідно звертати особливу увагу на соціальні об'єкти, підвищувати ефективність, якість і прибутковість соціального сектора та працювати над його розвитком.

Необхідно підвищити якість, стандарти роботи ПАТ «Укрзалізниці», стати самою соціальною-відповідативною компанією України. Для цього було

створено Департамент корпоративної соціальної відповідальності, який поновому розгляне існуючі проблеми та допоможе працівникам соціальної сфери зрозуміти, як можна зробити краще, стати більш прибутковою в тих же рамках, з існуючими ресурсами і залучити нових.

З точки зору бізнесу, прямих цінностей вони не представляють, але з точки зору передачі культурних традицій мають особливу цінність, так як популяризують історію залізничного транспорту, що є хранилищем залізничних традицій.

Також необхідно інтегрувати неприбуткові проекти в проектах, наприклад, туристичного розвитку, а також посилити роль соціальної сфери для зміцнення позитивного іміджу компанії. Необхідно знайти додаткові інструменти, щоб збитковий проект перетворився у прибутковий. Для ПАТ «Укрзалізниця» сьогодні важливі не тільки економічні показники, але й вартість бренда, вартість фінансових активів [7].

Висновки і перспективи подальших досліджень. Підводячи підсумки можна сказати що природа стратегічних помилок і негативних результатів діяльності залізничного транспорту пов'язана з вибором ринкової парадигми розвитку і дією ринкового мислення.

Основні проблеми, що потребують вирішення:

- підвищення пропускної спроможності мережі залізниць України;
- оновлення та модернізація основних фондів;
- технічне і технологічне відставання українських залізниць від залізниць європейських країн;
- недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі та низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що обумовлює граничний фізичний знос та невідповідність

технічного оснащення залізниць сучасним вимогам;

- виконання залізницями державних і соціальних функцій (перевезення пільгових категорій пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) у поєднанні із регульованими Урядом низькими тарифами на перевезення пасажирів та відсутністю дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільно значущих послуг суттєво обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту, призводить до перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суперечить вимогам директив ЄС.

Для ефективних змін потрібно міняти свідомість лідерів, персоналу та молоді. ПАТ «Укрзалізниця» необхідні небайдужі, відповідальні, професійні кадри. Виховати їх можна через простір освіти і культури. Зараз освіта та наука знецінюються і деградують з катастрофічною швидкістю. Тому необхідно намагатися готувати кваліфіковані кадри і займатися наукою не завдяки, а всупереч системі.

Тому запропоновано використання єдиного, уніфікованого тарифу для усіх перевезень. Неабиякої уваги потребує оновлення рухомого складу, адже зношення засобів перевищує допустимі норми. Тому рекомендовано реалізацію програми щодо оновлення та модернізації рухомого складу. Проте, аби покращити стан ПАТ «Укрзалізниця» і продовжити співпрацю з країнами ЄС, необхідно спочатку вдосконалити стан законодавчої бази щодо залізничних перевезень, що може стати предметом подальших досліджень цієї тематики.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 У 2017 році Укрзалізниця збільшила обсяги перевезень та покращила свою виробничу ефективність [Електронний ресурс]. - Режим доступу:

https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/468292/

2 Кузуб А.В. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних вагонобудівних підприємств в умовах державного регулювання / А.В. Кузуб // Причорноморські економічні студії Науковий журнал. – Одеса, 2018 Випуск 26. С.10-15

3 Стратегические ошибки развития железнодорожного транспорта: История и современность внедрения рыночной парадигмы [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://ukrrailways.com/statti/2395-strategicheskie-oshibki-razvitiya-zheleznodorozhnogo-transporta-istoriya-i-sovremennost-vnedreniya-rynочноj-paradigmy.html>

4 Tarpan vs Hyundai: какой поезд мощнее (инфографика) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://news.bigmir.net/ukraine/827719-Tarpan-vs-Hyundai--kakoj-poezd-mocshnee-infografika->

5 Вантажні перевезення: як розв'язати тарифний вузол [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifniyi_vuzol.

6 Нова Тарифна Політика Укрзалізниці: Як Знайти Баланс з Національною Економікою [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://voxukraine.org/2015/10/19/nova-taryfna-polityka-ukrzhalyznytysi-ua/#imageclose-16386>

7 Новый вектор развития социальной инфраструктуры. Итоги форума железнодорожников [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://ukrrailways.com/statti/2376-novyj-vektor-razvitiya-sotsialnoj-infrastruktury-itogi-foruma-zheleznodorozhnikov.html>

8 Бараш Ю.С. Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України / Ю.С. Бараш // Вісник економіки транспорту і промисловості Збір наук. праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2016. - № 53 – С. 26-30.

9 Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей его экономической безопасности / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська // Вісник Одеського національного університету. Економіка.-Одеса, 2016. -Т.21

10 Дикань В.Л. Глобализационные процессы в экономике Украины / В.Л. Дикань, А.В. Кузуб // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017. - № 58 – С. 9-18

11 Ейтутис Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія / Г.Д.Ейтутис. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.

12 Каличева Н.Є. Напрями реалізації потенціалу підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах / Н.Є. Каличева // Стійкий розвиток в умовах соціально-орієнтованої економіки: Колективна монографія за ред. д.е.н., проф. Прохорової В.В. – Харків: «Смугаста типографія», 2016. – 365 с. (195- 201 с.)

13 Зубенко В.О.Ключові аспекти концепції ошадливе виробництво для підприємств залізничного транспорту / В.О. Зубенко, С.М. Чесноков // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство, 2016. №9 – 77-79

14 Толстова А.В. Оцінка виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту / А.В. Толстова // Четверта науково-практична конференція «Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання» (Харків, 27 листопада 2014р.). - Тези доповідей Національна академія національної гвардії України, 2014. - С. - 102-105.

15 Островерх Г.Є. Стратегічні орієнтири розвитку підприємств залізничного транспорту України / Г.Є.

Островнрх // Вісник економіки транспорту та промисловості Збір наук. праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2016. - № 55 – С. 58-63

16 Заєць Г.П. Компетентність як складова характеристики трудового

потенціалу підприємств залізничного транспорту / Г.П. Заєць // Вісник економіки транспорту та промисловості Збір наук. праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017. - № 59 – С. 117-122.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146141

УДК 625.10.1:656.17

УДОСКОНАЛЕННЯ МОТИВАЦІЇ ПРАЦІ У ЗВ'ЯЗКУ З ВПРОВАДЖЕННЯМ ШВИДКІСНОГО ТА ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор,
Груця Н.П., магістрант програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

Розроблено пропозиції щодо удосконалення мотивації праці у зв'язку з впровадженням швидкісного та високошвидкісного руху на залізничному транспорті України. Розроблено модель мотивації праці на залізничному транспорті України. Доведено, що необхідність розробки нової системи оплати праці окремих категорій працівників на залізничному транспорті України, залежить від підвищення ефективності його роботи. Розробленні авторами пропозиції є науковою новизною.

Ключові слова: швидкісний та високошвидкісний рух, мотивація праці, стратегічне управління, процеси мотивації, оплата праці.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МОТИВАЦИИ ТРУДА В СВЯЗИ С ВНЕДРЕНИЕМ СКОРОСТНОГО И ВИСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ

*Позднякова Л.А., д.э.н., профессор,
Груця Н.П., магистрант программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

Разработаны предложения по совершенствованию мотивации труда в связи с внедрением скоростного и высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте Украины. Разработана модель мотивации труда на железнодорожном транспорте Украины. Доказано, что необходимость разработки новой системы оплаты труда отдельных категорий работников на железнодорожном транспорте Украины, зависит от повышения эффективности его работы. Разработанные авторами предложения являются научной новизной.

Ключевые слова: скоростной и высокоскоростной движение, мотивация труда, стратегическое управление, процессы мотивации, оплата труда.

IMPROVEMENT OF MOTIVATION IN CONNECTION WITH THE INTRODUCTION OF HIGH-SPEED AND HIGH-SPEED MOVEMENT

*Pozdnyakova L.A., Doctor of Economic Sciences, Professor,
Grutsa N.P., Tempus Master Student (USURT)*

Proposals for improving the motivation of work in connection with the introduction of high-speed and high-speed traffic on the railway transport of Ukraine are developed. The model of labor motivation on the railway transport of Ukraine is developed. It is proved that the necessity of developing a new system of remuneration for certain categories of workers in the railway transport of Ukraine depends on increasing the efficiency of its work. Developed by the authors of the proposal is a scientific novelty.

Due to the introduction of high-speed and high-speed passenger traffic on the railways of Ukraine, the conditions and stimulation of workers' work are significantly changing. High-speed and high-speed passenger traffic on Ukrainian railways should be provided by skilled workers. As the volumes of transportation decreased considerably due to political and economic conditions, the existing level of railroad wages makes it difficult for the sector to be trained by skilled workers. Railway enterprises are in dire need of locksmiths for repairing high-speed and high-speed rolling stock, toasters, welders, millers, train assemblies, railroad monitors, masters, managers of the middle management, etc.

Improvement of labor motivation on railways is an integral part of strategic management of rail transport, namely, the reform of rail transport in the high-speed and high-speed passenger traffic is timely relevant.

Key words: *high-speed and high-speed movement, motivation of labor, strategic management, processes of motivation, payment of labor.*

Постановка проблеми. У зв'язку з впровадженням швидкісного та високошвидкісного пасажирського руху на залізницях України, значно змінюються умови та стимулювання праці робітників. Швидкісний та високошвидкісний пасажирський рух на залізницях України повинен бути забезпечено кваліфікованими працівниками. Оскільки обсяги перевезень значно скоротилися у силу політичних та економічних умов існуючий рівень зарплати залізничників ускладнює забезпечення галузі кваліфікованими працівниками. Підприємства залізничного транспорту відчують гостру потребу у слюсарях з ремонту швидкісного та високошвидкісного рухомого складу, токарях, зварниках, фрезерувальниках, складачах поїздів, монтерах колії, майстрах, керівниках середньої ланки управління тощо.

Удосконалення мотивації праці на залізницях є складовою частиною

стратегічного управління залізничним транспортом, а саме реформування залізничного транспорту в швидкісного та високошвидкісного пасажирського руху є своєчасним актуальним.

Особливостями мотивації праці на залізницях є той фактор, що Укрзалізниця є державною монополією і процеси мотивації праці повинні відповідати жорстким законодавчим вимогам, а саме Кодексу законів про працю України, Законам України "Про залізничний транспорт", "Про оплату праці", "Про колективні договори і угоди", "Про охорону праці" та ін.

У роки занепаду економіки України залізничний транспорт залишався тим майже єдиним «маяком», який стабільно працював, забезпечуючи гідну заробітну плату для своїх працівників. За останні роки на залізничному транспорті заробітна плата має позитивну динаміку оскільки постійно зростає. За її розмірами серед галузей економіки України залізничний

транспорт піднявся з 20-22 місця на 5-6, через що почала зростати конкуренція на робочі місця в галузі серед населення.

До настання світової економічної кризи у галузях економічної діяльності сталися суттєві зміни. Тенденція до економічного зростання промисловості забезпечила підвищення життєвого рівня громадян і значне збільшення розміру їхньої заробітної плати. Зросла і зайнятість населення. І хоча на залізничному транспорті теж відбувалися зміни і зростання доходів працівників, але вони суттєво не вплинули на розмір зарплати.

У 2017 році зростання заробітної плати залізничників склало 2 % у порівнянні з попереднім роком, що не відповідало складності і відповідальності праці залізничників. У той же час у інших галузях економіки заробітна плата зросла значно вище: в цілому по економіці – на 5,5%, у промисловості – на 4,9 %, на транспорті – на 9,1 %. За рівнем оплати праці залізничники балансують між 9 та 10 місцем.

Система управління залізничним транспортом поряд з підвищенням ефективності діяльності, оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниці, створення умов для однакового доступу до користування послугами об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та додатковими послугами, забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту і т.ін., передбачає найважливішим стратегічним фактором управління залізничним транспортом – забезпечення безпеки швидкісного та високошвидкісного пасажирського руху поїздів та автотранспорту. Тому значну роль в управлінні процесами мотивації праці відіграє вдосконалення діючих та розробка нових галузевих нормативних документів з оплати, організації та охорони праці працівників, пов'язаних з безпекою руху поїздів; запровадження нових моделей управління персоналом, з

урахуванням досвіду залізниць інших країн, який вже визнаний у світі.

Основні складові процесів мотивації праці на залізницях (рис. 1):

- 1) вдосконалення системи винагороди працівників;
- 2) створення належних умов праці;
- 3) вдосконалення системи організації праці, режиму праці та відпочинку;
- 4) охорона праці;
- 5) удосконалення функції управління персоналом, можливості кар'єрного росту;
- 6) додаткові пільги та гарантії соціального захисту згідно з Галузевою угодою та колективними договорами залізниць;
- 7) вирішення житлового питання;
- 8) медичне обслуговування

Аналіз останніх публікацій.

Виділення невирішених частин загальної проблеми.

Проблеми мотивації персоналу заслуговують на увагу у чисельних публікаціях [1],[3],[7]. Проте ситуація, що склалась на залізничному транспорті є предметом дослідження фахівців галузевих ВНЗ [2],[6],[8],[9],[10],[11]. Разом з тим мотивація праці у зв'язку з очікуваним впровадженням швидкісного і високошвидкісного руху в Україні більш-менш детально викладена лише в одному навчальному побіднику для слухачів Темпус [10]. Це все обумовлює необхідність більш широкого висвітлення зазначеної проблеми, що має за мету розширення саме аналогічних досліджень. Стаття, що пропонується, є одним з напрямів вирішення зазначеної проблеми.

Постановка завдання. Метою статті є моделювання процесів основної складової мотивації праці в умовах роботи швидкісного та високошвидкісного пасажирського руху на залізницях України – системи винагороди працівників.



Рис. 1. Загальна модель процесів мотивації праці на залізницях

Виклад основного матеріалу. Стратегічні фактори менеджменту залізниць щодо їх кадрового потенціалу складають:

- профільна освіта працівників;
- низький рівень текучості кадрів;
- утримання високопрофесійних спеціалістів;
- залучення молодих спеціалістів;
- кадровий резерв;
- розвиток знань та навичок;
- співробітництво;
- науковий підхід, новаторство.

Управління системою винагород таких працівників повинно сприяти розвитку залізниць, а також забезпечити єдиний підхід до винагороди у різних регіонах – рівна оплата за рівну працю.

При оцінюванні ефективності системи винагород (системи оплати праці та соціальних пільг) пропонуємо використовувати такі критерії:

- доцільність. Система оплати праці повинна забезпечувати реалізацію цілей підприємства шляхом стимулювання бажаної поведінки працівників;
- керованість. Щоб забезпечувати досягнення цілей залізниць, система

оплати праці повинна бути сталою, прозорою та контрольованою;

- гнучкість. Система оплати праці повинна бути спроможною адаптуватися до виробничо-економічних та соціальних умов, що змінюються.

Моделювання процесів системи винагороди працівників залізниць включає такі складові:

- 1) планування чисельності працівників та фонду оплати праці;
- 2) встановлення рівня середньої заробітної плати, гідної залізничної галузі;
- 3) встановлення рівня основної заробітної плати;
- 4) встановлення рівня додаткової заробітної плати;
- 5) компенсаційні та заохочувальні виплати;
- 6) соціальні пільги.

Проводимо аналіз діючої системи винагороди працівників по елементах та моделюємо нову систему винагороди.

1. Планування чисельності працівників та фонду оплати праці

Кожна залізниця складає початковий план з праці. При річному плануванні чисельності працівників по перевезеннях

за основу береться чисельність за минулий рік і корегується у відповідності до таких факторів впливу:

- зміна обсягів перевезень;
- об'єднання та ліквідація малодіяльних підрозділів;
- суміщення професій та розширення зон обслуговування;
- встановлення завдань щодо скорочення контингенту.

Планування чисельності персоналу здійснюється на основі нормативів праці. У відповідності до законодавства норми з праці повинні переглядатися кожні п'ять років, але даний процес відбувається рідше.

Так як планування чисельності працівників відбувається за методом "від досягнутого", і якщо існувала неуккомплектованість штату, то планова кількість працівників знижується.

Кінцевий варіант плану з праці залежить від фінансового плану Укрзалізниці, який затверджується КМУ, первинний план з праці ще зменшується, що викликає вже значну нестачу контингенту.

Фонд оплати праці планується укрупнено на основі фактичних даних минулого року плюс коефіцієнт підвищення основної заробітної плати (0,25, як передбачено Галузевою угодою, але в останні роки цей коефіцієнт штучно зменшується). Фонд оплати праці не враховує можливих змін, які можуть наступити протягом року. Таке планування обмежує виплату премій протягом року і не дає можливості встановлювати ряд доплат та надбавок, передбачених законодавством та Галузевою угодою, тому що виконання ФОП жорстко контролюється. Це є науковою новизною авторів.

При вдосконаленні оплати праці на залізничному транспорті профспілка стояла на принципах зростання доходів працівників за рахунок збільшення тарифних ставок і посадових окладів як найбільш захищеної частини заробітної плати. Протягом перших 10-12 років це

давало позитивний ефект. Але в останні два-три в окремих професійних групах почали накопичуватися проблеми з оплатою праці, які вкрай необхідно вирішувати. До того ж збільшення тарифних ставок і посадових окладів на певний коефіцієнт з року в рік призвело до значного розриву у розмірах середньої заробітної плати між деякими категоріями працівників. У зв'язку з впровадженням швидкісного та високошвидкісного пасажирського руху потребує перегляду і оплата праці працівників які забезпечують експлуатацію сучасного рухомого складу. При відсутності належного фінансування і коштів на придбання матеріалів на них покладено велику відповідальність за забезпечення безпечної експлуатації рухомого складу та колії. Середня зарплата з урахуванням виплати премії та надбавки за вислугу років, доплат за роботу вечірній та нічний час, у святкові дні повинна відповідати рівню оплаті праці робітників залізничного транспорту Євросоюзу, які працюють та обслуговують швидкісні та високошвидкісні пасажирські поїзди.

Тож сьогодні мало хто прагне займати керівні посади: відповідальність керівника неадекватна його заробітній платі.

Потребує докорінної зміни і діюча на залізницях система матеріального заохочення за виробничі результати праці, яка сьогодні не виконує своєї визначальної ролі. Премія, яка виплачується «у ручному режимі», не враховує фактичних результатів роботи підрозділу, а її розмір від 5 до 15% не стимулює до якісної високопродуктивної праці.

Премія за виробничі результати повинна становити не менше ніж 40% тарифної ставки (посадового окладу) і визначатись за конкретне виконання і перевиконання встановлених показників і результатів праці кожним структурним підрозділом, а не узагальнено, як визначить для всіх підрозділів начальник залізниці.

За останні роки пройшла певна зміна у структурі управління залізничним транспортом. Потребує реформування підприємства з правом юридичної особи коли всі кошти які вона заробляє вона їх отримує і розподіляє сама. У зв'язку з цим змінилися вимоги для певних кваліфікаційних груп працівників.

Керівники структурних підрозділів, крім відповідальності за роботу підрозділу, в питаннях оплати праці втратили самостійність щодо визначення окладів, розмірів матеріального стимулювання, встановлення доплат і надбавок кваліфікованим робітникам і спеціалістам, бо це визначається залізницею залежно від фінансових можливостей. Трудові колективи, які стабільно і якісно працюють, мають таку ж оплату, як і колективи, що допускають брак у роботі тощо. З такими підходами до стимулювання праці усіх професійних груп працівників залізничного транспорту втрачається головне – мотиваційний чинник роботи в галузі, а таким визначальним мотивом є розмір доходу, що отримує працівник.

Висновки. Таким чином, визначено основні недоліки існуючої системи оплати праці окремих категорій працівників залізничного транспорту і методи їх подолання.

Отже, основою нової системи оплати праці окремих категорій працівників на залізничному транспорті в сучасних умовах має стати відновлення основних функцій заробітної плати – відтворювальної, стимулюючої, соціальної.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дейнека О.Г., Позднякова Л.О., Хронологія управління персоналом: мировой опыт. Бизнес-Информ. –[Текст] /

Дейнека О.Г., Позднякова Л.О. 2008. – С. 39-45.

2. Позднякова Л.О., Дейнека О.Г. «Концепція розвиваючого управління персоналом» // Управление развитием персонала. –[Текст] / В. Спивак Позднякова Л.О., Дейнека 2006. – К.: ИКТП – Центр, 2006. – 106 с.

3. Бараш, Ю. С. «Види нових організаційних структур з управління залізничним транспортом в Україні» // Залізничний транспорт України. [Текст] / Ю.С.Бараш – 2006. - № 5. - С. 29-32.

4. Закон України “Про оплату праці”.

5. Бараш Ю.С. Структурна реформа на залізничному транспорті України // Тез. доп. II наук.- практ. конф. част. II Ек. і управл.- Дн.:ДНУЗТ, 2004. – С. 28

6. Міщенко М.І. Проблеми розвитку залізничного транспорту в сучасних умовах // Тез. доп. II наук.- практ. конф. част. II Ек. і управл.- Дн.:ДНУЗТ, 2008. – С. 97.

7. Дикань В.Л., Писаревський І.М. Економіка підприємства: Підручник.- Харків: ХФВ «Транспорт України», 2007., - 200 с.

8. Дикань В.Л., Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: навчальний посібник В.Л.Дикань, Ю.В.Елагін, Т.Г.Сухорукова, 2012-345с

9. Зайцева Т.В. Управління персоналом: Учебник/ Т.В. Зайцева А.Т. Зуб,-М.:ИД форум, НИЦ Инфра - М, 2013-336 с

10. Дейнека А.Г. Найденова М.В. Паламарчук И.В. Менеджмент персонала транспортного підприємства: учебное пособие. – Харьков . Издательство Иванченко, 2013 с 180

11. Кілініченко Л.Л. Методологічний підхід до управління персоналом підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі: Монографія / Л.Л. Калініченко.- Харків: Укр. ДАЗТ, 2012 – 382 с

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145691

УДК 656.071.4:656.615

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СТИВІДОРНИХ КОМПАНІЙ УКРАЇНИ

Бойко М.О., к.е.н., м.н.с. (ОНМУ)

Анотація. В статті проаналізовано сучасний стан та тенденції розвитку стивідорних компаній України, визначена специфіка та сучасні проблемні аспекти оцінки їх діяльності. Особлива увага приділена встановленню змін структури і динаміки обсягів вантажопереробки стивідорних компаній України, оцінці позицій державних стивідорних компаній у порівнянні з приватними. Запропоновано перелік специфічних показників, які враховують особливості діяльності стивідорної компанії та дозволяють визначити рівень ефективності їх діяльності для прийняття рішень економічного напрямку.

Ключові слова: оцінка діяльності, стивідорна компанія, вантажопереробка, доходи, витрати, фінансові результати.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ УКРАИНЫ

Бойко М.А., к.э.н., м.н.с. (ОНМУ)

Аннотация. В статье проанализировано современное состояние и тенденции развития стивидорных компаний Украины, определена специфика и современные проблемные аспекты оценки их деятельности. Особое внимание уделено определению изменений структуры и динамики объемов грузопереработки стивидорных компаний Украины, оценке позиций государственных стивидорных компаний по сравнению с частными. Предложен перечень специфических показателей, которые учитывают особенности деятельности стивидорной компании и позволяют определить уровень эффективности их деятельности для принятия решений экономического направления.

Ключевые слова: оценка деятельности, стивидорная компания, грузопереработка, доходы, расходы, финансовые результаты.

MODERN TRENDS FOR DEVELOPMENT OF STEVEDORING COMPANIES OF UKRAINIAN

Boiko M.O., Candidate of Economic Science, junior researcher (ONMU)

Annotation. The research analyzes the current state and trends of the development of stevedoring companies of Ukraine, defined specific and current problem aspects of the evaluation of their activities. Particular attention is paid to establishing changes in the structure and dynamics of volumes of cargo processing of stevedoring companies in Ukraine, assessing the positions of state-owned stevedoring companies in comparison with private ones. Determined that there is a tendency to reduction of the volume of cargo processing by stevedoring companies of Ukraine, with significant reduction of state-owned processing and increased processing by private companies. Private stevedoring companies are becoming more and more important with each passing year, their size and share in the total volume of

cargo processing is constantly increasing, there is a tendency to weaken the positions of state stevedoring companies in comparison with private ones. Reducing the total volumes of cargo handling in ports of Ukraine significantly affects the size of the financial result received in the form of net profit. To evaluate the overall results of the activities of the stevedoring companies, first of all, it is necessary to determine the effect on the financial result of factors such as income and expenses. But it should be noted the limited availability of data for detailed analysis. Factors that have affected on the net profit reduction of state stevedoring companies are quite diverse: reduction of cargo flows, cargo turnover and cargo handling, reorientation and reduction of transit, changes in tariff policy, dollar exchange rate instability, rising energy prices, raising utility rates, labor costs and increases taxes on land. A sufficiently significant factor in the change in financial results is the volatility of the dollar, on which the formation of the income of stevedoring companies depends, since the rates for loading and unloading work are regulated by the state and are determined in foreign currency. Proposed a list of specific indicators that take into account the peculiarities of the activity of the stevedoring company and allows determining the level of efficiency of the activity for making decisions of the economic direction is proposed.

Key words: *valuation of activities, stevedoring company, cargo handling, incomes, expenses, financial results.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах здійснення виробничо-господарської діяльності важливого значення набуває оцінка результатів діяльності підприємств, визначення впливу факторів на фінансові результати та пошук напрямків підвищення ефективності їх функціонування.

Виходячи з положень Закону України «Про морські порти України» [1] та з урахуванням прийнятого Урядом України курсу на роздержавлення стивідорної діяльності, оцінка тенденцій розвитку діяльності стивідорних компаній набувають особливого значення. В цьому контексті важливим стають питання використання транспортного потенціалу української держави, проведення моніторингу результатів діяльності усіх стивідорних компаній, можливість ефективно управляти їх ризиками, оптимізувати витрати, оцінювати ефективність управління інвестиційними та інноваційними проектами з позиції наслідків та загроз в умовах невизначеності зовнішнього середовища, як необхідної умови формування позитивного транзитного іміджу України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні основи оцінки

результатів діяльності стивідорних компаній та практичний аспект такої оцінки приводиться у працях багатьох науковців, таких як: В.П. Власова [2], Р.С. Веприцький, Г.Д. Ейтутіс, С.К. Артем'єва [3], О.М. Кібік, В.В. Жихарева [4], О.М. Котлубай [5], Ю.Ю. Крук [6], М.М. Мальцев [7], К.М. Михайличенко [8], І.Ф. Переверзева [9], І.І. Стрілок, В.В. Шкляр [10], Л.П. Чиж [11], Хеейунг Ео [12], Зінан Ліу [13] та ін., фінансова направленість оцінки діяльності представлена в роботах С.В. Ільченко, С.В. Онешко [14] та Е. Белової, Р. Міккієн [15].

Загальні тенденції та сучасні напрямки розвитку морегосподарського комплексу розглянуті у монографії О.М. Котлубая [5], проаналізовані результати впливу сучасної системи економічних відносин на характер та обсяги вантажопотоків з акцентом на інституціональний та нормативно-правові аспекти функціонування підприємств транспортної галузі.

У дослідженні І.І. Стрілок та В.В. Шкляр охарактеризовані складові частини підприємств водного транспорту та проаналізовано сучасний стан їх розвитку, розглянуто специфіку

функціонування підприємств водного транспорту. Констатовано, що «не дивлячись на те, що порти в основному відповідають стандартам 60-70-х років 20 століття і зазнають серйозних труднощів з обробкою суден вантажопідйомністю понад 80000 тон, які є на сьогодні найбільш економічними для перевезення масових вантажів, а перевантажувальна техніка портів (в основному універсальна) має крайній ступінь зношеності (60-90 %) та не відповідає сучасним вимогам до розмірності вантажопідйомності і продуктивності, величина обсягів перевезень продовжує незначно зростати» [10, с. 105].

Чинники, що обумовлюють рівень конкурентоспроможності підприємств морського транспорту, охарактеризовані О.М. Кібік та В.В. Жихаревою та визначено, що «поступовий перехід комерційних функцій зі сфери державного впливу і управління до приватного підприємництва, скорочення фінансових можливостей державних суб'єктів визначили жорсткість конкуренції за залучення вантажопотоків не тільки між приватними операторами, але і портовими господарствами, органами управління регіонів і держав з метою забезпечення додаткових можливостей розвитку» [4, с. 100].

Сучасний стан та перспективи розвитку морських портів Україні докладно викладено у роботі В.П. Власової [2], проаналізована динаміка та структура обсягів переробки вантажів морськими портами України, визначено розподіл вантажів між державними та приватними портовими операторами.

М.М. Мальцев проаналізував темпи зростання за період 2013-2014 рр. по таким економічним показникам: чистий дохід від реалізації, собівартість, чистий прибуток, освоєно капітальних інвестицій, чисельність персоналу по 9 морським торговим портам України та Адміністрації морських портів. В дослідженні

сформульовано, що «головними факторами, що обмежують можливості портів і істотно знижують ефективність їх діяльності, продовжують залишатися недостатній розвиток сухопутних транспортних під'їздів до портових терміналів з боку основних залізничних і, в ще більшому ступені, автомобільних магістралей. Для здійснення успішної інтеграції українських портів в глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливу увагу реконструкції і розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку» [7, с. 190].

В роботі Р.С. Веприцького, Г.Д. Ейтугіс та С.К. Артем'євої [3] досліджено загальні тенденції щодо обсягів вантажних перевезень в умовах трансформації національної економіки, виявлені результати рейтингу глобальної конкурентоспроможності України та тенденції розвитку, а також проведено аналіз динаміки вантажних перевезень за різними видами транспорту та окреслені фактори впливу на обсяги вантажних перевезень за видами сполучень.

У роботі Heejung Yeo (2015) аналізується вплив глобальних термінальних операторів та структури власності порту на ефективність експлуатації контейнерного терміналу. У дослідженні аналізується 260 контейнерних терміналів, розташованих у Китаї, Японії та Кореї, з метою з'ясування впливу глобальних операторів терміналів та структури власності порту на продуктивність контейнерного терміналу. Встановлено, що «оскільки приватні інвестори та оператори здійснюють максимізацію прибутку, вони можуть відмовитися від об'єктів та послуг, які пропонують більш довгострокові нагороди та які мають більш широкий соціальний контекст. Уряд повинен встановити довгостроковий план підвищення ефективності портів для створення стимулів для кращого управління портами» [12, с. 379].

Дослідження Е. Белової та

Р. Міккієн (2015) включає оцінку ефективності морської індустрії в посткризовий період, проведено аналіз обсягів перевезень вантажів східного узбережжя Балтійських морських портів за 2011-2014 роки, обсягів вантажопереробки, їх структури та ключових показників ефективності у порту Клайпеда [15].

В аналітичній доповіді «Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України» визначені найбільш актуальні проблеми функціонування та розвитку морських торговельних портів України, які залишаються невирішеними і суттєво гальмують подальший розвиток галузі:

- проблеми формування вантажної бази портів;
- нестача в Україні високопродуктивних глибоководних портових потужностей;
- моральне й фізичне зношення технологій та обладнання в українських портах;
- невідповідність рівня ефективності управління діяльністю морських торговельних портів в Україні сучасним міжнародним вимогам і попиту на портові послуги;
- складна бюрократична процедура та неефективна робота з інвесторами;
- загроза втрати державою значного масиву власності;
- недостатня відповідність чинної довгострокової стратегії розвитку портової галузі запиту сьогодення і національним інтересам України [16].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідження наукових праць дозволило встановити наявність невирішених проблем щодо оцінки результатів діяльності стивідорних компаній, які пов'язані з новими умовами ринкових трансформацій та методів господарювання, а також відсутністю загальної методики оцінки з урахуванням міжнародної економічної інтеграції та

загальною транспортною стратегією. Крім того, існують певні невизначеності стосовно визначення ступеню ризику втрат від недооцінки окремих показників та дієвої системи моніторингу. Існуючі методичні підходи та наявний науковий інструментарій не задовольняють аналітичним вимогам підприємств та потребують удосконалення. Важливого значення набуває розробка економічного інструментарію оцінки результатів діяльності стивідорних компаній в рамках специфіки їх діяльності, методичних підходів і прийомів, які дозволяють оцінити внутрішні та зовнішні загрози їх економічної діяльності у процесі взаємодії з іншими суб'єктами господарювання на протязі всього життєвого циклу.

Недооціненим на теперішній час є використання факторного аналізу, який є найбільш дієвим інструментом визначення впливу факторів на результативний показник. Для оцінки загальних результатів діяльності стивідорних компаній необхідно, перш за все, визначити вплив на фінансовий результат таких факторів як доходи та витрати. Враховуючи, що всі моделі факторного аналізу фінансового результату мають адитивний характер, найбільш відповідним методом оцінки впливу факторів є метод балансової ув'язки. Якщо в традиційній формулі розрахунку фінансового результату (доходи за вирахуванням витрат) доходи представити як добуток обсягів виробництва та середньої ціни, то найбільш придатливим є метод ланцюгових підстановок.

Метою статті є оцінка результатів діяльності стивідорних компаній України, специфіки їх діяльності та розширення спектру оціночних показників.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стивідорна діяльність є частиною господарської діяльності порту в цілому. Її слід розглядати як діяльність суб'єктів господарювання, і вона спрямована на отримання доходу в грошовій або іншій формі, є регулярною,

постійною та суттєвою, тобто це підприємницька діяльність, яка спрямована на отримання прибутку. Стивідорна діяльність включає виробничо-технологічну складову (стивідорні операції) і організаційно-правову складову (управління стивідорними операціями – планування, організація, облік, контроль і стимулювання). Основою регулювання відносин між портовими структурами, перевізником, відправником і одержувачем вантажів є договори поставки, перевалки, перевезення, транспортно-експедиторського обслуговування [6, с. 25-26].

Специфіка діяльності стивідорної компанії пов'язана, перш за все, з тим, що її продукцією є послуга, яку не можна зберігати та накопичувати, вона не має доданої вартості, а характеризується тільки підвищенням споживчої вартості товарів, що перевантажуються, на яку собівартість перевантаження впливає не прямо, як на додану вартість (через збільшення прибутку), а опосередковано через конкурентну ціну товару у місці продажу. Крім того, існування значної кількості транспортних підприємств та організацій, які забезпечують транспортування вантажу при наявності у цьому ланцюжку океанського перевізника зменшує значення стивідорної складової практично до нуля. І тільки на тих вантажопотоках, де співвідношення витрат по початково-кінцевій і рухомій складових є приблизно порівняним, собівартість стивідорних робіт може мати більш-менш суттєву вагу у формуванні споживчої вартості.

За звичаєм загальні транспортні витрати у середньому не перевищують 5-10 % у вартості продукції кінцевого споживання, але у товарах кінцевого споживання з великою доданою вартістю транспортні витрати на сировину чи комплектуючі можуть навіть перевищувати їх вартість у місці відправлення. Як за правило, значну

частку (55-95 %) у структурі витрат стивідорної компанії займають постійні витрати, що за умови перевантаження товарів сезонного виробництва чи споживання створює відповідні загрози, особливо ці загрози стосуються державних стивідорних компаній, які відраховують до Державного Бюджету до 75 % місячного прибутку, що визначено Постановою КМУ «Про затвердження Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями» № 138 від 23.02.2011р. [17].

Ще одним фактором ризику є неоднакові географічні і природні умови функціонування стивідорних компаній, коли вони різняться за вартістю портових зборів, пов'язаних з утриманням об'єктів портової інфраструктури, можливостями цієї інфраструктури щодо пропуску суден певного дедвейту тощо. Це може навіть виключити можливість доступу стивідорних компаній до певних ринків перевезень. Викладене не вичерпує перелік специфічних ризиків діяльності стивідорних компаній, але за результатами дослідження вони є найбільш вагомими і поширеними для більшої частки стивідорних компаній.

Проблемні аспекти оцінки діяльності компаній проявляються у наступному:

- різноманіття комплексу послуг, що надаються стивідорними компаніями, впливає на складність аналізу та обліку змінних витрат;

- значними структурними зсувами вантажообігу у порівнянні фактичних та планових показників;

- існуванні для зовнішнього користувача обмеженості доступу даних для проведення детального аналізу результатів діяльності, особливо фінансового аспекту.

Що стосується фінансових показників результатів діяльності стивідорних компаній України, то слід

відзначити обмеженість доступу даних для проведення детального аналізу. Так, «з урахуванням інформатизації суспільства доступними для отримання інформації є дані Державного комітету статистики України, офіційні сайти портів, фінансові та аналітичні звіти стивідорних компаній. Складність аналізу такої інформації проявляється у відсутності уніфікованості звітів, відмінності у складанні фінансової звітності стивідорних компаній України, європейських та світових портів» [18, с. 86].

На теперішній час об'єднання українських морських портів та інших інфраструктурних елементів здійснює Адміністрація морських портів України (АМПУ), яка створена у 2013 році та входить в сферу управління Міністерства інфраструктури України.

За публічними даними діяльності АМПУ були визначені загальні зміни у динаміці вантажопереробки стивідорними компаніями у морських портах України та в розрізі державних і приватних стивідорних компаній. Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями України зменшилися на 8,3 % (на 12067,72 тис. т) при значному

зменшенні переробки державними компаніями – на 29,1 % (на 14250,81 тис. т) та збільшенні переробки приватними компаніями – на 2,3 % (на 2159,99 тис. т).

Більш детально обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями наведені в табл. 1.

Приватні стивідорні компанії з кожним роком займають все більш вагомі позиції, їх розмір і частка в загальному обсязі вантажопереробки постійно зростає (рис. 1 та рис. 2).

В структурі вантажопереробки стивідорними компаніями України домінуючу частину займають приватні стивідорні компанії, причому їх частка постійно збільшується – з 66,1 % у 2015 році до 73,8 % у 2017 році. Спостерігається незначне збільшення питомої ваги переробки вантажів на причалах АМПУ – з 53,2 % у 2015 році до 53,7 % у 2017 році. При цьому необхідно зазначити достатньо високу долю у 2016 році – 57,3 %.

Зменшення загальних обсягів вантажопереробки в портах України значно впливає на розмір отриманого фінансового результату у вигляді чистого прибутку (табл. 2).

Таблиця 1

Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями України

Показники	2015	2016	2017
<i>Абсолютне значення, тис. т</i>			
Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями у морських портах України	144646,16	131745,91	132578,44
в т.ч.: державними на причалах АМПУ	48981,03	38416,43	34730,22
приватними	95665,13	93329,48	97825,12
в т.ч.: на причалах АМПУ	50917,43	53515,24	52509,87
на власних причалах	44747,70	39814,24	45315,25
<i>Темп зростання (базисний), %</i>			
Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями у морських портах України	100	91,1	91,7
в т.ч.: державними на причалах АМПУ	100	78,4	70,9
приватними	100	97,6	102,3
в т.ч.: на причалах АМПУ	100	105,1	103,1
на власних причалах	100	89,0	101,3

Джерело: Складено та розраховано з використанням [19, 20]

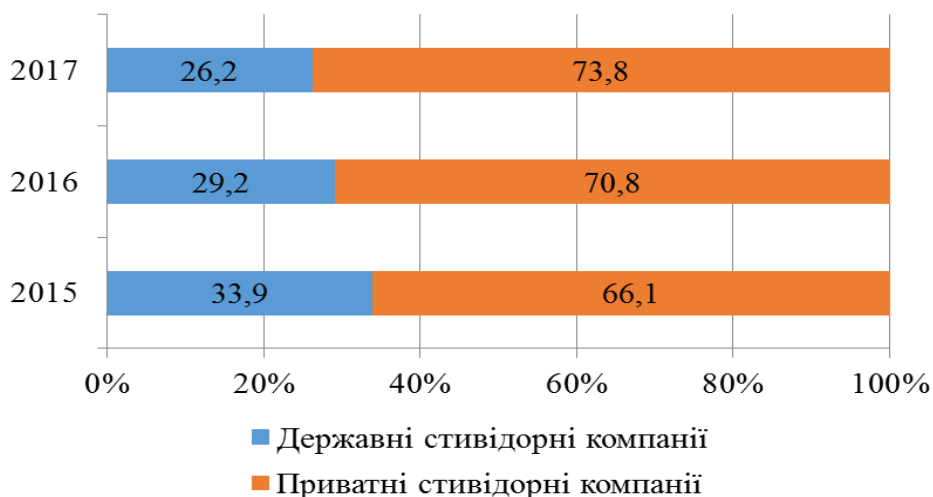


Рис. 1. Структура вантажообробки державними і приватними стивідорними компаніями України, %
Джерело: Розраховано з використанням [19, 20]

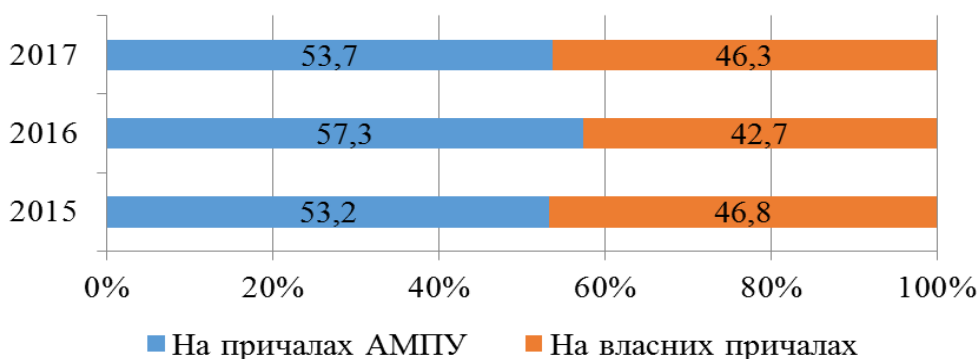


Рис. 2. Структура вантажообробки приватних стивідорних компаній України на власних причалах та причалах ДП «АМПУ», %
Джерело: Розраховано з використанням [19, 20]

Таблиця 2

Динаміка фінансових показників ДП «АМПУ», %

Показники	2015	2016	2017	Середній темп росту
Доходи	100	105,0	104,1	103,0
Витрати	100	109,5	113,5	107,6
Чистий прибуток	100	100,2	93,7	98,0

Джерело: Розраховано з використанням [20, 21, 22]

За аналізований період відбулося збільшення доходів ДП «АМПУ» на 4,1 % та витрат на 13,5 %. Середній темп зростання доходів менше темпу зростання витрат – 103,0 % та 107,6 % відповідно по показниках, що вплинуло на розмір

чистого прибутку, який зменшився на 2,0 % до базисного року.

Наряду з цим державні стивідорні компанії значно зменшили розмір чистого прибутку, що демонструється даними табл. 3.

Таблиця 3

Динаміка чистого прибутку державних стивідорних компаній України, %

Державна стивідорна компанія	2015	2016	2017	Середній темп росту
ДП «Бердянський МТП»	100	90,3	11,3	67,2
ДП «Білгород-Дністровський МТП»	100	-	-	-
ДП «Ізмаїльський МТП»	100	212,3	155,4	155,9
ДП «Маріупольський МТП»	100	72,4	36,1	69,5
ДП «Миколаївський МТП»	100	243,9	214,2	186,0
ДП «МТП Усть-Дунайськ»	100	33,3	46,2	59,8
ДП «МТП Чорноморськ»	100	34,5	16,3	50,2
ДП «Одеський МТП»	100	80,7	4,0	61,5
ДП «Ренійський МТП»	-	-	-	-
ДП «Скадовський МТП»	-	-	-	-
ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»	100	72,4	55,3	75,9
ДП «Херсонський МТП»	100	36,9	19,5	52,2
ДП «МТП «Южний»	100	75,2	30,2	68,5
Всього по державним стивідорним компаніям	100	69,9	26,1	65,3

Джерело: Розраховано з використанням [21, 22, 23, 24]

За аналітичними даними табл. 3 визначено, що з 13 державних стивідорних компаній ДП «Ренійський МТП» та ДП «Скадовський МТП» є збитковими на протязі всього періоду, що аналізується, а у 2016-2017рр. збільшилися кількість збиткових стивідорних компаній, серед яких ДП «Білгород-Дністровський МТП». Загальна тенденція по показнику чистого прибутку всіх державних стивідорних компаній – зменшення, у 2017 році даний показник зменшився на 73,9 % до базисного року. Особливо швидкими темпами зменшується чистий прибуток ДП «Бердянський МТП» (на 88,7 %), ДП «Маріупольський МТП» (на 63,9 %), ДП «МТП Чорноморськ» (на 83,7 %), ДП «Одеський МТП» (на 96,0 %), ДП «Херсонський МТП» (на 69,8 %). Позитивним моментом є збільшення чистого прибутку ДП «Ізмаїльський МТП» (на 55,4 %) та ДП «Миколаївський МТП» (на 114,2 %).

В цілому спостерігається тенденція до ослаблення позицій державних стивідорних компаній у порівнянні з приватними.

Зокрема, державне підприємство «Білгород-Дністровський морський

торговельний порт» у 2016 році не здійснював вантажопереробку власними силами, оскільки виробничі потужності з переробки вантажів були здані у оренду ТОВ «КД-Транс» та ТОВ «Рівер-Транс». У Миколаївському та Одеському морських портах виконання навантажувально-розвантажувальних робіт переважно здійснюється приватними стивідорними компаніями [20, с. 15].

Фактори, що вплинули на зменшення чистого прибутку державних стивідорних компаній досить різноманітні: скорочення вантажопотоків, вантажообігу та вантажопереробки, переорієнтація та зменшення транзиту, зміни тарифної політики, нестабільність курсу долару, зростання цін на енергоносії, підвищення ставки комунальних послуг, витрат на оплату праці та збільшенням податків на землю. Крім того, «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» [3, с. 86].

Достатньо вагомим фактором зміни фінансових результатів є нестабільність курсу долару, від якого залежить формування доходів стивідорних компаній, так як ставки на здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт регулюються державою та визначаються в іноземній валюті.

Враховуючи наявність поточних рахунків в іноземній валюті, які, як правило, домінують у структурі грошових коштів, досить актуальним є врахування фактору стабільності національної валюти та курсу іноземної валюти, що напряду впливає на курсові різниці та здійснення фінансової діяльності (табл. 4).

Таблиця 4

Вплив зміни валютного курсу на формування чистого доходу ДП «АМПУ»

Показники	2015		2016		2017	
	план	факт	план	факт	план	факт
Курс валюти, дол. США	21,7	21,9	24,1	25,6	27,2	26,6
Відхилення факту від плану, дол. США	0,2		1,5		-0,6	
Відхилення факту від плану, %	100,9		106,2		97,8	
Формування чистого доходу за рахунок зміни курсу валюти, тис. грн.	28929,2		197618,9		-132579,0	

Джерело: Розраховано з використанням [21, 25]

Виходячи зі змісту отриманих результатів можна зробити висновок про суттєвий вплив коливання валютного курсу на формування чистого прибутку, так відхилення фактичного значення від плавного напряду вказує на недоотримання чистого доходу в 2017 році на суму 132579 тис. грн, що є негативним фактором.

Проведені дослідження діяльності стивідорних компаній і специфічних ризиків, пов'язаних з їх діяльністю [26], дозволили визначити про необхідність розширення спектру показників їх оцінки, які характеризують зміни обсягів переробки та фінансовий аспект діяльності (табл. 5).

Таблиця 5

Система специфічних показників оцінки діяльності стивідорної компанії

Показник	Формула розрахунку	Економічний зміст
1	2	3
Коефіцієнт володіння ринком	частка відповідного ринку стивідорної діяльності, яку займає компанія	Відображає частку ринку, що займає компанія у регіоні
Коефіцієнт інтенсивності перевантажувальних робіт	відношення інтенсивності перевантажувальних робіт яка забезпечується компанією до її найвищого значення у регіоні	Відображає необхідність в підвищенні інтенсивності перевантажувальних робіт компанії, дозволяє визначити її конкурентоспроможність
Коефіцієнт дедвейту флоту, що обробляється	відношення максимального дедвейту судна, що може оброблятися стивідорними компаніями до максимального дедвейту судна даного типу, що обробляється у регіоні	Відображає частку суден з максимальним дедвейтом, що обробляє компанія в порівнянні з найвищим показником у регіоні

1	2	3
Коефіцієнт місячного зменшення вантажопотоку протягом року	відношення середнього значення трьох місяців мінімального вантажопотоку до його середньомісячного значення протягом року	Відображає коливання розміру вантажопотоку протягом року
Коефіцієнт обов'язкових платежів	одиниця за мінусом частки плати за оренду причалу або платежів по концесії у загальному чистому надходженні	Вказує яку частину становлять обов'язкові платежі (систематичні, регулярні) в загальній частині витрат
Коефіцієнт прихованих витрат	одиниця за мінусом частки прихованих витрат (підробота вантажу, виплати за комерційними актами, демередж, тощо) у загальній сумі витрат компанії	Вказує яку частину становлять приховані (несистематичні, нерегулярні) витрати в загальній частині витрат

Джерело: Розробка автора

Представлені показники враховують особливості діяльності стивідорної компанії, дозволяють визначити рівень ефективності діяльності для прийняття рішень економічного напрямку. Для широкого колу користувачів при обчисленні даних показників існують труднощі з отриманням аналітичних даних, необхідних для розрахунку, тому по формальним признакам дана група показників призначена для внутрішніх користувачів. Оцінка рівня та тенденцій представленої групи показників є дієвим інструментом для визначення проблемних аспектів в діяльності стивідорної компанії та заходів, спрямованих на попередження загроз їх діяльності.

Висновок. В дослідженні проаналізовано сучасний стан та тенденції розвитку стивідорних компаній України, визначена специфіка та сучасні проблемні аспекти оцінки їх діяльності. Особлива увага приділена встановленню змін структури і динаміки обсягів вантажопереробки стивідорних компаній України, оцінці позицій державних стивідорних компаній у порівнянні з приватними. Визначено, що

спостерігається тенденція до зменшення обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями України при значному зменшенні переробки державними компаніями та збільшенні переробки приватними компаніями. Приватні стивідорні компанії з кожним роком займають все більш вагомі позиції, їх розмір і частка в загальному обсязі вантажопереробки постійно зростає, спостерігається тенденція до ослаблення позицій державних стивідорних компаній у порівнянні з приватними. Фактори, що вплинули на зменшення чистого прибутку державних стивідорних компаній досить різноманітні: скорочення вантажопотоків, вантажообігу та вантажопереробки, переорієнтація та зменшення транзиту, зміни тарифної політики, нестабільність курсу долару, зростання цін на енергоносії, підвищення ставки комунальних послуг, витрат на оплату праці та збільшенням податків на землю. Достатньо вагомим фактором зміни фінансових результатів є нестабільність курсу долару, від якого залежить формування доходів стивідорних компаній, так як ставки на здійснення навантажувально-розвантажувальних

робіт регулюються державою та визначаються в іноземній валюті. Запропоновано перелік специфічних показників, які враховують особливості діяльності стивідорної компанії та дозволяють визначити рівень ефективності її діяльності для прийняття рішень економічного напрямку.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про морські порти України» № 406-VII. із змінами від 04.07.2013р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
2. Власова В.П. Економічний механізм активізації концесійної діяльності у морських портах: дис. канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / Київська державна академія водного транспорту імені Гетьмана Петра Канашевича-Сагайдачного. – Київ, 2016. – 210 с.
3. Веприцький Р.С. Загальні тенденції та фактори впливу на обсяг вантажних перевезень у сучасних умовах / Веприцький Р.С., Ейтутіс Г.Д., Артем'єва С.К. // Вісник економіки транспорту і промисловості № 60, 2017. – С. 78-86.
4. Кібік О.М. Формування конкурентних переваг підприємств морського транспорту України / О.М. Кібік, В.В. Жихарева // Економічні інновації, 2011. – Вип. 45. – С. 97-103.
5. Котлубай О.М. Сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу світу: монографія / О.М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕЕД, 2013. – 206 с.
6. Крук Ю.Ю. Методи адаптивного управління в діяльності оператора портового терміналу: дис. канд. тех. наук: спец. 05.22.01 / Ю.Ю. Крук; Одеський національний морський університет. – Одеса, 2017. – 179 с.
7. Мальцев М.М. Сучасний стан розвитку національного портового комплексу / М.М. Мальцев // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності, 2015. – Вип. 2(12). – Том 3. – С. 185-190.
8. Михайличенко К.М. Розвиток портової діяльності в контексті забезпечення національних інтересів України / К.М. Михайличенко // Стратегічні пріоритети, 2016. – № 1 (38) – С. 124-136.
9. Переверзева І.Ф. Перспективи виходу з кризового стану морських торговельних портів України / І.Ф. Переверзева // Водний транспорт, 2014. – Вип. 2. – С. 101-108. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2014_2_19.
10. Стрілок І.І. Характеристика та сучасний стан підприємств водного транспорту / І.І. Стрілок, В.В. Шкляр // Водний транспорт, 2013. – Вип. 1. – С. 102-107. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2013_1_20.
11. Чиж Л.П. Техніко-економічний аналіз на підприємствах морського транспорту: навч. посіб. / Л.П. Чиж, Л.В. Ширяєва // – Одеса: ОНМУ, 2015. – 158 с.
12. Heejung Y. Participation of private investors in container terminal operation: influence of global terminal operators / Y. Heejung // The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 31, Issue #3, September, 2015. – pp. 363-383. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521215000528>.
13. Zinan L. The comparative performance of public and private enterprises: the case of British ports / L. Zinan // Journal of Transport Economics and Policy, Volume 29, Issue #3, September, 1995. – pp. 263-274. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.jstor.org/stable/20053084?seq=1#page_scan_tab_contents.
14. Oneshko S. Financial monitoring of the port industry companies on the basis of risk-oriented approach / S. Oneshko, S. Pchenko // Investment management and financial innovations, Volume 14, Issue #1, 2017. – pp. 191-199. [Електронний ресурс].

- Режим доступу: <https://businessperspectives.org/author/svitlana-oneshko>.
15. Belova J., Mickiene R. Assessment of the effectiveness of maritime industry in the post-crisis period / J. Belova, R. Mickiene // KSI Transactions on knowledge society, Volume VIII, Number 1, March, 2015. – pp. 19-27. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.tksi.org/JOURNAL-KSI/PAPER-PDF-2015/2015-1-03.pdf>.
16. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, А.В. Шевченко, В.М. Русан, Є.В. Белашов // К. : НІСД, 2016. – 72 с. (Сер. «Економіка», вип. 24).
17. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями» № 138 від 23.02.2011р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/138-2011-p>.
18. Онешко С.В. Економічний інструментарій управління витратами стивідорної компанії: монографія / С.В. Онешко. – Одеса: Інтерпрінт, 2017. – 206 с.
19. Итоги работы морских торговых портов Украины // Порты Украины, 2015, 2016, 2017 pp. – №1.
20. Аудиторський звіт за результатами державного фінансового аудиту діяльності державного підприємства «Адміністрація морських портів України» за період з 01.05.2015 по 01.12.2017 // Державна аудиторська служба України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dkrs.gov.ua/kru/uk/publish/article/136382>.
21. Фінансові плани водного транспорту // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/timeline/Plani.html>.
22. Звіти про виконання фінансового плану підприємств, що підпорядковані Міністерству інфраструктури України за 2017 рік та пояснювальні записки до них // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29813.html?PrintVersion>.
23. 100 найбільших державних підприємств України. Річний звіт за 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.me.gov.ua.
24. Українські державні підприємства: можливості приватизації / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, 2015. – 207 с.
25. Офіційний курс гривні щодо іноземних валют. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://bank.gov.ua/files/Exchange_r.xls.
26. Бойко М.О. Ризики стивідорної компанії в системі забезпечення економічної безпеки / М.О. Бойко // Молодий вчений, 2016. – №8(35). – С. 5-10.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.141132

УДК 658.7

МЕТОДЫ ОПТИМИЗАЦИИ СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

*Воловельская И.В., к.э.н., доцент,
Лиманская С., магистр,
Петрова А., магистр (УкрГУЖТ)*

Проектирование сквозных процессов в большинстве случаев дает оптимальное решение при накоплении сырья, полуфабрикатов, готовых изделий в том или другом звене логистических цепей на некоторое время. Целостный проект показывает, что необходимо сделать с грузом в месте накопления.

С этой целью в логистической системе образуется склад. Склады – это здания, сооружения и разнообразные устройства, предназначенные для приемки, размещения и хранения поступивших на них товаров, подготовки их к потреблению и отпуску потребителю.

В данной статье дан анализ основным существующим методам оптимизации складских логистических систем.

Ключевые слова: логистика, оптимизация, складская логистика, подход, логистическая система.

МЕТОДИ ОПТИМІЗАЦІЇ СКЛАДСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ: ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Лиманська С., магістр,
Петрова А., магістр (УкрДУЗТ)*

Логістику слід розуміти як управління матеріальними, інформаційними, фінансовими та ін потоками, тобто доведення сировини, матеріалів, інформації та фінансів від постачальника та підприємства-виробника до кінцевого споживача у відповідності з поставленими вимогами.

Логістика, як галузь знань, характеризується багатогранною структурою. І не викликає сумнівів той факт, що здійснення логістичних процесів і операцій потребує періодичної оптимізації при змінених умовах діяльності підприємства або зовнішнього середовища.

При логістичному підході на підприємстві виділяється та отримує суттєві права служба, пріоритетним завданням якої є управління наскрізними матеріальними потоками, тобто потоками, що надходять ззовні на склади служби постачання, виробничі цехи, склади готової продукції і потім йдуть до споживачів. У результаті показники матеріального потоку на виході з підприємства стають керованими.

В умовах зростаючої конкуренції питання оптимізації витрат і підвищення якості обслуговування клієнтів входять в перелік ключових у діяльності сучасних дистриб'юторських компаній і роздрібних мереж. Однією з важливих ланок логістичного ланцюжка для даного напрямку бізнесу є склад розподілу, ефективність функціонування якого, зрештою, значною мірою впливає на ефективність бізнесу в цілому.

Проектування наскрізних процесів у більшості випадків дає оптимальне рішення при накопиченні сировини, напівфабрикатів, готових виробів в тій чи іншій ланці логістичних ланцюгів на деякий час. Цілісний проект показує, що необхідно зробити з вантажем в місці накопичення.

З цією метою в логістичній системі утворюється склад. Склади – це будівлі, споруди і різноманітні пристрої, призначені для приймання, розміщення і зберігання, що надійшли на них товарів, підготовки їх до споживання і відпуску споживачу.

Складська логістика з'явилася досить давно і розвивається досить активно. Причому логістика по праву займає одне з провідних місць у житті сучасного суспільства, так як забезпечує задоволення його попиту.

Причому здійснює це при мінімальних сукупних витратах, що дуже важливо для збільшення прибутку сучасних підприємств. Одним з ключових принципів складської логістики є аналіз діючих логістичних рішень і розробка заходів, здатних підвищити їх ефективність.

У даній статті дано аналіз основним існуючим методам оптимізації складських логістичних систем.

Ключові слова: *логістика, оптимізація, складська логістика, підхід, логістична система.*

METHODS OF OPTIMIZATION OF WAREHOUSE LOGISTICS. THEORETICAL ASPECT

*Volovelska I.V., Ph. D. in Economics, associate Professor,
Petrova V., master,
Limanska S., master (USURT)*

Logistics should be understood as the management of material, information, financial and other flows, that is, bringing raw materials, materials, information and Finance from the supplier and the manufacturer to the end user in accordance with the requirements.

Logistics, as a branch of knowledge, is characterized by a multifaceted structure. And there is no doubt that the implementation of logistics processes and operations needs periodic optimization under the changed conditions of the enterprise or the environment.

The logistical approach in the enterprise stands out and gets substantial rights service, a priority which is the management of end-to-end material flows, that is flows that come from the outside to the warehouse logistics, production halls, warehouses of finished products and then to consumers. As a result, the indicators of material flow at the exit of the enterprise become manageable.

In the conditions of increasing competition, the issues of cost optimization and improving the quality of customer service are included in the list of key activities of modern distribution companies and retail networks. One of the important links in the logistics chain for this business is the distribution warehouse, the efficiency of which, in the end, greatly affects the efficiency of the business as a whole.

Design of end-to-end processes in most cases provides the optimal solution for the accumulation of raw materials, semi-finished products, finished products in a particular link of the logistics chains for a while. A complete project shows what needs to be done with the cargo at the point of accumulation.

For this purpose, a warehouse is formed in the logistics system. Warehouses are buildings, constructions and various devices intended for acceptance, placement and storage of the goods which arrived on them, preparation for their consumption and issue to the

consumer.

Warehouse logistics has appeared for a long time and is developing quite actively. Moreover, logistics rightfully occupies one of the leading places in the life of modern society, as it ensures the satisfaction of the demand of this society.

Moreover, it does so at minimal total cost, which is very important for increasing the profits of modern enterprises. One of the key principles of warehouse logistics is the analysis of existing logistics solutions and the development of measures that can improve their efficiency.

This article analyzes the main existing methods of optimization of warehouse logistics systems.

Key words: *logistics, optimization, warehouse logistics, approach, logistics system.*

Постановка Логистика, как отрасль знаний, характеризуется структурой. И не вызывает сомнений тот факт, что осуществление логистических процессов и операций нуждается в периодической оптимизации при изменившихся условиях деятельности предприятия или внешней среды, что и послужило основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросами, в которых раскрываются основы логистики, посвящены работы таких ученых, как: О. Б. Белоцерковский, П. В. Брынь, О. О. Замула, Н. В. Ширяева; М. Василевский, И. Бильк, О. Дейнега, М. Довба; В.Л.Дикань, И.В. Воловельська, Е.В. Маковоз и др. [1- 12].

Нерешенные Проблема состоит в отсутствии комплексного исследования, которое связало бы все стороны и характеристики различных подходов к рассмотрению понятия оптимизации складской логистики.

Изложение основного материала исследования. Логистику следует понимать как управление материальными, информационными, финансовыми и др. потоками, то есть доведение сырья, материалов, информации и финансов от поставщика и предприятия-производителя до конечного потребителя в соответствии с поставленными требованиями.

Логистический процесс на складе

весьма сложен, поскольку требует полной согласованности функций снабжения запасами, переработки груза и распределения заказа. Логистический процесс на складе гораздо шире технологического процесса и включает: снабжение запасами; контроль за поставками; разгрузку и приемку грузов; внутрискладские транспортировки и перевалку грузов; комплектацию заказов клиентов и отгрузку; транспортировку и экспедицию заказов; сбор и доставку пустых товароносителей; информационное обслуживание склада; обеспечение обслуживания клиентов.

Функционирование всех составляющих логистического процесса должно рассматриваться во взаимосвязи и взаимозависимости. Такой подход не только позволяет четко координировать деятельность службы склада, но и является основой планирования и контроля за продвижением груза на складе с минимальными затратами. Условно весь процесс можно разделить на три части:

1) операции, направленные на координацию службы закупок;

2) операции, непосредственно связанные с переработкой груза и его документацией;

3) операции, направленные на координацию службы продаж.

Общая концепция решения складской системы в первую очередь должна быть экономной. Экономический успех обеспечивается в том случае, если планирование и реализация складской

системы рассматривается с точки зрения интересов всей фирмы, являясь лишь частью общей концепции склада, а рентабельность склада и будет, в конечном счете, основным критерием выбранной общей концепции.

В условиях возрастающей конкуренции вопросы оптимизации затрат и повышения качества обслуживания клиентов входят в перечень ключевых в деятельности современных дистрибьюторских компаний и розничных сетей. Одним из важных звеньев логистической цепочки для данного направления бизнеса является склад распределения, эффективность функционирования которого, в конечном итоге, в значительной степени оказывает влияние на эффективность бизнеса в целом.

Одним из ключевых принципов складской логистики является анализ действующих логистических решений и разработка мер, способных повысить их эффективность.

Мы рассмотрим в работе только наиболее интересные, на наш взгляд, современные методы оптимизации логистических процессов на складах:

1. Самая популярная система - это система «точно в срок». Основной ее смысл, заключается в том, что если задано время, количество материалов, конечный результат, то можно оптимизировать потоки таким образом, что они будут поступать в нужное время и в нужном количестве. Такая система позволяет минимизировать производственные запасы; работать на максимально коротких производственно-логистических циклах; иметь максимально эффективное информационное обеспечение; высокое качество сервисного обслуживания.

2. Комплектация заказов, так как данная операция является ключевой: именно от нее зависит уровень логистического обслуживания (скорость

выполнения заказа, отсутствие ошибок при сборе и т.д.). При этом данная операция является одной из трудоемких в складском технологическом процессе. Существует две системы выполнения технологических операций по комплектации:

- товар - человек. Эта система должна быть полностью автоматизированной. Управление передвижением товара осуществляется оператором при помощи пульта управления, при этом сам оператор не производит никаких перемещений, товар поступает к окну выдачи автоматически. В настоящее время применение таких систем нашло небольшое применение во всем мире.

- человек - товар. Согласно проведенных исследований, примерно 50 процентов времени комплектовщика расходуется на перемещение между местами отборки, 20 процентов - вынужденный простой (ожидание), 20 процентов - работа с документами, 10 процентов - изъятие с места отборки. Однако существуют методы оптимизации процедуры комплектации, при применении которых сокращается общее время сборки заказа за счет полного упразднения простоя и сокращения времени на перемещения между местами отборки. Это происходит за счет составления маршрутной карты с подробным указанием пути движения комплектовщика. Это сокращает время доставки почти вдвое.

- человек-человек. Эта система представляет собой логистическую координацию между розничными и оптовыми торговцами с целью улучшения продвижения готовой продукции.

3. Система планирования. Она включает в себя следующие подсистемы

- система планирования потребности в ресурсах. Основная цель этой программы - сокращение запасов; высокое качество услуг; контроль

деятельности по всей области логистической цепочки.

- система планирования потребности в материалах: она представляет собой технологическую программу, с помощью которой отслеживаются и контролируются поставки в на склад и со склада в реальном времени. Система позволяет оптимально загружать производственные мощности. Основными целями системы можно считать оптимизацию материальных потоков.

- система планирования ресурсов предприятия. Она позволяет моделировать не только производственные и финансовые, но и информационные потоки и интегрировать их.

4. Система «цепь поставок». Считается одной из наиболее оптимальных логистических систем. Эта система определяет систему прогнозного планирования календарных планов, позволяет планировать структуры цепочки поставок, их поэтапный анализ и контроль. Основная цель такой системы – максимальная интеграция всех логистических функций предприятия для максимальной оптимизации потоков: минимизации уровня запасов, повышение уровня качества продукции и сопутствующего сервиса, максимального удовлетворения спроса, мобильности производства для удовлетворения потребительского спроса на самом высоком уровне.

Вывод: из вышеприведенного анализа можно сделать вывод о том, что складская логистика появилась достаточно давно и развивается достаточно активно.

И не вызывает сомнений тот факт, что логистика по праву занимает одно из ведущих мест в жизни современного общества, так как обеспечивает удовлетворение спроса этого общества. Причем свершает это при минимальных совокупных затратах, что весьма

немаловажно для увеличения прибыли современных предприятий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Борисенко З.М. Основы конкурентной политики [Текст] / З.М. Борисенко. – К.:Таксон, 2004. – С.29-31.

2 Дикань В.Л. Основы логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера [Текст] / В.Л. Дикань – Українські залізниці. - №9. – 2014. – С. 22-26.

3 Дикань В.Л., Воловельська І.В. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей экономической безопасности/Дикань В.Л., Воловельська І.В// Вісник Одеського національного університету, 21 серия Економіка; Одесса С.82-85

4 Иванюта Т.М. Экономическая безопасность предприятия [Текст]: учеб. пособие (для студентов ВУЗов) / Т.М. Иванюта, А.О. Заичковский. – К.: Центр учеб. лит-ры, 2009. – 256 с.

5 Логистика как форма оптимизации рыночных связей [Текст] /Под ред. Л.С. Федорова. – М.: Институт мировой экономики и международных отношений РАН, 2006.– 122 с.

6 Основные показатели транспортной деятельности в Украине [Электронный ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступа: <http://ukrstst.gov.ua>

7 Рачек С.В. Глобальная конкуренция как фактор повышения роли транспорта в социально-экономическом развитии общества // Управление экономическими системами. 2012. №12 (48). -С.9-10.

8 Соколов Ю.И.. Повышение качества транспортного обслуживания на основе учета эластичности спроса / Соколов Ю.И., Лавров И.М. // Экономика железных дорог. 2014.- №9. -С. 80-86.

- 9 Хендфилд Роберт Б., Эрнест Л. 2007.-435с.
Реорганизация цепей поставок. Создание интегрированных систем формирования ценности / Пер. с англ. — М.: Изд. дом «Вильямс», 2003.-416с.
- 10 Шкарлет С.М. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект [Текст]: монографія / С.М.Шкарлет. -К: Книж. Вид-во НАУ, 2007.-435с.
- 11 Якименко Н. В. Логістичні центри як організаційна основа нових форм взаємодії [Текст] / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - № 23. – С.158-160.
- 12 Источник: <https://znaytovar.ru/s/Optimizaciya-logistiki.html>
- DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145464

УДК 65.012.8

СТРАТЕГІЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Божко К.М., магістр (УкрДУЗТ)*

В сучасних умовах система економічної безпеки підприємства повинна бути одним з головних елементів стратегічного управління промисловим підприємством. Зважаючи на це керівництву промислових підприємств необхідно потурбуватись про інформаційно-аналітичне, інноваційне та стратегічне забезпечення належного рівня їх економічної безпеки не лише в поточному періоді, а й у наступних. Проведення зваженої обґрунтованої політики в області економічної безпеки промислового підприємства є надзвичайно актуальним завданням на сучасному етапі захисту українських економічних інтересів.

У статті розкрито основні теоретико-методичні основи управління економічною безпекою промислових підприємств, її місце та роль у системі управління підприємством. Для ефективного функціонування та розвитку промислових підприємств авторами розроблено та запропоновано методи діагностики загроз й комплексного оцінювання рівня економічної безпеки підприємств.

Ключові слова: економічна безпека, стратегічне управління, розвиток, підприємство, управління економічною безпекою, управління підприємством.

СТРАТЕГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Божко К.М., магистр (УкрГУЖТ)*

В современных условиях система экономической безопасности предприятия должна быть одним из главных элементов стратегического управления промышленным предприятием. Несмотря на это руководству промышленных

предприятий необходимо позаботиться о информационно-аналитическом, инновационном и стратегическом обеспечении надлежащего уровня их экономической безопасности не только в текущем периоде, но и в последующих. Проведение взвешенной обоснованной политики в области экономической безопасности промышленного предприятия является чрезвычайно актуальной задачей на современном этапе защиты украинских экономических интересов.

В статье раскрыты основные теоретико-методические основы управления экономической безопасностью промышленных предприятия, ее место и роль в системе управления предприятием. Для эффективного функционирования и развития промышленных предприятий авторами разработаны и предложены методы диагностики угроз и комплексной оценки уровня экономической безопасности предприятий.

Ключевые слова: экономическая безопасность, стратегическое управление, развитие, предприятие, управление экономической безопасностью, управления предприятием.

STRATEGY FOR ENSURING ECONOMIC SAFETY OF INDUSTRIAL ENTERPRISES

*Dykan V.L., Doctor of Economic Sciences, Professor,
Boshko K.M., master (USURT)*

In modern conditions, the system of economic security of an enterprise should be one of the main elements of the strategic management of an industrial enterprise. Despite this, the management of industrial enterprises must take care of information and analytical, innovative and strategic provision of an appropriate level of their economic security, not only in the current period, but also in the subsequent ones. Conducting a balanced, sound policy in the field of economic security of an industrial enterprise is an extremely urgent task at the present stage of protecting Ukrainian economic interests. At present, there is no modern strategy for ensuring the country's economic security, and therefore, strategic guidelines for the economically safe development of professional financial market participants are not defined, although their successful and stable activity is the basis of the country's financial security. It is from the effective resolution of the problems of ensuring the economic security of an enterprise that depends on how effectively it avoids possible threats, as well as its ability to eliminate the harmful effects of negative components of the external and internal environment. In this context, the development of effective mechanisms for raising the level of economic security becomes of paramount importance.

The article reveals the main theoretical and methodological foundations for managing the economic security of industrial enterprises, its place and role in the enterprise management system. For effective functioning and development of industrial enterprises, the authors developed and proposed methods for diagnosing threats and for an integrated assessment of the level of economic security of enterprises.

Key words: economic security, strategic management, development, enterprise, economic security management, enterprise management.

Постановка проблеми. В умовах господарська та виробнича або ринкової економіки та глобалізаційних комерційна діяльність неможлива без процесів, при наявності конкуренції і ризиків, що має безпосередній вплив на виникнення непередбачуваних ситуацій, зміну рівня економічної безпеки. Загроза

зниження рівня економічної безпеки вітчизняних промислових підприємств обумовлена інерційністю їх структури виробництва, підвищенням фізичного зносу обладнання, технологічною відсталістю та відсутністю замовлень, побоювання інвесторів до інвестування, тіньова економіка в країні. У даному контексті особливої важливості набуває необхідність розробки ефективних механізмів підвищення рівня економічної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у дослідження економічної безпеки підприємства внесли відомі вчені-економісти: питання управління ризиками для вітчизняної економіки представлені в роботах В. Геєця [6], М. Бендікова [4], а також для транспортної галузі - в роботах І. Єгорова [4], В. Диканя [10] та ін. Проблеми економічної безпеки промислового підприємства вивчали такі вчені, як А. Ляшенко [7], М. Бендик [1], І. Воловельська [5], І. Назаренко та Т. Сухорукова та ін. [19]. Розроблено багато ґрунтовних підходів до оцінки рівня економічної безпеки стратегічного та інноваційного забезпечення системи управління економічною безпекою.

В сучасних умовах система економічної безпеки промислового підприємства повинна бути одним з головних елементів стратегічного управління підприємством. Зважаючи на це керівництву промислового підприємств необхідно потурбуватись про інформаційно-аналітичне, інноваційне та стратегічне забезпечення належного рівня їх економічної безпеки не лише в поточному періоді, а й у довгостроковій перспективі.

Метою статті є покращення та розроблення зваженої обґрунтованої політики в області економічної безпеки промислового підприємства, що є надзвичайно актуальним завданням на сучасному етапі захисту українських економічних інтересів.

Виклад основного матеріалу.

Лише комплексний та системний підхід до організації економічної безпеки промислового підприємства зможе забезпечувати повною мірою його надійний захист. Система економічної безпеки промислового підприємства – це структурний комплекс стратегічних, тактичних та оперативних заходів, спрямованих на захищеність підприємства від зовнішніх та внутрішніх загроз та на формування унікальних здатностей протистояти їм в майбутньому [13].

До основних завдань економічної безпеки промислового підприємства відносяться:

- зовнішні:
 - збір вихідної інформації щодо можливості виникнення загроз;
 - оцінка та аналіз основних ризиків промислового підприємства;
 - прогнозування стану захищеності промислового підприємства при уникненні ризиків або при відшкодуванні їх наслідків;
 - дослідження інтерфейсної складової економічної безпеки промислового підприємства (обґрунтування безпечності вибору партнерів, клієнтів та співробітників);
 - недопущення проникнення на промислове підприємство структур економічної розвідки конкурентів, організованої злочинності й окремих осіб із протиправними намірами;
- внутрішні:
 - забезпечення захисту конфіденційної інформації та комерційної таємниці;
 - забезпечення збереження матеріальних цінностей промислового підприємства;
 - багатоетапний захист банківських рахунків промислового підприємства;
 - захист законних прав і інтересів промислового підприємства і його співробітників;
 - своєчасне виявлення

потенційних злочинних намірів щодо підприємства і його співробітників з боку джерел зовнішніх погроз безпеки;

– виявлення, попередження й припинення можливої протиправної й іншої негативної діяльності співробітників промислового підприємства, направлених на зниження рівня його економічної безпеки;

– захист співробітників промислового підприємства від насильницьких зазіхань;

– формування ефективного інформаційно-аналітичного забезпечення системи управління економічною безпекою промислового підприємства;

– формування та інтенсивне використання інноваційного забезпечення системи управління економічною безпекою промислового підприємства;

– вироблення та прийняття найбільш оптимальних управлінських рішень щодо стратегії й тактики забезпечення економічної безпеки промислового підприємства;

– фізична й технічна охорона будинків, споруд, території й транспортних засобів;

– відшкодування матеріального й морального збитку, завданого в результаті неправомірних дій промислового підприємства та окремих співробітників;

– здійснення постійного контролю за ефективністю функціонування системи економічної безпеки, удосконалення її елементів.

Управління забезпеченням економічної безпеки промислового підприємства – це безперервний процес забезпечення на промисловому підприємстві, що знаходиться в певному зовнішньому середовищі, стабільності його функціонування, фінансової рівноваги і регулярного отримання прибутку, а також можливості виконання поставлених цілей і завдань, здатності його до подальшого розвитку і вдосконалення на різних стадіях

життєвого циклу промислового підприємства і в процесі зміни конкурентних ринкових стратегій [14].

Дане визначення розглядає процес управління забезпеченням економічної безпеки промислового підприємства як безперервний процес, що враховує зміну стану промислового підприємства і вплив на нього зовнішнього оточення. Нерозривно пов'язаною з вирішенням проблеми управління забезпеченням економічної безпеки промислових підприємств є оцінка її рівня. Зазначена оцінка повинна бути відправною точкою в розробці та коригуванні заходів щодо підвищення рівня забезпечення економічної безпеки на промисловому підприємстві і в той же час показником результативності цих заходів. Вона проводиться шляхом вибору і аналізу відносних значень різних показників забезпечення економічної безпеки за певними її складовими, що відображає стан економічної безпеки промислового підприємства з урахуванням змін стадій життєвого циклу промислового підприємства і зміни його конкурентних ринкових стратегій.

Динамічні зміни економічної безпеки промислового підприємства багато в чому залежать від стадії життєвого циклу, на якому воно знаходиться. На стадії створення промислового підприємства основними загрози щодо забезпечення економічної безпеки виступають загрози від неправильного позиціонування промислового підприємства на ринку і від помилок при створенні продукту. Вони можуть виявитися катастрофічними для промислового підприємства, яке створюється. На цій стадії життєвого циклу промислового підприємства виникає гостра необхідність у дотриманні комерційної таємниці.

Стадія зростання промислового підприємства – найбільш небезпечна стадія з точки зору забезпечення економічної безпеки промислового

підприємства, тому що позиція промислового підприємства ще не стабільна і піддається впливу зовнішніх і внутрішніх загроз. Тому з точки зору забезпечення економічної безпеки промислового підприємства на цій стадії рекомендується найбільшу увагу приділяти питанням розширення виробництва та вдосконалення менеджменту.

На стадії зрілості промислове підприємство вже захопило необхідну частку ринку і основна його мета – утримання завойованих позицій. Основними інструментами забезпечення високого рівня економічної безпеки є маркетинг, розробка нових продуктів, застосування нових технологій, а також удосконалення існуючих способів виробництва.

Стадія спаду промислового підприємства характеризується низьким рівнем забезпечення економічної безпеки. Найбільша увагу тут повинна приділятися фінансовим питанням і збереженню ефективних напрямів діяльності, які повинні служити основою для виходу промислового підприємства з кризи або створення нових виробництв. Крім урахування життєвої стадії промислового підприємства надзвичайно важливо розробити стратегічне забезпечення системи управління економічною безпекою промислового підприємства (рисунк 1), яке б інтегувало в собі досягнутий рівень економічної безпеки промислового підприємства та його здатності до забезпечення економічної безпеки в майбутньому [17].

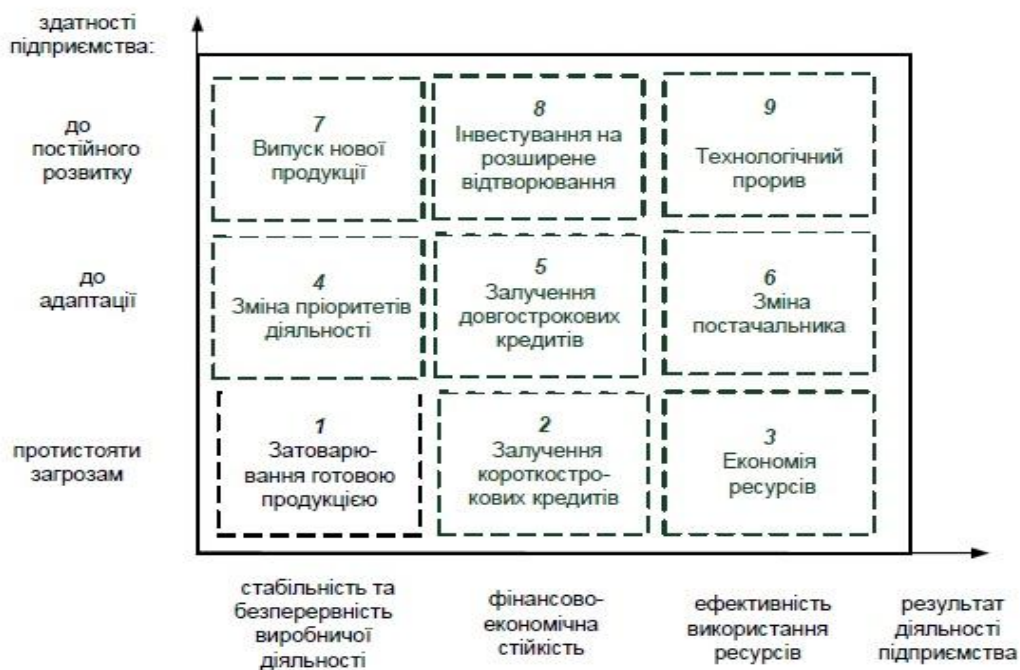


Рис. 1. Стратегічне забезпечення системи управління економічною безпекою промислового підприємства

Обґрунтовуючи рисунок 1 можна сказати, що квадрати 1, 2, 3 характеризуються стратегіями формування системи економічної безпеки промислового підприємства, зважаючи на те, що при позиціонуванні промислового

підприємства в цих квадратах воно може лише протистояти загрозам, які виникають. Поки що, чітко визначених стратегічних або тактичних заходів щодо забезпечення економічної безпеки промислового підприємства не розроблено. Перший

квадрат може характеризуватись стратегією формування системи економічної безпеки промислового підприємства при затоварюванні готовою продукцією. Така ситуація пов'язана з тим, що промислове підприємство стабільно та безперервно випускає продукцію без проведення маркетингових досліджень, отже, існує значна небезпека затоварювання готовою продукцією складів до моменту сформованості та дієвості системи його економічної безпеки.

На другому квадраті спостерігається стратегія формування системи економічної безпеки підприємства в умовах залучення короткострокових кредитів. Нестійкий фінансовий стан традиційно вважається тоді, коли підприємство може покрити свої запаси та витрати за допомогою власних та довгострокових і короткострокових позикових джерел. Короткострокові кредити вважаються найбільш ризикованими джерелами покриття витрат підприємства, тому що термін виплати за ними є досить незначним.

Третій квадрат є індикатором стратегії формування системи економічної безпеки підприємства в умовах жорсткої економії ресурсів. Для того, щоб протистояти неочікуваним загрозам, без розробленої на той час системи економічної безпеки підприємства ефективність використання ресурсів може полягати лише в їх значній економії.

Основною відмінністю блоку квадратів 4, 5, 6 є те, що в них удосконалюється уже сформована система економічної безпеки промислового підприємства. На цих етапах можна стверджувати про ефективне тактичне управління економічною безпекою промислового підприємства. Четвертий квадрат характеризується стратегією удосконалення системи економічної безпеки промислового підприємства в умовах зміни пріоритетів діяльності самого підприємства. Така стратегія пояснюється тим, що промислового підприємство вдало адаптується до змін зовнішнього

середовища, але не за рахунок випуску основного виду продукції. Адаптація може здійснюватися за рахунок ефективної фінансової діяльності або модернізації продукції.

На п'ятому квадраті пропонується стратегія удосконалення системи економічної безпеки промислового підприємства в умовах залучення довгострокових кредитів. Пріоритети цієї стратегії пояснюються тим, що нормальний тип фінансової стійкості промислового підприємства характеризується покриттям його витрат власними засобами та довгостроковими джерелами. В цьому випадку промислового підприємства може краще адаптуватись до змін зовнішнього середовища та протистояти загрозам при залученні позикових коштів на довший період, термін виплати яких настане протягом більш тривалого періоду.

Шостий квадрат передбачає стратегію удосконалення системи економічної безпеки промислового підприємства при зміні головного постачальника. Зміна постачальника дозволить підприємству більш гнучко адаптуватись до змін зовнішнього середовища, тим самим удосконалити уже сформовану систему його економічної безпеки.

Стратегії в квадратах з 7 по 9 характеризуються необхідністю постійного моніторингу роботи сформованої системи економічної безпеки промислового підприємства, так як вони пов'язані, в першу чергу, зі стрімким його розвитком. При потраплянні промислового підприємства до сьомого квадрата необхідно запроваджувати стратегію постійного моніторингу роботи сформованої системи економічної безпеки промислового підприємства в умовах випуску нової продукції. У восьмому квадраті формується стратегія перманентного посиленого моніторингу роботи системи економічної безпеки промислового підприємства в умовах інвестування на розширене відтворення.

Ефективно використовувати ресурси при наявності здібностей до розвитку можливо при умові запровадження нової технології, що і характеризує дев'ятий квадрат.

Найвищі рівні стратегічного забезпечення економічної безпеки промислового підприємства пов'язані з інноваціями. Промислове підприємство не може зберегти лідерства та свої конкурентні переваги без оновлення, так як воно є системою вищої структурної організації. Оновлення сьогодні рівнозначно стратегії. У сучасному розумінні, інновації – це основна умова оновлення промислового підприємства.

Під корпоративною інноваційною системою (КІС) розуміється сукупність промислових і фінансових елементів (підсистем, інститутів), що входять до корпорації, видів діяльності, а також ієрархію і зв'язки між ними, які формують і реалізують інноваційні процеси [24].

Інноваційні зміни повинні проходити у всіх без винятку бізнес-процесах промислового підприємства. Побудова КІС на підприємстві передбачається на основі аналізу існуючих бізнес-процесів і моделювання нових. Бізнес-процес створення інновацій – це процес перетворення наукового знання в інновацію, який можна представити як послідовний ланцюг подій, у ході яких інновація визріває від ідеї до конкретного продукту.

Найбільш значущим з практичної точки зору є виділення етапів побудови корпоративної інноваційної системи:

1) зміни на будь-якому підприємстві слід починати з детального поглибленого аналізу існуючого стану;

2) подання зібраної вихідної інформації з метою виявлення сильних і слабких сторін діяльності підприємства, оцінки ефективності його функціонування, опису існуючих бізнес-процесів на підприємстві і виявлення інноваційного потенціалу підприємства, який характеризується, як сукупність різних ресурсів, необхідних для здійснення

інноваційної діяльності;

3) розробка функціональної моделі бізнес-процесів відповідно з ієрархією цілей і виявленим потенціалом інноваційного розвитку, розробка рекомендацій щодо вдосконалення системи управління підприємством;

4) розробка плану реорганізації виробничої та організаційної структури підприємства і системи мотивації персоналу.

Висновки. Отже, можна зробити висновок, що економічна безпека промислового підприємства – це комплексна характеристика, під якою розуміють рівень захищеності всіх видів потенціалу підприємства від внутрішніх та зовнішніх загроз, який має забезпечити стабільне функціонування та ефективний розвиток підприємства і потребує управління з боку керівництва задля гарантії найбільш продуктивного використання ресурсів для підвищення ефективності функціонування підприємства і забезпечення його стабільного розвитку.

Метою забезпечення економічної безпеки промислового підприємства є комплексна дія на потенційні і реальні загрози, що дозволяє йому успішно функціонувати в нестабільних умовах зовнішнього і внутрішнього середовища. За допомогою механізму управління економічною безпекою промислового підприємства здійснюється комплекс заходів в інтересах захисту господарської діяльності від внутрішніх і зовнішніх економічних ризиків.

Загрозами в економічній безпеці промислового підприємства слід вважати наявні чи потенційні дії, що ускладнюють або унеможливають реалізацію економічних інтересів підприємства і створюють небезпеку для господарської діяльності та життєзабезпечення колективу підприємства. Більшість авторів поділяє самі загрози на внутрішні і зовнішні; політичні, кримінальні, конкурентні, контрагентні; явні та приховані; об'єктивні

(що зумовлені стихійними природними явищами) та суб'єктивні (зумовлені діяльністю людини); прогнозовані та не прогнозовані. Зовнішні загрози не залежать від діяльності підприємства, а відносяться до факторів ризику довкілля, в якому працює підприємство.

До зовнішніх загроз в економічній безпеці належать: зміни політичної ситуації; макроекономічні потрясіння; зміна законодавства; нерозвиненість інфраструктури ринку; протиправні дії кримінальних структур; використання недобросовісної конкуренції; промислово-економічне шпигунство; зараження комп'ютерних програм різними вірусами та ін. Внутрішні загрози проявляються в процесі незадовільної роботи підрозділів підприємства, зокрема і служби безпеки підприємства, використання застарілої техніки у виробництві тощо. Спираючись на результати оцінювання, а також виходячи з положення про те, що система управління економічною безпекою повинна бути інтегрована у процеси функціонування та розвитку промислового підприємства та чинна до поточного стану законодавства, розроблено методичний підхід до управління економічною безпекою промислового підприємства та інструментарій управління, напрями формування якого відповідають стратегічним цілям промислового підприємства та визначеній конфігурації економічної безпеки промислового підприємства – «інтереси», «фінансово-економічна стійкість», «ефективна функціональність» «організаційна адаптивність», «стратегічна компетентність». Такими заходами є: створення системи узгодження інтересів промислового підприємства; діагностика фінансово-економічної стійкості промислового підприємства; розробка профілю захисту реалізації стратегічних планів розвитку; розробка процедур технологічного контролю та моніторингу на промисловому підприємстві; формування політики інформаційної та

кадрової безпеки промислового підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про основи національної безпеки» [Електронний ресурс]. – <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/96415>.
2. Закон України «Про боротьбу з корупцією» [Електронний ресурс]. – <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/356/95вр>.
3. Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції» [Електронний ресурс]. – <http://zakon.rada.gov.ua/go/236/96вр>.
4. Бендиков М.А. Экономическая безопасность предприятия в условиях кризисного развития [Текст] : учебное пособие / под ред. М.А. Бендикова. – К. : Книжкове видавництво НАУ, 2007. – 435 с.
5. Воловельская И.В. Основные типы и характеристика негативного воздействия на экономическую безопасность предприятия [Текст] / И.В. Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип. 29. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – С. 317-320.
6. Геец В.М. Преодоление квазырыночности- путь к инвестиционно ориентированной модели экономического роста // Экономика Украины.- 2015. - №6. – С.4-18
7. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівельного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи / В.В. Дикань. – Харків: УкрДАЗТ. – 2013. – 390с.
8. Дикань В.Л. Дослідження міжнародних стандартів управління ризиками [Текст] / В.Л. Дикань, І.М. Посохов. – Бізнес-інформ. – № 1. – 2014. – С. 314-318.
9. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посібник. / В.Л. Дикань І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. - Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 266 с.

10. Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. - №49.- С.11-18
11. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - №42.- С.144-149
12. Егоров И.Ю. Инновационная Украина -2020: основные положения национального доклада / И.Ю. Егоров // Экономика Украины. – 2015. №9. – С. 4-18
13. Жихор О.Б. Економічна безпека: Навчальний посібник. / О. Б. Жихор, Т. М. Куценко. – Харків: ХІБС УБС НБУ, 2013. – 144 с.
14. Згуровський М.З. Університетська модель інноваційного розвитку України [Електронний ресурс]/ М.З. Згуровський. - Режим доступу: <http://kpi.ua/> – Назва з екрана.
15. Зубок М. І. Економічна безпека суб'єктів підприємництва: навчальний посібник. / М. І. Зубко та ін. – К. : Знання, 2012 – 226 с.
16. 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
17. Козаченко Г.В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения [Текст] : монографія / Г.В. Козаченко, В.П. Пономарев, А.М. Ляшенко. – К. : Либра, 2003. – 280 с.
18. Мосов С. Инновационный путь развития экономики Украины: барьеры и инструменты [Электронный ресурс]/ С.Мосов – Режим доступа: http://ru.golos.ua/ekonomika/innovatsionnyiy_put_razvitiya_ekonomiki_ukrainiy_bareryi_i_instrumentyi_1521
19. Назаренко І.Л. Методика оцінки рівня економічної безпеки дистанції колії [Текст] / І.Л. Назаренко, Т.Г. Сухорукова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ. – 2014. – № 48. – С. 64-69.
20. Онищенко В.Ф. Реалии и возможности экономической стабилизации и развития Украины // Экономика Украины.- 2015- №7. – С.4-18 9.
21. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.
22. Смирнов В.В. Парадигма и концепция инновационного развития национальной экономики [Электронный ресурс]/ В.В. Смирнов. – Режим доступа: http://www.auditfin.com/fin/2012/1/2012_I_1_0_16.pdf
23. Толстова А.В. Кластерная экономика - современная парадигма экономического развития Украины / А.В. Толстова // The dominant of the humanism principle in modern social concepts and the civilized practice of public relations. – London.: Published by IASHE. – 2015. – p.27-30
24. Шкарлет С.Н. Роль информационной компоненты в формировании национальной стратегии развития Украины // Экономика Украины.- 2015- №5. – С.17-29

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146144

УДК 658

УСПІШНО НАЛАГОДЖЕНІ КОМУНІКАЦІЇ – УСПІХ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВА

*Дикань О.В., д.е.н, професор,
Баранова О.Б., магістрант (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена питанню ефективних комунікативних взаємодій в процесі ведення бізнесу. Кожен підприємець розуміє важливість налагодженого спілкування як з контрагентами, так і з співробітниками організації. У статті йдеться про деякі прийоми та елементи комунікативного процесу, зокрема, всередині компанії. Запропоновано приділити особливу увагу підвищенню якості міжособистісних зв'язків співробітників за допомогою впровадження внутрішньофірмових соціальних мереж і різних заходів, спрямованих на згуртування колективу.

Ключові слова: комунікації, підприємство, комунікативна культура, комунікативні інструменти, мотивація.

УСПЕШНО НАЛАЖЕННЫЕ КОММУНИКАЦИИ - УСПЕХ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Дикань Е.В., д.э.н, профессор,
Баранова Е.Б., магистрант (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена вопросу эффективных коммуникативных взаимодействий в процессе ведения бизнеса. Каждый предприниматель понимает важность налаженного общения как с контрагентами, так и с сотрудниками организации. В статье говорится о некоторых приемах и элементах коммуникативного процесса, в частности, внутри компании. Предложено уделить особое внимание повышению качества межличностных связей сотрудников посредством внедрения внутрифирменных социальных сетей и различных мероприятий, направленных на сплочение коллектива.

Ключевые слова: коммуникации, предприятие, коммуникативная культура, коммуникативные инструменты, мотивация.

SUCCESSFUL ADVISED COMMUNICATIONS - SUCCESS OF BUSINESS ENTERPRISES

*Dykan E. V., Doctor of Economics, professor,
Baranova O. B., Masters (USURT)*

The article is devoted to the question of effective communication interactions in the process of doing business. Every businessman understands the importance of well-functioning communication with both contractors and employees of the organization. The article deals with some tricks and elements of the communicative process, in particular, within the company.

If the boss is able to correctly convey information to his subordinates, then the productivity and efficiency of the staff is increasing dramatically, because they work better

when they know what is expected of them.

To increase the efficiency of interpersonal communications it is necessary: explain your ideas before you begin to express them (to transfer to other people; be susceptible to possible semantic problems; to follow the expression of his face, gestures, pose, intonations; to express openness and readiness to understand.

Information is required to make any decision, moreover, the more difficult the decision, the greater the amount of information required. In order to make managerial decisions in business, decision-making support (support) needs to be provided with information that should be properly selected, generalized, systematized and analyzed, that is, suitable for making a correct and well-founded decision in each particular situation. Timeliness of information is important for decision making. As folk wisdom says: "Time is money." Time factor plays an important role in the competition. Getting the right information quickly is an important competitive advantage.

Correct communication between bosses and subordinates prompts not only productive work, but also timely solution of problems in business and within the collective. When employees are sure that they will always listen, the probability of a conflict situation is extremely low. It also follows from this that, under good conditions at work, employees will better perform their duties. Even if they make a mistake or understand that they can not work on time, they still know they can seek help from their colleagues or boss. The mood in the team gives the work a good pace and increases productivity.

It is proposed to pay special attention to improving the quality of interpersonal connections of employees through the introduction of intra-corporate social networks and various activities aimed at consolidating the team.

Key words: communication, enterprise, communicative culture, communicative tools, motivation.

Постановка проблеми. Вся діяльність керівника пронизана комунікаціями, які допомагають йому реалізувати основні функції: обмін інформацією, прийняття рішень, планування, організація, мотивація, контроль.

Світова практика бізнесу засвідчила визначальну роль корпоративної культури у досягненні компанією успіху у довгостроковій перспективі.

Впливаючи на всі бізнес-процеси в організації, корпоративна культура або надає підтримку обраній стратегії, або стає суттєвою перешкодою для її реалізації. Прагматичний підхід до формування і розвитку культури передбачає налагодження механізмів цілеспрямованого управління даним процесом. Практика менеджменту містить численні приклади застосування різних управлінських інструментів формування корпоративної культури, при чому їх

кількість постійно зростає, з'являються нові форми та методики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Існує велика кількість досліджень в області комунікацій. Як приклад можна навести статтю Груністої О.С. [1], в якій наведено цікаві дані про порівняння ефективності вертикальних і горизонтальних комунікацій; статтю Райкова Е.В. [5], в якій детально описані переваги і недоліки усної та письмової комунікації; книгу Дж.М. Лейхіффа і Дж.М. Пенроуза [3], в якій запропоновані 10 способів підвищення ефективності письмових комунікацій. Сутність та класифікацію комунікаційного менеджменту вивчають Орлова Т.М. [2], Прус Л.Р [6]. Розробку системи комунікаційного менеджменту на промислових підприємствах здійснено Шпаком Н.О. у праці [7]. Проте аспекти управління комунікаціями підприємства на засадах діагностики залишаються

невирішеними. Тому потребує подальшого дослідження питання управління комунікацією.

В цілому велика увага в літературі приділяється важливості комунікацій, пропонуються різні способи їх поліпшення. Однак в існуючих дослідженнях мало порушена тема пошуку і аналізу причин порушень комунікацій. Тоді як саме пошук причин дозволить знайти найбільш ефективні способи запобігання проблем в комунікаціях.

Метою статті є обґрунтування значення комунікацій в ефективному функціонуванні організації. Знаходження шляхів до створення комплексного підходу до створення ефективної стратегії комунікацій, аналіз ефективності оптимальних форм комунікацій всередині організації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Важлива роль комунікації, як головного інструменту виконання керівниками управлінських функцій обумовлюється наступними причинами:

1. Керівники не менше трьох чвертей свого часу витрачають на організацію взаємодії як всередині організації, так і поза нею.

2. Правильно організовані комунікації сприяють підвищенню ефективності управління.

3. Ефективні комунікації сприяють утвердженню авторитету керівника.

4. Ефективні комунікації покращують функціонування всіх інших сфер життєдіяльності організації.

Коли люди спілкуються між собою в рамках бізнесу, важливо максимально ясно донести інформацію до одержувача, щоб він зрозумів, що мав на увазі відправник. Повідомлення повинно бути простим і чітким, не викликати сумнівів і не допускати двозначного розуміння у одержувача.

Також процес комунікації повинен дозволити адресату правильно обробити отриману інформацію для складання очікуваної відповіді - тільки в цьому

випадку комунікація буде успішною.

У партнерів в бізнесі не повинно виникати непорозуміння або невірною трактування повідомлення, інакше можуть виникнути проблеми в роботі. Для ефективної роботи люди повинні не тільки доносити інформацію правильно, але і при виникненні непорозуміння виправляти помилку і продовжити продуктивну взаємодію.

Якщо начальник вміє правильно донести інформацію до своїх підлеглих, то продуктивність і ефективність роботи співробітників різко зростають, адже вони краще працюють, коли знають, чого від них чекають.

Таким чином, в спілкуванні з підлеглими також не повинно виникати непорозуміння.

Правильна комунікація між начальниками і підлеглими спонукає не тільки до продуктивної роботи, але і до своєчасного вирішення проблем в бізнесі і всередині колективу. Коли співробітники впевнені, що їх завжди вислухають, ймовірність виникнення конфліктних ситуацій вкрай мала.

З цього також випливає, що при благополучних умовах на роботі, співробітники будуть краще виконувати свої обов'язки. Навіть якщо вони допустять помилку або зрозуміють, що не можуть виконати роботу в строк, вони все одно знають, що можуть звернутися за допомогою до колег або начальника. Сприятливий настрій в колективі дає роботі хороший темп і підвищує продуктивність.

Для прийняття будь-якого рішення потрібна інформація, притому, чим складніше рішення, тим більше обсяг необхідної інформації. Для прийняття управлінських рішень в бізнесі необхідне забезпечення (підтримка) прийняття рішень інформацією, яка повинна бути належним чином відібрана, узагальнена, систематизована і проаналізована, тобто, придатна для прийняття правильного і обґрунтованого рішення в кожній

конкретній ситуації. Своєчасність інформації важлива для прийняття рішень. Як говорить народна мудрість: «Час - гроші». Фактор часу відіграє важливу роль в конкурентній боротьбі. Швидке отримання потрібної інформації - важлива конкурентна перевага.

Американський вчений Е. Демінг обґрунтував ряд принципів демократичної системи управління:

1. Створення атмосфери в колективі, усуває страх бути покараним за упушення в роботі.

2. Надання всебічної допомоги тому виконавцю, хто проявляє ініціативу і творчість.

3. Постійне вдосконалення методів трудової діяльності, повна відмова від порожніх гасел і заклинань про підвищення продуктивності праці.

4. Взаємна відповідальність в системі взаємин керівників і підлеглих; повагу до виконавця, його прав і гідності.

5. Створення обстановки, що сприяє здоровому суперництву співробітників, їх просуванню по службі.

6. Потреба в розумних людях, в зацікавленості активного партнера в особі кожного виконавця.

7. Виключення прямої критики підлеглих, особливо публічно. Будь-яка критика тільки озлоблює, і викликає спрагу помсти, яка найчастіше проявляється в млявій, безініціативній роботі. Непродуктивні наради можуть викликати матеріальні втрати в результаті вжитих неправильних рішень.

Наради - це засіб управління і він повинен бути використаний для правильних цілей і належним чином, щоб досягти бажаного результату. Успіх наради залежить від того, як його учасники приходять до розуміння завдання. Ретельне планування таких елементів, як цілі, склад учасників, порядок денний і місце проведення, - ключ до продуктивної наради. На етапі визначення мети важливо продумати, чи дійсно потрібне прийняття групового рішення.

Для підвищення ефективності міжособистісних комунікацій необхідно:

– пояснювати свої ідеї до того, як почнете їх висловлювати (передавати іншим людям);

– бути сприйнятливими до можливих семантичних проблем;

– стежити за виразом свого обличчя, жестами, позою, інтонаціями;

– висловлювати відкритість і готовність розуміти;

– домагатися встановлення зворотного зв'язку, використовуючи певні прийоми (задавати питання; просити співрозмовника переказати ваші думки; оцінювати мову поз, жестів й інтонацій співрозмовника, які можуть вказувати на замішання і нерозуміння; контролювати перші результати роботи; завжди бути готовим відповісти на питання).

Шляхи подолання організаційних комунікаційних бар'єрів:

– створення системи зворотного зв'язку;

– регулювання інформаційні потоки;

– розроблення управлінських дій для полегшення обміну інформацією по вертикалі і горизонталі;

– розроблення системи збору пропозицій;

– використання внутрішньо організаційної інформаційної системи: корпоративні друковані видання, стінгазети, стенди, Інтранет і т. п.;

– застосування досягнення сучасних інформаційних технологій.

Всі інструменти побудови комунікації всередині організації можна розбити на кілька типів: інформаційні та аналітичні, організаційні.

Як зрозуміло з назви, їх завдання - інформувати співробітників про те, що відбувається в компанії. Стенд з оголошеннями, циркулярами та наказами якраз відноситься до інформаційних інструментів (хай і вельми примітивним).

Інформаційним інструментом може стати корпоративний журнал або газета, корпоративний портал з систематизованою

базою знань, де будь-який співробітник може почерпнути необхідну інформацію, не відволікаючи своїх колег, всілякі внутрішньокорпоративні розсилки.

Аналітичні. Як співробітникам важливо знати про плани керівництва, так і управління необхідно тримати руку на пульсі і розуміти, чого хочуть виконавці. Для цього використовуються інструменти, що забезпечують зворотний зв'язок - форми для внесення рацпропозицій та форуми на корпоративному сайті, системи анкетування співробітників, моніторинг персоналу і багато іншого.

Комунікативні. Люди - істоти соціальні, і крім обміну робочою інформацією їм потрібна і особиста взаємодія, інакше міцний колектив не побудувати. До комунікативних інструментів відносяться не тільки корпоративи і заходи, присвячені тимбїлдингу, але і різні професійні змагання, корпоративне навчання, адаптаційні тренінги і семінари.

Для успішної діяльності компанії кожен співробітник повинен розуміти, куди вона рухається і які її цілі.

Організаційні. Для цього проводяться збори, наради і виступи керівництва, цієї ж мети служать розробка і впровадження корпоративних стандартів. Всі ці завдання можна вирішувати окремо, проте існують інструменти, які б поєднували всі основні функції комунікацій всередині організації.

Наприклад, корпоративна соціальна мережа. Як і звичайна соціальна мережа, корпоративна соціальна мережа дозволяє ділитися новинами і тим самим тримати співробітників в курсі того, що відбувається.

Наявність групових і особистих чатів - спосіб вибудувати ефективні комунікації між співробітниками без втрат інформації та часу, об'єднуватися в групи за професійними інтересами, влаштовувати планерки і мозкові штурми, навіть якщо співробітники розкидані по всьому світу, отримувати консультації в режимі

реального часу і, нарешті, спілкуватися в неформальній обстановці і заводити приятельські зв'язки з іншими працівниками.

Корпоративна соціальна мережа асоціативно пов'язана з простором, призначеним для діалогу, а значить, проблема внутрішніх комунікацій компанії буде вирішена максимально ефективно, без ризику отримати репутаційний удар з відкритих джерел, таких як ВК і FB.

Корпоративні соціальні мережі - відносно нове явище, проте вони стрімко витісняють корпоративні портали і сайти. Причина в простоті, зручності і гнучкості соцмереж. До того ж зараз це в принципі досить затребуваний, а тому знайомий кожному формат взаємодії.

Одним із засобів запобігання проблем в комунікаціях є впровадження системи внутрішніх комунікацій (СВК). В.А. Мельман пропонує схему створення ефективної СВК з семи основних етапів [4]. Перш за все, необхідно провести діагностику існуючої системи комунікацій.

Наприклад, з'ясувати, чи проводяться збори, чи є корпоративний сайт, інформаційна розсилка, зрозуміти, через кого і як швидко поширюються чутки, чи проводиться в компанії анкетування, навчання.

Наступний етап - створення єдиного інформаційного простору, розробка стандартів СВК, далі - впровадження цих стандартів, зміцнення лояльності персоналу, потім - моніторинг працездатності системи, оцінка її ефективності і вжиття заходів щодо її поліпшення.

Інструменти підвищення ефективності СВК діляться на 4 основні види: інформаційні (корпоративний сайт, інформаційна розсилка), аналітичні (анкетування), комунікативні (тренінги, заходи) та організаційні (наради, виступи керівництва). Більшість компаній використовують не більше двох груп інструментів одночасно, в той час як для побудови ефективною системи

рекомендується використання інструментів кожної групи.

Створенню єдиного інформаційного простору в компанії і прискоренню процесу адаптації нових співробітників сприяє впровадження «Корпоративних правил». У них повинна бути відображена вся інформація, необхідна співробітникам: стандарти листування, переговорів, вимоги до зовнішнього вигляду, структура компанії, правила користування документами, порядок виплати зарплати. Одночасно необхідне використання внутрішнього сайту, де може бути розміщена вся важлива інформація про організацію, нових співробітників тощо.

Висновки. Таким чином, одна з умов існування організації - наявність зв'язків між співробітниками. В основі таких зв'язків лежить процес комунікації. Отже, ефективні комунікації - це необхідна умова успішного функціонування організації.

Важливу роль комунікацій у професійній діяльності керівника можна проілюструвати словами Джона Рокфеллера: «Уміння спілкуватися з людьми - це товар .. І я заплачу за таке вміння більше, ніж за що-небудь інше на світі».

Від мистецтва ділового спілкування керівника залежить якість роботи, емоційний настрій працівників, стабільність кадрового складу, соціально-психологічний клімат в організації, наявність конфліктних ситуацій та їх вирішення, розкриття і розвиток творчих здібностей співробітників, встановлення і розвиток ділових контактів, що впливає на економічну ситуацію організації в цілому.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Грунистая О.С. Коммуникации как проблема взаимодействия сотрудников в современной организации. – [Электронный ресурс] / О.С. Грунистая – Режим доступа: http://sociosphera.com/publication/conference/2013/168/kommunikacii_kak_problema_vzamodejstviya_sotrudnikov_v_sovremennoj_organizacii/. – Название с экрана
2. Орлова Т. М. Коммуникационный менеджмент в управлении экономическими системами / Т. М. Орлова. – М. : Изд-во РАГС, 2002. – 394 с.
3. Лэйхифф Дж.М., Пенроуз Дж.М. Бизнес-коммуникации: Стратегии и навыки. – СПб.: Питер, 2001. – 686 с.
4. Мельман В.А. Система внутренних коммуникаций в организации // «Провизор». – 2008. – №15.
5. Райкова Е.В. Проблемы деловой коммуникации в организации. – [Электронный ресурс] / Е.В. Райкова – Режим доступа: <http://vestnik.uapa.ru/ru/issue/2008/04/13/>. – Название с экрана.
6. Прус Л. Р. Коммуникационный менеджмент / Л. Р. Прус // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2009. – № 1. – С. 38-41.
7. Шпак Н. О. Основи комунікаційного менеджменту промислових підприємств: монографія / Н. О. Шпак. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2011. – 328 с.
8. Демінг В. Системи якості та 14 принципів управління Демінга [Електронний ресурс] / В. Демінг – режим доступу: <http://www.harmony.com.ua/text/3325.html>. – Назва з екрана.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145460

УДК 656.2:658

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РЕСУРСОЗБЕРЕЖЕННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Корінь М.В., к.е.н., докторант,
Валюх А.В., магістр,
Валюх О.Ю., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті вивчено підходи до визначення змісту категорії «ресурсозбереження». На основі цього запропоновано ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту розглядати з точки зору процесу впровадження організаційно-управлінських, техніко-технологічних та інформаційних заходів, спрямованих на скорочення рівня використання всіх видів ресурсів. Грунтуючись на аналізі рівня енергоємності регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» за період 2012-2016 роки, визначено заходи організаційно-управлінського, техніко-технологічного та інформаційного характеру, спрямовані на активізацію політики ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту України.

Ключові слова: залізничний транспорт, ресурсозбереження, теоретичні основи, заходи, енергоємність.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Коринь М.В., к.э.н., докторант,
Валюх А.В., магистр,
Валюх О.Ю., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье изучено подходы к определению содержания категории «ресурсосбережение». На основе этого предложено ресурсосбережение на предприятиях железнодорожного транспорта рассматривать с точки зрения процесса внедрения организационно-управленческих, технико-технологических и информационных мероприятий, направленных на сокращение уровня использования всех видов ресурсов. Основываясь на анализе уровня энергоёмкости региональных филиалов ОАО «Укрзалізниця» за период 2012-2016 годы, определены меры организационно-управленческого, технико-технологического и информационного характера, направленные на активизацию политики ресурсосбережения на предприятиях железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, ресурсосбережения, теоретические основы, меры, энергоёмкость.

THEORETICAL BASES OF RESOURCE SAVINGS IN THE RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES OF UKRAINE

*Korin M.V., candidate of economic sciences, doctoral student,
Valuch A.V., Master,
Valuch O.Yu., Master (USURT)*

The article examines approaches to the definition of the content of the category "resource conservation". It has been established that resource conservation combines organizational, technical and technical, information measures to ensure the rational use of resources and improve the quality of products (services), the efficiency of the operation of enterprises. On the basis of this, it is suggested that resource conservation in railway transport enterprises should be considered from the point of view of the implementation process of organizational and managerial, technical and technological and information measures aimed at reducing the level of use of all types of resources. It is determined that the railway transport of Ukraine is one of the most resource-consuming sectors of the economy, which consumes huge amounts of electricity and fuel annually. The analysis of the energy intensity of the regional branches of PJSC «Ukrzaliznytsja» for the period of 2012-2016 allowed indicating a reduction in the level of consumption of fuel and energy resources in the industry. It was established that the decrease of the consumption of resources was largely due to the deterioration of the railways' performance - the fall in volumes of transportation at PJSC «Ukrzaliznytsja», and partly due to the introduction of energy saving technologies in the transport process and modern energy efficient equipment in the industry. It is concluded that in order to ensure the maximum full and timely satisfaction of demand for passenger and cargo transportation services at the European level, competitive tariffs on rail transport require a policy of resource conservation. On the basis of this, measures of organizational-managerial, technical-technological and informational character are proposed, aimed at activating the resource-saving policy at railway transport enterprises of Ukraine.

Key words: *railway transport, resource saving, theoretical basis, measures, energy intensity.*

Актуальність теми дослідження. Стратегія економічного розвитку України визначається вектором забезпечення сталого розвитку базових галузей, проведення структурних реформ, а тому й підвищення стандартів життя з метою досягнення рівня технологічно та інноваційної спроможної країни у світовому господарстві [1]. Цього можна досягти, передусім, шляхом забезпечення стійкого зростання економіки екологічно невиснажливим способом та створення сприятливих умов для ведення господарської діяльності в усіх галузях економіки країни на засадах ресурсозбереження [2].

Для залізничного транспорту процеси ресурсозбереження мають

стратегічне значення, що і визначено в Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» до 2021 року. В першу чергу, це викликано тим, що високий рівень зношеності основних фондів, який наразі характерний для підприємств галузі, негативно впливає на рівень експлуатаційних витрат та екологічні показники її діяльності, а тому і знижує рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень. За таких умов ресурсозбереження варто розглядати одним із інструментів розвитку залізничного транспорту, який сприятиме скороченню рівня витрат, покращенню якості бізнес-процесів та впровадженню принципів соціально відповідального

господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблемі реалізації принципів ресурсозбереження в економіці України, в тому числі і на підприємствах залізничного транспорту, присвячені роботи таких вчених-науковців, як Беляєва Г.Є., Дикань В.Л., Іпполітова І.Я., Ковалко М. П., Радчук І.М., Сотник І.М., Токмакова І.В. та інші [3-9]. Незважаючи на численні дослідження, присвячені методологічним основам управління процесами ресурсозбереження на підприємствах різних галузей економіки, потребують подальшого вивчення теоретичні основи реалізації ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту.

Мета статті. Метою статті є вивчення теоретичних основ ресурсозбереження та визначення заходів щодо активізації політики ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як економічна категорія термін «ресурсозбереження» є досить новим для української науки адже був уведений до наукового обігу лише наприкінці 80-х років. Існування різних течій економічної думки сприяло формуванню різних підходів і до визначення змісту категорії «ресурсозбереження». Теоретичні підходи до визначення змісту категорії ресурсозбереження подано в таблиці 1. В цілому більшість науковців виділяють два підходи до трактування «ресурсозбереження»: одні акцентують увагу на охоронній функції заходів з ресурсозбереження, інші ж – розглядають ресурсозбереження з точки зору раціонального використання ресурсів, включаючи і природні. Наприклад, І. Сотник під терміном ресурсозбереження розуміє комплекс заходів організаційно-технічного, наукового, інформаційного характеру, а також процеси і методи, що

реалізуються на всіх стадіях життєвого циклу об'єкту дослідження і спрямовані мінімізацію рівня використання ресурсів на одиницю продукції з найнижчим впливом на людину і середовище [8]. Іванова Т.В. у своєму визначенні ресурсозбереження акцентує увагу на максимальній економії та повторному використанні ресурсів, що можливо забезпечити в процесі екологізації виробництва [10].

Отже, аналіз наукових підходів до визначення змісту категорії ресурсозбереження дозволив встановити наступне: по-перше, ресурсозбереження охоплює заходи організаційного, техніко-технічного, інформаційного характеру, що спрямовані на раціональне використання ресурсів, а, по-друге, сам процес ресурсозбереження пов'язаний із забезпеченням якості продукції (послуги) та орієнтований на підвищення ефективності функціонування підприємства, сприяючи тим самим зростанню рівня його конкурентних переваг.

Враховуючи підходи науковців щодо визначення змісту категорії «ресурсозбереження» під ресурсозбереженням на підприємствах залізничного транспорту будемо розуміти процес впровадження організаційно-управлінських, техніко-технологічних та інформаційних заходів, спрямованих на скорочення рівня використання всіх видів ресурсів з метою забезпечення оптимізації експлуатаційних витрат і реалізації принципів соціально відповідального господарювання в галузі.

Залізничний транспорт України є однією з найбільш ресурсовитратних галузей економіки, що щорічно споживає величезні обсяги електроенергії та палива. Уже протягом тривалих років в галузі реалізуються заходи, спрямовані на скорочення рівня використання ресурсів, в першу чергу, паливно-енергетичних, однак незважаючи на це рівень їх споживання по окремих видах є ще досить

значним. Згідно з офіційними даними ПАТ «Укрзалізниця», за останні 12 років за рахунок впровадження енергоощадних технологій в перевізному процесі і сучасного енергоефективного обладнання в галузі вдалося знизити споживання дизельного палива на 21,7%, бензину — на 58,2%, вугілля — на 71,8%, природного газу — на 56,5%, мазуту — на 92,6% [16].

Таблиця 1

Підходи до визначення терміну «ресурсозбереження»

Автор	Визначення поняття
Л. Рибалко [11]	Будь-яка діяльність, спрямована на охорону навколишнього середовища. Ресурсозбереження передбачає раціональне використання усіх без винятку ресурсів (не лише природних)
Ю. Набатова [12]	Ресурсозбереження - це прогресивний напрям використання ресурсного потенціалу підприємства, безперервний процес економії на всіх етапах виробничо-господарської діяльності, який забезпечить зменшення витрат виробництва, зростання виробництва продукції, зменшення собівартості при тій самій кількості використання ресурсів, сировини та палива
В. Іфтемічук, В. Григорьев, М. Маниліч, Г. Шутак [13]	Ресурсозбереження – система заходів, спрямованих на найбільш раціональне і ефективне використання всіх видів ресурсів, їх скорочення на одиницю корисного ефекту. Ресурсозбереження є важливою умовою вирішення соціальних і виробничих проблем розвитку суспільства
Н. Конищева [14]	Процес ресурсозбереження передбачає ефективне використання всіх видів виробничих ресурсів та грошових коштів. Крім того, зростання ресурсозбереження означає підвищення ефективності використання виробничого потенціалу на основі раціонального використання речових елементів процесу виробництва, доцільного кооперування робітників, який забезпечує зростання продуктивності праці, а також ефективність витрачання грошових коштів, які знаходяться у розпорядженні об'єктів господарювання
І. Сотник [8]	Під ресурсозбереженням слід розуміти наукову, виробничу, організаційну, комерційну, інформаційну та іншу діяльність, спрямовану на забезпечення мінімальної витрати речовини й енергії на всіх стадіях життєвого циклу в розрахунку на одиницю кінцевого продукту, виходячи з існуючого рівня розвитку техніки і технології і з найменшим впливом на людину і природні системи
В. Гусаков, В. Буць [15]	Ресурсозбереження - це процес зменшення кількості матеріалізованої праці, що входить у продукцію (кінцевий результат виробництва) при забезпеченні зростання об'єктів корисних результатів виробництва та відносної стабільності матеріальних витрат

Безумовно, що така динаміка скорочення рівня споживання паливно-енергетичних ресурсів в галузі має позитивний ефект, адже сприяє зменшенню рівня експлуатаційних витрат, а відповідно, і зростанню доходів залізничного транспорту. Однак, в значній мірі зниження рівня споживання даних видів ресурсів стало результатом погіршення показників роботи залізниць – падіння обсягів перевезень в ПАТ «Укрзалізниця». Так, у 2015 році обсяг перевезень ПАТ «Укрзалізниця» в порівнянні з 2014 роком скоротився на 8,6

%, а споживання паливно-енергетичних ресурсів – на 6,7 тис. т палива в умовному обчисленні, що грошовому виразі становить 160 млн грн. Динаміку енергоємності регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» за період 2012-2016 роки подано на рисунку 1. У розрізі регіональних філій відсоток зниження енергоємності склав: регіональна філія «Південна залізниця» - 16,79 % (з 13,11 т умовного палива приведених у млн. т-км до 10,9 т умовного палива приведених у млн. т-км); регіональна філія «Одеська залізниця» - 9,44 % (з 6,99 т умовного палива приведених у млн. т-км до 6,33 т умовного палива приведених у млн. т-км);

регіональна філія «Львівська залізниця» - 13,72% (з 11,88 т умовного палива приведених у млн. т-км до 10,25 т умовного палива приведених у млн. т-км); регіональна філія «Південно-Західна залізниця» - 6,44% (з 7,76 т умовного палива приведених у млн. т-км до 7,26 т умовного палива приведених у млн. т-км); регіональна філія «Придніпровська залізниця» - 1,82% (з 7,7 т умовного палива приведених у млн. т-км до 7,56 т умовного палива приведених у млн. т-км); регіональна філія «Донецька залізниця» - 26,25 % (з 8,8 т умовного палива приведених у млн. т-км до 6,49 т умовного палива приведених у млн. т-км) [17].

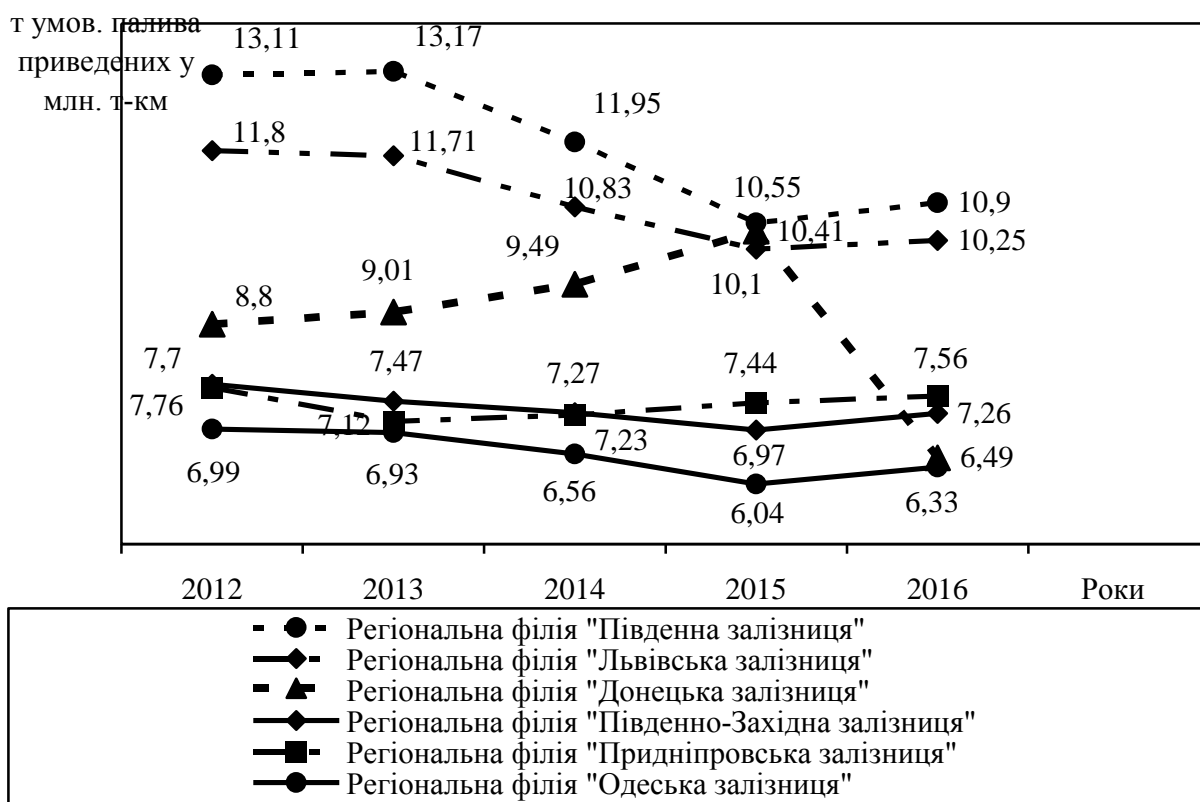


Рис. 1. Динаміка енергоємності регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» за період 2012-2016 роки [17]

Незважаючи на реалізацію численних проектів, спрямованих на зниження рівня використання ресурсів на залізничному транспорті, наразі найважливіше завдання галузі полягає в оптимізації рівня експлуатаційних витрат з метою забезпечення максимально

повного і своєчасного задоволення попиту на послуги з перевезення пасажирів та вантажів за конкурентними тарифами. Особливо гостро проблема управління ресурсозбереженням на залізничному транспорті актуалізується в умовах впровадження в Україні швидкісного руху

поїздів та інтеграції ПАТ «Укрзалізниця» в європейський транспортний простір. Адже особливість українських залізниць, яка стримує можливість розвитку швидкісного руху, є те, що майже вся інфраструктура та рухомий склад залишилися в спадок ще з радянських часів, а тому і якість транспортних послуг, і більшість показників експлуатаційної роботи галузі не відповідають європейським стандартам і нормам.

Враховуючи існуюче становище в сфері ресурсозбереження на залізничному транспорті, варто визначити, що реалізація політики ресурсозбереження в умовах інтеграції в європейський транспортний простір має відбуватися на різних рівнях управління галуззю і стосуватися впровадження заходів організаційно-управлінського, техніко-технологічного та інформаційного характеру (рисунок 2).



Рис. 2. Заходи щодо активізації політики ресурсозбереження на підприємствах залізничному транспорті України

Відповідно до цього заходи організаційно-управлінського характеру мають передбачати:

– створення в структурі ПАТ «Укрзалізниця» спеціалізовано департаменту з енергетичного

менеджменту, що розробляв би проекти з енергозбереження та здійснював контроль за ефективність реалізації

ресурсозберігаючих заходів; – розроблення та реалізацію програм створення об'єктів

альтернативної енергетики на підприємствах ПАТ «Укрзалізниця»;

– розроблення системи мотивації локомотивних бригад до економії паливно-енергетичних ресурсів за рахунок впровадження системи преміювання працівників залежно від розміру економії паливно-енергетичних ресурсів (наприклад, 10% від економії ПЕР у вантажному русі та 25% у маневровому та пасажирському русі);

– підвищення рівня кваліфікації працівників локомотивних бригад, організація шкіл передового досвіду економного режиму ведення поїздів;

– перегляд діючих методів нормування та обліку паливно-енергетичних ресурсів;

– формування бази даних перспективних для галузі проектів в сфері ресурсозбереження тощо.

Заходи техніко-технологічного характеру мають бути спрямовані на покращення техніко-технологічного стану тягового рухомого складу та інших об'єктів інфраструктури за рахунок їх оновлення і модернізації. Особливе значення для зниження рівня використання ресурсів в транспортному процесі має впровадження різного роду інформаційних систем, що дозволяють контролювати за рівнем споживання електроенергії чи палива, а також отримувати інформацію щодо бажаних параметрів руху. Окрім цього, для залізничного транспорту необхідним є впровадження власної системи утилізації відходів, а також системи рекуперації енергії шляхом безперебійної роботи схем рекуперативного гальмування, забезпечення використання повернутої в контактну мережу електроенергії іншими локомотивами тощо. Величезний потенціал для реалізації стратегії ресурсозбереження має ремонтне господарство залізничного транспорту. Ресурсозбереження при ремонті рухомого складу охоплює такі напрямки, як оновлення ремонтної бази підприємств та

підвищення енергетичної ефективності технологічних процесів за рахунок їх комп'ютеризації, впровадження сучасних систем опалення, вентиляції і освітлення, розвиток альтернативних джерел енергії тощо [18].

До заходів інформаційного характеру, спрямованих на активізацію політики ресурсозбереження на залізничному транспорті варто віднести:

- проведення роз'яснювальної роботи серед всього кадрового складу щодо економічної ефективності реалізації ресурсозберігаючих проектів (впровадження ощадливого виробництва) та забезпечення збалансовано використання ресурсів галузі;

- організація та участь у різного роду виставках, ярмарках, міжнародних конференціях, присвячених проблемам ресурсозбереження на залізничному транспорті тощо.

Висновок. Таким чином, ресурсозбереження є одним із стратегічних напрямком розвитку залізничного транспорту, що дозволить якісно оптимізувати рівень експлуатаційних витрат та запровадити принципи соціально відповідального господарювання в галузі. В статті вивчено підходи до визначення змісту категорії «ресурсозбереження», що дозволило визначити ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту з точки зору процесу впровадження організаційно управлінських, техніко-технологічних та інформаційних заходів, спрямованих на скорочення рівня використання всіх видів ресурсів. Грунтуючись на аналізі рівня енергоємності регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» за період 2012-2016 роки визначено заходи організаційно-управлінського, техніко-технологічного та інформаційного характеру, спрямовані на активізацію політики ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту України.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Табачкова Н.А. Українські реалії та перспективи сталого розвитку в умовах глобалізації економіки [Текст] / Н.А. Табачкова // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2016. – Вип. 6. – С. 71-74.
2. Карпуніна М.С. Удосконалення механізму ресурсозбереження в металургійній галузі України [Текст]: дис.. на здобуття наук. ступеня канд.. екон.наук; спеціальність: 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / М.С. Карпуніна. – Запоріжжя, 2018. – 209 с.
3. Беляєва Г.Є. Ресурсозбереження як напрямок підвищення конкурентоспроможності підприємств в загальній системі управління [Текст] / Г. Є. Беляєва // Екологічний менеджмент у загальній системі управління : тези доповідей Десятої щорічної Всеукраїнської наукової конференції (Суми, 20-21 квітня 2010 року) / Відп. за вип. О. М. Теліженко. – Суми : СумДУ, 2010. – Ч.1. – С. 20-23.
4. Дикань В.Л. Аналіз енергетичної складової у прямих енергетичних витратах на роботу тягового рухомого складу [Текст] / В.Л. Дикань, М.Ю. Калабухіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. - № 39. – С. 80-83.
5. Іпполітова І.Я. Ресурсозбереження як метод господарювання в умовах кризи [Електронний ресурс] / І. Я. Іпполітова. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/15_NPN_2009/Economics/46350.doc.htm. - Назва з екрану.
6. Ковалко М. П. Енергозбереження – пріоритетний напрямок державної політики України / М. П.Ковалко, С. П. Денисюк.– К. : УЕЗ, 1998.– 506 с.
7. Радчук І.М. Сутність поняття «ресурсозбереження» та шляхи його впровадження на підприємстві [Електронний ресурс] / І. М. Радчук // Вісник ХНТУ, 2009. – № 3(36). – Режим доступу: http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Vkhdtu/2009_3/30922.pdf. - Назва з екрану.
8. Сотник І.М. Еколого-економічні механізми мотивації ресурсозбереження [Текст]: : монографія / І. М. Сотник. – Суми : ВВП "Мрія" ТОВ, 2008. – 230 с.
9. Якименко-Терещенко Н. В. Принципи ресурсозбереження в металургійному комплексі [Електронний ресурс] / Н.В. Якименко-Терещенко, І.В. Токмакова. - Режим доступу: https://knau.kharkov.ua/visn_econom_20172_312.html. - Назва з екрану.
10. Іванова Т.В. Екологізація природокористування та політика ресурсозбереження в сучасних умовах [Текст] / Т.В. Іванова // Економіка та держава. — 2011. — №4. — С. 123—125.
11. Рибалко Л.П. Сучасні підходи до трактування сутності поняття ресурсозбереження [Електронний ресурс] / Л. П. Рибалко. – БІЗНЕС-ІНФОРМ, 2012. – №3. – Режим доступу: <http://ekhneu.org.ua/content/suchani-pidhodi-do-traktuvannya-sutnosti-ponyattya-resursozberezhennya>. - Назва з екрану.
12. Набатова Ю.О. Розробка методичних підходів до формування стратегії ресурсозбереження підприємств машинобудування [Текст] / Ю.О. Набатова // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Сер.: Економічні науки. - 2013. - № 2. - С. 193-196.
13. Іфтемічук В. С. Генеза ринкової економіки (політекономія, мікроекономіка, макроекономіка, економічний аналіз, економіка підприємства, менеджмент, маркетинг, фінанси, банки, інвестиції, біржова діяльність): терміни, поняття, персоналії [Текст]: навчальний економічний словник-довідник для студ. вищ. навч. закл. / В. С. Іфтемічук, В. А. Григорьев, М. І. Маниліч та ін.– Л. : Магнолія плюс, 2004.– 688 с.

14. Конищева Н.И. Управление ресурсосбережением на предприятиях новых форм хозяйствования [Текст] / Н. И. Конищева, Р. И. Балашова // Современные проблемы управления экономикой: сборник научных трудов. – Донецк : ИЭП НАН Украины, 1994. – С. 133-144.
15. Гусаков В.Г. Экономические законы, факторы и принципы управления ресурсосбережением [Текст] / В.Г. Гусаков, В.И. Буць // Весник БДУ. – 2010. – Сер. 3. - № 3. – С. 64-66.
16. Енергоємність залізничного транспорту в Україні за 12 років знизилася на 42% [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://vcourse.ua/ua/business/energoemkost-zh-d-transporta-v-ukraine.html>. - Назва з екрану.
17. Експерти оцінюють резерви енергозбереження ПАТ «Укрзалізниця» у 160 млн. грн [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://info.uz.ua/analitika/u-zaliznichnogo-transportu-velikiy-rezerv-energozberezhennya>. - Назва з екрану.
18. Луханін М. Тяга поїздів — ресурсозберігаючі традиції та інновації бережливого виробництва на Одеській залізниці [Текст] / М. Луханін // Українські залізниці. – 2014. - № 6 (12). – С. 42-55.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145575

УДК 220.54:338.465.4

МЕТОДИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ ПОСЛУГ ПІДПРИЄМСТВА

*Науменко М.О., д. філ. екон. напр., професор,
Калінов Д.В., магістр (НА НГУ)*

У статті розглядаються питання підвищення якості надання послуг за рахунок тісної взаємодії із споживачами та фактори, котрі впливають на якість наданої послуги. Відзначено, що управління якістю при наданні послуг — це не ізольований вид діяльності відділу контролю. Щоб бути ефективним, цей процес повинен охоплювати операції всіх відділів, включаючи ті, які займаються обслуговуванням і транспортуванням.

Ключові слова: управління якістю, послуга, прибуток, фактори, професійна підготовка.

МЕТОДИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАЧЕСТВА УСЛУГ ПРЕДПРИЯТИЯМ

*Науменко М.А., д. фил. экон. напр., профессор,
Калинов Д.В., магистр (НА НГУ)*

В статье рассматриваются вопросы роста качества предоставления услуг за счет тесного взаимодействия с потребителями и факторы, которые влияют на качество предоставляемой услуги. Отмечено, что управление качеством при

предоставлении услуг - это не изолированный вид деятельности отдела контроля. Чтобы быть эффективным, этот процесс должен охватывать операции всех отделов, включая те, которые занимаются обслуживанием и транспортировкой.

Ключевые слова: управление качеством, услуга, прибыль, факторы, профессиональная подготовка.

THE METHOD OF PROVIDING THE QUALITY OF SERVICES TO ENTERPRISES

*Naumenko M.A., Ph.D. economic direction, professor,
Kalinov D.V., Master (National Academy of National Guard of Ukraine)*

Quality management is one of the most important spheres of activity of service enterprises. According to the directions of modern politics, quality is a political, economic and moral category. The quality of services is among the most important indicators of enterprise activity. After all, the increase in quality actually means the survival of business entities in market conditions, the introduction of scientific and technological advances, the growth of efficiency, etc.

Quality is an important part of meeting the needs of the consumer. High quality leads to high satisfaction, and high satisfaction - to loyalty of consumers. And consumer loyalty is a guarantee of high profits. Loyal consumers provide a stable consumer base of the organization. Their oral advertising adds new consumers, thereby increasing the market share for the organization.

Studies show that companies known for their high quality products and services are profitable, and therefore investing in their shares is a good investment.

Technical factors include: service technology, serial communication scheme, backup system, circuit solutions, maintenance and repair tools, technical level of design, manufacturing, operation and others.

Organizational factors include: division of labor and specialization, forms of organization of production processes, rhythmicity of the process of providing services, forms and methods of control, order of provision, forms and methods of delivery, storage, operation (consumption), maintenance, repair, and others.

Economic factors include: price, cost, forms and level of wages, the level of maintenance and repair costs, the degree of productivity of social work, and so on.

All of the above factors of quality assurance are subject to subjective factors, which include the level of training, their ability to quickly respond to non-standard situations, etc., which is reflected in the professional training of staff and their culture. After all, in ensuring the quality of services, a significant role plays a person with her professional training, physiological and emotional characteristics. Because during the rendering of services, employees can, not even own fault, allow different mistakes.

It should be emphasized that quality management in the provision of services is not an isolated type of activity of the control department. To be effective, this process should cover the operations of all departments, including those involved in servicing and transportation. In fact, quality management should cover the range of collaboration and interaction from suppliers to consumers. It is important to understand the requirements of consumers and have an accurate feedback that provides information about their perception of the services they receive.

Key words: *quality management, service, profit, factors, training.*

Постановка проблеми та її завданнями. Управління якістю - одна з зв'язки з науковими чи практичними найважливіших сфер діяльності

підприємств сфери послуг. Відповідно до напрямів сучасної політики якість виступає політичною, економічною та моральною категорією.

Якість послуг відноситься до числа найважливіших показників діяльності підприємств. Адже, підвищення якості фактично означає виживання господарюючих суб'єктів в умовах ринку, впровадження науково-технічних досягнень, зростання ефективності, тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. На сьогоднішній день якість відображає діяльність підприємства через створення якісної продукції або надання послуг, спрямовану на завоювання нових споживачів та утримання існуючих. У роботах таких вчених, як Шаповал М.І., Шеєра А.В., Фісуна К.А., Липича Л.Г. [1-4] якість послуг характеризується як один із найважливіших показників розвитку підприємства, пропонуються підходи до її оцінки та підвищення. Проте відомі дотепер дослідження не містять повною мірою вирішення теоретичних і методичних проблем забезпечення якості послуг, до того ж існують також специфічні аспекти забезпечення якості саме під час надання послуг.

Отже, **метою** статті є управління підвищенням якості надання послуг для завоювання та утримання підприємством сфери послуг своєї ніші на ринку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Якість - це сукупність характеристик об'єкта, що належать до його здатності задовольняти встановлені або передбачувані потреби [5]. Під послугами в загальному випадку розуміють види діяльності, в ході здійснення яких не створюється новий продукт, але змінюється якість вже наявного, тому послуга - це діяльність, процес [6].

Якість - важлива частина задоволення потреб споживача. Висока якість призводить до високого

задоволення, а високе задоволення - до лояльності споживачів. А купівельна лояльність - запорука високих прибутків.

Лояльні споживачі забезпечують стійку споживчу базу організації. Їх усна реклама додає нових споживачів, тим самим збільшуючи частку ринку для організації.

Дослідження показують, що компанії, відомі високою якістю своїх товарів і послуг є прибутковими, а тому вкладення в їх акції - це хороші інвестиції.

Коли організація виробляє товари або надає послуги вищої якості, її службовці задоволені і пишаються своєю роботою. Задоволені службовці, як правило, лояльні і працюють більш продуктивно. Крім того, в таких організаціях немає плинності кадрів, що сприяє поліпшенню якості послуг.

Вища якість означає правильне виконання першої спроби, тобто організація несе порівняно невеликі витрати на виправлення помилок і повернення грошей незадоволеному покупцеві. Попередження помилок підвищує продуктивність і знижує витрати.

На якість послуг впливає значна кількість факторів, які діють як самостійно, так і в взаємозв'язку між собою. В [7] всі фактори об'єднані в 4 групи: технічні, організаційні, економічні та суб'єктивні.

До технічних факторів належать: технологія надання послуги, схема послідовного зв'язку елементів, система резервування, схемні рішення, засоби технічного обслуговування та ремонту, технічний рівень бази проектування, виготовлення, експлуатації та інші.

До організаційних факторів належать: розподіл праці і спеціалізація, форми організації виробничих процесів, ритмічність процесу надання послуг, форми і методи контролю, порядок надання, форми та способи доставки, зберігання, експлуатації (споживання), технічного обслуговування, ремонту та

інші.

До економічних факторів належать: ціна, собівартість, форми і рівень зарплати, рівень затрат на технічне обслуговування і ремонт, ступінь підвищення продуктивності суспільної праці та інше.

Економічні фактори особливо важливі при переході до ринкової економіки, їм одночасно властиві контрольно-аналітичні і стимулюючі властивості. До перших відносять такі, що дозволяють виміряти: затрати праці, засобів, матеріалів на досягнення і

забезпечення певного рівня якості послуг. Дія стимулюючих факторів приводить як до підвищення рівня якості, так і до його зниження. Найбільш стимулюючими факторами є ціна і зарплата.

Правильно організоване ціноутворення стимулює підвищення якості. При цьому ціна повинна покривати всі витрати підприємства на заходи по підвищенню якості і забезпечувати необхідний рівень рентабельності. В той же час вироби або послуги з більш високою ціною повинні бути, високої якості (рис. 1)

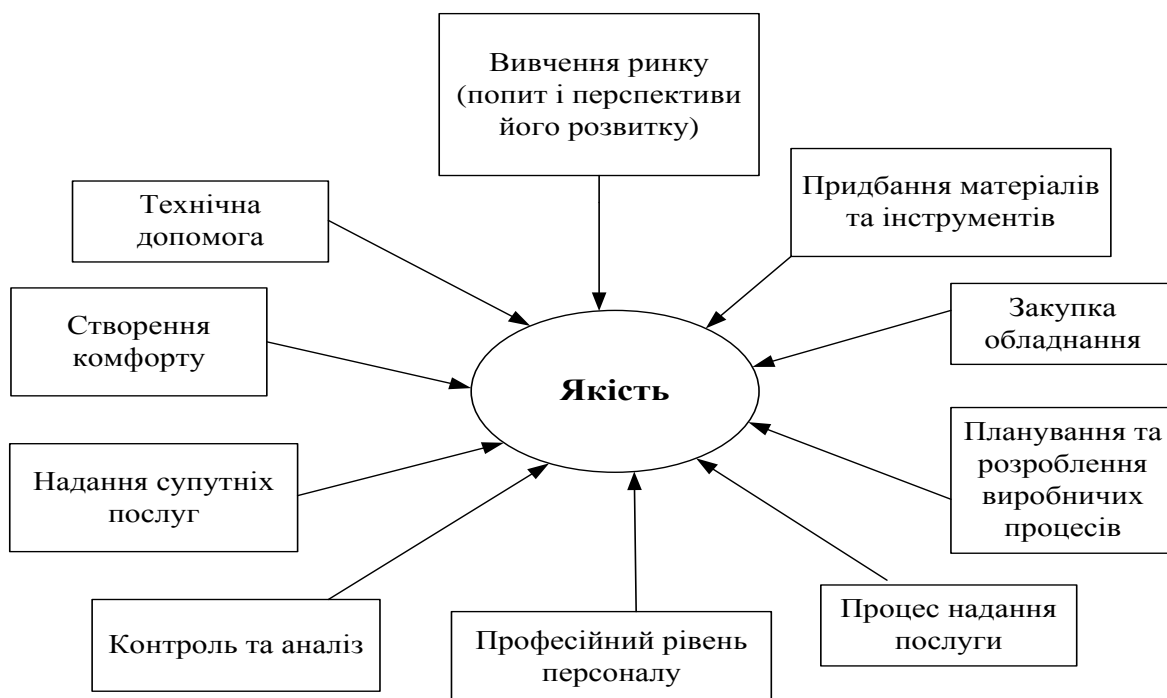


Рис. 1. "Петля якості" або етапи, на яких забезпечується якість [1]

Що стосується заробітної плати, то в умовах ринкової економіки оплата праці має досить сильний вплив на ефективність праці робітників, а отже і на діяльність всього підприємства, особливо в сфері послуг. Правильна та ефективна організація оплати праці робітників, її форм та систем дозволяє підвищувати ефективність роботи всього підприємства.

Взагалі, заробітна плата є найбільш дієвим інструментом активізації

людського фактора та використання трудового потенціалу при забезпеченні якісного виробництва чи надання послуг. При цьому використання наявного кваліфікаційного і творчого потенціалу працівників має повністю залежати від обґрунтованості та вибору методів взаємозв'язку оплати праці з кваліфікацією, змістом виконуваної роботи, результатами праці й умовами, в яких вона здійснюється.

Суб'єктивні фактори. В забезпеченні якості послуги значну роль відіграє людина з її професійною підготовкою, фізіологічними й психологічними особливостями, які по-різному впливають на розглянуті вище фактори.

Так, від професійної підготовки людей, які зайняті наданням послуги, залежить рівень використання технічних можливостей підприємства. Але якщо у процесі функціонування технічних факторів роль суб'єктивних факторів слабшає, тому що на цій стадії процес проходить з використанням сучасної техніки та технології, які максимально полегшують технологічний процес надання послуги, то в організаційних факторах суб'єктивний елемент відіграє вже значну роль, особливо коли мова заходить про форми та способи надання послуги.

Про важливість суб'єктивних факторів свідчить поширена серед підприємців думка про економічну вигідність поліпшення якості. Якість розглядається при цьому як соціально бажана мета, але її вплив на підвищення рентабельності вважається мінімальним. Пояснюється це недостатньою обізнаністю підприємців, які припускаються таких помилок:

1. Більш висока якість обходиться дорожче. Це найпоширеніша думка щодо якості. Але новий погляд на механізми створення якості і процеси її надання показав, що висока якість не завжди коштує дорожче.

2. Акцент на якість веде до зменшення продуктивності.

3. На якість впливає культура праці робочої сили. При наданні послуг провину за незадовільний рівень їх якості покладають на низьку культуру праці працівників. Більш глибокий аналіз цього питання показує, що працівники можуть нести відповідальність тільки в тому випадку, якщо керівництво виконало наступні дії:

- забезпечило всебічне навчання;
- забезпечило працівників детальними інструкціями щодо роботи;
- надало засоби для перевірки або оцінювання результатів дій цих працівників;
- виділило засоби для регулювання обладнання або процесу у випадку, якщо результат виявляється незадовільним.

4. Якість може бути забезпечена суворою перевіркою. Контроль був першим офіційним механізмом управління якістю на початку цього століття, і більшість підприємців досі впевнені, що якість може бути поліпшена за допомогою суворого контролю. Слід відмітити, що перевірка може привести тільки до відокремлення якісних послуг від неякісних. Сама по собі вона не може поліпшити якість надання послуг.

Необхідно підкреслити, що управління якістю при наданні послуг — це не ізольований вид діяльності відділу контролю. Щоб бути ефективним, цей процес повинен охоплювати операції всіх відділів, включаючи ті, які займаються обслуговуванням і транспортуванням. Фактично, управління якістю повинно охоплювати діапазон співпраці та взаємодії від постачальників до споживача. Важливо зрозуміти вимоги споживачів і мати точний зворотний зв'язок, який дає інформацію про їхнє сприйняття послуг, які вони отримують [8].

Компанії, відомі високою якістю послуг, зазвичай тримають високі ціни, тому що вони надають те, чого не можуть надати їх конкуренти.

Жодна організація не зможе перемогти конкурентів, якщо її послуги не володіють тією якістю, яку хоче споживач.

Управління якістю слід розглядати як невід'ємну складову частину ефективного управління підприємством, пов'язану із виконанням послуг. Розроблені умови на управління якістю повинні передбачати ефективне управління, щоб послуга завжди

відповідала умовам і задовольняла споживача.

Проектування управління якістю містить:

- визначення ключових видів діяльності, які істотно впливають на виконання зазначеної послуги;
- аналіз ключових видів діяльності з метою відбору тих характеристик, вимірювання і контроль яких забезпечать якість послуги;
- визначення методів оцінювання відібраних характеристик;
- визначення способів впливу на ці характеристики або управління ними в заданих межах.

Висновки: Таким чином, виходячи з усього вищесказаного, ми можемо зробити висновок про важливість якісного надання послуг для підприємства сфери обслуговування. Досягнення якості - це не питання використання особливого методу або технологічних засобів; воно вимагає зміни у філософії менеджменту та культури організації.

Взагалі-то, якість послуг у сучасних умовах розвитку підприємств сфери обслуговування є однією з найважливіших складових ефективності та рентабельності їх діяльності. Адже система управління якістю послуг має стати постійним процесом діяльності, спрямованим на підвищення рівня послуг, удосконалення елементів їх надання та забезпечення системи якості. Усі процеси із проектування, забезпечення та збереження якості наданої послуги мають бути об'єднані в систему управління якістю. А при управлінні якістю послуги безпосередніми об'єктами управління виступають процеси, що зумовлюють забезпечення її якості на кожному етапі. Розробка управлінських рішень щодо визначення показників, які обумовлюють надання якісної послуги, розглядається як

важлива складова програми управління якістю послуг в сфері обслуговування.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Шаповал М. І. Менеджмент якості : навч. посібник / М. І. Шаповал. — К.: Знання, 2007. — 471 с.
2. Шеер А. В. Бизнес-процессы. Основные понятия. Теория. Методы [Текст] / А. В. Шеер. — М. : Весть-Мета Технология, 2000. — 152 с.
3. Фісун К.А. Організація системи управління якістю продукції в сучасних умовах / К.А.Фісун // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей) УДАЗТ, 2018. – Випуск № 62. – С. 204 – 210.
4. Липич Л.Г. Развитие системы управления качеством продукции машиностроительных предприятий: монография /Л. Г. Липич, Н. В. Геліч. – Луцьк: Волин. нац. Ун-т ім. Лесі Українки, 2010. – 200 с.
6. Павлов В.І.,
5. Мишко О.В. Трансформація системи управління якістю товарів в Україні: монографія/ О.В. Мишко. – Рівне: НУВГП, 2009. – 202 с.
6. Шлях до якості: запровадження системи управління якістю // Бюрократ (інформаційний бюлетень). — 2009. — №1–2. — С. 4–7.
7. Леонов И. Г., Аристов О. В. Управление качеством продукции/ И. Г. Леонов, О. В. Аристов. — М: Изд-во стандартов, 1990. – 254 с.
8. Каличева Н.Є. Підходи до створення універсального іміджу для забезпечення конкурентоспроможності підприємств громадського харчування/ Н.Є. Каличева, А. О. Прокопенко// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017 . - № 60 . -С. 140-146.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145457

УДК 331.108.2

РОЗВИТОК ТЕХНОЛОГІЙ УПРАВЛІННЯ ТРУДОВИМ ПОТЕНЦІАЛОМ ПІДПРИЄМСТВ

*Токмакова І.В., д.е.н, професор,
Войтов І.М., ст. викладач,
Штефан К.І., магістр(УкрДУЗТ)*

В статті досліджено підходи до визначення і сутнісно-змістовну характеристику поняття «трудоий потенціал підприємства». Визначено, що характерними рисами трудового потенціалу підприємства як об'єкта управління є: комплексне відображення якісних характеристик персоналу; врахування потенціальних можливостей; залежність від сукупності умов, які забезпечують його реалізацію; здатність утворювати нову якість, що виникає при цільовому з'єднанні індивідів і колективів в ході їх трудової взаємодії. Розкрито елементи системи управління трудовим потенціалом, зроблено висновок про необхідність модернізації технологій управління у зв'язку з значним впливом зовнішніх факторів та їх динамічною зміною. Виявлені актуальні тренди реформування технологій управління трудовим потенціалом та систематизовано перспективні для вітчизняних підприємств інноваційні технології управління трудовим потенціалом за такими напрямками: технології формування персоналу; технології поточної роботи з персоналом; технології оцінки і контролю персоналу; технології позикової праці та вивільнення персоналу; технології навчання і розвитку персоналу.

Ключові слова: трудовий потенціал, підприємство, система управління, розвиток, тренди реформування, інноваційні технології.

РАЗВИТИЕ ТЕХНОЛОГИЙ УПРАВЛЕНИЯ ТРУДОВЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Токмакова И.В., д.э.н, профессор,
Войтов И.Н., ст. преподаватель,
Штефан К.И., магистр(УкрГУЖТ)*

В статье исследованы подходы к определению и сущностно--содержательную характеристику понятия «трудоий потенциал предприятия». Определено, что характерными чертами трудового потенциала предприятия как объекта управления являются: комплексное отражение качественных характеристик персонала; учет потенциальных возможностей; зависимость от совокупности условий, обеспечивающих его реализацию; способность образовывать новое качество, которое возникает при целевом соединении индивидов и коллективов в ходе их трудового взаимодействия. Раскрыты элементы системы управления трудовым потенциалом, сделан вывод о необходимости модернизации технологий управления в связи с значительным влиянием внешних факторов и их динамическим изменением. Вывявлены актуальные тренды реформирования технологий управления трудовым потенциалом и систематизированы перспективные для отечественных предприятий инновационные технологии управления трудовым потенциалом по следующим направлениям: технологии формирования персонала; технологии текущей работы с персоналом;

технологии оценки и контроля персонала; технологии заемного труда и высвобождения персонала; технологии обучения и развития персонала.

Ключевые слова: *трудовой потенциал, предприятие, система управления, развитие, тренды реформирования, инновационные технологии.*

DEVELOPMENT OF TECHNOLOGIES OF MANAGEMENT PERSONNEL POTENTIAL OF ENTERPRISES

***Tokmakova I.V., Doctor of Economics, Associate Professor,
Voytov I.M., Senior lecturer,
Shtefan K.I., master (USURT)***

The article investigates the approaches to the definition and substantive characteristics of the concept of "personnel potential of the enterprise". It is determined that the characteristic features of the personnel potential of the enterprise as object of management is: a comprehensive display of qualitative characteristics of the staff; consideration of the potential possibilities; dependence on a set of conditions that ensure its implementation; ability to form a new quality, which occurs when the target connection of individuals and groups during their work interaction. The elements of the personnel potential management system are revealed, the conclusion is made about the need for modernization of management technologies due to the significant influence of external factors and their dynamic change. It was found that the mechanism of personnel potential management of the enterprise is always a complex and dynamic process. Its elements have to be reformed all the time, as both the external environment in which the business operates and the internal corporate environment change. The current goals and objectives of management and working conditions are constantly being adjusted, so management mechanisms and methods should also be improved. The actual trends of reforming the technologies of personnel potential management and systematized promising for domestic enterprises innovative technologies of personnel potential management in the following areas: technology of personnel formation; technology of current work with personnel; technology of personnel evaluation and control; technology of borrowed labor and release of personnel; technology of training and development of personnel. It is concluded that the intensification of the introduction of innovative technologies in the management of personnel potential will increase mutual satisfaction in the work between employees and the enterprise.

Key words: *personnel potential, enterprise, management system, development, reform trends, innovative technologies.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями Можливості забезпечення ефективної діяльності українських підприємств та їх конкурентостійкості нині обмежені рядом факторів як зовнішнього, так і внутрішнього характеру. Серед останніх вагоме місце займає трудовий фактор, в якому керівники українських підприємств до сих пір вбачають лише робочу силу або один з ресурсів господарювання наряду з іншими. Внаслідок такого ставлення управління персоналом в основному представлено технологіями кадрового адміністрування, що здійснюється в межах мінімальних встановлених на законодавчому рівні стандартів. Натомість практика передових компаній світу підтверджує, що людські можливості є визначальними в досягненні поставлених цілей. Трудова складова потенціалу підприємства відіграє важливу роль у його діяльності, від рівня використання та

збалансованості останньої залежать досягнуті конкурентні переваги, 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, забезпечуючи досягнення поставлених цілей. Ґрунтуючись на тому, що ефективно управління підприємством неможливе без ефективного використання трудового потенціалу його людських ресурсів, актуалізуються питання визначення сутності та змісту управління трудовим потенціалом підприємств і напрямків його удосконалення в сучасних умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Науково-теоретичні та методологічні основи управління персоналом і трудовим потенціалом розкривають в своїх працях такі вчені як Т.Ю. Базаров [20], Л.Б. Балабанова, О.В. Сардак [1], Д.П. Богиня, О.А. Грішнова [2], В.С. Васильченко, А.М. Гриненко [3], М.І. Бухалков [4], В.Р. Веснін [6], В.М. Гриньова, Г.І. Писаревська [8], Є.В. Маслов [15], В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова [11], В.В. Компанієць [12]. Окремі проблеми удосконалення управління трудовим потенціалом розкриті в роботах таких вчених, як Н.І. Верхоглядова, М.І. Русієнко [5], О.А. Гавриш, Л.Є. Довгань, І.М. Крейдич, Н.В. Семенченко [7], В.О. Зубенко [9], М.В. Корінь [13], А.В. Линенко, О.Л. Шевченко [14], І.Л. Назаренко, В.О. Маслова [16], І.В. Токмакова, А.В. Кузуб [17], О.П. Третяк [18], О.І. Сімчера [19] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. В економічній літературі представлені різні теоретико-методичні підходи до управління трудовим потенціалом підприємства, тому виникає задача розробки найбільш ефективного набору методів управління,

здатного просунути теорію і практику управління на крок вперед, що потребує подальшого дослідження і розкриття передумов та визначення напрямків удосконалення управління розвитком трудового потенціалу вітчизняних підприємств.

Мета статті полягає в розкритті сутності трудового потенціалу підприємства та складових системи управління ним, визначенні факторів та напрямків удосконалення управління трудовим потенціалом підприємства на інноваційній основі.

Виклад основного матеріалу. Управління трудовим потенціалом підприємства являє собою компонент загальної системи управління, специфіка якого обумовлена як характерними особливостями трудового потенціалу підприємства, так і зовнішніми факторами, що впливають на нього.

Сучасні наукові погляди щодо сутності і змісту поняття "трудоий потенціал" вказують на необхідності його розглядати ширше, ніж категорії "робоча сила", "трудоі ресурси", «персонал» і «кадри», бо він включає сукупність якостей, які визначають працездатність людей, у тому числі їх фізичний, психологічний та моральний потенціали, обсяг загальних спеціальних знань і навичок. Дослідження літературних джерел [5, 7, 8, 14, 16, 18] щодо визначення поняття трудового потенціалу та його складових засвідчує наявність таких основних підходів, як соціально-біологічний, функціональний, структурний, ресурсний, результативний та комплексний. Останній найбільш повно відображає сутність поняття «трудоий потенціал підприємства» і розкриває його зміст як еволюційну, інтегральну особливу характеристику сукупності наявних і перспективних здібностей та можливостей працівників, що можуть бути реалізовані у процесі праці, задовольняючи потреби і забезпечуючи реалізацію цілей підприємства.

Характерними рисами трудового потенціалу підприємства як об'єкта управління є: комплексне відображення якісних характеристик персоналу (професійно-кваліфікаційної, психофізіологічної і особистісної компонент); врахування потенціальних можливостей; залежність від сукупності умов, які забезпечують його реалізацію; здатність утворювати нову якість, що виникає при цільовому з'єднанні індивідів і колективів в ході їх трудової взаємодії. Враховуючи специфіку трудового потенціалу підприємства управління ним являє собою особливий вид управлінської діяльності, націленої на формування нових якостей і властивостей працівників, необхідних для досягнення тактичних і стратегічних цілей підприємства.

Система управління трудовим потенціалом підприємства включає сукупність певних методів, способів, процедур і технологій роботи з людьми. Зміст системи управління трудовим потенціалом підприємства розкривається в його функціях: 1) організаційній - планування джерел комплектування кадрами, інформованість населення про набір персоналу, обсяг коштів на підготовку і т.п. ; 2) соціально-економічній - комплекс умов та факторів, що визначають використання і закріплення персоналу; 3) відтворювальній, що забезпечує створення навчально-матеріальної бази і розвиток персоналу.

Всі елементи системи управління трудовим потенціалом підприємства 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.

Зміст технологій управління персоналом підприємства представляє сукупність послідовно здійснюваних дій, прийомів, операцій, які дозволяють отримати інформацію про можливості людини (здібності, професійні знання, уміння, навички) і сформувати такі, що необхідні для підприємства, або змінити умови їх реалізації.

Розрізняють декілька видів технологій управління трудовим потенціалом підприємства: багатоланкові, комунікаційні, індивідуальні та ін. Багатоланкові технології передбачають виконання серії послідовних взаємозв'язаних завдань, комунікаційні – встановлення трудових стосунків між окремими працівниками і виробничими підрозділами підприємства, індивідуальні – конкретизацію управлінських дій стосовно того або іншого працівника [18].

Таким чином, технології управління трудовим потенціалом підприємства органічно включені в структуру управління, мають свою специфіку і об'єкт свого впливу.

Варто констатувати, що механізм управління трудовим потенціалом підприємства завжди залишається процесом складним і динамічним. Його елементи повинні весь час реформуватися, оскільки змінюються як зовнішні умови, в яких функціонує бізнес, так і внутрішньокорпоративне середовище. Постійно коригуються поточні цілі і завдання управління, умови роботи, тому управлінські механізми та методи теж повинні вдосконалюватися.

Наразі в системі управління трудовим потенціалом вітчизняних підприємств існує ряд загальних проблем, які в основному виявляються в зв'язку з недостатнім розумінням потреб персоналу, а також із-за нераціонального використання трудового потенціалу. Дані проблеми можна вирішити, спираючись не тільки на вітчизняний досвід попередніх років, але і на досвід світового

формування та регулювання кадрових відносин. При цьому слід враховувати традиції, менталітет, а також умови і завдання розвитку суспільства.

В сучасних умовах господарювання виділяють такі тенденції в галузі управління трудовим потенціалом [10]:

1. Зміни в структурі організації: ієрархію замінила командна робота. Якщо раніше підприємства працювали з урахуванням суворої вертикалі ієрархії, то тепер на перший план вийшло співробітництво і командна робота.

2. Поява великої кількості лідерів. Сьогодні лідером може стати практично будь-який співробітник, незалежно від його віку, статі, статусу і освіти.

3. Вплив культури на бізнес. Корпоративна культура є серйозною конкурентною перевагою підприємства. Саме тому фахівці радять керівникам використовувати всі можливості і інструменти, щоб створити представницький образ фірми, надихнути співробітників і впровадити більш ефективну стратегію управління, засновану на культурних цінностях.

4. Необхідність залучати співробітників до процесу роботи. Старі схеми взаємодії між керівництвом і співробітниками більше не працюють. Тепер співробітники стають «волонтерами», які добровільно залучаються до проектів, щоб розкрити свій потенціал і проявити таланти. Для персоналу виходить на перший план розуміння сенсу роботи і придбання конкретних практичних навичок.

5. Перерозподіл відповідальності в сфері навчання співробітників. У колишні часи співробітники були зобов'язані підвищувати кваліфікацію, проходячи навчання в спеціальних центрах. Тепер картина змінилася: персонал самостійно підвищує свої знання, а корпоративні освітні центри стають кураторами даного процесу.

6. Впровадження дизайн-мислення. Створення творчого робочого простору,

орієнтованого на потреби персоналу, дозволяє підвищити продуктивність і якість роботи. Всі методи дизайн-мислення розраховані на те, щоб створити найбільш сприятливу для співробітників обстановку, в якій будуть народжуватися і реалізовуватися успішні бізнес-ідеї.

7. Поліпшення організаційних навичок HR-спеціалістів. В області HR відбулися сприятливі зміни: нове розуміння успіху та результативності роботи, орієнтованість на бізнес, використання інноваційних рішень для підвищення ефективності праці.

8. Використання HR-аналітик. Сучасні підприємства створюють команди аналітиків, які вносять цінні пропозиції з організаційних питань. Хороший показник окупності інвестицій в аналітику говорить про те, що дана стратегія успішно працює.

9. Використання цифрових технологій в сфері HR. Використання цифрових технологій для управління персоналом - це справжня революція в світі HR. Компанії, які впроваджують цю практику, швидко розвиваються і є прикладом для наслідування.

10. Розвиток гігономіки. Нова модель економіки, що передбачає вільну і короткострокову форму зайнятості, виникла на тлі швидкої еволюції технологій. Сьогодні прогресивні компанії часто залучають фахівців-фрілансерів для виконання конкретних проектів. Це дозволяє скоротити витрати на заробітну плату і розширення офісного простору. З роками така форма співпраці стає все більш популярною.

Таким чином, сучасна спрямованість інновацій у сфері управління трудовим потенціалом підприємства пов'язана з такими завданнями: 1) підвищення продуктивності діяльності; 2) ефективне навчання і розвиток персоналу; 3) поліпшення робочих взаємин і створення творчого середовища; 4) поліпшення якості трудового життя; 5) стимулювання креативних ідей;

6) звільнення менеджерів від рутинних функцій, краще використання майстерності і здібностей людей; 7) підвищення сприйнятливості та адаптивності персоналу до нововведень; 8) залученість і лояльність персоналу, згуртованість колективу; 9) забезпечення балансу інтересів підприємства та співробітника.

Модернізація системи управління трудовим потенціалом підприємства являє собою складний процес, що вимагає обліку багатьох змінних, серед яких першочергове значення відводиться

інноваційним технологіям.

На підставі окреслених завдань можна виділити декілька ключових напрямків впровадження інновацій в систему управління трудовим потенціалом підприємства: технології формування персоналу; технології поточної роботи з персоналом; технології оцінки і контролю персоналу; технології позикової праці та вивільнення персоналу; технології навчання і розвитку персоналу. Більш детально види технологій за вказаними напрямками подані на рисунку.



Рис. Інноваційні технології управління трудовим потенціалом підприємств

Розробка і впровадження інноваційної технології в системі управління трудовим потенціалом підприємства, як правило, включає сім типових етапів: 1) діагностика ситуації; 2) внесення коректив до положень, що діють; 3) підготовка та узгодження проекту технології; 4) затвердження розробленої технології; 5) розповсюдження механізму впровадження заходів; 6) навчання персоналу нової технології; 7) встановлення відповідальних за впровадження технології.

Застосування інноваційних технологій в управлінні трудовим потенціалом підприємства визиває зміни в інших його сферах діяльності (в управлінні і ефективне використання ресурсів, в способах вибудовування взаємин з ключовими партнерами, в підвищенні продуктивності праці та ін.). Розуміння актуальних напрямків у розвитку та впровадженні інноваційних технологій в управлінні трудовим потенціалом дозволить підвищити взаємну задоволеність у праці між співробітниками і підприємством.

Висновок. Ефективна діяльність підприємства прямо пов'язана із грамотним управлінням трудовим потенціалом. Незважаючи на значну кількість та багатогранність традиційних методів управління трудовим потенціалом, на сьогодні безліч вітчизняних підприємств зіштовхнулися з тим, що більшість із них не завжди приносять відчутний ефект. Зважаючи на це, виявлені актуальні тренди реформування технологій управління трудовим потенціалом та систематизовано перспективні для вітчизняних підприємств інноваційні технології управління трудовим потенціалом за такими напрямками: технології формування персоналу; технології поточної роботи з персоналом; технології оцінки і контролю персоналу; технології позикової праці та вивільнення персоналу; технології

навчання і розвитку персоналу. Активізація використання інноваційних технологій управління трудовим потенціалом підприємства, які відповідають умовам бізнес-середовища, а також дають змогу вирішувати стратегічні та поточні питання трудової діяльності персоналу, сприяє підвищенню результативності управлінської діяльності та забезпеченню стійкого розвитку і конкурентоспроможності підприємств.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Балабанова Л.Б. Управління персоналом: навч. посібник / Л.Б. Балабанова, О.В. Сардак. – К. : Професіонал, 2006. – 512 с.

2 Богиня Д.П. Основи економіки праці: навч. посіб. / Д.П. Богиня, О.А. Грішнова. – К., –2000. – 313 с.

3 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.

4 Бухалков М.И. Управление персоналом : учебник для вузов / М.И. Бухалков. – М. : Инфра-М, 2007. – 138 с.

5 . Верхоглядова Н.І. Характеристика і структура трудового потенціалу підприємства [Електронний ресурс] / Н.І. Верхоглядова, М.І. Русієнко // Інноваційна економіка. Всеукраїнський науково-виробний журнал – Режим доступу:

http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/in_ek/2011_4/37.pdf

6 Веснин В.Р. Практический менеджмент персонала : пособ. по кадровой работе / В.Р. Веснин. – М. : Юрист, 2008. – 185 с.

7. Гавриш О.А. Технології управління персоналом: монографія / [О.А.Гавриш, Л.Є. Довгань, І.М. Крейдич, Н.В. Семенченко]. – Київ : НТУУ « КПІ імені Ігоря Сікорського». [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/19480/1/tekhnohii_upravlinnia_personalom.pdf

8 Гриньова В.М. Управління кадровим потенціалом підприємства: монографія / В.М. Гриньова, Г.І. Писаревська. – Х.: Вид. ХНЕУ, 2012. – 228 с.

9 Зубенко В.О. Удосконалення методики розрахунку премії для працівників залізниці за винахід нової техніки і прогресивних технологій / В.О. Зубенко, А.О. Луценко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 287-290.

10 Десять тенденцій в області управління людськими ресурсами [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://robo-hunter.com/news/10-sovremennih-trendov-v-oblasti-upravleniya-personalom> © robo-hunter.com

11 Дикань В.Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: підручник / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова. –Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 275 с.

12 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.

13 Корінь М.В. Стратегія розвитку кадрового потенціалу залізниць / М.В. Корінь // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. - 2014. - № 4(1). - С. 53-56.

14 Линенко А.В. Сутність й аналіз трудового потенціалу підприємства за показниками ефективності його використання / А.В. Линенко, О.Л. Шевченко // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2008. – №4. – С. 111–116.

15 Маслов Е.В. Управление персоналом предприятия : учеб. пособие / Е.В. Маслов. – М. : Инфра-М, 2003. – 312 с.

16 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.

17 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.

18 Третяк О.П. Сучасні персонал-технології у системі управління персоналом на підприємстві / О.П. Третяк // Науковий вісник НЛТУ України. – 2014. – № 24(4). – С. 389–396.

19 Сімчера О.І. Наукові підходи до дослідження сутності трудового потенціалу підприємства / О.І. Сімчера // Економічний простір. – № 75. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2013. – 308 с.

20 Управление персоналом: учебник для вузов / под ред. Т.Ю. Базарова, Б.Л. Ерёміна. - М.: ЮНИТИ, 2000. - 423 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145452

УДК 65.012.8

МЕТОДИКА ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

*Толстова А.В., к.е.н., доцент,
Хоменко К.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена проблемі оцінювання рівня економічної безпеки підприємства. Досліджено особливості оцінювання рівня економічної безпеки, розроблено методика оцінювання рівня економічної безпеки. Розкрито основи формування системи оціночних показників на підприємстві, представлено алгоритм оцінки рівня економічної безпеки на підприємстві. Узагальнення результатів оцінювання економічної безпеки підприємства за двома етапами здійснюється шляхом визначення зон економічної безпеки підприємства.

Ключові слова: економічна безпека, підприємство, методика оцінювання, інтегральний показник, показники прибутку.

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ УРОВНЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Толстова А.В., к.э.н., доцент,
Хоменко Е.В., магистр (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена проблеме оценки уровня экономической безопасности предприятия. Исследованы особенности оценки уровня экономической безопасности, разработана методика оценки уровня экономической безопасности. Раскрыты основы формирования системы оценочных показателей на предприятии, представлены алгоритм оценки уровня экономической безопасности на предприятии. Обобщение результатов оценки экономической безопасности предприятия за два этапа осуществляется путем определения зон экономической безопасности предприятия.

Ключевые слова: экономическая безопасность, предприятие, методика оценки, интегральный показатель, показатели прибыли.

METHODOLOGY FOR ASSESSING THE LEVEL OF ECONOMIC SECURITY OF THE ENTERPRISE

*Tolstova A. V., Ph.D., associate professor,
Khomenko E. V., master (USURT)*

The article is devoted to the problem of assessing the level of economic security of an enterprise. The features of assessing the level of economic security are investigated; a methodology for assessing the level of economic security is developed. The fundamentals of the formation of a system of evaluation indicators in an enterprise are disclosed, and an algorithm for assessing the level of economic security in an enterprise is presented. An important component of the level of economic security of an enterprise is corporate security, and a methodology for its assessment is presented. The generalization of the results of the assessment of the economic security of the enterprise in two stages is carried out by

determining the zones of economic security of the enterprise. The method of assessing the level of economic security of an enterprise at the present stage should combine not only theoretical but also practical value. That is, it should be such that its use, conducting of calculations and formulation of conclusions could be implemented by the managers within the enterprise, and did not require the involvement of additional consultants and executors, as well as additional investment in software, etc. The method of assessing the economic environment of the security industry has been developed on the basis of the economic development of the security industry based on the performance of the integral development, which is all of the warehouse, which is economical, and has been used for the development of the business environment. The application of this methodology will allow determining the economic zone in which the enterprise is located to develop a set of measures to ensure an adequate level of safety, increase the degree of economic feasibility of making a decision regarding the priority of the enterprise's reaction to self-preservation, stabilization, formation of competitive, innovative positions or position of provision of long-term potential within ensuring economic security of the enterprise.

Key words: *economic security, enterprise, assessment methodology, integral indicator, profit indicators.*

Постановка проблеми. Нестабільність економічної системи України, відсутності сприятливих умов для ведення та підтримання ефективної підприємницької діяльності, наявність протиріч у законодавчій базі та кризові явища грошово-кредитної системи, валютного ринку країни призводять до погіршення стану вітчизняних підприємств. Таким чином, підприємства опинилися в складній ситуації і стикаються з новими загрозами, серед яких зростання курсу валют, підвищення цін, рівня податкового тиску, несприятливість інвестиційного клімату, падіння купівельної спроможності населення. Саме тому, на сучасному етапі розвитку економічних відносин в Україні ключовим напрямком роботи підприємства має стати забезпечення належного рівня економічної безпеки, що, в свою чергу, обумовлює необхідність визначення дієвої методики оцінювання рівня економічної безпеки підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Теоретичні основи оцінки рівня економічної безпеки підприємства знайшли своє відображення в наукових працях багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, таких як: В. Дикань

[1, 2, 5], І.Воловельська [2], І. Назаренко [3], С. Ілляшенко [7], Н. Реверчук [9], Т.Сухорукова [4], Г. Швиданенко [6], Нагорна І.І. [8] та інші. Згадані праці мають високу науково-теоретичну й практичну цінність, оскільки надають категоріальний і методологічний апарат. Однак, в сучасних умовах розвитку виникає необхідність визначення методики оцінювання рівня економічної безпеки підприємства, яка дозволить врахувати всі аспекти діяльності підприємства та узгодити показники прибутку з показниками рівня економічної безпеки ресурсно-функціонального підходу.

Метою статті є розробка методики оцінювання рівня економічної безпеки підприємства.

Виклад основного матеріалу. Сучасна дієва методика оцінки економічної безпеки підприємства повинна відповідати великій кількості вимог, що ставить перед нею специфічна українська ринкова економіка, тобто вона повинна враховувати велику кількість аспектів діяльності конкретного підприємства та надавати чіткі і достовірні результати, на базі яких можливо б було приймати кваліфіковані управлінські рішення стосовно підвищення або

збереження рівня економічної безпеки підприємства [11].

Проведений сучасними науковцями аналіз існуючих на сьогодні найбільш розповсюджених методик оцінки економічної безпеки підприємства встановив, що кожна з них має певні недоліки та обмеження, а тому існує необхідність у вдосконаленні існуючих підходів до вирішення поставленої проблеми. Додатково підсилює необхідність у цьому також виявлена потреба у обов'язковому врахуванні галузевих аспектів та особливостей діяльності підприємства [12].

Методика оцінки рівня економічної безпеки підприємства на сучасному етапі повинна поєднувати в собі не тільки теоретичну, але й практичну цінність. Тобто вона повинна бути такою, щоб її використання, проведення розрахунків та формулювання висновків могли бути реалізовані управлінцями в межах підприємства, а не потребували залучення додаткових консультантів та виконавців, а також додаткових капіталовкладень на програмне забезпечення, тощо [13].

У зв'язку з цим, методика оцінки економічної безпеки підприємства має бути побудована на основі використання таких рані виявлених методик, як:

- оцінювання економічної безпеки підприємства на основі показників прибутку;

- формування інтегрального показника економічної безпеки за ресурсно-функціональним підходом [11, 12].

Саме зазначені методики дозволять врахувати як принципову важливість для будь-якого підприємства отримання прибутку, так і той факт, що економічна безпека підприємства поняття комплексне, а тому оцінювання потребують усі головні аспекти, що спричиняють свій вплив на неї.

Таким чином оцінювання рівня економічної безпеки підприємства пропонуємо проводити в декілька етапів (рис.1.):

1) визначення знаходження підприємства в стані економічної безпеки за рівнем чистого прибутку, тобто за принципом достатності його для реалізації простого та розширеного відтворення з врахування фактору інфляції;

2) визначення інтегрального показника економічної безпеки на основі оцінювання складових, що мають місце в діяльності підприємства за галузевим принципом;

3) узгодження першого та другого етапів оцінювання, визначення зон економічної безпеки підприємства.

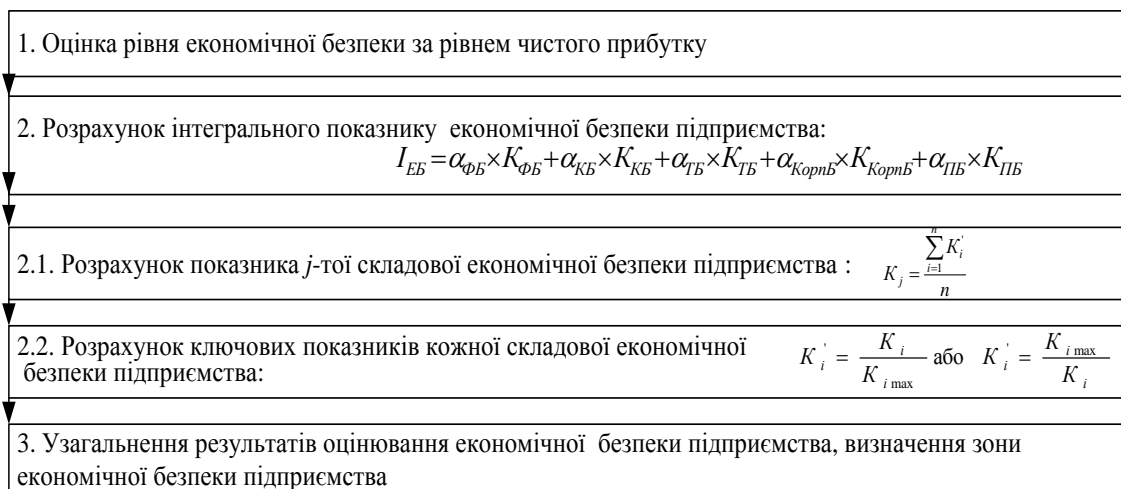


Рис. 1. Ключові етапи оцінювання рівня економічної безпеки підприємства

Встановлено, що підприємство перебуває в стані економічної безпеки лише у тому випадку, коли воно отримує прибуток, а розмірів чистого прибутку достатньо для покриття витрат на просте відтворення з врахуванням фактору інфляції. Стан підприємства тим безпечніший, чим більше чистий прибуток перевищує розміри скорегованих на рівень інфляції амортизаційних відрахувань. На основі цього твердження можна сформулювати порядок отримання висновків про «перший рівень економічної безпеки підприємства». Таким чином перший етап оцінювання рівня економічної безпеки пропонуємо здійснювати в такій послідовності [8]:

1) визначення розмірів нарахованих в аналізованому році амортизаційних відрахувань за основними виробничими фондами підприємства та проведення їх корегування на рівень інфляції:

$$Am^{inf} = Am \cdot \left(1 + \frac{T_{inf}}{100}\right), \quad (1)$$

де, Am – амортизація основних засобів;

T_{inf} – темпи інфляції в аналізованому періоді.

2) визначається різниця між нарахованою амортизацією та амортизацією з врахуванням інфляції:

$$\Delta Am = Am^{inf} - Am, \quad (2)$$

Розмір нестачі коштів для простого відтворення, відшкодованих за рахунок амортизаційних відрахувань, які повинні бути покриті за рахунок реінвестованого прибутку.

3) визначається розмір прибутку, що залишився у розпорядженні підприємства;

4) визначається частка прибутку, що реінвестується, після чого різниця між нарахованою та скорегованою амортизацією (ΔAm) порівнюється з рівнем прибутку, що спрямоване на реінвестування (Pr_m). Якщо

$Pr_m \geq \Delta Am$, то підприємство перебуває в стані економічної безпеки першого рівня. Якщо $Pr_m < \Delta Am$, підприємство в стані економічної небезпеки першого рівня.

Другий етап оцінки економічної безпеки полягає у визначенні рівня інтегрального показника, який оцінює кожну з складових з врахуванням вагомості їх впливу на кінцевий рівень економічної безпеки підприємства. Тому необхідним є визначення показників, що мають бути оцінені в межах кожної складової [10].

Інтегральний показник рівня економічної безпеки підприємства пропонуємо визначати відповідно до ресурсно-функціонального підходу [12]:

$$I_{EB} = \sum_5^{j=1} K_j \times \alpha_j, \quad (3)$$

або

$$I_{EB} = \alpha_{\PhiБ} \times K_{\PhiБ} + \alpha_{КБ} \times K_{КБ} + \alpha_{ТБ} \times K_{ТБ} + \alpha_{КорпБ} \times K_{КорпБ} + \alpha_{ПБ} \times K_{ПБ}, \quad (4)$$

де K_j - показник j -тої складової економічної безпеки підприємства;

α_j - показник вагомості j -тої складової економічної безпеки підприємства.

$K_{\PhiБ}$ - показник фінансової безпеки підприємства;

$K_{КБ}$ - показник кадрової безпеки підприємства;

$K_{ТБ}$ - показник технічної безпеки підприємства;

$K_{КорпБ}$ - показник корпоративної безпеки підприємства;

$K_{ПБ}$ - показник правової безпеки підприємства;

$\alpha_{ФБ}$ - показник вагомості фінансової безпеки підприємства;

$\alpha_{КБ}$ - показник вагомості кадрової безпеки підприємства;

$\alpha_{ТБ}$ - показник вагомості технічної безпеки підприємства;

$\alpha_{КорпБ}$ - показник вагомості корпоративної безпеки підприємства;

$\alpha_{ПБ}$ - показник вагомості правової безпеки підприємства.

Під час формування інтегрального показника слід врахувати, що кількість показників для різних складових економічної безпеки є не однакою, що може здійснити суттєвий вплив на об'єктивність отриманих результатів, тому показник j -тої складової економічної безпеки підприємства пропонуємо визначати наступним чином:

$$K_j = \frac{\sum_{i=1}^n K'_i}{n}, \quad (5)$$

де K_j - показник j -тої складової економічної безпеки підприємства;

n - кількість показників в j -тій складовій економічної безпеки підприємства.

Для кожної складової економічної безпеки підприємства визначається показник, що оцінює негативні тенденції, що спричиняють вплив на загальний рівень економічної безпеки, з єдиним діапазоном вимірювання від 0 до 1 [13].

Розрахунок ключових показників кожної складової економічної безпеки підприємства доцільно проводити наступним чином [12, 13, 14]:

для показників стимуляторів:

$$K'_i = \frac{K_i}{K_{i\max}}, \quad (6)$$

для показників дестимуляторів:

$$K'_i = \frac{K_{i\max}}{K_i}, \quad (7)$$

де K'_i - скорегований показник j -тої складової економічної безпеки підприємства;

K_i - значення i -го показника показник j -тої складової економічної безпеки підприємства;

$K_{i\max}$ - максимальне або нормативне значення i -го показника показник j -тої складової економічної безпеки підприємства.

Система показників складових економічної безпеки підприємства на основі яких доцільно визначати рівень безпеки представлено в табл.1.

Важливим кроком в оцінюванні рівня економічної безпеки підприємства є визначення вагових коефіцієнтів, що мають відобразити внесок кожної складової економічної безпеки підприємства в загальний її рівень. Визначення таких коефіцієнтів може бути проведене за допомогою методу аналізу ієрархій, що добре зарекомендував себе під час проведення аналогічних досліджень і, на відміну від загально вживаного ранжування за експертним методом, дозволяє отримати більш об'єктивні та достовірні результати. Метод аналізу ієрархій був розроблений та докладно вивчений американським математиком Томасом Сааті [19, 20]. Сутність методу полягає у ієрархічному представленні елементів, які характеризують певну проблему. Реалізація методу полягає у декомпозиції аналізованої проблеми на прості елементи та подальшому аналізі суджень про них шляхом проведення попарного порівняння, в результаті якого можуть бути отримані дані про пріоритетність одних елементів перед іншими.

Система показників оцінювання рівня економічної безпеки підприємства

Складова економічної безпеки	Характер показника	Показники
Фінансова безпека [14, 15, 16, 17]	Стимулятор Стимулятор Стимулятор Стимулятор Стимулятор	- коефіцієнт незалежності; - коефіцієнт покриття; - коефіцієнт абсолютної ліквідності; - коефіцієнт прибутковості; - коефіцієнт оборотності оборотних коштів
Кадрова безпека	Стимулятор Стимулятор Стимулятор	- рівень заробітної плати у порівнянні з середнім рівнем по регіону; - темпи зростання продуктивності праці у порівнянні з темпами зростання заробітної плати в середньому по підприємству; - рівень трудової дисципліни, який є надзвичайно важливим для будь-якого підприємства, діяльність яких пов'язана з постійно присутніми ризиками і відповідальністю за життя та здоров'я пасажирів та інших учасників руху, а також зі збереженням вантажів; - плинність кадрів, яка є реальним показником задоволеності персоналу умовами праці та рівнем заробітної плати
Технологічна безпека	Дестимулятор Дестимулятор Стимулятор	- рівень фізичного зносу основних фондів підприємства; - аварійність та надзвичайні випадки з вини невідповідного технічного стану обладнання; - процеси оновлення та приросту основних виробничих фондів
Правова безпека	Стимулятор Стимулятор Стимулятор	- юридична грамотність складання документів на підприємстві; - частка судових справ, по яких були отримані задовільні результати під супроводом юридичного відділу підприємства; - економічна ефективність витрат на утримання юридичного відділу
Корпоративна безпека	Стимулятор Стимулятор Стимулятор	- кількість мажоритарний акціонерів та їх вагомість; - співвідношення пакетів у мажоритарних акціонерів; - співвідношення пакетів акцій у мажоритарних та міноритарних акціонерів

Слід зазначити, що інтегральний показник економічної безпеки підприємства (I_{EB}) може приймати значення в діапазоні від 0 до 1. При цьому наближення значення до 1 свідчить про зменшення ймовірності негативних змін на підприємстві, та, відповідно, про збільшення рівня економічної безпеки,

наближення значення до 0 – про зменшення рівня економічної безпеки підприємства. Таку оберненість показників слід врахувати у шкалі оцінювання, бо шкали оцінювання економічної безпеки, що наведені авторами основані на зворотному, тобто вони сформовані за принципом: чим

вищий показник, тим вищий рівень економічної безпеки підприємства [13].

Інтегральний показник економічної безпеки підприємства може приймати наступні значення [12]:

- від 0 до 0,29 – ймовірність негативних змін висока;
- від 0,3 до 0,49 – негативні зміни ймовірні;
- від 0,5 до 1 – ймовірність негативних змін низька.

Аналізуючи наведену шкалу для оцінювання значень інтегрального показника економічної безпеки

підприємства, можна відмітити, що, фактично, негативними для підприємства є в стратегічному плані значення менше за 0,5, тому саме це значення є тією критичною точкою, що має бути врахована під час поєднання результатів оцінювання економічної безпеки підприємства.

Узагальнення результатів оцінювання економічної безпеки підприємства за двома етапами дозволяє визначити зони економічної безпеки підприємства (табл. 2).

Таблиця 2

Характеристика зон економічної безпеки підприємства [11, 12]

Зони ЕБП	Показники першого етапу	Показники другого етапу	Значення	Зміст
Зона I	$Pr_m \geq \Delta A_m$	[0,5; 1]	Економічна безпека	ЕБП
Зона II		[0,3; 0,49]	ЕБП I-го рівня	Поточна ЕБП
Зона III	$Pr_m < \Delta A_m$	[0,3; 0,49]	ЕБП II-го рівня	Стратегічна ЕБП
Зона IV		[0, 2,29]	Економічна небезпека	Абсолютна економічна небезпека

Зона I представляє собою зону абсолютної економічної безпеки як з поточної, так і зі стратегічної точки зору. Потрапляння підприємства до цієї зони свідчить про економічну стабільність та ефективне управління ресурсами, наслідком яких є отримання прибутку, достатнього для відтворення, та низька ймовірність суттєвих змін в стані підприємства під впливом негативних факторів внутрішнього або зовнішнього середовища. Метою управління економічною безпекою підприємства в цій зоні є утримання та розвиток усіх існуючих переваг [11].

Зона II є зоною поточної економічної безпеки, в межах якої підприємству вистачає отриманого прибутку для відтворення, однак його функціонування є нестабільним та чутливим до негативних змін середовища, значна мінливість якого може призвести до потрапляння

підприємства в зону IV, тобто в зону абсолютної економічної небезпеки. Метою управління економічною безпекою підприємства в зоні II є підвищення ефективності використання та управління ресурсами з метою забезпечення довгострокової економічної безпеки [11].

Зона III є певною перехідною зоною між станами економічної безпеки та небезпеки. Потрапляння до цієї зони свідчить про наявність у підприємства можливості до стабільного функціонування в стратегічній перспективі завдяки досить ефективному управлінню ресурсами та наявності значного потенціалу для подальшого розширення позитивних тенденцій. Метою управління економічною безпекою є підтримання та розширення усіх наявних переваг з метою отримання прибутку, достатнього для забезпечення процесів відтворення [11].

Зона IV є зоною абсолютної економічної небезпеки підприємства. Потрапляння до цієї зони свідчить про нестабільність та значні негативні тенденції в розвитку підприємства, неефективність управління наявними ресурсами, що вже в короткостроковій перспективі призведе підприємство до скорочення виробничих можливостей через неможливість забезпечення навіть простого відтворення та банкрутства в довгостроковій перспективі. Метою управління економічною безпекою підприємства в зоні IV є розробка та впровадження негайних заходів для виведення підприємства з кризи [11].

Висновки. Таким чином, розроблена методика оцінювання рівня економічної безпеки підприємства базується на визначенні рівня економічної безпеки на основі показників прибутку та інтегрального показника, який враховує всі складові економічної безпеки підприємства. Застосування зазначеної методики оцінювання дозволить визначити зону економічної, в якій знаходиться підприємство, розробити комплекс заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки, підвищити ступінь економічної обґрунтованості прийняття рішення стосовно пріоритетності реакції підприємства щодо самозбереження, стабілізації, формування конкурентної, інноваційної позицій або позиції забезпечення довгострокового потенціалу в межах забезпечення економічної безпеки підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства: Навчальний посібник. / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Харків: УкрДазт, 2011. – 266с.
2. Дикань В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства: монографія. / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 142 с.
3. Сухорукова Т.Г. Методика оцінки рівня економічної безпеки дистанції колії / Т.Г. Сухорукова, І.Л. Назаренко // Харків – Вісник економіки і промисловості. – 2014 - №48. – С. 64-69
4. Сухорукова Т.Г. Побудова системи екологічної безпеки підприємства та оцінка її функціонування в системі загальної економічної безпеки: Тренди та інновації в сучасній економіці: колективна монографія/ За аг. Ред. д.е.н., проф. О.С.Іванілова. – Харків: ХНУБА, 2015 – 328с. (165-176)
5. Дикань В.Л. Методика експрес-діагностики економічної безпеки підприємства залізничного транспорту / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська //Ефективна економіка. - 2016. - №3.- Режим доступа: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4821>
6. Економічна безпека бізнесу : [навч. посіб.] / [Швиданенко Г. О., Кузьомко В. М., Норіцина Н. І. та ін.] ; за заг. та наук. ред. Г. О. Швиданенко. – К. : КНЕУ, 2011. – 511 с.
7. Ілляшенко С. М. Економічний ризик : [навч. посіб.] / С. М. Ілляшенко. – [2-ге вид., доп і перероб.]. – К. : Центр навчальної літератури, 2004. – 220 с.
8. Нагорна І. І. Оцінка стійкості економічної безпеки промислового підприємства / І. І. Нагорна // Економічний простір. – 2008. – № 9. – С. 249-250.
9. Реверчук Н. Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур : [монографія] / Н. Й. Реверчук. – Львів : ЛБІ НБУ, 2004. – 195с.
10. Дмитрієв І. А. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства : монографія / Дмитрієв І. А., Близнюк А. О., Онісіфорова В. Ю. – Х. : ХНАДУ, 2014. – 216 с.
11. Близнюк А. О. Аналіз методик оцінювання економічної безпеки підприємства / А. О. Близнюк // Вчені

записки Університету "КРОК" : зб. наук. пр. / Вищ. навч. закл. "Університет економіки та права "КРОК". – К., 2013. – Вип. 34. – С. 240 – 247.

12. Близнюк А. О. Методичні основи оцінювання економічної безпеки підприємства / А. О. Близнюк // Економічний простір : зб. наук. праць. Вип. 55. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2011. – С. 188–194.

13. Козаченко Г.В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: Монографія / Г.В. Козаченко, В.П. Пономарев, О.М. Ляшенко. – К.: Лібра, 2003. – 280 с.

14. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности / В.В. Ковалев. – М.: Финансы и статистика, 1996. – 432 с.

15. Діагностика економічної безпеки підприємства: автореф. дис. канд. екон. наук : 08.00.04 [Електронний ресурс] / Ю.

В. Шутяк; Хмельниц. нац. ун-т. – Хмельницький, 2011. – 21 с. – укр.

16. Бланк И.А. Управление финансовой безопасностью предприятия / И.А. Бланк. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2004. – 784 с.

17. Бочаров В. В. Корпоративные финансы / В. В. Бочаров, В. Е. Леонтьев. – СПб. : Питер, 2004. – 592 с.

18. Дмитрієв І.А. Управління ризиком рейдерського захоплення підприємства: монографія / І.А.Дмитрієв, В.Ю. Нестеренко. – Харків: ХНАДУ, 2011. – 164 с.

19. Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий / Т. Саати. – М.: Радио и связь, 1993. – 278 с.

20. Казаков Н.П. Экспертное оценивание экологической безопасности рекреационного района на основе метода анализа иерархий / Н.П. Казаков, В.Н. Пшенин // "Вестник ИНЖЭКОНа". – №3(8). – 2005. – С. 86-90.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146192

УДК 330.42:228.332.2

ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ В МОДЕЛЮВАННІ УПРАВЛІНСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

*Файнер А.І., к.т.н., доцент,
Ульянов М.В., к.фіз-мат.н., доцент (ХНУПС)*

В статті проведено дослідження принципів та методів системного аналізу економічних об'єктів і процесів в умовах нестабільності та ризику, а також розробка методичних положень застосування інформаційних технологій в моделюванні управління діяльністю підприємства. Визначено, що основною метою управління діяльністю підприємства є орієнтація управлінського процесу на досягнення всіх цілей, які стоять перед підприємством: отримання прибутку, завоювання долі ринку, усунення конкурентів тощо.

Ключові слова: інформаційні технології, управління, система, ризик, ефективність, підприємство.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В МОДЕЛИРОВАНИИ УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

**Файнер А.И., к.т.н., доцент,
Ульянов М.В., к.физ-мат.н., доцент (ХНУВС)**

В статье проведено исследование принципов и методов системного анализа экономических объектов и процессов в условиях нестабильности и риска, а также разработка методических положений применения информационных технологий в моделировании управления деятельностью предприятия. Определено, что основной целью управления деятельностью предприятия является ориентация управленческого процесса на достижение всех целей, стоящих перед предприятием: получение прибыли, завоевание доли рынка, устранение конкурентов и тому подобное.

Ключевые слова: *информационные технологии, управление, система, риск, эффективность, предприятие.*

INFORMATION TECHNOLOGIES IN MODELING THE MANAGEMENT ACTIVITY OF THE ENTERPRISE

**Fayner A.I., candidate of technical sciences, associate professor,
Ulyanov M.V., candidate of physical and mathematical sciences, associate professor
(Kharkiv National University of Air Force Named I.M. Kozhedub)**

At the present stage, the economic system of the enterprise is regarded as open and complex. Difficulty is determined by the ambiguity of its behavior in an environment characterized by an unstable situation, exposed to different types of risks. All this requires the solution of the problems associated with the need to develop an enterprise information management system in the new business environment, namely: development strategy and operation; transition to new, more effective methods and means of enterprise management taking into account the form of ownership; handling large volumes of information that needs to be processed in real time.

The modern information age is characterized by priorities, knowledge and information, high intelligence of social processes, aggravation and globalization of competition, the rapid introduction of high-tech and resource-saving technologies. The success in ensuring financial sustainability of production is largely dependent on an assessment of the impact of different types of risks on the results of the study. Creating a methodical tool for solving this problem, based on the use of principles and methods of system analysis, will enable to determine such an option of operation, in which the products produced by the enterprise, will be competitive. At the current stage, attention is not paid to the issues of application of information technology enterprise functioning. Management information systems provide a function of accounting when managing an object and serve as a link between economic activity and decision-makers.

In the research of complex systems, there is a problem of decision making, which is successfully solved by simulation. The mathematical analysis of the system involves the construction of a formalized model, which reduces to the finding of a plurality of variants of the operation of the enterprise, among which it is necessary to find such an option that will be adequate to the current situation, the possibilities of resource and financial provision. The problem of decision making is significantly complicated in active systems that describe a wide

range of tasks of economic activity. They are characterized by limited possibilities of formalized representation and have unpredictable and multivariate behavior. Active economic systems are distinguished by the fact that a significant amount of information exists in the form of representation of the decision maker and have unclear mathematical content. For such situations, there is no effective mathematical apparatus that could reflect the uncertainty of presentation and the absence of quantitative criteria. All this stimulates the search for new ways to solve the problems of strategic enterprise management.

The process of operation of an enterprise is a complex of actions on the use of market opportunities and its own potential in conditions of uncertainty of the external and internal environment. One of the possible approaches to solving this problem is the development of the main directions of the operation of the enterprise, the analysis and evaluation of external and internal factors in order to justify the adoption of management decisions in a competitive environment. The analysis of the factors of the external and internal environment makes it possible to establish the function of the goals of the company's operation, depending on the factors influencing it, the skillful use of which can greatly improve the financial and economic performance of the enterprise.

Key words: *information technologies, management, system, risk, efficiency, enterprise.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На сучасному етапі економічна система підприємства є відкритою та складною. Складність визначається неоднозначністю та нестабільністю поведінки системи в зовнішньому та внутрішньому середовищі, піддається впливу різних видів ризиків. Все це потребує вирішення задач, пов'язаних з необхідністю розробки методичних положень застосування інформаційної системи при управлінні підприємством в нових умовах господарювання, а саме: розробка стратегії розвитку та функціонування; перехід на нові, більш ефективні методи та засоби управління підприємством з урахуванням форми власності; оперування з великими обсягами інформації, яка потребує обробки в реальному часі та ін.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Вивченню проблем застосування методів інформаційних технологій в управлінні діяльністю підприємства останнім часом приділяється значна увага в економічній науці і практиці. Цим питанням присвятили праці вітчизняні та зарубіжні вчені:

О. Т. Іващук, П.В. Іванюта, О.В. Кривда, Ю.Г. Лега, І.І. Сахарцева та ін. [1-5]. Але нестабільність економічної системи, постійний вплив не неї різних видів ризику призводить до необхідності уточнення підходів в управлінні підприємством із використанням сучасних методів, а саме застосування інформаційних технологій.

Отже, **метою** статті є розробка методичних положень застосування інформаційних технологій в моделюванні управління діяльністю підприємства в умовах нестабільності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасну інформаційну епоху відрізняють пріоритети, знання та інформація, високий інтелект суспільних процесів, загострення і глобалізація конкуренції, стрімке впровадження наукомістких і ресурсозберігаючих технологій [6]. Успіх у забезпеченні фінансової стійкості виробництва значно залежить від оцінки умов впливу різних видів ризиків на результати дослідження. Створення методичного апарату для вирішення цієї проблеми, який базується на використанні принципів та методів системного аналізу, дасть змогу визначити такий варіант функціонування, при якому продукція, що випускається

підприємством, буде конкурентоспроможною. На сучасному етапі не достатньо приділяється уваги питанням застосування у функціонуванні підприємства інформаційних технологій. Управлінські інформаційні системи забезпечують функцію обліку при управлінні об'єктом та служать сполучною ланкою між господарською діяльністю і людьми, які приймають рішення [2, с. 21].

В дослідженнях складних систем виникає проблема прийняття рішень, яка успішно вирішується моделюванням. Математичний аналіз системи припускає побудову формалізованої моделі, яка зводиться до знаходження множини варіантів функціонування підприємства, серед яких необхідно знайти такий варіант, який буде адекватний сучасній ситуації, можливостям ресурсного і фінансового забезпечення. Проблема прийняття рішення істотно ускладнюється в активних системах, які описують широкий спектр задач економічної діяльності. Вони характеризуються обмеженими можливостями формалізованого представлення і мають непередбачену та багатоваріантну поведінку. Активні економічні системи відрізняються тим, що значний обсяг інформації існує у формі представлення особи, що приймає рішення, і мають нечіткий математичний зміст. Для таких ситуацій не існує ефективного математичного апарату, який міг би відобразити нечіткість представлення і відсутність кількісних критеріїв. Все це стимулює пошук нових шляхів вирішення проблем стратегічного управління підприємством.

Процес функціонування підприємства є комплексом дій по використанню можливостей ринку та власного потенціалу в умовах невизначеності зовнішнього та внутрішнього середовища. Одним з можливих підходів до вирішення цієї

проблеми є розробка головних напрямків функціонування підприємства, аналіз та оцінка зовнішніх та внутрішніх факторів з метою обґрунтування прийняття управлінського рішення в умовах конкуренції [7]. Аналіз факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ дає можливість встановити функцію цілі функціонування підприємства в залежності від впливу на неї факторів, вміле використання яких може значно покращити фінансово-економічні показники діяльності підприємства [8].

Кінцевим фінансовим результатом діяльності підприємства є прибуток або збиток, який визначає співвідношення її доходів та витрат. Прибуток є універсальним мірилом успішних дій підприємства. Однак з методологічної точки зору, головна мета функціонування підприємства – максимізація прибутку в чистому вигляді, зустрічається дуже рідко. Тому необхідно в процесі функціонування підприємства за мету ставити не лише максимізацію прибутку, а раціональний прибуток, який можна отримати з урахуванням всіх факторів, які впливають на діяльність підприємства.

В результаті аналізу факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ необхідне обґрунтування інвестиційної програми для найбільш раціонального розвитку та функціонування підприємства. Критерієм функціонування підприємства, у зв'язку із зазначеним вище, є максимізація прибутку на інвестиційний капітал. В якості кінцевого показника найкраще взяти коефіцієнт повернення інвестицій або величину прибутку на інвестиційний капітал IK , який визначається, як прибуток від реалізації продукції, поділений на суму інвестицій. Цей показник є найкращим індикатором здатності підприємства використовувати інвестиції і обчислюється за формулою [1]:

$$IK = \frac{SP}{I} \cdot 100\% = \left(\frac{SP}{V} \right) \cdot 100\% = REN \cdot IT, \quad (1)$$

де SP – величина прибутку від реалізованої продукції; I – сума інвестицій; V – чиста виручка від реалізації; REN – рентабельність продажів; IT – коефіцієнт обертання інвестицій.

Таким чином, на показник впливають два фактори – рентабельність продажів (норма прибутку) та оборотність інвестицій.

При моделюванні функціонування підприємства необхідно: проаналізувати різні види ризиків з метою проведення оцінки конкретного виду ризику з фінансових позицій; визначення рівня ризику та розробки заходів по зниженню ризику.

Економічний ризик вимірюється за допомогою коефіцієнта ризику k_m і має такий вигляд [2]:

$$k_m = \frac{M^-}{M^+}, \quad (2)$$

де M , M^+ – очікувані значення економічного показника як випадкової величини, розподіленої за певним законом. Коефіцієнт ризику k_m відображає співвідношення сподіваних величин від’ємних і додаткових відхилень економічних показників від запланованого рівня. Показник ризику функціонування підприємства в цілому є функція, яка залежить від значень економічних показників, що характеризують процес господарювання, та які визначають експерти для кожного варіанта функціонування. Тоді, $\mathfrak{R}_{ij}(x_{ij})$ – величина ризику, який встановлює i -й експерт для j -го варіанта функціонування. Кожен j -й варіант на основі експертної оцінки буде мати величину ризику, яка встановлюється,

як $\mathfrak{R}_j^l(x_j) = \prod_{i=1}^j \mathfrak{R}_{ij}(x_{ij})$, де I – кількість експертів. Цей вираз доцільно застосовувати тоді, коли кожен з варіантів залежить один від одного, тобто функціонування підприємства переходить від одного варіанта до другого поступово.

Проте варіанти функціонування підприємства розглядаються таким чином, що не залежать один від одного, тобто кожен варіант має право на самостійне існування. Тоді значення коефіцієнта ризику функціонування підприємства при виборі j -го варіанта буде обчислюватися за формулою:

$$\mathfrak{R}_j(x_j) = 1 - \prod_{i=1}^j (1 - \mathfrak{R}_{ij}(x_{ij})). \quad (3)$$

Кожен варіант j -го функціонування підприємства характеризується набором економічних показників, серед яких можна виділити такі: IK_j – коефіцієнт, який визначається як прибуток від реалізації продукції підприємства, поділений на суму інвестицій за j -м варіантом; I_j – сума інвестицій, яка необхідна для функціонування j -го варіанта підприємства; REN_j – рентабельність продажів при j -му варіанті функціонування підприємства, яка обчислюється за формулою:

$$REN_j = \frac{SP_j}{V_j}, \quad SP_j - \text{прибуток від реалізації}$$

продукції за j -м варіантом функціонування; V_j – чиста виручка (доход) від реалізації продукції підприємства за j -м варіантом функціонування; REN – рентабельність продажів підприємства на момент прийняття рішення по вибору варіанта подальшого функціонування підприємства.

Необхідно максимізувати рівень використання інвестицій згідно продажу продукції за умов функціонування підприємства в ризиковій ситуації [3, с.261].

$$F(x_j) = \max_{j \in J} IK_j \cdot \mathfrak{R}_j(x_j). \quad (4)$$

При цьому справедливі такі обмеження: обсяг інвестицій, необхідних для господарської діяльності підприємства в ризиковій ситуації, повинен бути не більше обсягу, який буде задовольняти процес функціонування. Кредити слід

брати в розмірі, необхідному для підприємств;
господарської діяльності:

$$k(x) = I_j \cdot \mathfrak{R}_j(x_j) \leq K. \quad (5)$$

Рентабельність від продажу продукції при обраному j -му варіанті функціонування підприємства в ризиковій ситуації не повинна бути меншою визначеного рівня, оскільки в іншому випадку це буде означати, що або значно може збільшитися собівартість випуску продукції, або значно знизиться чиста виручка від реалізації продукції. Останнє може бути тоді, коли продукція підприємства не конкурентоспроможна, або коли знизився попит на продукцію підприємства, тощо:

$$r(x) = REN_j \cdot \mathfrak{R}_j(x_j) \geq REN, \quad (6)$$

де REN – рентабельність продажів на момент прийняття рішення по вибору варіанту подальшого функціонування підприємства, які в основному приймаються наступним чином $x_j = 0 \square \square$
 $1; j = \overline{1, J};$

- $\mathfrak{R}_j(x_j)$ - невід'ємні, адитивні, монотонні функції дискретного аргументу, які задаються аналітично.

Проблема, що описується виразами (3)-(6), в математичній постановці є задачею дискретного програмування. Складність її рішення визначається розмірами множини можливих варіантів функціонування підприємства.

Основною метою управління діяльністю підприємства є орієнтація управлінського процесу на досягнення всіх цілей, які стоять перед підприємством: отримання прибутку, завоювання долі ринку, усунення конкурентів тощо [9]. Тому управління в такому контексті перетворюється на систему управління, яка забезпечує виконання наступних функцій [4, с. 96]:

- координація управлінської діяльності по досягненню цілей

підприємств;
- інформаційна та консультативна підтримка управлінського рішення;
- створення та забезпечення функціонування інформаційної системи управління підприємством.

Задачі системи управління ще більше ускладнюються в умовах невизначеності, тому що необхідно робити поправки на неповноту інформації. Невизначеність та породжений нею ризик є неминучими майже в усіх прийнятих економічних рішеннях [1, с. 290]. Специфічною характеристикою невизначеності є те, що суб'єкти підприємницької діяльності повинні враховувати вплив не тільки невизначеності розвитку власного ринку, але і зовнішнього, що є наслідком процесу інтеграції економік різних країн [5, с. 42].

Висновки: Таким чином, забезпечення ефективності діяльності підприємства в умовах невизначеності зовнішнього та внутрішнього середовища має базуватися на підходах щодо раціонального розвитку та функціонування підприємства. А одним із методів вирішення проблеми прийняття управлінських рішень в умовах невизначеності та ризику є розроблення методичних положень застосування інформаційних технологій в управлінні діяльністю підприємства. Адже управлінські інформаційні системи, забезпечують функцію обліку при управлінні підприємством та служать зв'язуючою ланкою між господарською діяльністю підприємства та людьми, які приймають рішення.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Економіко-математичне моделювання: Навчальний посібник / За ред. О. Т. Івашука. – Тернопіль: ТНЕУ «Економічна думка» – 2008. – 704с.
2. Іванюта П. В. Управлінські інформаційні системи в аналізі та аудиті: навч. посібник / П. В. Іванюта, – К.: Центр

учбової літератури. – 2007. – 180 с.

3. Кривда О.В. Аналіз ризику функціонування підприємства за допомогою сучасних інформаційних технологій// Тези доповідей II міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми впровадження інформаційних технологій в економіці та бізнесі». – К.: 2001. – С.260-262.

4. Лега Ю. Г. Моделі і методи прийняття рішень в аналізі та аудиті: Навчальний посібник / Ю. Г. Лега, В. М. Яценко, В. В. Мельник. – Черкаси: ЧДТУ. – 2008.– 147 с.

5. Сахарцева І.І. Ризики економічної діагностики підприємства. Навчальний посібник/ І. І. Сахарцева, О.В.Шляга; За ред. І.І.Сахарцевої. – К.: Кондор, 2007. – 285с.

6. Каличева Н.Є. Вплив інформаційних технологій на ефективність функціонування вітчизняної транспортно-логістичної системи в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева // Актуальні проблеми та напрями розвитку потенціалу соціально-

економічних систем в умовах конкуренції: монографія/ За аг.ред. д.е.н., проф. Л.Л. Калініченко.- Х.: ФОП Панов А.М. Видав. ТОВ «В справі», 2017 – С. 201-210.

7. Каличева Н.Є. Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева, С.Є. Бохан// Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). С. 5 – 15.

8. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства: навч. посібник / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. - Харків: УкрДАЗТ, 2011. - 266с.

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

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145570

УДК 331.101.262:658

ПІДХОДИ ВПРОВАДЖЕННЯ КАДРОВОГО ІННОВАЦІЙНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ СФЕРИ ПОСЛУГ

*Фісун К.А., д.е.н., доцент, професор,
Войтенко Г.А., магістр (НАНГУ)*

У статті досліджено процес управління трудовими ресурсами, зокрема етапи, принципи та методи. Проведено аналіз актуальних проблем ефективного та економічного використання трудових ресурсів на підприємствах сфери послуг. Визначено, що сучасне управління трудовими ресурсами не можливе без інноваційної діяльності, а саме інноваційного кадрового менеджменту. Розкрито основні функції інноваційного кадрового менеджменту для підприємств сфери послуг.

Ключові слова: трудові ресурси, управління, ефективність, підприємство, менеджмент, підприємство, нововведення.

ПОДХОДЫ ВНЕДРЕНИЕ КАДРОВОГО ИННОВАЦИОННОГО МЕНЕДЖМЕНТА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ СФЕРЫ УСЛУГ

**Фисун К.А., д.э.н., доцент, профессор,
Войтенко А., магистр (НАНГУ)**

В статье исследован процесс управления персоналом, в частности этапы, принципы и методы. Проведен анализ актуальных проблем эффективного и экономичного использования трудовых ресурсов на предприятиях сферы услуг. Определено, что современное управление трудовыми ресурсами невозможно без инновационной деятельности, а именно инновационного кадрового менеджмента. Раскрыты основные функции инновационного кадрового менеджмента для предприятий сферы услуг.

Ключевые слова: *трудовые ресурсы, управление, эффективность, предприятие, менеджмент, предприятие, нововведения.*

APPROACHES TO IMPLEMENT PERSONNEL INNOVATION MANAGEMENT AT ENTERPRISES OF SERVICES

***Fisun K.A., Doctor of Economics, Associate Professor, Professor,
Voitenko G.A., Master (National Academy of National Guard of Ukraine)***

To effectively manage an enterprise, based on traditional management methods, innovations, that is, new, improved and non-traditional approaches in management, should be used, because today, the basis of any type of enterprise management is highly effective activity based on progressive innovative factors. One of them is the management of labor resources, aimed at ensuring normal working conditions and building constructive relationships between employers, employees and the state.

To effectively manage an enterprise, based on traditional management methods, innovations, that is, new, improved and non-traditional approaches in management, should be used, because today, the basis of any type of enterprise management is highly effective activity based on progressive innovative factors. One of them is the management of labor resources, aimed at ensuring normal working conditions and building constructive relationships between employers, employees and the state.

All functions of the management of labor resources at the enterprise in the sphere of services should be closely interconnected and collectively constitute a single process of management of labor resources, whose purpose is a more efficient, innovative-oriented labor activities of staff. At the same time, the basis of the development of management of labor resources at the enterprise, there is a deliberate activity on the introduction of new, more effective methods of labor management.

At the same time, the modern manager often faces a variety of problems that require him to have a certain ability to make the necessary changes in the management and operation of innovative enterprises. This is achieved, first of all, on the basis of innovation activity aimed at realization of specific innovative goals, optimal results of rational use of scientific, labor, material and financial resources, application of various principles, functions and methods of economic mechanism.

At the same time, the modern manager often faces a variety of problems that require him to have a certain ability to make the necessary changes in the management and operation

of innovative enterprises. This is achieved, first of all, on the basis of innovation activity aimed at realization of specific innovative goals, optimal results of rational use of scientific, labor, material and financial resources, application of various principles, functions and methods of economic mechanism.

Key words: *human resources, governance, efficiency, enterprise, management, enterprise, innovations.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Для ефективного управління підприємством, спираючись на традиційні методи управління, необхідно використовувати інновації, тобто нові, вдосконалені та нетрадиційні підходи в управлінській діяльності, тому що в нашій країні основою будь-якого виду управління підприємством є високоефективна діяльність, що спирається на прогресивні інноваційні фактори. До одних із них відноситься управління трудовими ресурсами, спрямовані на забезпечення нормальних умов праці та створення конструктивних взаємин між роботодавцями, працівниками та державою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Економічну природу трудових ресурсів з їх еволюційними питаннями формування та використання в системі соціально-трудових відносин суб'єктів господарювання досліджували М. Науменко, О.М. Каралюс, Н.І. Кабушкін, А.В. Калина, Є.П. Качан та інші [1-4]. З урахуванням складності ситуації в економіці країни та на ринку праці, актуальним залишається питання розроблення нової концепції управління трудовими ресурсами, посилення місця та ролі управління ними.

Отже метою роботи є визначити та проаналізувати питання пов'язані із сучасним управлінням трудовими ресурсами на підприємстві сфери послуг із застосуванням інновацій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Управління трудовими ресурсами відбувається на рівні держави

та підприємства. Державний рівень управління трудовими ресурсами підприємств - це рівень управління трудовими ресурсами в межах окремого регіону та держави в цілому, що представляє собою сукупність органів державних і регіональних законодавчих, виконавчої і судової влади, централізовано регулюючих основні соціально-економічні відносини в країні та її суб'єктів, а також сукупність методів управління та механізмів їх використання.

Управління трудовими ресурсами на рівні підприємства передбачає ряд наступних основних завдань:

- визначення потреби підприємства у робітниках різних спеціальностей та кваліфікації;
- аналіз ринку праці і управління зайнятістю;
- відбір і адаптація персоналу;
- планування кар'єри співробітників того чи іншого підприємства, їх професійного та адміністративного зростання;
- забезпечення раціональних умов праці, у тому числі сприятливої для людини соціально-психологічної атмосфери;
- організація трудових процесів, їх координація, аналіз витрат та результатів праці, встановлення оптимального співвідношення між кількістю одиниць обладнання та чисельністю персоналу різних груп;
- розробка систем мотивації ефективної діяльності;
- обґрунтування структури доходів, ступеня їх диференціації, проектування систем оплати праці;
- організація винахідницької та раціоналізаторської діяльності;

- участь у проведенні тарифних переговорів між представниками роботодавців і працівників;

- рішення етичних проблем праці;

- управління конфліктами;

- профілактика девіантної поведінки [5].

У такій обстановці, всі функції управління трудовими ресурсами на підприємстві сфери послуг повинні бути тісно взаємопов'язані і в сукупності становити єдиний процес управління трудовими ресурсами, метою якого є більш ефективна, інноваційно-орієнтована трудова діяльність персоналу. При цьому основою розвитку управління трудовими ресурсами на підприємстві, є цілеспрямована діяльність по впровадженню нових, більш ефективних методів трудового управління. В сучасних умовах управління професійним розвитком персоналу підприємства передбачає наявність таких найважливіших компонентів:

- відповідного середовища системи управління професійним розвитком персоналу;

- необхідних і достатніх коштів - механізму управління професійним розвитком персоналу;

- конкретних дій - процесу управління професійним розвитком персоналу підприємства [6].

У той же час, сучасний менеджер нерідко стикається з різного роду проблеми, які вимагають від нього певної здатності до необхідних змін в управлінні і функціонуванні підприємств, що інноваційно розвивається [8]. Досягається це, насамперед, на основі інноваційної діяльності, спрямованої на здійснення конкретних інноваційних цілей, оптимальних результатів раціонального використання наукових, трудових, матеріальних і фінансових ресурсів, застосування різноманітних принципів, функцій та методів економічного механізму [7].

Основні функції інноваційного кадрового менеджменту об'єднуються, як правило, в наступні групи:

- по реалізації кадрових нововведень як об'єкта управління виділимо функції:

- організація та проведення науково-аналітичної роботи в області розвитку людських ресурсів;

- виявлення та вирішення нових кадрових проблем (спільно з науково-дослідними організаціями);

- оцінка ефективності кадрових нововведень;

- розробка прогнозів, концепцій, інноваційно-кадрової політики, планів, програм і проектів кадрових нововведень, їх фінансово-ресурсне забезпечення;

- організація кадрових нововведень і контроль їх реалізації;

- мотивація кадрів [7].

За напрямками сфер управління персоналом можна виділити функції:

- організація безперервної освіти персоналу (підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації новаторських кадрів);

- пошук і добір кадрів для нових виробництв, дефіцитних професій, елітних і новаторських кадрів;

- атестація та оцінка праці інноваційних структур, інноваційних якостей персоналу;

- розробка схем посадового розвитку, вдосконалення посадових інструкцій у зв'язку з розвитком робочих місць, вдосконаленням організації праці та персоналу [9];

- просування і переміщення працівників сходами службової та професійної кар'єри, організація формування та роботи з кадровим резервом керівного персоналу;

- робота із раціоналізаторськими кадрами;

- мотивація персоналу при нововведеннях;

- розробка нововведень в організації роботи самої кадрової служби;

- забезпечення нових стандартів і підвищення якості трудового життя [1].

Стратегічною метою інноваційної діяльності в управлінні трудовими ресурсами в сфері послуг є розвиток і підвищення ефективності трудової діяльності в перспективі [7]. Так, на даний час інноваційні підходи щодо управління трудовими ресурсами відносно традиційних активно впроваджуються при підборі кадрів, що досить актуальним для підприємств сфери послуг.

Зокрема, при традиційному підході обсяг роботи з набору визначається в значній мірі різницею між наявним рівнем забезпечення робочою силою та прогнозованою потребою в ній. В інноваційній діяльності, яка характеризується невизначеністю та значним ризиком, складно прогнозувати майбутні потреби в робочій силі: необхідно оцінити відповідність можливостей працівників з погляду їх адаптації до стохастичних соціальних процесів та рівня їх кваліфікації – змісту інноваційної діяльності. Таким чином, інноваційний тип сучасного виробництва по-новому формулює проблему професійної успішності, а у зв'язку із цим формує особливу систему відбору, перенавчання та соціальної адаптації працівника [10].

Та за будь-яких обставин кінцевим результатом має бути підвищення ефективності управління трудовими ресурсами, що, в свою чергу, призводить до зростання продуктивності праці і підвищення ефективності сфери послуг.

Підвищення ефективності роботи підприємства сфери послуг полягає в підборі, при цьому обсязі послуг, такого поєднання ресурсів, яка мінімізує зроблені витрати. Отже, мінімізація витрат є інструментом збільшення прибутку - основної мети виробника в ринкових умовах, а також головним критерієм оцінки ефективності розміщення ресурсів та ефективності управління підприємством сфери послуг в цілому.

Висновки. Таким чином, управління трудовими ресурсами - це впровадження нововведень у методи планування, організації, мотивації й координації трудової діяльності працівників сфери послуг. Основними функціями управління є підвищення ефективності на підприємстві за рахунок створення, розповсюдження та ефективного застосування нововведень в управлінні трудовими ресурсами.

Кінцевий результат впровадження нововведень у методи планування трудових процесів на підприємстві сфери послуг передбачає наступні підходи:

- оцінку ефективності застосовуваних технологій (сукупності методів, прийомів праці) і засобів праці (знарядь виробництва);

- вивчення та відбір найбільш ефективних технологій і засобів праці;

- планування підвищення ефективності застосовуваних технологій і засобів праці.

Управління трудовими ресурсами на підприємствах потребує подальшого розвитку і вдосконалення, у зв'язку з чим, необхідно більш широке впровадження методів на основі більш поглиблених:

- мотивації та стимулювання інноваційного поведінки працівників;

- розвитку інноваційних комунікацій;

- формування системи ефективного генерування та акумулювання нововведень;

- побудови ефективного механізму впровадження та поширення нововведень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Науменко М.О. Логістика як інструмент підвищення конкурентоспроможності підприємства / М.О. Науменко // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей) УДАЗТ, 2018. – Випуск № 61. – С. 129 – 135.

2. Кабушкин Н.И. Основы менеджмента / Н.И. Кабушкин. – Минск : Изд-во "Новое знание", 2000. – 336 с.
3. Калина А.В. Организация и оплата труда в условиях рынка / А.В. Калина. – К. : Вид-во МАУП, 2003. – 312 с.
4. Качан Є.П. Управління трудовими ресурсами / Є.П. Качан. – К. : Вид. дім "Юридична книга", 2005. – 358 с.
5. Ряховская А.Н. Антикризисная программа государства и социальная стабильность общества/ А.Н. Ряховская // Жилищно-коммунальное хозяйство. - 2009. - № 6. - С. 13.
6. Феклистов И.Ф. Инновационный менеджмент: учебник для вузов/ И.Ф. Феклистов. - СПб.: Политехника-сервис, 2010. - 489 с.
7. Державина И.А. Современный рынок образовательных услуг: подготовка специалистов в сфере инноваций/ И.А. Державина // Менеджмент инноваций. - 2008. - № 3. – С. 34 - 38.
8. Каличева Н.Є. Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева, С.Є. Бохан// Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). С. 5 – 15.
9. Каличева Н.Є. Удосконалення системи управління персоналом в умовах розвитку підприємства / Н.Є. Каличева, М.І. Стецюк// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2015. - Вип. 49. - С. 195 - 198.
10. Кудрявцева Е.И. Инновационные технологии в кадровом менеджменте / Кудрявцева Е.И., Голянич В.М. // Управленческое консультирование. - 2013. - № 2. - С. 5-16.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145573

УДК 001.895:338.48

ІННОВАЦІЙНІ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ ЯК КРЕАТИВНА ФОРМА ОРГАНІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Прохорова В. В., д.е.н., професор (УІПА),
Давидова О. Ю., к.т.н., доцент (ХДУХТ),
Проценко В. М., к.е.н. (Департамент атестації кадрів
вищої кваліфікації та ліцензування)*

У статті проведений аналіз стану туристичної сфери України. Доведено, що Україна має значний туристичний потенціал, але він використовується недостатньо. Визначено, що для підвищення конкурентоспроможності туристичної галузі України на міжнародному ринку необхідно формувати інноваційні стратегії розвитку підприємств туристичної індустрії. Запропонований комплексний підхід до процесу формування інноваційної стратегії на підприємстві туристичної галузі України

Ключові слова: міжнародний туризм, внутрішній туризм, підприємство, інноваційні стратегії, розвиток, туристична індустрія

ИННОВАЦИОННЫЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ КАК КРЕАТИВНАЯ ФОРМА ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*Прохорова В. В., д.э.н., профессор (УИПА),
Давыдова О. Ю., к.т.н., доцент (ХГУПТ),
Проценко В. Н., к.э.н. (Департамент аттестации кадров высшей
квалификации и лицензирования)*

В статье проведен анализ состояния туристической сферы Украины. Доказано, что Украина имеет значительный туристический потенциал, но он используется недостаточно. Определено, что для повышения конкурентоспособности туристической отрасли Украины на международном рынке необходимо формировать инновационные стратегии развития предприятий туристической индустрии. Предложен комплексный подход к процессу формирования инновационной стратегии на предприятии туристической отрасли Украины

Ключевые слова: международный туризм, внутренний туризм, предприятие, инновационные стратегии, развитие, туристическая индустрия

INNOVATIVE STRATEGY DEVELOPMENT OF ENTERPRISES IN THE TOURISM INDUSTRY AS A CREATIVE FORM OF BUSINESS ORGANIZATION

Prokhorova V., Doctor of Economic Science, professor (UEPA)

Davydova O., Candidate of Technical Science, associate professor (KSUFTT)

Protsenko V., Candidate of Economic Science (Department of the higher qualification certification and licensing of the Ministry of Education and Science)

In the article the analysis of State of tourism of Ukraine. It has been proved that our State has a considerable potential for tourism and all the prerequisites for the development of the domestic, inbound and outbound tourism. Analysis of the dynamics of the tourist market of Ukraine testifies to the growth trends in the number of tourists.

Analysis of the status of tourism industry in Ukraine proved the necessity of the disclosure of her capacity and intensification of the development of the industry. Determined to enhance the competitiveness of the tourist industry on the international market it is necessary to form a innovation development strategy of enterprises in the tourism industry. It is proved that the implementation of the innovation strategy of the development of enterprises in the tourism industry is associated with a significant risk for the enterprise, but only its implementation and innovation activity of enterprises will reach the world level and will the Enterprise Foundation of its competitiveness and further existence and effective activity.

Effective implementation will contribute to the socio-economic development and solving of economic, environmental, social and other problems. Activation of innovation activity of enterprises of the tourism industry in all areas of operation will provide and strengthening the competitive position on the market.

Proposed a comprehensive approach to the process of the formation of the innovation strategy in the enterprise of tourism industry in Ukraine. Certain kinds of innovative development strategies of tourist enterprises and the factors that affect the terms and conditions and the content of the formation of the enterprise's innovation strategy of tourism industry.

It has been proved that the choice of strategy is the key to the success of the innovation of the tourist enterprise. Correctly chosen strategy allows you to effectively use science and technology, industrial-technological, financial and economic, social and organizational potential of the enterprise in certain areas that are the basis of its competitiveness.

Key words: *international tourism, domestic tourism, enterprise, innovation strategies, development, tourist industry*

Постановка проблеми. Туризм є пріоритетним напрямом розвитку та невід'ємною складовою економіки будь-якої країни, і безумовно й України. На сферу туризму припадає 5 % формування світового ВВП. Про позитивну динаміку туристичної галузі свідчить показник міжнародних туристичних потоків, який є одним із головних індикаторів розвитку міжнародного туризму і складає 531 млн відвідувань у 1995 р., 680 млн у 2000 р., 809 млн у 2005 р., 952

млн у 2010 р., 1195 млн у 2015 р., 1239 млн у 2016 р., 1323 млн у 2017 р. Отже кількість міжнародних туристичних потоків збільшилась на 6,8% у 2017 р. порівняно із 2016 р. і на 4,2 % порівняно із 2005 р. У 2017 році відзначене найбільше зростання показника міжнародних туристичних відвідувань після глобальної економічної кризи 2008 р. Довготривале прогнозування UNWTO становить приріст цього показника на 3,8% на рік [1].

Загальна кількість міжнародних туристів у світі у 2017 р. склала 1323 млн осіб, що на 7 % більше, ніж у 2016 р. Це сприяло отриманню надходжень від міжнародного туризму у 2017 р. у розмірі 1340 млрд \$, що на 5 % більше порівняно із 2016 р. Такий результат свідчить про стійкий туристичний попит на всі напрями у всіх регіонах світу [1].

Стабілізація та підвищення попиту на послуги туристичної галузі обумовлені глобальним економічним зростанням практично усіх країн світу.

У контексті року стійкого розвитку туризму, який запровадила Генасамблея ООН, Україна визначила 2017 рік роком туризму.

У туристичному секторі України працює 10% населення. Туристична сфера пов'язана із діяльністю 50 галузей української економіки і входить до переліку 5 галузей України, які дають найвищий прибуток [2].

Отже, статистичні дані свідчать про те, що індустрія гостинності є однією з найпривабливіших та динамічних галузей світової економіки.

У 2017 році Кабінет Міністрів України схвалив «Стратегію розвитку туризму та курортів на період до 2026 року» (розпорядження КМУ № 168-р від 16 березня 2017 р.) [2].

Ця Стратегія передбачає подальший розвиток туристичної індустрії, яка сприяє підвищенню рівня зайнятості, диверсифікації національної економіки, збереженню і розвитку культурного потенціалу, збереженню екологічно безпечного навколишнього природного середовища, а також підвищує рівень інноваційності національної економіки, сприяє гармонізації відносин між різними країнами і народами. Крім того, туризм є одним із засобів реалізації зовнішньої політики держави.

Проте, слід зазначити, що в Україні спостерігається домінування

виїзного туризму над внутрішнім та в'їзним, що пояснюється низьким рівнем розвитку важливих складових туристичної інфраструктури – засобів розміщення, закладів ресторанного господарства, індустрії розваг, транспорту та зв'язку. Крім того, збільшення туристичного потоку в Україну в останні роки не дозволяє отримати адекватної економічної вигоди від туристичної діяльності. Все це свідчить про неефективне використання потенціалу туристичного сектору. Номенклатура послуг та якість їх надання не завжди відповідають потребам споживачів. Стримують розвиток внутрішнього та в'їзного туризму в Україні співставлення ціна-якість послуг, відсутність або нерозвиненість туристичної інфраструктури, недостатня інформованість та використання туристичних ресурсів України.

Це свідчить про необхідність формування інноваційних стратегій розвитку підприємств туристичної індустрії як креативної форми організації підприємницької діяльності в Україні з метою підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливості розвитку туристичної галузі України досліджено у працях Г. О. Ворошилової [3], С. М. Васильченка [4], В. П. Гречаника [4], О. М. Кальченко [5], І. В. Свиди [6], Л. В. Харченко [7]; О. О. Ястремської [8], Л. В. Марценюк [9], А. А. Терехуха [10], О. П. Макара [10], Б. В. Шупіка [11], Н. Ф. Алексєєва [12], Л. М. Сакун [12].

Проте проблеми формування інноваційної стратегії розвитку підприємств туристичної галузі України не знайшли достатнього висвітлення.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У контексті вищезазначеного актуальним є розробка

та моделювання застосування інноваційної стратегії у вітчизняній туристичній індустрії, зокрема у готельно-ресторанному господарстві, що дозволить задовольнити потреби споживачів у нових або удосконалених товарах та послугах, забезпечити підвищення ефективності кожного сегменту туристичної сфери, динамічний розвиток економіки України та в цілому зростання іміджу нашої країни.

Метою статті є вивчення основних підходів до формування інноваційної стратегії розвитку підприємств туристичної галузі України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ринок туристичних послуг набуває все більшого значення у розвитку національної економіки країни. За даними ЮНВТО (Всесвітня туристична організація) частка туризму у світовому ВВП складає понад 5%, на долю міжнародного туризму припадає 6% загального обсягу світового експорту та близько 30% світового експорту послуг. Кожне 11-те робоче місце у світі припадає на сферу туризму. Прогнозується, що до 2030 року кількість міжнародних туристичних відвідувань зросте до 1,8 млрд. туристів [1].

Україна має всі передумови для ефективного розвитку економіки за рахунок туризму. За даними ЮНВТО у 2017 році кількість міжнародних туристів в Україні становила 14230 млн осіб, що 6,7% віще порівняно із 2016 роком. Їхні витрати склали у 2017 році 1261 млн \$, що на 183 млн більше, ніж у 2016 році [1].

Станом на 2017 рік частка України в європейському туристичному ринку за кількістю прибуттів становила 2,1%. За обсягами доходів від міжнародного туризму України – 0,2% європейського ринку. Загалом в Україні частка міжнародного туризму в структурі туристичних послуг країни не перевищує 35% [1, 13–14].

Достовірною характеристикою стану туристичної індустрії є показники в'їзного, виїзного та внутрішнього туризму, які також формують національний та міжнародний туризм у межах кожної країни та світу в цілому.

З метою визначення стану вітчизняної туристичної галузі, проаналізуємо туристичні потоки в Україні за останні 10 років (рис. 1, рис. 2).



Рис. 1. Динаміка туристичних потоків України

Результати аналізу свідчать про динамічне зростання виїзного туризму, середньорічний приріст якого становить 5,4 %.

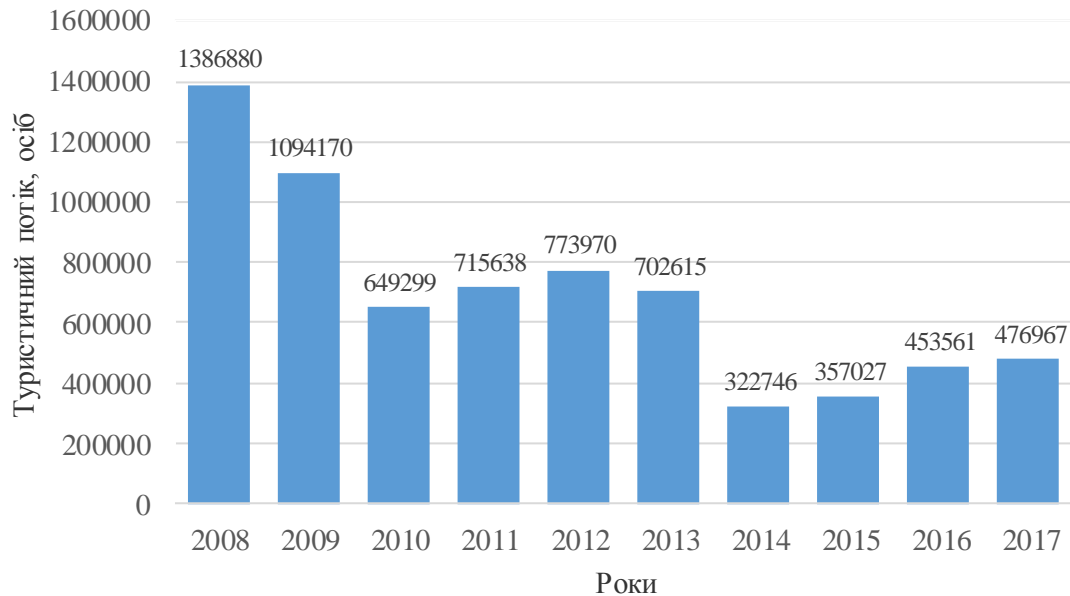


Рис. 2. Динаміка внутрішнього туризму України

Динаміка показника в'їзного туризму чітко відтворює роки фінансово-економічної кризи – це 2009 та 2014 роки. Події, пов'язані з анексією Автономної Республіки Крим та події на Сході країни негативно вплинули на в'їзний туристичний потік, структуру туризму та туристичні можливості України як на внутрішньому, так і на зовнішньому туристичному ринку.

Кількість іноземних туристів, які відвідали Україну в 2014 році, знизилась вдвічі порівняно із 2013 роком і досягла 12711507 осіб. Але з 2015 року їх кількість поступово почала зростати (у середньому на 6,5 % щороку) і досягла у 2017 році 14229642 туристів [1, 14].

Це свідчить про стабілізацію фінансово-економічного стану країни і вихід України на міжнародний рівень.

Необхідно зазначити, що динаміка показників внутрішнього туризму України корелює з показниками міжнародного туризму України (рис. 1).

Так саме спостерігається спад внутрішнього туризму країни у 2009 та 2014 роках і поступове його нарощування,

починаючи з 2015 року. Підвищення рівня внутрішнього туризму в Україні можна пояснити зниженням рівня доходів українців. Відвідуваність вітчизняних туристичних спрямувань зросла у вісім разів. За даними Державної служби статистики України, в 2017 році кількість внутрішніх туристів в Україні склала понад 476967 осіб [1, 14].

Кліматичні та географічні умови нашої держави дозволяють розвивати різноманітні туристичні види туристичного бізнесу. Але значний туристичний потенціал України залишається не розкритим. Україна не входить навіть до двадцятки популярних туристичних напрямків у світі.

Згідно рейтингу туристичної конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму, Україна займає 88 місце з 146 [1].

Проведений аналіз стану туристичної індустрії в Україні свідчить про необхідність розкриття її потенціалу та інтенсифікації розвитку галузі. Вирішити ці проблеми можливо за допомогою розробки та впровадження

ефективних стратегій інноваційного розвитку туристичних підприємств України, що дозволить вирішити проблеми економічного зростання та підвищення рівня країни на світовому ринку.

Інноваційний розвиток є невід'ємною і активною частиною всіх сфер життєдіяльності суспільства, у тому числі і туристичної діяльності і, зокрема, підприємства туристичної сфери. Ефективне впровадження інновацій сприятиме соціально-економічному розвитку та розв'язанню економічних, екологічних, соціальних та інших проблем. Активізація інноваційної діяльності підприємства туристичної індустрії за всіма напрямками функціонування дозволить забезпечити досягнення та зміцнення конкурентних позицій на ринку.

При цьому функціонування підприємств туристичної індустрії пов'язано з формуванням стратегії розвитку, орієнтованої на посилення інноваційної активності.

Інноваційна діяльність підприємств туристичної індустрії базується на розробці інноваційної стратегії. Інноваційну стратегію розвитку підприємства можна визначити як сукупність креативних дій і методів управління інноваційною діяльністю, що забезпечують конкурентні переваги на інноваційній основі [15].

Поняття «стратегія» у сучасному розумінні – це довгостроковий курс розвитку підприємства, спосіб досягнення цілей, який воно визначає для себе, керуючись власними міркуваннями в межах своєї політики. Метою стратегії є забезпечення не стільки поточного успіху, скільки прискореного постійного розвитку підприємства в умовах конкуренції, лідерства на ринку [16].

Під інноваційною стратегією, як правило, розуміють погоджену сукупність інноваційних рішень, що здійснюють визначальний вплив на діяльність

підприємства і мають довготермінові та нерідко важкозворотні наслідки. Інноваційна стратегія забезпечує ефективну динаміку розвитку процесу відтворення на підприємстві [17].

В умовах динамічного розвитку ринкового середовища, в якому функціонує підприємство, єдиним правильним напрямом розвитку підприємства туристичної індустрії залишається інноваційний.

Інноваційна активність підприємств туристичної індустрії визначається його спрямованістю на реалізацію креативних стратегічних цілей розвитку в умовах ринкової конкуренції з метою забезпечення стійкості функціонування підприємства та його успішності у довгостроковій перспективі [18].

Отже, перед підприємствами туристичної індустрії ставиться завдання розробити та впровадити такі інноваційні стратегії: креативна діяльність підприємства, спрямована на одержання нових продуктів, послуг та технологій; маркетингу й управління; перехід до нових організаційних структур; інноваційне управління підприємством; застосування нових видів ресурсів та нових підходів до використання традиційних ресурсів. Вибір конкретної інноваційної стратегії або їх поєднання підприємство туристичної індустрії робить індивідуально, залежно від стану діяльності та бажання досягти найвищих результатів з метою зайняття більшого сегменту туристичного ринку.

Інноваційна стратегія підприємства туристичної індустрії може бути складовою частиною стратегії підприємства і доповнювати функціональні стратегії або бути визначальною. Метою розробки та впровадження інноваційної стратегії підприємства туристичної індустрії є підвищення конкурентного статусу послуг, які воно надає споживачам.

Запропонований процес формування інноваційної стратегії розвитку

підприємств туристичної індустрії України, який передбачає проходження таких рівнів:

- корпоративний – пов’язаний із розробкою місії підприємства та визначенням довгострокових стратегічних цілей;

- бізнес-рівень – аналіз інноваційних проектів, які можуть бути застосовані у підприємстві, дослідження ринкових позицій підприємства та визначення пріоритетних напрямів його інноваційного розвитку;

- рівень послуг – встановлення маркетингових цілей, визначення їх можливостей відносно кожного виду інноваційної послуги;

- операційний – встановлення процесного підходу до реалізації інновацій, визначення та ідентифікація процесів на кожній операції інноваційного змісту на рівні окремих підрозділів із закріпленням функцій та відповідальності за виконання кожного процесу.

На стабільність бізнесу підприємств туристичної індустрії істотно впливає вибір ефективних інноваційних стратегій розвитку підприємств, що пов’язано з об’єктивними процесами, які визначають перспективи розвитку ринку. Тому під час формування інноваційної стратегії розвитку керівництво підприємств туристичної індустрії визначає набір їх видів з метою подальшого ефективного їх впровадження.

До інноваційних стратегій, які може застосувати підприємств туристичної індустрії, можна віднести [19]:

- традиційну – виняткове підвищення якості продукції або послуг;

- імітаційну – залучення інноваційних технологій шляхом купівлі ліцензій;

- залежну – дрібні підприємства є підрядниками у великих корпораціях щодо надання нової послуги;

- опортуністську – пошук підприємством такого виду продукції або послуги, який не потребує особливих

витрат на дослідження і впровадження, але дає змогу упродовж певного періоду одноосібно працювати на ринку;

- оборонну – підвищення технічного рівня діяльності, впровадження досліджень та розробок не для лідируючого місця в туристичній галузі, а для утримання стабільної позиції серед інших підприємств у техніко-технологічному розвитку;

- наступальну – прорив на ринку вимагає наявності висококваліфікованого персоналу, проведення масштабної внутрішньої організаційної роботи.

Стратегія нововведень підприємств туристичної індустрії на ринку може носити наступальний (агресивний) або оборонний характер. Кожне підприємство створює свій набір інноваційних стратегій, який включає як ризиковані (наступальні), так і безпечні (оборонні) стратегії. Вибір стратегії залежить від виробничих, технічних, ринкових, соціальних, культурних та інших факторів кожного підприємств туристичної індустрії.

Формуючи стратегію інноваційного розвитку, сучасне підприємство туристичної індустрії використовує комплексний підхід на основі двох складових [18]:

- ринкової – передбачає всебічний аналіз зовнішнього середовища підприємства та врахування макрофакторів, підприємств туристичної індустрії чітко націлене на ринки збуту своїх послуг та пошук нових комерційно привабливих сегментів ринку;

- ресурсної – головний фактор успіху полягає в ефективному використанні ресурсів підприємства і передбачає оцінку його сильних та слабких внутрішніх сторін.

Під час впровадження інноваційних стратегій розвитку у діяльність підприємств туристичної індустрії, необхідно користуватися ефективними способами та методами активізації інноваційної діяльності [17].

На умови та зміст формування інноваційної стратегії розвитку підприємств туристичної індустрії України впливають такі чинники:

- ставлення вищого керівництва підприємства до нововведень;
- ставлення працівників підприємства до нововведень, їх кваліфікація, досвід;
- система управління інноваціями;
- інвестиції;
- інноваційний потенціал підприємства туристичної сфери тощо.

Основні положення інноваційної стратегії розвитку підприємств туристичної індустрії документує в програмі, в якій формулює цілі, завдання та етапи її реалізації, взаємопов'язані за термінами, ресурсами, виконавцями тощо. До програми додається перелік конкретних заходів, що відображають особливості функціонування об'єкту, що розробляється.

Треба зазначити, що інноваційні стратегії розвитку, які спрямовані на нові ринки та базуються на новітніх технологіях, є більш ризикованими, вони потребують значних маркетингових і технологічних зусиль. Тому стратегію слід вибирати з урахуванням внутрішніх можливостей підприємств туристичної індустрії, його становища на ринку та стратегічних цілей.

Таким чином, вибір стратегії є запорукою успіху інноваційної діяльності підприємств туристичної індустрії. Правильно обрана стратегія дозволяє ефективно використовувати креативний, науково-технічний, виробничо-технологічний, фінансово-економічний, соціальний та організаційний потенціал підприємства в визначених напрямках, що є основою його конкурентоспроможності.

Висновок. Туризм належить до сфери послуг і є однією з найбільших та динамічних галузей економіки. Україна має значні рекреаційні ресурси, які дозволять за певних умов вийти на конкурентний ринок. Подолавши

економічну кризу, країна спроможна значно збільшити прийом іноземних туристів.

Результати проведеного аналізу дають можливість зробити висновок, що туризм в Україні відіграє важливе соціальне та економічне значення. Наша держава має значний туристичний потенціал і всі передумови для розвитку внутрішнього, в'їзного та виїзного туризму. Аналіз динаміки туристичного ринку України свідчить про тенденції зростання числа туристів. Проте він використовується недостатньо.

Доведено, що з метою підвищення конкурентоспроможності туристичної галузі України на міжнародному ринку необхідно формувати інноваційні стратегії розвитку туристичних підприємств.

Реалізація інноваційної стратегії розвитку підприємств туристичної індустрії України пов'язана зі значним ризиком для підприємства, але тільки її впровадження та інноваційна активність підприємства дозволять досягти світового рівня і стане для підприємства підґрунтям його конкурентоспроможності і подальшого існування та ефективної діяльності.

Отже, розробка та впровадження інноваційної стратегії розвитку підприємств туристичної індустрії як креативної форми організації підприємницької діяльності є основою формування конкурентних переваг та стійкого фінансового стану вітчизняних підприємств.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Всесвітня туристична організація (ЮНВТО) // Офіційний сайт організації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unwto.org>

2. Постанова Кабінету Міністрів України «Стратегія розвитку туризму та курортів на період до 2026 року» (розпорядження КМУ № 168-р від 16 березня 2017 р.).

3. Ворошилова Г.О. Розвиток інвестиційних процесів у міжнародному туризмі / Г.О. Ворошилова // Проблеми розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і залучення іноземних інвестицій: регіональний аспект: Збірник наук. праць ДонНУ. – 2010. – №2. – С. 864–867.
4. Гречаник В.П. Сучасні тенденції розвитку міжнародного туризму: Україна і світ / В.П. Гречаник, С.М. Васильченко // Вісник Прикарпатського університету. Серія: Економіка. – 2008. – № 6. – С. 18–29.
5. Кальченко О.М. Проблеми формування інвестиційної політики в туристичній галузі / О.М. Кальченко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки. – 2009. – № 38. – С. 102–109.
6. Свида І.В. Сучасний стан, актуальні проблеми та перспективи розвитку вітчизняного ринку туристичних послуг / І.В. Свида // Науковий вісник Ужгородського університету. – 2009. – №28(3). – С. 64–69.
7. Харченко Л. В. Проблема формування позитивного іміджу України в контексті підготовки Євро-2012 / Л.В. Харченко // Стратегічні пріоритети. – 2009 – №4. – С. 107–112.
8. Ястремська О.О. Сучасні світові тенденції розвитку туризму / О.О. Ястремська // Проблеми економіки. – 2013. – № 1. – С. 22–27.
9. Марценюк Л. В. Проблеми та перспективи розвитку туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2015. – № 3. – С. 76–82.
10. Терехух А.А. Проблеми розвитку міжнародного туризму в Україні / А. А. Терехух, О. П. Макар, Г. Я. Ільницька // Молодий вчений. – 2015. – № 11(2). – С. 126–129.
11. Шупік Б.В. Зарубіжний досвід у регулюванні туризму / Б.В. Шупік // Держава та регіони. – 2009. – №1. – С. 200–207.
12. Алексеева Н.Ф. Регіональні аспекти стратегії розвитку туристичної індустрії / Н. Ф. Алексеева, Л. М. Сакун // Економіка. Управління. Інновації. – 2012. – № 2 (8). – С. 56–67.
13. Офіційний сайт Державної служби статистики України // Електронний ресурс: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
14. UNWTO Tourism Highlights: 2018 Edition [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.unwto.org.
15. Ковтун О.І. Інноваційні стратегії підприємств: теоретико-методологічні засади / О.І. Ковтун // Економіка України. – 2013. – 4 (617). – С. 44–56.
16. Ансофф И. Стратегическое управление / И. Ансофф. - Москва: Экономика, 1989. – 303 с.
17. Матюх С.А. Формування стратегії інноваційного розвитку промислового підприємства / С. А. Матюх // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010 – №2 – С. 206 – 209.
18. Українська наука: минуле, сучасне, майбутнє: Щорічник. – Випуск 14–15 / За заг. ред. М. В. Лазаровича. – Тернопіль: Видавництво ТНЕУ «Економічна думка», 2010. – 340 с.
19. Тарасенко І.О., Королько О.М., Белявська К.С. Оцінка інноваційної активності підприємства в системі стратегічного управління / І.О.Тарасенко, О.М.Королько, К.С.Белявська // Актуальні проблеми економіки – 2009 - №9 – С. 133 – 141.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146089

УДК 338. 48

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВІРУСНОГО МАРКЕТИНГУ ЗА ДОПОМОГОЮ ВІЗУАЛЬНОГО КОНТЕНТУ

*Зибіна К.В., асистент,
Сиволовський І.М., студент (ХНУРЕ)*

Узагальнено вітчизняний і закордонний досвід використання заходів контент-маркетингу, та його креативного різновиду - вірусного маркетингу. Систематизовано найбільш ефективні інструменти контент-маркетингу і визначено його основні напрямки застосування в практичній діяльності сучасного українського бізнесу. Розглянуто недоліки і переваги вірусного маркетингу, зокрема buzz- маркетингу, приклади доцільного та невдалого застосування. Визначено, що за допомогою вірусного маркетингу рекламна інформація розповсюджується у вигляді «сарафанного радіо», в геометричній прогресії, а носіями інформації є самі отримувачі рекламного звернення. Наведено основні складові вірусного контенту, надано їх характеристику та схему - технологію розповсюдження маркетингової інформації.

З врахуванням закордонного досвіду визначено специфіку та високу ефективність застосування вірусного маркетингу, завдяки швидкій ланцюговій реакції розповсюдження рекламного звернення серед потенційних споживачів. Обґрунтовано необхідність впровадження візуального контенту в buzz – маркетинг, як високоефективного заходу маркетингових комунікацій.

Ключові слова: вірусний маркетинг, buzz-маркетинг, маркетинг чуток, контент- маркетинг, маркетингові комунікації, візуальний контент, цільова аудиторія, ефективність реклами, медіа простір.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВИРУСНОГО МАРКЕТИНГА ПРИ ПОМОЩИ ВИЗУАЛЬНОГО КОНТЕНТА

*Зыбина К.В., асистент,
Сиволовский И.М., студент (ХНУРЭ)*

Проведен анализ отечественного и зарубежного опыта использования средств контент-маркетинга, и его креативной разновидности - вирусного маркетинга. Систематизированы наиболее эффективные инструменты контент-маркетинга и определены его основные направления применения в практической деятельности современного украинского бизнеса. Рассмотрены недостатки и преимущества вирусного маркетинга, в частности buzz- маркетинга. Определено, что с помощью вирусного маркетинга рекламная информация распространяется в виде «сарафанного радио», а носителями являются сами получатели рекламного обращения. Рассмотрены основные составляющие вирусного контента, представлена их характеристика и схема - технология распространения информации. Определена специфика и эффективность применения вирусного маркетинга, благодаря быстрой цепной реакции распространения рекламного обращения. Обоснована необходимость внедрения визуального контента в buzz - маркетинг, как высокоэффективного средства маркетинговых коммуникаций.

Ключевые слова: вирусный маркетинг, buzz-маркетинг, маркетинг слухов, контент - маркетинг, маркетинговые коммуникации, визуальный контент, целевая аудитория, эффективность рекламы, медиа пространство.

IMPROVING THE EFFICIENCY OF VIRAL MARKETING WITH VISUAL CONTENT

*Zybina K., assistant,
Sivolovsky I.M., student (KNURE)*

An analysis of domestic and foreign experience of the use of content-marketing tools, and its creative nature - viral marketing has been analyzed. The most effective tools of content marketing are systematized and its main directions of application in the practical activity of modern Ukrainian business are determined. The disadvantages and advantages of viral marketing, in particular buzz marketing, are considered. It has been determined that with the help of viral marketing, advertising information is distributed in the form of «Sarafan Radio», and the recipients of the advertising appeal themselves are the carriers. The main components of the virus content are presented, their characteristics and the scheme are given - technology of information dissemination. The specificity and effectiveness of the application of viral marketing has been determined, thanks to the rapid chain reaction of the distribution of advertising appeal. The necessity of introducing visual content into buzz marketing as a high-efficiency means of marketing communications is substantiated.

Key words: viral marketing, buzz marketing, word-of-mouth marketing, content marketing, marketing communications, visual content, target audience, advertising effectiveness, media space.

Постановка проблеми. Сучасний український медіа-простір не відстає від світових трендів на застосування нових креативних заходів маркетингових комунікацій. Одним з таких є контент-маркетинг, який успішно використовується як великими компаніями, так підприємства середнього та малого бізнесу. Широке використання прийомів контент-маркетингу виявило його суттєвий недолік, а саме – агресивна подача рекламної інформації в Інтернеті. Цілком природно, що споживачі таку інформацію ігнорують, бо вважають, що на них тиснуть, їм нав'язують товари чи послуги, а деяким здається, що їх обманюють.

Як альтернатива прямому контент-маркетингу, для формування лояльності з боку споживачів, з'явився вірусний маркетинг. Сутність цього інструменту маркетингової комунікації полягає у непрямому просуванні, ненав'язливій

презентації товару, послуги чи бренду. Тема ефективного використання вірусного маркетингу для українського бізнесу є новою, а значить актуальною і необхідною для проведення дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження і наукові засади використання вірусного маркетингу, як перспективного напрямку контент-маркетингу, здійснювали у своїх працях: Долинська Р.Г., Піткевич К. О. [9], Тринчук В. О., Короленко В. Н. [2], Новаківський І. І., Самохотіна К. Т. [4], Немченко А. О., Раца О. Б. [5], Черняєва К. [8]. Зростання кількості наукових публікацій за вказаною тематикою свідчить про затребуваність методичного і практичного інструментарію з використанням технологій вірусного маркетингу.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Усі існуючі дослідження і рекомендації з підвищення

ефективності контент-маркетингу і вірусної реклами, однак, не стосуються застосування візуального контенту при проведенні рекламних кампаній в Internet. Це свідчить про актуальність теми, а відтак, зумовило вибір напряму дослідження.

Мета статті полягає в узагальненні досвіду застосування інструментів та заходів вірусного маркетингу та доведено необхідність впровадження віртуального контенту в Buzz-маркетинг.

Виклад основного матеріалу. В сучасному світі малоефективної реклами, потенційного споживача можна залучити тільки шляхом надання актуальної для нього та цінної інформації, тобто прорекламувати йому те, що він насправді шукає, чим цікавиться. Цю функцію успішно виконує контент-маркетинг через соціальні мережі, веб-сайти, мобільні додатки та інші. Аналіз досвіду застосування різних інструментів контент-маркетингу в діяльності міжнародних та вітчизняних компаній дозволив провести систематизацію цих заходів. До найбільш ефективних видів контент-маркетингу належать:

1. маркетинг чуток (Buzz Marketing): рекламне повідомлення поширюється через обмін думками про товар (бренд) між покупцями і їхніми друзями, сусідами, членами сім'ї, колегами. У якості каналів розповсюдження виступають розважальні та новинні ресурси, де люди можуть віртуально спілкуватись;

2. вірусний маркетинг (Viral Marketing): створення розважальних або інформативних повідомлень, розроблених з метою поширення в геометричній прогресії між потенційними споживачами, часто в електронному вигляді;

3. маркетинг співтовариств (Community Marketing): створення, підтримка і забезпечення спільнот, об'єднаних спільним інтересом до товарів (брендів), контентом і необхідною їм інформацією. Це можуть бути: групи

користувачів, фан-клуби, дискусійні форуми;

4. народний маркетинг (Grassroots Marketing): збір і мотивація добровольців для поширення інформації в персональному (коло друзів) або місцевому масштабі;

5. маркетинг прихильників (Evangelist Marketing): залучення і мотивація пропагандистів, прихильників і добровольців і заохочення їх до активного поширення інформації від вашого імені;

6. «вкинення» товару - розміщення цікавого для цільової аудиторії товару (часто новинки) в потрібному місці в потрібний час, постачання інформації про товар, його виробника, фото/відео авторитетних людей (так званих, «лідерів думок»), які є споживачами цього товару;

7. маркетинг впливу (Influencer Marketing): визначення основних угруповань і лідерів думок, в перспективі готових обговорювати товари (бренди) фірми-виробника і здатних при цьому впливати на думки інших людей;

8. ситуаційний маркетинг (Cause Marketing): робота з соціально значущими проблемами з метою завоювання поваги і підтримки людей, що приймають такі проблеми близько до серця; часто використовується при політичній рекламі;

9. створення теми: цікава або кумедна реклама, повідомлення електронної пошти, фрази-виверти, розваги або промо-акції, створені з метою запуску «сарафанного радіо»;

10. бренд-блогінг: створення блогів і участь в блогосфері в формі відкритих, прозорих комунікацій; обмін цінною інформацією з учасниками блогу;

11. партнерські програми: створення інструментів, що полегшують задоволенням споживачам товару (бренду, послуги) передачу інформації друзям.

Усі ці інструменти контент-маркетингу є дуже ефективними, але багатьом людям вони вважаються

докучливими, «жорсткими» і нав'язливими. Для комунікатора – це ознаки абсолютної не ефективності рекламного звернення. З метою усунення недоліків на перші позиції в світових рейтингах інноваційних заходів маркетингових комунікацій вийшов вірусний маркетинг.

За допомогою вірусного маркетингу рекламна інформація розповсюджується «м'яко» на кшталт «сарафанного радіо», «з вуст в уста», в геометричній прогресії, а носіями (каналами) інформації є самі отримувачі звернення. Цей прийом, а саме відсутність класичного каналу комунікації (телебачення, радіо, зовнішньої реклами та інших), формує у потенційного споживача думку, що він просто отримує пораду, консультацію або досвід від іншої людини, а зовсім не рекламу.

Обов'язковою умовою у вірусному маркетингу є авторитетність джерела інформації («лідер думки»), бо потенційний споживач повинен довіряти розповсюдженню, інакше він буде сприймати інформацію як «проплачене» рекламне звернення.

Далі процес вірусної комунікації відбувається за схемою: при позитивному сприйнятті інформації отримувач рекламного звернення миттєво сам стає «рекламодавцем» для інших потенційних споживачів зі свого оточення, буквально «заражаючи» їх. Звісно, хтось з «заражених» не сприйме інформацію, або навіть, негативно її сприйме, тоді цей канал перерветься, але більшість отримувачів все-таки «проковтнуть» інформацію і перетворяться на «носія вірусу». Так процес вірусної маркетингової комунікації продовжиться.

Термін «вірусний маркетинг» був вперше використаний Джефрі Рейпортом, академіком Гарвардської Бізнес-школи у 1996 році. Ця ідея отримала широке розповсюдження разом з поширенням Інтернету й електронної торгівлі [1]. Зі зростанням он-лайнних соціальних

мереж, таких як YouTube і Facebook, вірусний маркетинг вийшов на якісно новий рівень. В мережах інформація поглинається користувачами набагато швидше і в більшій кількості, ніж при користуванні електронною поштою. Це збільшує і без того великий потенціал вірусного маркетингу. Ефективність вірусної компанії вимірюється як кількісними показниками: кількість відвідувачів, час контакту, кількість посилань, так і якісними: динаміка згадки проекту в засобах масової інформації, розміщення посилань в блогах, соціально-демографічний склад аудиторії проекту [2].

Результати досліджень компаній Wetpaint і Altimeter Group показують, що компанії і бренди, які найбільш активно здійснюють комунікації в соціальних мережах, за останні роки збільшили свій прибуток на 18%, у той час як у решти представників ринку продажі впали в середньому на 6% [3]. Сьогодні основними каналами розповсюдження вірусного маркетингу є: соціальні мережі, топ - блоги, товариства (LiveJournal), інформаційні інтернет-портали, форуми, фото/відео хостинги (YouTube). Для ефективного поширення вірусного повідомлення слід дотримуватися таких вимог [4]:

- повідомлення має бути актуальним для визначеної цільової аудиторії;
- ідея повідомлення повинна містити, щось нове й цікаве;
- зв'язок реклами з кінцевою метою має бути невідчутним;
- повідомлення повинно легко поширюватись та сприйматись;
- необхідне виникнення «вірусної хвилі», щоб основна кількість переглядів припала на перші 2-3 тижні.

Девізом вірусного маркетингу є фраза: «Побачив, лайкнув, заразив». Незалежно від каналу вірусна реклама кампанія повинна включати етапи [5]:

1. ідея (big idea) – те, з чого все починається, і навколо чого «крутиться»;
 2. виробництво (production) – реалізація ідеї;
 3. посів (seeding) – це початкова точка «вкидання» вірусного контенту для його подальшого самостійного розповсюдження.
- Крім того, при проведенні вірусної маркетингової кампанії треба відповісти на наступні питання (таблиця 1, перероблена та доповнена за матеріалами [6]).

Таблиця 1

Основні складові вірусного контенту та їх характеристика

Складові	Характеристика
1. Цільова аудиторія	Стать (на кого розрахований контент)
	Вік (молодь у віці від 15 до 24 років або більше дорослі споживачі)
	Регіон проживання (Західна Україна, Східна Україна, українці за кордоном)
	Сфера діяльності, соціальний статус або хобі (програмісти, «мамочки», «модні дівчата», «любителі японської кухні»)
2. Канал розповсюдження вірусної інформації	Instagram, Facebook, YouTube, Twitter,
3. Смаки та уподобання цільової аудиторії	Характер контенту (розважальний, пізнавальний, провокаційний, гумористичний)
	Формат контенту (відео, інфографіка, зображення, безкоштовна гра)

Однак, всі ці складові вірусної рекламної кампанії, можуть не спрацювати.

Бо в останнім часом потенційні споживачі стають більш вибагливими до сутності і вигляду інформаційного контенту. Досліджено, що кожна велика соціальна мережа, в тому числі Facebook, Twitter, LinkedIn і Instagram, з року в рік збільшують свою популярність за рахунок візуального контенту. Згідно досліджень у 2017 році компанією Social Media Ехамінер [7]:

1. 32% маркетологів вважають, що візуальні образи є найважливішою формою контенту для бізнесу, а текстові блоги посідають лише друге місце (27%);
2. 80% маркетологів використовують візуальний контент в маркетингу соціальних мереж. Кількість переглядів відео у 2017 році (63%) перевищило кількість переглядів блогів (60%);

3. коли люди чують інформацію, через три дні вони пам'ятають лише 10% цієї інформації. Проте, якщо відповідне зображення поєднано з тією ж інформацією, через три дні люди пам'ятають біля 65% інформації;

4. маркетологи, що працюють с товарами споживчого призначення частіше використовують оригінальні відео (63% проти 56%) та оригінальні візуальні засоби (63% проти 56%) ніж маркетологи, працюючи на ринку промислових товарів;

5. у 2017 році використання відео-контенту для промислового маркетингу збільшилося на 8% до 58%;

6. 86% покупців інтернет-магазинів висловили певний рівень бажання отримувати доступ до інтерактивного/візуального контенту за своїм запитом.

На нашу думку до найбільш ефективних засобів візуального контенту відносять.

1. Фотографії / фото. Картинка може сказати більше, ніж тисяча слів і повідомити читачам багато інформації за кілька секунд. Зображення краще запам'ятовуються, допомагають читачам швидше зрозуміти сутність матеріалу.

2. Інфографіка. Це – один з найбільш актуальних видів візуального контенту в даний час. Зростання її популярності навчило фірми втискати багатосторінкові звіти і результати досліджень у кілька десятків яскравих картинок. Так бренди змушують клієнтів ознайомитися з важливими даними і поділитись інформацією з друзями в соціальних мережах. Як правило, користувачі діляться інфографікою в соціальних мережах в 3 рази більше, ніж будь-яким іншим контентом. Інфографіка об'єднує багато різної інформації і може містити малюнки, тексти, графіки.

3. Відео. За статистикою більше 60% читачів, які дивляться відео, купують продукти і послуги, які рекламуються онлайн [7]. Відеоконтент на «відмінно» підтримує бренд і підкреслює його переваги. Півхвилинне відео покаже споживачеві набагато більше, ніж велика стаття.

4. «Мережеві» банери. Одна з останніх оригінальних новинок в Instagram – «мережеві» банери, які дозволяють користувачам розділяти велику фотографію на дрібні частини і представляти їх у формі єдиного складеного банера. Такі складові банери або колажі зараз дуже популярний рекламний засіб.

5. Цитати. Будь-який текст або навіть невеликий пост стане більш переконливим, якщо додати в нього цитату. За допомогою картинки можна посилити текст, зробивши акцент на певній його частині. Або розмістивши фото знаменитості, приправлене цитатою. Наприклад, Біла Гейтса з його знаменитим висловом: «Будьте доброзичливі до ботаників. Швидше за все, в майбутньому, ви будете працювати на одного з них»

6. Мемі. Головна мета сатиричних мемів в інтернеті – зробити контент більш популярним. Хіба це не причина використовувати їх в візуальному контент-маркетингу? Зазвичай мемі посилаються на актуальні новини або події і підносять їх в гумористичній формі. Тому їх потрібно акуратно використовувати в якості реклами, щоб вони не стали антирекламою товару.

7. Кнопки із закличком. «Купити зараз», «Приєднатися», «Опублікувати», «Отримати безкоштовно» – це приклади закличку до певної дії, які можуть бути розміщені на кнопках і відігравати важливу роль в стратегії візуального контент-маркетингу. Такі кнопки часто використовуються маркетологами для отримання миттєвої реакції споживачів. Будь-який користувач може натиснути на них і отримати те, що пропонується. Це майже ідеальна форма швидкого продажу.

Не дивлячись на те, що вірусний маркетинг є новим, ефективним і перспективним засобом маркетингової комунікації треба також розглянути його недоліки. До них належать його непередбачуваність та нестабільність [8].

Перша ознака вказує на те, що вірусний маркетинг – це суміш вірних ідей і удачі. Запланований маркетологами «вірус», може бути з апетитом «з'їдений і проковтнутий» цільовою аудиторією, а може бути виплюнутий. Навіть якщо рекламодавці вважають свою ідею креативною, цікавою, захопливою, це не свідчить про її стовідсоткову ефективність. Друга ознака вірусної реклами вказує на мінливість смаків потенційних споживачів і на нестабільність рейтингів популярності інтернет-ресурсів. Наприклад, політичний блогер Олег Пономарь, зазнає то злети, то падіння рейтингу, а це означає, що і товари, які він рекламує, також будуть мати різні обсяги продажів.

Взагалі найбільша кількість прикладів вірусного маркетингу, представлених в україномовних інтернет-

виданнях, стосується закордонних суб'єктів великого бізнесу. Це цілком закономірно, оскільки діяльність великих компаній найбільш широко висвітлюється в засобах масової інформації. Слід зазначити, що вперше на українському ринку малобюджетні технології маркетингу були офіційно використані великими закордонними компаніями. До числа міжнародних компаній, що використовують малобюджетні технології в комплексі маркетингових комунікацій на українському ринку, належать такі транснаціональні корпорації, як Nokia, Tuborg, Samsung, Boeing, Sony, Nestle, Microsoft, Google, Danone тощо [9]. До українських підприємств, які використовують в своїй діяльності вірусний маркетинг, можна віднести приватних виробників взуття, сумок, одягу, що працюють за індивідуальним замовленням: Kravets hand made, Mr. Brown, Babak, Universal Hedonism, Cardo, Твій стиль с 2010 року та інших.

Висновки. Проведене дослідження методів, прийомів і світового досвіду використання вірусного маркетингу довело, що в реаліях сучасного українського бізнесу вірусний маркетинг при умілому використанні його інструментів є найдешевшим і найефективнішим заходом маркетингових комунікацій. Його впровадження можливе для рекламування будь-яких споживчих товарів або послуг масового призначення. Маркетологу достатньо просто «вкинути» інформацію в медіа простір, щоб її дізнались п'ять – десять споживачів з цільової аудиторії, а далі почнеться ланцюгова лавиноподібна реакція. Втручання маркетологів в процес більше не потрібне, вірусна комунікація сама забезпечить собі життя без жодних грошових вкладень в рекламне звернення.

Однак, методологія процесу розповсюдження вірусного маркетингу показує, що створення вірусної компанії схоже на гру в рулетку – може спрацювати, а може – ні. По-перше,

потенційні споживачі здатні проігнорувати «вірусне вкинення», в цьому випадку «лавини» не буде, по-друге, маркетологи підприємства не можуть контролювати розповсюдження і розвиток вірусу. А це означає, що крім позитивного сприйняття, і як слідство, високих продажів, вірусна рекламна кампанія може дати протилежний ефект з негативними наслідками.

Тому при плануванні комплексу маркетингових комунікацій підприємство повинно використовувати не тільки вірусний маркетинг, а й інші заходи розповсюдження інформації, щоб не втратити контроль над рекламною стратегією.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Всеукраїнський портал інноваційних технологій. Режим доступу <http://www.innovations.com.ua>
2. Тринчук В. О., Короленко В. Н. Вірусний маркетинг страхових компаній / В. Тринчук, В. Короленко // Страхова справа. – 2010. – №1. – С. 42-47.
3. Що стримує вклади у соцмедіа // MediaRevolution. – [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.mediarevolution.ru/advertiser/markets/2355.html>
4. Новаківський І. І. Сучасний вірусний маркетинг в Україні [Електронний ресурс] / І. І. Новаківський, К. Т. Самохотіна // Маркетинг та логістика в системі менеджменту: тези доповідей ІХ Міжнародної науково-практичної конференції (Львів, 8–10 листопада 2012 р.)/Національний університет «Львівська політехніка». – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2012. – С. 304–306. – Режим доступу <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/16901/1/187-Novakivsky-304-306.pdf>
5. Немченко А. О. Вірусний маркетинг – переваги та недоліки [Електронний ресурс] / А. О. Немченко, О.

Б. Раца. – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=38569>

6. How to: Что такое вирусный маркетинг и как его делать? [Електронний ресурс]. – Режим доступу <https://blog.seopult.ru/seotech/how-to-chtotakoe-virusnyj-marketing-i-kak-ego-delat.html>

7. 45 Visual Content Marketing Statistics You Should Know in 2018 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://blog.hubspot.com/marketing/visual-content-marketing-strategy>

8. Карина Черняєва. Вірусний маркетинг: ефективність, особливості та його приклади/ [К. Черняєва] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://marketer.ua/ua/efektivnist-virusnogo-marketingu>

9. Долинська Р.Г., Піткевич К. О. Міжнародний досвід використання мало бюджетних технологій у комплексі маркетингових комунікацій / Р.Г. Долинська, К.О. Піткевич // Вісник НТУ «ХП». – 2014. – №45. – С. 8-14.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145694

УДК 330.64:438.658.4

ПІДХОДИ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ НЕСТІЙКОГО СЕРЕДОВИЩА

*Науменко М.О., д. філ. екон. напр., професор,
Рига О.С., магістр (НАНГУ)*

У статті розглянуто особливості функціонування підприємств харчової промисловості та доведено необхідність перегляду концептуальних основ стратегічного управління. Проаналізовано існуючі наразі теоретичні положення стратегічного управління підприємством. Визначено, що сучасне управління трудовими ресурсами не можливе без інноваційної діяльності, а саме інноваційного кадрового менеджменту. Розкрито основні функції інноваційного кадрового менеджменту для підприємств сфери послуг. Удосконалено методичні положення стратегічного управління підприємством харчування за рахунок перегляду матриці стратегічного вибору, що враховує ймовірність негативних подій та інтенсивність їх впливу.

Ключові слова: стратегічне управління, управлінська діяльність, підприємство, адаптація, нестабільність.

ПОДХОДЫ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ НЕУСТОЙЧИВОЙ СРЕДЫ

*Науменко М.А., д. фил. экон.напр., профессор,
Рига А.С., магистр (НАНГУ)*

В статье рассмотрены особенности функционирования предприятий пищевой промышленности и доказана необходимость пересмотра концептуальных основ

стратегического управления. Проанализированы существующие сейчас теоретические положения стратегического управления предприятием. Определено, что современное управление трудовыми ресурсами невозможно без инновационной деятельности, а именно инновационного кадрового менеджмента. Раскрыты основные функции инновационного кадрового менеджмента для предприятий сферы услуг. Усовершенствованы методические положения стратегического управления предприятием питания за счет пересмотра матрицы стратегического выбора, учитывающий вероятность негативных событий и интенсивность их воздействия.

Ключевые слова: *стратегическое управление, управленческая деятельность, предприятие, адаптация, нестабильность.*

APPROACHES TO ENSURE THE STRATEGIC MANAGEMENT OF THE ENTERPRISE IN THE CONDITIONS OF THE UNSTABLE ENVIRONMENT

*Naumenko M.A., Ph.D. economic direction, professor,
Riga O.S., Master (National Academy of National Guard of Ukraine)*

The most important goal of the company's activity is to ensure its sustainable development in conditions of instability of the external and internal environment. The state of the enterprise can become unstable due to internal production and technological problems, failures in the supply chain, violations of information and communication systems, changes in consumer demand, increasing the activity of competitors.

One of the directions of strategic management of a food supply company is resistance to the instability of the external and internal environment. Thus, the basis for improving the safety of the operation of an enterprise is the creation of a system of protection against crashes, based on prediction, timely detection and elimination of situations. Such a system should include the mandatory inclusion of all personnel in the security of the company, as well as cooperation with trading partners, state and municipal authorities, and even with competitors.

The adaptability of a food company is the ability to adapt to any changes that depend on its ability to respond quickly to a change in the supply and demand balance. Changing the supply / demand ratio may be related to changes in solvent demand, competitors' activity and other environmental factors. In addition, failures in the work of the enterprise lead to a decrease in its productivity and, accordingly, the impossibility of meeting the existing demand. Any enterprise interacts with the external environment, so problems can arise in the field of material and technical supply of the enterprise, in the process of production, in the process of sales of manufactured products or services.

To adequately respond to the discrepancy between supply and demand, the food company must have sufficient resources. In addition, it is necessary to form the supply chain and the technological process of production in such a way that the product adapts to the requirements of the consumer in the later stages of the production cycle. This will enable the company to switch food more flexibly to serving consumer segments that are characterized by dissatisfied demand.

Increasing the adaptability of the production process is also facilitated by the use of standard materials and parts, the unification of the basic elements and the design of individual product modules, which allow the use of the same element in several products.

Key words: *strategic management, management, enterprise, adaptation, and instability.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Найважливішою метою діяльності підприємства харчування стає забезпечення його стійкого розвитку в умовах нестабільності зовнішнього та внутрішнього середовища. Стан підприємства може стати нестійким через внутрішні виробничі та технологічні проблеми, збої в ланцюгу поставок, порушень роботи інформаційних і комунікаційних систем, змін споживчого попиту, посилення активності конкурентів.

Вирішення завдань забезпечення стратегічної стійкості підприємства харчування залежить від досягнення двох основних складових сталого розвитку: забезпечення безпеки (зниження ймовірності збоїв в різних підсистемах підприємства) та підвищення адаптивності (розвитку здатності відновлювати основні показники діяльності).

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Більшість літературних джерел присвячено застосуванню концепції стратегічного управління в умовах досконалих ринкових відносин, а саме роботи Вихальського О.С., Кідратюка Г.І., Сенєпова А.Г., Шершньова З.Є., Миритина Л.Б., Диканя В.Л., Овчиннікової В.О. та ін. [1-7], в яких не в повній мірі враховуються особливості адаптації інструментарію стратегічного керування до сучасних вітчизняних реалій.

Отже, метою статті є дослідження особливостей стратегічного управління підприємствами харчування та удосконалення методичних положень даної теорії за рахунок перегляду матриці стратегічного вибору.

Виклад основного матеріалу дослідження. Одним з напрямів стратегічного управління підприємством харчування виступає стійкість до нестабільності зовнішнього та внутрішнього середовища. Так, базисом

підвищення безпеки функціонування підприємства є створення системи захисту від збоїв, заснованої на прогнозуванні, своєчасному виявленні та усуненні негативних ситуацій. Така система повинна передбачати обов'язкове включення всього персоналу в роботу по забезпеченню безпеки підприємства, а також співпрацю з торговими партнерами, органами державного і муніципального управління та навіть з конкурентами.

Адаптивність підприємства харчування – можливість пристосуватися до будь-яких змін, що залежить від його здатності швидко реагувати на зміну балансу попиту та пропозиції [8]. Зміна співвідношення попиту і пропозиції може бути пов'язаною із зміною платоспроможного попиту, активністю конкурентів та іншими факторами зовнішнього середовища. Крім того, збої в роботі самого підприємства призводять до зниження його продуктивності і, відповідно, до неможливості задовольнити існуючий попит. Будь-яке підприємство взаємодіє з зовнішнім середовищем, тому проблеми можуть виникнути в сфері матеріально-технічного постачання підприємства, в самому процесі виробництва, в процесі реалізації виробленої продукції або послуг [9].

Для адекватної реакції на невідповідність попиту і пропозиції підприємство харчування повинне володіти достатніми ресурсами. Крім цього, необхідно сформувати ланцюг поставок і технологічний процес виробництва таким чином, щоб продукт адаптувався до вимог споживача на пізніх етапах виробничого циклу. Це дозволить підприємству харчування більш гнучко переключатися на обслуговування споживчих сегментів, що характеризуються незадоволеним попитом.

Підвищенню адаптивності виробничого процесу також сприяють застосування стандартних матеріалів і деталей, уніфікація базових елементів і

дизайну окремих модулів продукції, що допускають використання одного й того ж елементу в декількох виробках. Стійкі довгострокові відносини підприємства харчування з постачальниками і споживачами дозволять йому укласти досить гнучкі контракти, що передбачають можливість зміни обсягів і термінів постачань, що також підвищить стабільність.

Серед одних з факторів сталого розвитку підприємства можна назвати корпоративну культуру, як один з напрямів стратегічного управління підприємством харчування. Адже, згуртованість колективу, активність, бажання подолати труднощі, які стоять перед підприємством, пошук інноваційних рішень та інші компоненти корпоративної культури в значній мірі визначають ефективність, конкурентоспроможність та стійкість підприємства харчування.

Процедура стратегічного аналізу стійкості економічного становища підприємства харчування повинна включати в себе наступні етапи:

- виявлення негативних факторів зовнішнього середовища;
- визначення можливих негативних подій;
- визначення ймовірності виникнення кожної негативної події;
- оцінка можливих наслідків реалізації негативних подій.

Для систематизації інформації про можливі збурення, прогнозування їх виникнення і наслідків, їх ранжування, виявлення «слабких місць» підприємства можна використовувати спеціальну схему. Вона дозволяє визначити відносну стійкість підприємства по відношенню до негативних впливів зовнішнього середовища. Вплив середовища на стійкість підприємства характеризується ймовірністю виникнення тієї або іншої негативної події та інтенсивністю його впливу на роботу підприємства. При аналізі впливу факторів зовнішнього середовища на стійкість підприємства в координатах «вірогідність події / інтенсивність впливу» можна виділити чотири можливі стани підприємства (рис. 1).

Ймовірність негативної події	<i>Висока</i>	2. Відносно стабільне положення	3. Нестабільне положення
	<i>Низька</i>	1. Стабільне положення	4. Відносно нестабільне положення
		<i>Низька</i>	<i>Висока</i>

Інтенсивність впливу

Рис. 1. Матриця стратегічного вибору, що враховує ймовірність негативних подій та інтенсивність їх впливу

Відповідно до рис. 1, нестійкість максимальна, коли ймовірність негативної події висока, а інтенсивність впливу серйозна (квадрант III). Якщо ж навпаки,

інтенсивність впливу подій не є значною та має низьку ймовірність, рівень стійкості підприємства буде високим (квадрант I). Події, що мають високу ймовірність, але

незначну інтенсивність впливу (квадрант II) входять в компетенцію тактичного менеджменту. До них відносяться такі «поширені» проблеми бізнесу, як невеликі зміни попиту, зниження продуктивності, погіршення якості продукту та сервісного обслуговування і т.д. Події IV квадранта, що характеризуються низькою ймовірністю, але серйозністю інтенсивності впливу для підприємства, вимагають стратегічного аналізу і планування заходів щодо подолання їх негативного впливу, що виходить за рамки тактичного менеджменту.

Аналогічну карту можна побудувати для оцінки впливу конкретної загрози зовнішнього середовища на підприємствах різних галузей економіки. Зрозуміло, що підприємства різних галузей різною мірою схильні до дії загроз зовнішнього середовища. Для підприємств окремих галузей велику небезпеку представляють терористичні атаки (авіакомпанії), для інших - стихійні лиха (туристичний бізнес), для третіх - страйк профспілок (автомобілебудівні компанії) і т.д. Таким чином, підприємства виявляються в різних квадрантах карти в залежності від типу впливу зовнішнього середовища.

При аналізі негативних подій середовища, що мають серйозні наслідки для підприємства, необхідно провести класифікацію можливих ризиків, їх ранжування, і визначити найважливіші напрямки дій щодо забезпечення сталого розвитку підприємства. Наприклад, у компанії General Motors (GM) розробили класифікацію можливих негативних ситуацій, що складається з чотирьох блоків: фінансового, стратегічного, операційного та блоку стихійних лих [5, с. 35]. До операційного блоку відносяться проблеми, пов'язані зі збитком для виробничого процесу: від збоїв від поставок сировини і матеріалів до плинності кадрів. До блоку стихійних лих і небезпечних випадковостей належать ризики, пов'язані з випадковими впливами

(природні фактори) та умисне заподіяння шкоди (фальсифікація продукту). Фінансовий блок включає як зовнішні (коливання обмінного курсу валют), так і внутрішні фінансові ризики (помилки у фінансовій звітності). Стратегічний блок включає ключові ризики стратегічного менеджменту: поява нових конкурентів, коливання попиту, погіршення відносин з дилерами і посередниками і т.д. У сумі по всіх чотирьох блоках компанія оцінює більше ста різних ризиків.

Висновки. Таким чином, всі перераховані вище фактори визначають особливі вимоги до аналізу середовища, вибору стратегії діяльності підприємства харчування. Керівництво підприємства повинно вміти виявляти суттєві можливості і небезпеки зовнішнього середовища, які будуть впливати на діяльність підприємства в довгостроковій перспективі.

Науковим результатом статті стало удосконалення методичних положень стратегічного управління підприємством харчування за рахунок перегляду матриці стратегічного вибору, що враховує ймовірність негативних подій та інтенсивність їх впливу.

Практичним результатом статті виявилися запропоновані шляхи підвищення ефективності діяльності підприємства через його адаптацію до зовнішнього та внутрішнього середовища.

Подальшим напрямом даного дослідження може виступати розробка стратегії управління підприємством харчування.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Виханский О.С. Стратегическое управление / О.С. Виханский. – М.: Изд-во МГУ, 1995. - 252 с.
- 2 Кіндрацька Г.І. Стратегічний менеджмент : навч. посіб. / Г.І. Кіндрацька. – К. : Знання, 2006. - 366 с.
- 3 Семенов А.Г. Стратегічне управління підприємствами: навчальний

посібник. / А.Г. Семенов, Л.О. Жилінська, О.С. Богма на ін. – Запоріжжя: Вид-во КПУ, 2010. -400с.

4 Шершньова З. Є. Стратегічне управління: навч. посібник./ З. Є.Шершньова. - К.:КНЕУ,2004. - 386с.

5 Миротин Л.Б. Системный анализ в логистике/ Л.Б. Миротин, И.Э. Тынбаев. - М.: Экзамен, 2004. - 480 с.

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

7 Овчиннікова В. О. Концептуальні положення управління стратегічним союзом / В. О.

Овчиннікова // Інноваційна діяльність та економічна безпека підприємств : колективна монографія / за заг. ред. Л. М. Савчук. – Дніпро: Пороги, 2017. – С. 97 - 110.

8 Каличева Н.Є. Підходи до створення універсального іміджу для забезпечення конкурентоспроможності підприємств громадського харчування/ Н.Є. Каличева, А. О. Прокопенко// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017. - № 60. - С. 140-146.

9 Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства: навч. посібник / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. - Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 266 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145698

УДК 658.56:656.2

МЕНЕДЖМЕНТ ЯКОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ РОЗВИТКУ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ

*Овчиннікова В.О., д.е.н., доцент,
Дьяков І.О., магістр програми ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

Встановлені сучасні тенденції ринку транспортних послуг з перевезень пасажирів. Визначені проблеми управління якістю і забезпечення на його основі конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень як на внутрішньому ринку транспортних послуг, так і на міжнародному. Доведена необхідність формування системи менеджменту якості для підприємств залізничного транспорту. Досліджені базові концептуальні положення менеджменту якості. Визначені особливості процесу управління на залізничному транспорті в умовах розвитку високошвидкісного руху. Удосконалено концептуальні положення формування системи менеджменту якості залізничного транспорту, що запропоновано ґрунтувати на процесному підході.

Ключові слова: залізничний транспорт, якість, менеджмент, високошвидкісний рух, транспортна послуга, пасажир.

МЕНЕДЖМЕНТ КАЧЕСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ

*Овчинникова В.А., д.э.н., доцент,
Дьяков И.А., магистр программы ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

Установлены современные тенденции рынка транспортных услуг по перевозке пассажиров. Определены проблемы управления качеством и обеспечение на его основе конкурентоспособности пассажирских железнодорожных перевозок, как на внутреннем рынке транспортных услуг, так и на международном. Доказана необходимость формирования системы менеджмента качества для предприятий железнодорожного транспорта. Исследованы базовые концептуальные положения менеджмента качества. Определены особенности процесса управления на железнодорожном транспорте в условиях развития высокоскоростного движения. Усовершенствованы концептуальные положения формирования системы менеджмента качества железнодорожного транспорта, которые предложено основывать на процессном подходе.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, качество, менеджмент, высокоскоростное движение, транспортная услуга, пассажиры.

MANAGEMENT OF QUALITY FOR RAILWAY TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF DEVELOPMENT HIGH-SPEED MOVEMENT

*Ovchynnikova V.O., Doctor of Economics, Associate Professor,
Dyakov I.O., Master of program TEMPUS (USURT)*

The modern tendencies of the market of transport services on passenger transportation are established. The problems of quality management and provision on the basis of it are based on the competitiveness of passenger rail transport both in the internal market of transport services and internationally. The necessity of forming a system of quality management for enterprises of the railway transport is proved. The basic conceptual provisions of quality management are investigated. The features of the management process on the railway transport in the conditions of development of high-speed traffic are determined.

The conceptual provisions of the formation of a system of railway transport quality management, which are proposed to be based on the process approach, have been improved. When managing the quality of transport services, it is necessary to take into account that the development of high-speed rail transport has a close cooperation with the European Railway Agency, which regulates the activity of rail transport in Europe, in order to overcome the lag of Ukrainian railways from technically developed railways of Europe on the way of European integration of Ukraine. In order to ensure the practical realization of the above-mentioned, it is proposed within the framework of PJSC "Ukrainian Railways" to form a specialized unit that would perform the functions of quality management. It has been proved that during the formation of a quality management system and ensuring high quality passenger transportation in the conditions of development of high-speed traffic, it is the attraction of personnel and the satisfaction of its needs, that is, the introduction of a system of motivation that would encourage every railway worker to work efficiently, reduce and bring to the

minimum level of deviation from the technological process in order to minimize the losses from the shortage.

Key words: *railway transport, quality, management, high-speed movement, transport service, passengers.*

Постановка проблеми. Сучасні тенденції ринку транспортних послуг з перевезень пасажирів свідчать про поступове впровадження в Україні високошвидкісного руху поїздів, що дозволить в подальшому забезпечити конкурентоспроможність вітчизняного залізничного транспорту.

Однак, аналіз світового досвіду та дослідження базових параметрів надання транспортних послуг пасажиром, особливостей організації високошвидкісного руху поїздів в Україні, способів стикування вітчизняної мережі залізниць з європейською, проектування високошвидкісних магістралей, що передбачає розробку вимог та нормативів щодо проектування плану та поздовжнього профілю дозволяє з впевненістю стверджувати, рівень якості пасажирських перевезень є недостатнім.

Все це об'єктивно зумовлює актуальність проблеми управління якістю і забезпечення на його основі конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень як на внутрішньому ринку транспортних послуг, так і на міжнародному, та, відповідно, формування системи менеджменту якості для підприємств залізничного транспорту.

Аналіз досліджень та публікацій. Питання якості продукції та транспортних послуг висвітлено у роботах таких вчених, як: О.В. Дикань [1], І.В. Бакушевич [2], Н.В. Злобіна [3], В. В. Єфимов [4], М.І. Шаповал [5], І. В. Токмакова [6] та ін.

Наукові розробки цих вчених охоплюють значний спектр знань. У них визначено понятійний апарат, принципи і методи менеджменту якості, розглянуто підходи до управління якістю, сформована нормативна база менеджменту якості.

Не дивлячись на достатню опрацьованість питань, що пов'язані з побудовою системи менеджменту якості на промислових підприємствах, на підприємствах залізничного транспорту, досі залишаються не визначеними особливості формування системи менеджменту якості на залізничному транспорті в умовах розвитку високошвидкісного руху.

Мета статті. Тому, метою статті є визначення ключових положень формування системи менеджменту якості на залізничному транспорті в умовах розвитку високошвидкісного руху.

Виклад основного матеріалу. Для ефективної організації управління якістю продукції на підприємствах залізничного транспорту та побудови системи менеджменту якості на них, необхідно, перш за все, щоб був не тільки чітко виділений об'єкт керування, але й щоб були визначені категорії управління, тобто явища, що дозволяють краще усвідомити й організувати весь зазначений процес.

Відносно управління якістю залізничних перевезень, в першу чергу, варто виділити основні категорії, що стосуються даної системи знань. Так, детальне дослідження існуючих концептуальних положень [3, 5] дозволили дійти висновку, що:

- об'єкт управління – якість продукції. Іноді як об'єкт виступає конкурентоздатність, технічний рівень або якийсь інший показник, характеристика;

- суб'єкт управління – керуючі органи всіх рівнів й особи, покликані забезпечити досягнення й зміст планованого стану й рівня якості продукції

- мета управління – забезпечення високого рівня якості продукції з

урахуванням економічних інтересів виробника й споживача, а також вимог безпеки продукції;

- методи й засоби управління – способи, якими органи керування впливають на елементи виробничого процесу, забезпечуючи досягнення й підтримку планованого стану й рівня якості продукції;

- засоби управління – включають оргтехніку (у тому числі, комп'ютери), засоби зв'язку, словом, все те, що використовують органи й обличчя, що управляють виконанням спеціальних функцій у системах керування якістю.

- управлінські відносини, тобто відносини субординації (підпорядкування) і координації (співробітництва). Відносини субординації звичайно характеризуються вертикальними зв'язками від керівника до підлеглих.

Відносно факторів забезпечення якості їх слід поділити в першу чергу на зовнішні та внутрішні.

Погоджуючись з думкою Єфимова В. В. [4] вважаємо, що до зовнішніх факторів відносять: науково-технічний розвиток країни, екологічний стан зовнішнього середовища, діючий господарський механізм, систему управління якістю на підприємствах, економічне стимулювання діяльності підприємств, принципи ціноутворення, нормативно-правову та законодавчу базу в галузі забезпечення якості, вимоги споживачів, постачальників, конкуренцію на ринку та стан соціально-матеріального середовища споживачів.

Щодо внутрішніх факторів, то їх на нашу думку слід поділити на: технічні, організаційні, економічні та соціальні. До технічних факторів варто віднести: впровадження нового рухомого складу, спеціалізованої техніки, нових технологій; використання нових матеріалів, а також якісної сировини. До організаційних факторів належать: удосконалення організації експлуатаційної діяльності і праці; підвищення виробничої

дисципліни; підвищення відповідальності за якість транспортно-логістичних; стан і розвиток культури виробництва; рівень кваліфікації персоналу. До економічних факторів слід віднести: витрати пов'язані з експлуатаційною діяльністю; політику ціноутворення; систему стимулювання персоналу за виробництво високоякісної продукції. До соціальних факторів належать: умови праці; відданість своєму підприємству; моральне стимулювання працівників; професійна структура кадрів; підвищення кваліфікації персоналу.

При побудові механізму управління якістю пасажирських перевезень на залізничному транспорті в якості основи слід вважати наступні інструменти: стандартизація й сертифікація продукції; внутрішні системи якості; державний нагляд за дотриманням стандартів, норм і правил; внутрівиробничий і технічний контроль якості.

Керування якістю спирається на використання наступних чотирьох типів методів [7]:

- економічні методи, що забезпечують створення економічних умов, які спонукають колективи підприємств, конструкторських, технологічних й інших організацій вивчати запити споживачів, створювати, виготовляти й обслуговувати продукцію, що задовольняє ці потреби й запити. До числа економічних методів відносяться правила ціноутворення, умови кредитування, економічні санкції за недотримання вимог стандартів і технічних умов, правила відшкодування економічного збитку споживачеві за реалізацію йому неякісної продукції;

- методи матеріального стимулювання, що передбачають, з одного боку, заохочення працівників за створення й виготовлення високоякісної продукції (до числа цих методів належать: створення систем преміювання за високу якість, установлення надбавок до заробітної плати), а з іншого боку – стягнення за заподіяний збиток від її не якості;

- організаційно-розпорядницькі методи, що здійснюються за допомогою обов'язкових для виконання директив, наказів, вказівок керівників. До числа організаційно розпорядницьких методів керування якістю продукції відносяться також вимоги нормативної документації;

- виховні методи, що впливають на свідомість і настрої учасників виробничого процесу, що спонукують їх до високоякісної праці й чіткого виконання спеціальних функцій керування якістю продукції. До їх числа належать: моральне заохочення за високу якість продукції, виховання гордості за честь заводської марки.

При побудові механізму забезпечення якості транспортно-логістичних послуг на залізничному транспорті слід обов'язково врахувати той факт, що у забезпеченні якості підприємства залізничного транспорту повинні орієнтуватися на пасажирів. Тобто, у першу чергу ПАТ «Українська залізниця» повинна мати чітко сформовані потреби пасажирів, а вже потім надавати варіанти задоволення його потреби. На наступному етапі проводиться оцінка запропонованих варіантів та їх порівняння за рівнем переваг. Вже після цього пасажир обирає єдиний варіант задоволення своєї потреби та формує вимоги до неї.

Враховуючи той факт, що надання пасажирів транспортної послуги має в якості підгрунтя безліч бізнес-процесів пов'язаних як з безпосереднім перевезенням пасажирів, так і з процесом забезпечення ефективної діяльності всієї залізничної інфраструктури вважаємо, що обслуговування залізничних перевезень доцільно розглядати з точки зору процесного підходу (розгляд певного явища, як послідовної зміни стадій, етапів, ступенів, якісно нових форм тощо).

Відповідно до утвореної в процесі реструктуризації ПАТ «Українська залізниця» бізнес-моделі управління компанією слід виділити чотири процеси,

що створюють основу для високоякісного обслуговування пасажирських залізничних перевезень: процеси інфраструктури, процеси послуг тяги, процеси пасажирських перевезень, а також допоміжні процеси (виробництво і сервіс).

Процеси інфраструктури пов'язані з розробкою технології перевезень, узгодженістю дій різних підрозділів в обслуговуванні залізничних перевезень, оперативним контролем якості перевезень, оперативними коригувальними та попереджувальними діями, а також маркетингом.

Процеси послуг тяги пов'язані з поданням рухомого складу під посадку пасажирів, забезпеченням безпечного переміщення та висадки, а також техніко-технологічній та інтелектуальній відповідності тягового рухомого складу.

Процеси пасажирських перевезень пов'язані з формуванням високої якості послуг, що надаються пасажирам (від планування до надання широкого спектра додаткових сервісних послуг), заснованих на інтелектуальних системах транспортного обслуговування.

Допоміжні процеси є обслуговуючими та забезпечують належний стан залізничної інфраструктури, технічну відповідність рухомого складу вимогам перевезень та матеріально-технічне постачання.

Враховуючи вищезазначене, перш за все, в якості ключових завдань управління якістю пасажирських перевезень в умовах розвитку високошвидкісних залізничних перевезень є: систематичне приведення рівня якості пасажирських перевезень до існуючих та прогнозованих потреб ринку, а також цілеспрямований вплив на розвиток потреб; забезпечення конкурентоспроможності пасажирських перевезень на внутрішньому й міжнародному ринках транспортних послуг; визначення завдань з удосконалення пасажирських перевезень,

що наразі надаються, і створенню нових видів супутніх послуг; визначення складу цільових програм якості та ін.

Крім того слід мати на увазі, що розвиток високошвидкісних залізничних перевезень передбачає тісну співпрацю з Європейською залізничною агенцією, яка регулює діяльність залізничного транспорту в Європі, з метою подолання відставання українських залізниць від технічно розвинутих залізниць Європи на шляху європейської інтеграції України.

Висновок. В умовах розвитку високошвидкісного руху система менеджменту якості залізничного транспорту повинна базуватися на задоволенні споживачів. З точки зору споживачів якість визначається як набір характеристик послуги, що максимально задовольняє їх потреби. Тому система менеджменту якості повинна носити цілісний, взаємоузгоджений характер та орієнтуватися на максимальне задоволення потреб пасажирів.

З метою забезпечення практичної реалізації всього вищезазначеного слід, перш за все, у межах ПАТ «Українська залізниця» сформувати спеціалізований підрозділ, який би виконував функції управління якістю (розробка нормативної технічної і технологічної документації, керівництв до забезпечення якості на виробничих підрозділах компанії, контроль виконання наказів та настанов щодо забезпечення якості транспортних та всіх супутніх послуг пов'язаних із забезпеченням процесу перевезень, безпосередній контроль якості надання транспортних послуг).

Крім того, не менш важливим під час формування системи менеджменту якості та забезпечення високої якості пасажирських перевезень в умовах розвитку високошвидкісного руху є залучення персоналу та задоволенні його потреб (система мотивації), тобто впровадження такої системи мотивації праці, яка б стимулювала кожного робітника ПАТ «Українська залізниця»

до ефективної праці, скорочення та приведення до мінімального рівня відхилень від технологічного процесу з метою мінімізації втрат від браку.

Обов'язково слід звернути увагу на розробку та впровадження внутрішніх стандартів управління якістю залізничних транспортних послуг, а для цього доцільно для всіх груп виробничих підрозділів (в межах одного бізнес-напряму), що виконують однорідні види діяльності у рамках ПАТ «Українська залізниця», розробити єдині норми та нормативи із забезпечення якості та управління нею.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань О. В. Стратегічні орієнтири щодо удосконалення системи управління якістю на вітчизняних промислових підприємствах / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – Вип. 52. – С. 163-171.
2. Бакушевич І.В. Залізничні пасажирські перевезення в контексті євро логістичної інтеграції [Електронний ресурс] / І.В. Бакушевич, Р.О. Гуменюк – Режим доступу: <http://vlp.com.ua/files/0326.pdf>
3. Злобина Н.В. Экономика качества: учебное пособие / Н.В. Злобина. - Тамбов: ТГТУ, 2009. – 77 с.
4. Ефимов В. В. Потребительские ценности продукции / В. В. Ефимов // Стандарты и качество. – 2002. – № 5. – С. 68-69.
5. Шаповал М.І. Менеджмент якості / М.І. Шаповал. – Київ, Т-во «Знання», КОО, 2007. – 471 с.
6. Токмакова І. В. Концепція забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України / І. В. Токмакова // Агросвіт. – 2015. – №11. – С. 38 – 43.
7. Жарнецки Х. Непрерывное улучшение процессов на этапе, когда это имеет особое значение / Х. Жарнецки, Б.

Схроев, М. Адаме, М. Спэн // Стандарты и качество, 2000. – № 3. – С. 79-83.

8. Копитко В.І. Маркетингові дослідження залізничних перевезень як передумова ефективного менеджменту [Електронний ресурс] / В.І. Копитко. – Режим доступу: http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/34230/1/41_263-269.pdf

9. Залізниці світу в XXI столітті : монографія / за заг. ред. Г. М. Кірпи. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 224 с.

10. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного

розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства: автореф. дис. на здоб. наук. ступеня докт. екон. наук: спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / О.Г. Кірдіна. – Харків, 2011. – 39 с.

11. Овчиннікова В. О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / В. О. Овчиннікова // Економіка та суспільство. – 2017. – № 12. – Режим доступу: <http://economyandsociety.in.ua>. – Назва з екрану.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145702

УДК 694.67

ФОРМУВАННЯ СУЧАСНИХ МАРКЕТИНГОВИХ СТРАТЕГІЙ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВА НА ВІТЧИЗНЯНОМУ РИНКУ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ

Сичова О.Є., к.е.н., доцент (ХНУБА)

Розглядається актуальна проблема, з якою може зіткнутися підприємство на ринку товарів та послуг - зниження обсягу продажу та прибутку тощо, неможливість досягнення стратегічних цілей. Перспективними напрямками розв'язання поставленої проблеми є забезпечення інтеграційного зростання шляхом злиття та поглинання підприємств. Координуючим та інтегруючим елементом в цих умовах повинен стати маркетинговий підхід, що забезпечуватиме досягнення спільної мети. Отже, ключовою проблемою на функціональному рівні є забезпечення узгодженості, збалансованості і взаємопов'язаності функціональних стратегій. Маркетингова стратегія фірми стає результатом інтелектуального, творчого процесу, а не сукупності послідовно-паралельних дій, хоча знання технологій та інструментарію стратегічного процесу вважається необхідним. В цьому контексті практикам не слід очікувати появи вичерпної інструкції, і навіть доведені до рівня практичного використання моделі передбачають авторський (корпоративний) дизайн стратегії.

Ключові слова : стратегія, маркетинг, інтеграція, формування, злиття

ФОРМИРОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ МАРКЕТИНГОВЫХ СТРАТЕГИЙ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ РЫНКЕ ТОВАРОВ И УСЛУГ

Сычѐва Е.Е., к.э.н., доцент (ХНУСА)

Рассматривается актуальная проблема, с которой может столкнуться предприятие на рынке товаров и услуг - снижение объема продаж и прибыли, невозможность достижения стратегических целей. Перспективным направлением решения поставленной проблемы является обеспечение интеграционного роста путем слияния и поглощения предприятий. Координирующим и интегрирующим элементом в этих условиях должен стать маркетинговый подход, который будет обеспечивать достижение общей цели. Следовательно, ключевой проблемой на функциональном уровне является обеспечение согласованности, сбалансированности и взаимоувязанности функциональных стратегий. Маркетинговая стратегия фирмы становится результатом интеллектуального, творческого процесса, а не совокупности последовательно-параллельных действий, хотя знание технологий и инструментария стратегического процесса считается необходимым. В этом контексте практикам не следует ожидать появления исчерпывающей инструкции, и даже доведенные до уровня практического использования модели предусматривают авторский (корпоративный) дизайн стратегии.

Ключевые слова: стратегия, маркетинг, интеграция, формирование, слияние

FORMATION OF MODERN MARKETING STRATEGIES FOR THE ENTERPRISE IN THE DOMESTIC MARKET OF GOODS AND SERVICES

Sychova O.E., candidate of economic sciences, associate professor (KNUBA)

An actual problem that an enterprise may face in the market of goods and services is a decrease in the volume of sales and profit, impossibility of achieving strategic goals. A promising direction of solving the problem is to ensure integration growth through mergers and acquisitions of enterprises. Coordinating and integrating element in these conditions should be a marketing approach that will ensure the achievement of a common goal. Consequently, the key issue at the functional level is ensuring the coherence, balance and interconnection of functional strategies. The marketing strategy of a firm is the result of an intellectual, creative process, rather than a set of sequential-parallel actions, although knowledge of technologies and tools of the strategic process is considered necessary. In this context, practitioners should not expect the emergence of comprehensive instruction and even brought to the level of practical use of the model provide for the author's (corporate) design strategy. In a situation where certain problems can not be solved at lower levels of management, that is, within the scope of responsibility of the small and / or medium cycle of management of marketing activities, then the company management has the most profitable choice. The first alternative is to choose between a cardinal solution, that is, the curtailment of activities and the strengthening of the recovery of the enterprise's positions. The second alternative leads to the need to select the position strengthening tool. It is at this stage that a matrix of strategic alternatives can be applied, the advantage of which is to go beyond the traditional perception of the sphere of activity, that is, the basic market of the enterprise. A

promising area of the future research can be considered the problem of effective organization of control and evaluation of the implementation of the marketing strategy of development, which provided for comparison of control and in fact achieved a show in a certain period and coordination of marketing activities and marketing management practices, by which we mean a means to achieve the set goals through an integrated combination of methods and methods of work.

Key words: *strategy, marketing, integration, forming, confluence*

Постановка проблеми. Аналізуючи ринок України, можна говорити про велику різноманітність маркетингових стратегій. Незважаючи на те, що базова мета функціонування всіх фірм-виробників на ринку однакова – одержання прибутку, не існує єдиної маркетингової стратегії щодо її досягнення, яка була б прийнятною для всіх фірм.

Маркетингова стратегія передбачає проведення порівняльного аналізу ресурсів підприємства - фінансових, технічних та управлінських з аналогічними ресурсами головних конкурентів; аналіз усіх підконтрольних аспектів виходу підприємства на ринок (продукція/послуги підприємства, елементи маркетинг-міксу, створення цінності для покупця); визначення цільових ринків, при зверненні до яких вигода для покупця має отримати форму; формування цілей у рамках певного горизонту планування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання стратегічного маркетингу досить широко висвітлено у працях відомих зарубіжних авторів: І. Ансоффа [5], Г. Армстронга [1], М. Джонсона [3], С. Фінкельштейна [10], а також вітчизняних спеціалістів Н.В.Куденко [6], Н.В.Струпинської [8], Т.М. Циганкової [11], А.А. Шубиної [7], Л. В. Балабанової [2], Н. І. Чухрай [13], М. Яневич [14], Г. Ціх [12] та інших, але проблема формування та реалізації стратегії маркетингу має першочергове значення для зменшення ступеню невизначеності і ризику, а також забезпечення концентрації ресурсів на вибраних пріоритетних напрямках розвитку

підприємства та забезпечення ефективної діяльності підприємства у конкурентному оточенні.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. До найпоширеніших не висвітлених проблем формування сучасної стратегії можна віднести:

- низька координація дій між різними структурними підрозділами підприємства;
- визначення часу, необхідного для реалізації стратегії та зниження з часом уваги до реалізації стратегії;
- розбіжність наявної кваліфікації персоналу з необхідною компетенцією для реалізації стратегії;
- неефективність роботи наявних інформаційних систем моніторингу реалізації стратегій.

Метою статті є розробка концепції формування сучасних маркетингових стратегій для підприємства на вітчизняному ринку товарів та послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження. Пропоную визначити стратегічне управління як «процес управління діяльністю підприємств, спрямованою на реалізацію стратегічних цілей. Маркетингова стратегія - це політика ринкової діяльності на довгострокову перспективу». Таким чином розглянемо стратегічні альтернативи, проаналізуємо інтеграційні стратегії та запропонуємо концепцію процесів злиття та поглинання.

Коли підприємство стикається з певними проблемами – не досягнуто стратегічної мети; знижуються обсяги продажу та прибуток тощо; то виникає необхідність певних стратегічних змін. Найчастіше підприємства шукають екстенсивні шляхи, оскільки очікується,

що збільшення вдвічі кількості продавців або рекламного бюджету дасть відповідне збільшення обсягів продажу. На практиці ж такі дії найчастіше спричиняють зменшення прибутку і не призводять до бажаного результату, адже отриманий раніше досвід впливає на шаблонність дій, передбачуваність для конкурентів, негнучкість. Тому для кардинального покращення результатів діяльності слід іноді виходити за рамки бізнесу, шукати принципово нові напрями його зростання та ефективного функціонування.

Стратегії зростання - це стратегії, спрямовані на збільшення масштабів діяльності, а саме - на збільшення обсягів збуту, розширення географічної представленості, товарного асортименту.

В ситуації, коли певні проблеми не можуть бути вирішені на нижчих рівнях управління, тобто в рамках сфери відповідальності малого і/або середнього циклу управління маркетинговою діяльністю, то керівництво підприємства має найвигідніший вибір. Перша альтернатива полягає у виборі між кардинальним рішенням, тобто згортання діяльності і посиленням оздоровлення

позицій підприємства. Друга альтернатива призводить до необхідності вибору інструмента посилення позицій. Саме на цьому етапі може бути застосована матриця стратегічних альтернатив, перевагою якої є вихід за рамки традиційного сприйняття сфери діяльності, тобто базового ринку підприємства.

Відома матриця стратегічних альтернатив Ансоффа (її первинною є двовимірна версія, оскільки в пізніших редакціях матриця набула тривимірного вигляду шляхом введення осі „потреби”) [5] може бути розширена за рахунок введення додаткового виміру, який показує ще один напрям стратегічного зростання – інтеграцію. Матриця набуває вигляду кубу з 8 варіантами стратегій зростання (рис. 1).

Інтеграція (А) має на меті збільшення масштабу діяльності, зменшення інтенсивності конкуренції або зменшення витрат. Інтеграція (Б) – це об’єднання для розширення ринку, а (С) – для розширення пропозиції. Інтеграція (Д) має на меті балансування портфеля напрямів діяльності або товарного портфелю.

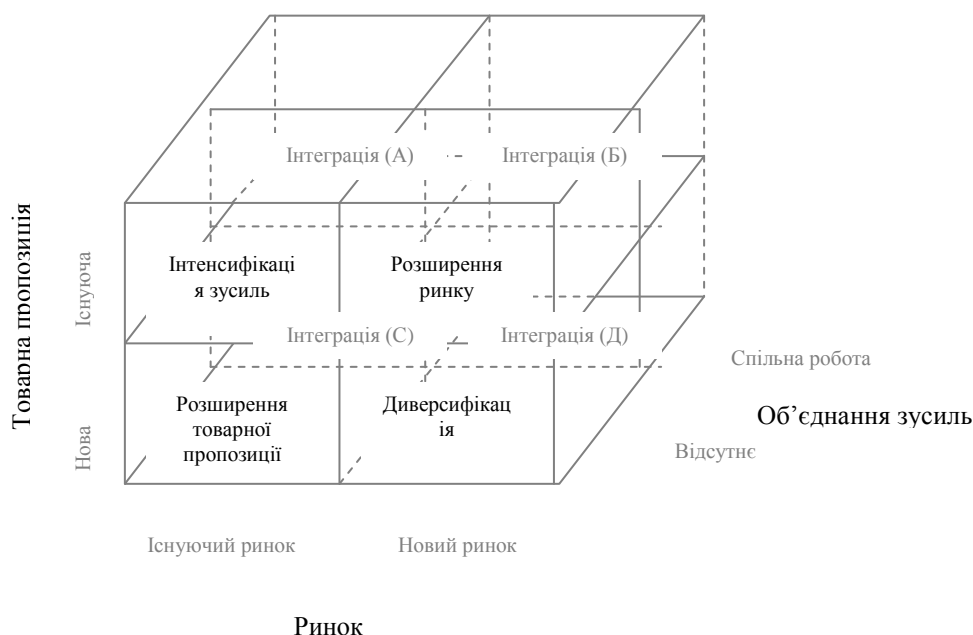


Рис.1. Розширена матриця стратегічних альтернатив (авторська розробка)

Матриця стратегічних альтернатив дає змогу поглянути на ширший спектр можливостей зростання для підприємства. Зростання – це чинник, що впливає на активність підприємства, стимулює ініціативу, підсилює мотивацію персоналу і керівництва.

Стратегії зростання можуть бути сформульовані на трьох різних рівнях:

- Зростання щодо базового ринку – інтенсивне зростання;
- Зростання стосовно виробничого або торговельного ланцюжка – інтеграція „вперед” або „назад” щодо основної діяльності – інтеграційне зростання;
- Зростання, засноване на можливостях поза зоною звичайної діяльності – зростання за допомогою диверсифікації.

Проаналізуємо інтеграційні стратегії. Забезпечення зростання є найпоширенішим мотивом злиття і поглинання підприємств. Це найлегший шлях зростання. Щоб бути виправданим, таке придбання повинне бути прибутковим і забезпечити ефект енергії.

Інтеграційна стратегія виправдана, коли підприємство може підвищити свою рентабельність, контролюючи різні стратегічно важливі для нього ланки в ланцюзі виробництва і продажу товару. Може йтися, наприклад, про забезпечення регулярності постачань або контроль збутової мережі; про отримання доступу до інформації щодо роботи передуючих або подальших ланок.

Перейдемо до формування концепції злиття та поглинання.

Злиття передбачає об'єднання активів двох підприємств шляхом контролю з боку керівництва нового підприємства, що знаходиться у спільному володінні акціонерів підприємств, що беруть участь у даному процесі. Злиття – це будь-яке об'єднання господарюючих суб'єктів, в результаті якого утворюється єдина економічна одиниця з двох або більше раніше існуючих структур.

Поглинання або придбання має місце там, де одне підприємство одержує контроль над іншим шляхом придбання контрольного пакету акцій з правом вирішального голосу. Поглинання підприємства можна визначити як взяття одного підприємства іншим під свій контроль, управління ним з придбанням абсолютного або часткового права власності на нього. Поглинання підприємства часто здійснюється шляхом скуповування всіх акцій підприємства на біржі, що означає придбання цього підприємства.

Зупинимося на видах інтеграції підприємств, що зустрічаються найчастіше. Залежно від характеру інтеграції підприємств доцільно виділяти наступні види:

- Вертикальна інтеграція („назад” та „вперед”);
- Родова інтеграція;
- Горизонтальна інтеграція (рис.2);
- Конгломератна інтеграція.

Вертикальна інтеграція – об'єднання підприємств різних галузей, пов'язаних технологічним процесом виробництва готового продукту, тобто розширення підприємством-покупцем своєї діяльності або на попередні виробничі стадії аж до постачальників сировини, або на подальші – до кінцевого споживача.

Стратегії вертикальної інтеграції „назад” або „вгору” використовуються для того, щоб стабілізувати або захистити стратегічно важливе джерело постачання. Іноді така інтеграція необхідна, оскільки постачальники не володіють ресурсами чи ноу-хау, щоб випускати деталі або матеріали, які необхідні підприємству. Ще однією метою може бути доступ до нової технології, критичної для успіху базової діяльності.

Стратегії інтеграції „вперед” (або „вниз”). Мотивацією в цьому випадку є забезпечення контролю над вихідними каналами. Для підприємства, що випускає споживчі товари, може йтися про контроль над збутом через франшизну

мережу. Інколи інтеграція „вперед” здійснюється для того, щоб краще знати користувачів продукції підприємства. У цьому випадку підприємство створює філіал, завдання якого полягає в розумінні проблем клієнтів з метою повнішого задоволення їх потреб.

Горизонтальна інтеграція Y-типу – об’єднання підприємств однієї галузі, що виробляють однакову продукцію або здійснюють одні і ті ж стадії виробництва. Ці стратегії мають на меті підсилення позиції підприємства шляхом поглинання або контролю певних конкурентів.

Особливий вид горизонтальної інтеграції – родове злиття X, або K-типу – об’єднання підприємств, що випускають

взаємопов’язані товари. При цьому X-інтеграція – це об’єднання взаємодоповнюючих, схожих за масштабами збуту підприємств або напрямів діяльності, а K-інтеграція – це приєднання підприємства або додаткового напрямку без зміни основного напрямку діяльності.

Конгломератне злиття (H-типу) – об’єднання підприємств різних галузей без наявності виробничої спільності, тобто злиття такого типу – це злиття підприємства однієї галузі з підприємством іншої, що не є ні постачальником, ні споживачем, ні конкурентом.

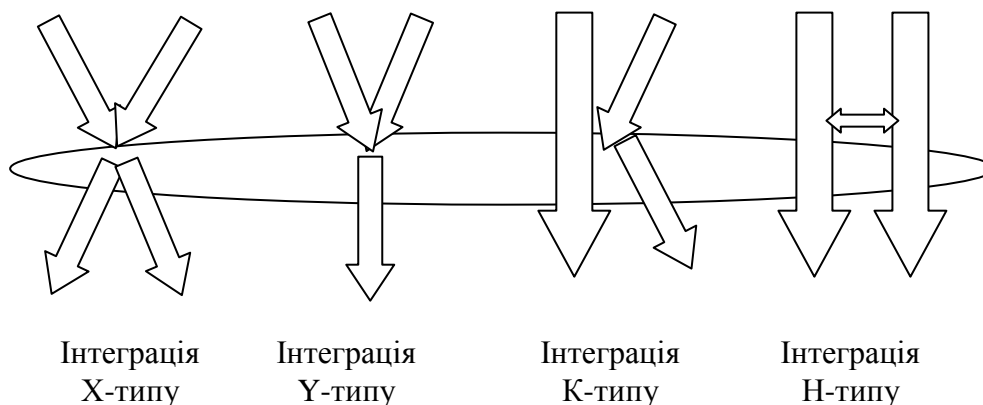


Рис.2. Горизонтальна інтеграція

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Здійснивши аналіз маркетингових стратегій, можна зробити наступні висновки:

1. Існує багато альтернативних напрямів зростання підприємства. Впровадження стратегічного маркетингового планування дає можливість обирати найбільш ефективні та перспективні напрями зростання. Під час насичення багатьох товарних ринків та після вступу України до СОТ потрібно шукати нові шляхи підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, адже впровадження інтегративних стратегій стає однією з

найперспективніших альтернатив стратегічного розвитку.

2. Ключовими тенденціями розвитку стратегічного маркетингу є: орієнтованість на споживачів, міжфункціональна інтеграція стратегічного процесу, довготермінова спрямованість, інтелектуалізація та демократизація процесу створення та реалізації стратегії, комп’ютерне моделювання стратегічних рішень. Маркетингова стратегія фірми стає результатом інтелектуального, творчого процесу, а не сукупності послідовно-паралельних дій, хоча знання технологій та інструментарію стратегічного процесу вважається необхідним. В цьому контексті практикам не слід очікувати появи

вичерпної інструкції, і навіть доведені до рівня практичного використання моделі передбачають авторський (корпоративний) дизайн стратегії.

Перспективним напрямком подальшого дослідження можна вважати проблему ефективної організації контролю та оцінки реалізації маркетингової стратегії розвитку, яка б передбачала порівняння контрольних та фактично досягнутих показників за певний період та координацію маркетингових заходів і практики маркетингового управління, під якою ми розуміємо засіб досягнення поставлених цілей за рахунок комплексного поєднання методів та прийомів роботи.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Армстронг Гари . Основы маркетинга / Гари Армстронг, Вероника Вонг, Филип Кот-лер, Джон Сондерс. – [4-е европ. изд. : пер. с англ.]. – М. : Вильямс, 2010. – 1200 с., С.56.
2. Балабанова Л. В. Стратегічний маркетинг : підруч. / Л. В. Балабанова, В. В. Холод, І. В. Балабанова. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 630 с., С.78.
3. Джонсон М., Кристенсен К., Кагерманн Х. Изобретая новую бизнесмодель // &Стратегии, № 1–2. – 2009. – С. 14.
4. Зуб А.Т. Стратегічний менеджмент: Теорія й практика: Навчальний посібник для ВНЗ. – М.: Аспект Пресс, 2002. – 415 с., С.34.
5. Игорь Ансофф. Стратегическое управление. — М., 1989. // Электронная публикация: Центр гуманитарных технологий. — 20.02.2012. URL: <https://gtmarket.ru/laboratory/basis/41558>.
6. Куденко Н. В. Стратегічний маркетинг: підручник. / Н. В. Куденко. – К. : КНЕУ, 2012. – 523 с., С.55.
7. Маркетинг менеджмент: новые решения: монография / под ред. А.А. Шубина. — Донецк: ДонНУЭТ, 2007. — 326 с., С.89.
8. Струпинська Н.В. Ефективність маркетингової діяльності / Н.В. Струпинська // Торгівля і ринок України: темат. зб. наук. пр. — Вип. 31. — Донецьк: ДонНУЕТ, 2011. — 407 с. — С. 153—159.
9. Судомир С. М. Стратегія розвитку підприємств та її цільова спрямованість /С. М. Судомир // Інноваційна економіка : науковий журнал. — 2011. — № 21. —С. 67—69
10. Финкельштейн С., Харви Ч., Лотон Т. Стратегия прорыва. – К.: Companion Group, 2007. – 336 с., С.-45.
11. Циганкова Т.М. Сучасні моделі та тенденції розвитку стратегічного маркетингу // Маркетинг в Україні. – 2007. – №2. – С. 31 – 36.
12. Ціх Г. Особливості вибору маркетингової стратегії / Г. Ціх, І. Крамар // Галицький економічний вісник. – 2010. – №2(27). – с.79-83.
13. Чухрай Н. І. Маркетинг інновацій : підруч. / Н. І. Чухрай. – Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2011. – 256 с.- С.65.
14. Яневич М. Стратегічне управління підприємством на маркетингових засадах [Текст] / М. Яневич // Українська наука: минуле, сучасне майбутнє. – 2010. - №14/15. – С. 325-334.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146138

УДК 330.322

СОЦІАЛЬНІ ІНВЕСТИЦІЇ ЯК ПРОВІДНИЙ ІНСТРУМЕНТ КОРПОРАТИВНОЇ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

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

Загострення соціальних проблем в Україні пов'язано не тільки з глобальною кризою, а й з надмірно тривалими реформа. Непослідовність прийнятих управлінських рішень, крім усього іншого, перешкоджає відродженню в суспільстві довіри до владних структур, що стримує розвиток соціальної сфери. Така ситуація природно обумовлює пошук нових шляхів і організаційно-економічних інструментів досягнення соціального благополуччя в суспільстві. Одним з таких способів має стати активний розвиток бізнесу, так як організації, що займаються підприємницькою діяльністю, зобов'язані нести певну відповідальність перед суспільством (соціумом) в процесі розвитку якого вони і з'явилися. Автором запропоновано під соціальними інвестиціями розуміти матеріальні, технологічні, управлінські, добровольчі чи інші ресурси, а також фінансові кошти, що використовуються, як правило, з частини прибутку підприємства та спрямовуються за рішенням керівництва на реалізацію соціальних програм, розроблених з урахуванням інтересів основних внутрішніх і зовнішніх зацікавлених сторін (стейкхолдерів) у припущенні, що у стратегічному (рідше тактичному) щодо компанії буде отриманий соціальний або економічний ефект.

Ключові слова: *корпоративна соціальна відповідальність, підприємство, соціальні інвестиції, об'єкти соціального інвестування, бізнес-альтруїзм*

СОЦИАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ КАК ВЕДУЩИЙ ИНСТРУМЕНТ КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

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

Обострение социальных проблем в Украине связано не только с глобальным кризисом, но и с чрезмерно длительными реформами. Непоследовательность принимаемых управленческих решений, кроме всего прочего, препятствует возрождению в обществе доверия к властным структурам, что сдерживает развитие социальной сферы. Такая ситуация естественно обуславливает поиск новых путей и организационно-экономических инструментов достижения социального благополучия в обществе. Одним из таких способов должно стать активное развитие бизнеса, так как организации, занимающиеся предпринимательской деятельностью, обязаны нести определенную ответственность перед обществом (социумом), в процессе развития которого они и появились. Автором предложено под социальными инвестициями понимать материальные, технологические, управленческие, добровольческие или иные ресурсы, а также финансовые средства, используемые, как правило, из части прибыли предприятия и направляемые по решению руководства на реализацию социальных программ, разработанных с учетом интересов основных внутренних и внешних заинтересованных сторон (стейкхолдеров) в предположении, что в стратегическом (реже тактическом) отношении компанией будет получен социальный или экономический эффект.

Ключевые слова: *корпоративная социальная ответственность,*

предприятие, социальные инвестиции, объекты социального инвестирования, бизнес-альтруизм

SOCIAL INVESTMENT AS A LEADING TOOL OF CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY

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

The aggravation of social problems in Ukraine is connected not only with the global crisis, but also with the excessively long reform. The inconsistency of management decisions, among other things, prevents the revival of public confidence in the power structures, which hinders the development of the social sphere. This situation naturally leads to the search for new ways and organizational and economic tools to achieve social well-being in society. One of these ways should be the active development of business, as organizations engaged in entrepreneurial activity, are obliged to bear some responsibility to society (society) in the development of which they appeared. The author proposes to understand social investments as material, technological, managerial, voluntary or other resources, as well as financial means used, as a rule, from the part of the company's profit and directed by the decision of the management to the implementation of social programs developed taking into account the interests of the main internal and external stakeholders (stakeholders) in the assumption that in the strategic (less tactical) respect the company will get a social or economic effect. According to this definition, it can be noted that the effect of the implementation of social investment is achieved primarily non – financial-social, marketing, organizational, environmental, etc. Achieving financial goals in its implementation is also possible, but it is not its main task. In the expanded interpretation, social investments are identified with investments that are aimed at strengthening the social orientation of the economic system: achieving environmental safety, stimulating economic growth, ensuring a guaranteed level of nutrition, education, in other words, the key is the characteristic of social investment as the activity of the subjects of investment relations aimed at obtaining a certain beneficial effect for society.

Key words: *corporate social responsibility, enterprise, social investments, social investment objects, business altruism*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Загострення соціальних проблем в Україні пов'язано не тільки з глобальною кризою, а й з надмірно тривалими реформа. Непослідовність прийнятих управлінських рішень, крім усього іншого, перешкоджає відродженню в суспільстві довіри до владних структур, що стримує розвиток соціальної сфери. Така ситуація природно обумовлює пошук нових шляхів і організаційно-економічних інструментів досягнення соціального благополуччя в суспільстві. Одним з таких способів має стати активний розвиток бізнесу, так як організації, що займаються підприємницькою діяльністю, зобов'язані

нести певну відповідальність перед суспільством (соціумом) в процесі розвитку якого вони і з'явилися.

Актуальність вирішення питань соціального інвестування бізнесу в Україні визначається, перш за все, збільшеною роллю великих корпорацій у зростанні економіки країни; по-друге, виразною тенденцією активної включеності бізнесу у вирішення соціальних завдань розвитку суспільства; і, по-третє, практичною значимістю корпоративних соціальних програм, реалізованих на підприємствах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні підходи до визначення сутності соціального

інвестування, механізму його реалізації та структуризації, суб'єктно-об'єктних особливостей набули достатньо широкого висвітлення в останні роки, паралельно з дослідженнями механізмів реалізації корпоративної соціальної відповідальності. Зокрема, на нашу думку, слід виокремити роботи С.В. Туркіна [2], А.В. Маркова [5], Н.Я. Яневич [7], Д. Шейман, К. Смирнова [8] та ін. Окремі теоретичні аспекти механізму забезпечення соціальної відповідальності бізнесу й особливостей формування системи соціальної відповідальності на підприємствах в умовах глобальної економіки розглянуто у працях С. Панченко, В. Диканя, Ю. Боровика, В. Компанієць, В. Зубенко, І. Токмакової, О. Маковоз, О. Полякової, Ю. Уткіної, О. Шраменко [3, 4, 6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Економічною наукою вивчалися форми корпоративної благодійності, структура і обсяги благодійних коштів, питання реалізації соціального партнерства, причини розбіжності інтересів бізнесу і суспільства, структура, обсяги і лідери соціальних інвестицій бізнесу. Результати цих досліджень, хоча і представляють безумовний інтерес, тим не менш, не відповідають на багато ключових питань, що виникають у процесі формування та реалізації соціальних інвестицій українських компаній у сучасних ринкових реаліях.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою статті є дослідження концептуальних основ соціального інвестування як форми прояву корпоративної соціальної відповідальності бізнесу.

Виклад основного матеріалу дослідження. В кінці 60-початку 70-х років ХХ ст. в США, Великобританії, Японії та Німеччині стала формуватися концепція соціально відповідального бізнесу. Соціальна відповідальність в широкому розумінні виступає як певні очікування суспільства по відношенню до

власників і менеджменту, виробничих структурам, з одного боку, і усвідомлення ними свого боргу перед суспільством, колективом, індивідумом за свої дії і їхні соціальні наслідки – з іншого.

У матеріалах Європейської комісії дається таке визначення: «Корпоративна соціальна відповідальність (КСВ) за своєю суттю є концепцією, яка відображає добровільне рішення компаній брати участь в поліпшенні суспільства і захисту навколишнє середовище» [7].

Інструментом впливу суспільства на формування корпоративної соціальної відповідальності можуть бути соціальні інвестиції.

Соціальні інвестиції – вкладення в об'єкти соціальної сфери з метою отримання доходу та підвищення рівня і якості життя людей за допомогою задоволення їх матеріальних, духовних чи соціальних потреб.

Якість життя – свого роду похідна величина від рівня життя, комплексна характеристика рівня життя населення. Якість життя населення визначається низкою об'єктивних і суб'єктивних показників. Серед об'єктивних – споживання матеріальних благ, продуктів харчування, якість житлових умов та зайнятості, розвиток сфери послуг, освіти, культури, соціального забезпечення. Серед суб'єктивних-задоволеність людини роботою і життєвими умовами, соціальним статусом, фінансовим становищем і сімейними відносинами.

Категорія «рівень життя» в рекомендаціях ООН складається з таких елементів, як здоров'я, їжа, одяг, умови праці, зайнятість, освіту, житло, соціальне забезпечення. В Україні рівень життя прийнято визначати, в першу чергу, за допомогою системи споживчих бюджетів: фізіологічного, прожиткового і соціального мінімумів.

Суб'єкти соціальних інвестицій – органи державної влади, державні і муніципальні підприємства, українські та іноземні приватні комерційні і некомерційні організації, фізичні особи.

Для держави цілями соціальних інвестицій можуть бути підвищення національного доходу і рівня (якості) життя одночасно, для комерційних структур, іноземних інвесторів та фізичних осіб – прибуток, для некомерційних організацій – підвищення рівня і якості життя за допомогою задоволення матеріальних, духовних і соціальних потреб. Для останніх отримання прибутку не є метою соціального інвестування.

У розширеному трактуванні соціальні інвестиції ототожнюються з вкладеннями, що спрямовуються на посилення соціальної орієнтації економічної системи: досягнення екологічної безпеки, стимулювання економічного зростання, забезпечення гарантованого рівня харчування, освіти, інакше кажучи, ключовою є характеристика соціального інвестування як діяльності суб'єктів інвестиційних відносин, спрямованої на отримання певного корисного ефекту для суспільства.

При цьому більшість дослідників зазначають, що соціальні інвестиції – одна з найбільш масштабних форм реалізації практик корпоративної соціальної відповідальності. Подібні інвестиції формують соціальний капітал компаній і сприяють їх сталому розвитку, підвищують інвестиційну цінність самого бізнесу. Ефективні інвестиції в соціальну сферу можливі лише при детально продуманій стратегії сталого розвитку компанії. Ці дії завжди системні, результат ж від вкладень стає очевидним після місяців або навіть років роботи. Дозволити собі таку форму корпоративної соціальної відповідальності можуть в основному компанії з високим стабільним рівнем доходу.

Також в економічній науці існує думка, що соціальні інвестиції – форма фінансової допомоги, що виділяється компанією на реалізацію довгострокових і, як правило, спільних партнерських соціальних програм, спрямованих на зниження соціальної напруги в регіонах

присутності компанії і підвищення рівня життя різних верств суспільства. Їх інтенсивність знаходиться в прямій залежності від рівня розвитку бізнесу та економіки. Бізнес-діяльність компанії та її соціальна відповідальність тісно пов'язані. Чи не всі сфери бізнес активності більшою чи меншою мірою включають соціально-значущі компоненти. Зокрема, наступні основних функцій бізнесу мають відношення до корпоративної соціальної відповідальності [3, 6]:

- загальна політика і стратегія: наскільки політика і стратегія компанії служать завданням сталого розвитку і приносять вигоду всім зацікавленим сторонам;

- організація праці та виробничий процес: чи дотримуються норми безпеки та екологічні норми при виробничих процесах, чи забезпечуються якість товарів та їх безпека для споживача;

- закупівлі та управління поставками: чи купуються товари, запчастини та послуги у місцевих постачальників, і якщо так, то чи допомагає їм компанія дотримуватися встановлених стандартів;

- збут і продаж товарів: наскільки безпечні технології збуту товарів, чи приносять відносини між підприємством і продавцем користь кінцевому споживачеві;

- продаж, маркетинг і відносини з клієнтами: є інформація в рекламі товару і на його упаковці точною і правдивою, які механізми використовуються для налагодження відносин між компанією і її клієнтами;

- розвиток людських ресурсів і трудові відносини: умови працевлаштування працівників (у тому числі представників меншин), охорона і гігієна праці, навчання співробітників, стратегії подолання негативних наслідків реструктурування, скорочення штатів і т. д.;

- фінансове управління і відносини з інвесторами: ефективність фінансового контролю, відкритість документації,

якість роботи керівництва підприємства, ставлення до хабарів і внутрішніх торгових операцій;

- проектно-конструкторські роботи: обсяг вкладень, облік соціальних чи екологічних проблем, створення проектно-конструкторських бюро в місцях освоєння нових ринків;

- відносини з владою: забезпечується відкритість та прозорість у відносинах з владою і в лобістській діяльності; бере участь компанія у діалозі між приватним і державним секторами для покращення політики і норм, що регулюють такі сфери, як працевлаштування, природоохоронні норми і т. д.;

- відносини з іншими зацікавленими сторонами: як будуються відносини з місцевим населенням, чи бере участь компанія в суспільному житті, наскільки відкриті компанія та її

підрозділи для місцевого населення;

- заходи з охорони навколишнього середовища: чи є у компанії своя природоохоронна політика, чи проводиться екологічна експертиза нових проектів і товарів, чи звітує компанія перед громадськістю про свій вплив на навколишнє середовище.

Практика показує, що компанії ставлять різні цілі при реалізації соціальних проектів і програм. Всі проекти і програми розвитку соціальної сфери можна розділити на рентабельні ($NPV > 0$) і витратні ($NPV \leq 0$). Також соціальні проекти можна класифікувати за спрямованістю: спрямовані на внутрішнє середовище компанії (співробітників) і зовнішню середу (зацікавлених осіб). Напрямок інвестування може бути значно більше, тому виділимо 8 основних блоків (див. рис. 1).



Рис. 1. Напрямки соціального інвестування у залежності від об'єкту

Соціальне інвестування в комерційних компаніях родинно альтруїзму в людському суспільстві (від альтруїзму соціальні інвестиції відділяє лише раціональність і націленість на результат). Сучасні дослідження підтверджують, що альтруїзм – це

в природне прагнення людства, в тій чи іншій мірі властиве всім індивідам. Вивчаючи сучасні теорії, що моделюють розвиток соціальних систем і пояснюють поведінку людини в сучасному суспільстві (теорія спорідненого відбору Гамільтона, теорія макіавеллівського інтелекту) [5],

можна прийти до висновку, що існує і так званий «механізм взаємного альтруїзму». Дія даного механізму можна описати фразою «відповідай добром на добро». Тобто людина або людська спільнота реагують на прояви альтруїзму іншими істотами і з більшою часткою ймовірності дадуть відповідь рівним вчинком. Так може утворитися ланцюжок соціально корисних дій, заснованих лише на одному прагненні до здійснення добрих вчинків. Однак надмірна присутність «альтруїстів» в суспільстві призводить до нераціонального витрачання ресурсів і, як наслідок, зниження ефективності в цілому. Існує і теорія, згідно з якою в суспільстві є і певна частка «паразитів» (і вона дуже велика), тобто істот, які користуються благами намірами альтруїстів і «маскують» свою діяльність під доброту [2].

Однак, на основі проведеного дослідження, а також аналізуючи конкретні приклади соціального інвестування в Україні і за кордоном, нами зроблено висновок про те, що переважна більшість соціальних інвестицій далекі від альтруїзму в його загальноприйнятому значенні. Соціальне інвестування – це, перш за все, цілеспрямований процес, який в тій чи іншій мірі сприяє досягненню позитивного результату для підприємства. При цьому, якщо розглядати цілі підприємства в рамках стратегічного планування (відповідно до ієрархії цілей, де головна – виживання у зовнішньому та внутрішньому середовищі), можна дійти висновку, що соціальні інвестиції є однією з форм прояву бізнес-альтруїзму. Тобто в рамках соціального інвестування, насамперед, реалізується завдання з досягнення певного ефекту для групи зацікавлених осіб. Воно може також сприяти досягненню однієї або декількох стратегічних цілей організації (в тому числі за рахунок прояву «механізму взаємного альтруїзму»). Ступінь прояву бізнес-альтруїзму в рамках соціального інвестування може залежати від цілей

проекту, його напрямів та залучення зацікавлених осіб.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, на нашу думку, під соціальними інвестиціями доцільно розуміти матеріальні, технологічні, управлінські, добровольчі чи інші ресурси, а також фінансові кошти, що використовуються, як правило, з частини прибутку підприємства та спрямовуються за рішенням керівництва на реалізацію соціальних програм, розроблених з урахуванням інтересів основних внутрішніх і зовнішніх зацікавлених сторін (стейкхолдерів) у припущенні, що у стратегічному (рідше тактичному) щодо компанії буде отриманий соціальний або економічний ефект. За даним визначенням, можна зазначити, що ефект від реалізації соціального інвестування досягається, насамперед, нефінансовий – соціальний, маркетинговий, організаційний, екологічний і т.д. Досягнення фінансових цілей при його реалізації також можливе, але воно не є основним його завданням.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Охріменко, О.О. Соціальна відповідальність [Текст]: навч. посіб. // О.О. Охріменко, Т.В. Іванова. – К.: НТУУ «КПІ», 2015. – 180 с.
2. Туркин С.В. Зачем бизнеса социальная ответственность? [Электронный ресурс] / С.В. Туркин // Корпоративный менеджмент. – Режим доступа: <http://www.cfin.ru/>
3. Дикань, В.Л. Етичні основи бізнесу [Текст]: підручник / В.Л. Дикань, В.В. Компанієць, О.М. Полякова. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.
4. 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.
5. Марков А.В. Альтруисты и паразиты / А.В. Марков // Наука в фокусе.

– М.: Вокруг света, 2012. – №3. – С. 21-26.

6. Панченко, С.В. Підприємництво [Текст]: підручник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, О.В. Шраменко, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Х.: УкрДУЗТ, 2016. – Ч.2. – 241 с.

7. Яневич Н.Я. Соціальні інвестиції: сутність і класифікація [Електронний ресурс] / Н.Я. Яневич // Lviv Polytechnic National University Institutional Repository. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/11337/1/26.pdf>

8. Шейман Д. Социально

ответственное инвестирование. Опыт развитых стран [Электронный ресурс] / Д. Шейман, К. Смирнова // Cloudwatcher. Лаборатория социальных инноваций. – Режим доступа: <http://www.cloudwatcher.ru/userfiles/investsite.pdf>.

9. Report on Socially Responsible Investing Trends in the United States. 2017 [Электронный ресурс] // The Forum for Sustainable and Responsible Investments. – Режим доступа: http://www.ussif.org/files/Publications/10_Tr ends_Exec_Summary.pdf

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.146085

УДК [330.34.014.1.+314.028]:504.05

КОНЦЕПЦИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ: ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ И ПРАВСТВЕННЫЙ ИМПЕРАТИВЫ

*Фролов А.И., к.э.н., доцент,
Каменева Н.Н., к.э.н., доцент,
Косич М.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье, на основании рассмотренных качественных кризисных изменений в экосистеме планеты Земля аргументируется необходимость перехода к устойчивому развитию как новому пути цивилизационного развития, основанного на радикальном изменении ценностей и целей современного общества. Авторами теоретически обосновано, что устойчивое развитие – это путь развития человеческой цивилизации, в основе которого заложено следование общечеловеческим ценностям, позволяющее сохранять развитие системы «природа-общество-человек» в целом. Обосновывается положение о том, что в целом переход от природы к нравственности является, с одной стороны, определяющим условием самосохранения человека путем сохранения среды жизни, с другой стороны, основным законом развития человеческого общества.

Ключевые слова: система «природа - общество-человек», биосфера, антропоцентризм, экология, нравственность, культура, общечеловеческие ценности, концепция устойчивого развития, экоцентризм, экологический императив, нравственный императив.

КОНЦЕПЦІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ: ЕКОЛОГІЧНИЙ І МОРАЛЬНИЙ ІМПЕРАТИВИ

*Фролов О.І., к.е.н., доцент,
Каменева Н.М., к.е.н., доцент,
Косич М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

У статті, на підставі розглянутих якісних кризових змін в екосистемі планети Земля, аргументується необхідність переходу до сталого розвитку, як нового шляху цивілізаційного розвитку, заснованого на радикальній зміні цінностей і цілей сучасного суспільства. Авторами теоретично обґрунтовано, що сталий розвиток - це шлях розвитку людської цивілізації, в основі якого закладено слідування загальнолюдським цінностям, що дозволяє зберегти розвиток системи «природа-суспільство-людина» в цілому. Обґрунтовується положення про те, що в цілому перехід від природи до моральності є, з одного боку, визначальною умовою самозбереження людини шляхом збереження середовища життя, з іншого боку, основним законом розвитку людського суспільства.

Ключові слова: система «природа - суспільство-людина», біосфера, антропоцентризм, екологія, моральність, культура, загальнолюдські цінності, концепція сталого розвитку, екоцентризм, екологічний імператив, моральний імператив.

CONCEPT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT: ENVIRONMENTAL AND MORAL IMPERATIVES

*Frolov A.I., Candidate of Economic Sciences, assistant professor,
Kameneva N.N., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Kosich M.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (USURT)*

The article analyzes the strategies for saving the natural environment of mankind, examines the features of anthropocentrism and the basic characteristics of the ecocentric worldview. Particular attention is paid to the characterization of the ecological imperative, which includes a set of rules and limitations of human activity, a system of prohibitions, observing which humanity can secure its future

Based on the considered qualitative crisis changes in the ecosystem of the planet Earth, the necessity of transition to sustainable development as a new way of civilizational development based on a radical change in the values and goals of modern society is argued. Authors theoretically justified that sustainable development is a way of development of human civilization, which is based on following universal human values, which allows preserving the development of the system "nature-society-man" as a whole. The main directions of the process of introducing the ecological imperative are revealed, the relationship between the implementation of the ecological imperative and the process of introducing the moral imperative is shown. The author substantiates the proposition that, on the whole, the transition from nature to morality is, on the one hand, the determining condition for the self-preservation of man by preserving the environment of life, on the other hand, the basic law of the development of human society.

Key words: system "nature - society-man", biosphere, anthropocentrism, ecology, morality, culture, universal values, concept of sustainable development, eco-centrism, ecological imperative, moral imperative.

Постановка проблемы. Современный этап экономического развития человеческой цивилизации характеризуется усилением противоречия между растущими потребностями общества и сравнительно ограниченными возможностями биосферы, что ставит под угрозу будущее существование человека. Особую актуальность, поэтому приобретают сегодня проблемы, связанные с необходимостью перехода к новому этапу цивилизационного развития, основанного на радикальном изменении ценностей и целей современного общества. Одним из приоритетных путей дальнейшего безопасного развития цивилизации является ее устойчивое развитие.

Необходимость изучения назревших кардинальных перемен в системе «природа - общество-человек» и послужила основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Поиску путей устойчивого развития человеческого общества посвящены исследования таких зарубежных и отечественных ученых как Гирусов Э. В. [4], Данилов-Данильян В.И. [6], Еремченко О. З. [8], Кузнецов О. Л., Кузнецов П. Г., Большаков Б. Е. [11], Моисеев Н. Н. [13] и др. Несмотря на увеличивающееся количество публикаций по данной проблематике, остается много аспектов устойчивого развития требующих дальнейшей разработки.

Целью работы является теоретическое обоснование вывода о том, что устойчивое развитие – это путь развития человеческой цивилизации в направлении неукоснительного следования общечеловеческим ценностям, и, что только этот путь позволит сохранять развитие системы «природа-общество-человек» в целом.

Изложение основного материала исследования. В начале третьего тысячелетия одной из острейших проблем человечества стала проблема темпов научно-технического прогресса, которые стали настолько высокими, что среда и образ обитания человека разительно меняются даже во временных рамках одного поколения.

Любое производство – это, в первую очередь, техногенное давление на естественную среду. Строительство все новых и новых промышленных объектов требует дополнительных территорий, вследствие чего происходит сокращение площади сельскохозяйственных, плодородных земель, выведение их из полезного оборота.

Наращивание темпов и масштабов производства сопровождается ростом карьеров, вырубкой лесов, нарушением почв, сбросами промышленных стоков в водный бассейн, крупными авариями на производствах на суше и на море. Загрязняющие вещества, выбрасываемые в атмосферу, приводят к истощению озонового слоя Земли и угрожают значительными изменениями климата. Активное развитие ядерной энергетики таит в себе большую опасность, связанную с проблемой захоронения отходов.

Однако степень воздействия на экосистемы усилилась не только в результате научно-технического прогресса, но и в связи с быстрым ростом народонаселения. Если, например, в 1960 г. численность населения планеты немного превышала 3 млрд. человек, то по прогнозам к концу 2018 году она будет составлять уже почти 7 млрд. 700 млн. человек [19]. Каждые три года по численности людей появляется такая страна, как США. Такое бурное увеличение численности человека как биовида привело к тому, что, начиная с

нынешнего столетия, потребление исходных продуктов и воды возросло более чем в 10 раз и сейчас достигает соответственно 20 т. и 800 т. на душу населения ежегодно [8, с. 183].

Однако такой рост продуктов, во-первых, сопровождается изменением в худшую сторону их химического состава (ядохимикаты в продуктах и молоке и др.), во-вторых, происходит и за счет увеличения производства генномодифицированных продуктов питания, влияние которых на генетический код самого человеческого организма наука пока не в состоянии предугадать. Здоровье человека все в большей степени зависит также от присутствия, техногенных соединений в почвах.

Американский эколог Коммонер пишет: «Появляется новое поколение - с ДДТ и углекислотой в тканях организма и свинцом в костях. Это техногенный человек» [8, с. 183].

Рост населения планеты заставляет быстрыми темпами вовлекать в сельскохозяйственный оборот малопригодные для выращивания сельскохозяйственных продуктов земли. Из-за нарушения естественных процессов почвообразования на культивируемых землях реальностью становится проблема убывающего плодородия земли, о которой говорил еще Мальтус.

Хотя с развитием цивилизации физиологические потребности человека остались неизменными, потребность в разнообразных ресурсах в условиях продолжающегося бурного роста народонаселения и увеличивающейся общей продолжительности жизни все время возрастает. Между тем сегодня «человечество уже потребляет ресурсов в 1,5 раза больше того критического уровня, который необходим для сохранения равновесия на планете Земля» [10, с. 8].

В целом, сегодня система взаимоотношений «человек—природа» находится на такой стадии развития, суть которой отражена в законе необратимости

взаимодействия «человек — биосфера», который сформулировал П. Дансеро: возобновимые природные ресурсы делаются невозобновимыми в случае глубокого изменения среды, значительной переэксплуатации, доходящей до поголовного уничтожения или крайнего истощения, а отсюда превышения возможностей их восстановления [17].

Все вышеперечисленные кризисные явления в экологии свидетельствуют о тотальном разрушении среды существования человека и их недопустимо уже рассматривать как нечто внешнее по отношению к нему.

Необходимо признать, что человечество вошло в такую стадию своего развития, когда произошли качественные кризисные изменения в системе «природа - общество-человек» и для решения его проблем требуется согласование всех элементов этой системы в единый природно-социально-духовный процесс.

Общепризнанно, что человек одновременно является биологическим, общественным и духовным существом. С точки зрения системного подхода, все эти составляющие человека важны и равноправны. Изменения одной составляющей приводят к изменениям в других. Точно также в системе «природа-общество-человек» природные, общественные и духовные процессы взаимосвязаны между собой, находятся в непрерывном движении, преобразовании и закономерном развитии.

Причиной различных проблем, конфликтов, кризисных ситуаций возникающих в системе «природа - общество-человек» является рассогласованность развития частей единого целого [11].

Каждый структурный элемент этой системы выступает как подсистема. Подсистема – это промежуточный комплекс, который хотя и менее сложен, чем сама система, но, в свою очередь, являющийся относительно самостоятельной, открытой и

самоорганизуючої системою, включаючи в себе власні підсистеми.

Природу (естественную среду обитания человека) можно назвать биосферой или активной оболочкой Земли, создающей и защищающей жизнь на нашей планете. В общем виде она представляет собой область распространения жизни, включающую наряду с организмами и среду их обитания.

Говоря о сложных взаимоотношениях человека и природы, следует привести следующее обобщающее утверждение П. С. Гуревича: «Человек – это существо, которое не имеет своей ниши. Однако это не признак, это противоречие его бытия. Все, что есть в человеке, как бы отрицает самое себя. Человек принадлежит природе и в то же время отторгнут от нее. Он наделен инстинктами, но они не выполняют в нем роль безотказных стимуляторов поведения. Человек властвует над природой и в то же время оказывается ее дезертиром....»

Стало быть, человек необычен не в качестве особой формы жизни, а в самом эксцентрическом способе бытия. Он существует совсем не так, как все другие природные особи» [5].

Впервые развернуто показал место и роль человека в биосфере В. И. Вернадский. Он пришел к выводу, что, во-первых, человек, как и все живые организмы, как всякое живое вещество, есть определенная функция биосферы, в определенном ее пространстве-времени. Человек, с одной стороны, является составной частью биосферы, с другой стороны, он и биосфера – это части единого целого; во-вторых, разум человека превращается в основную геологообразующую силу, и, следовательно, человечество должно принять на себя ответственность за будущее развитие биосферы [2].

Биосфера как целостная система, регулирует себя и окружающую среду,

нейтрализуя внешние и внутренние отрицательные воздействия. Однако в определенный момент биосфера может потерять равновесие и начать изменяться. Сегодня человечество вплотную приблизилось к этой точке отсчета. Изменение свойств биосферы достигло такого предела, что любые добавочные негативные воздействия переведут ее в новое качественное состояние, непригодное для жизни.

В этих чрезвычайных условиях, наконец-то, пришло понимание того, что, уничтожая биосферу, человек уничтожает и самого себя. Промедление с разрешением существующих экологических проблем неизбежно приведет человечество к катастрофе.

Однако до сих пор нет однозначного понимания того, какая стратегия должна быть выбрана основной для спасения природной среды человечества.

Широкое распространение получила сегодня стратегия, в основу которой положено утверждение, что все экологические проблемы обусловлены производственным загрязнением. Она включает в себя принятие природоохранных законов, переход на полную переработку производственных отходов, контроль за применяемыми в промышленности технологиями, создание «экологически чистых» производств, внедрение безотходных технологий, использование экологически чистых и практически неограниченных источников энергии (термоядерная энергия, солнечная энергия пустынных районов) и т. п. Эта стратегия, по сути, признает, что кризисные явления в экологии являются нечто внешним по отношению к человеку, а не как-то, что содержится в нем самом. Глубинной причиной такого понимания сложившейся критической ситуации в экологии является доминирующая до сих пор в общественном сознании так называемая парадигма «человеческой исключительности», для которой в частности характерна идеология

антропоцентризма. Антропоцентризму присущи следующие особенности [1]:

1. Высшую ценность представляет человек. Лишь он самоценен, все остальное в природе ценно лишь постольку, поскольку оно может быть полезно человеку. Природа объявляется собственностью человечества, причем считается, что оно имеет на это право.

2. Иерархическая картина мира. На вершине пирамиды стоит человек, несколько ниже – вещи, созданные человеком и для человека, еще ниже располагаются различные объекты природы, место которых определяется полезностью для человека.

3. Целью взаимодействия с природой является удовлетворение тех или иных прагматических потребностей: производственных, научных и т.д., - получение определенного полезного продукта.

4. Характер взаимодействия с природой определяется «прагматическим императивом»: правильно и разрешено то, что полезно человеку и человечеству.

5. Природа воспринимается только как объект человеческих манипуляций, как обезличенная окружающая среда.

6. Этические нормы и правила действуют только в мире людей и не распространяются на взаимодействия с миром природы.

7. Дальнейшее развитие природы мыслится как процесс, который должен быть подчинен процессу развития человека.

8. Деятельность по охране природы продиктована дальним прагматизмом: необходимостью сохранить природную среду, чтобы ею могли пользоваться будущие поколения.

Как видно согласно идеологии антропоцентризма люди выступают «хозяевами и господами природы» [7, с. 305]. Понятно, что в современных условиях такой антропоцентризм становится особенно опасным, поскольку способствует тотальному разрушению

среды жизни, приближает конец существования человека.

Практика показывает, что разрешить существующие сегодня экологические проблемы мерами, которые предлагает вышеописанная стратегия невозможно, если не изменить человеческие качества, мировоззрение человека.

В связи с этим уместно процитировать основателя международного исследовательского центра «Римский клуб» А. Печчеи: «Истинная проблема человеческого вида на данной стадии его эволюции состоит в том, что он оказался неспособным в культурном отношении идти в ногу и полностью приспособиться к тем изменениям, которые он сам внёс в этот мир. Поскольку проблема, возникшая на этой критической стадии его развития, находится внутри, а не вне человеческого существа, взятого как на индивидуальном, так и на коллективном уровне, то и её решение должно исходить, прежде всего, и главным образом изнутри его самого.

Проблема в итоге сводится к человеческим качествам и путям их усовершенствования» [14, с. 43].

Поэтому другая стратегия разрешения существующих экологических проблем, сторонниками которой мы являемся, заключается в «...сознательном управлении человека не производством и биосферой, а самим собой как биологическим видом, который переступил уже все пороги и все запреты» [8, с. 8-9].

Дальнейшее развитие человеческой цивилизации возможно лишь при условии, что люди примут на себя ответственность за сохранение своей среды обитания за свою деятельность, за жизнь на Земле и выработают определенные ограничения, требования к своему поведению.

Развитие человечества должно быть направляемым. Для выработки необходимой модели поведения человека необходимо, прежде всего, определиться с

целями которые ставит в своем развитии человеческое общество.

Все содержание жизнедеятельности человеческого общества, по сути, сводится к удовлетворению его разнообразных потребностей. Каждый этап его эволюции обладает ограниченными возможностями по удовлетворению этих потребностей. Поэтому целью общества на каждой стадии исторического развития является расширение его жизнедеятельности, понимаемое как увеличение возможностей по удовлетворению существующих потребностей. В процессе же формирования и удовлетворения потребностей происходит всестороннее и гармоничное развитие человеческой личности, реализация ее высших творческих способностей. Следовательно, высшей и конечной целью эволюции общества является самореализация и совершенствование человека.

При этом необходимо подчеркнуть, что совершенствование человека означает достижение им нравственного прогресса. Это констатировала еще стоическая этика, согласно которой «действительной конечной целью человека признается не особая жизнь, а особая организация собственного «я» – нравственное совершенство» [3].

Между тем сегодня глубоко укоренившейся является точка зрения, согласно которой конечная цель развития общества ассоциируется только с экономическим ростом. Истоки такой позиции вытекают из старой экономической парадигмы, согласно которой рост экономики считается конечным и абсолютным благом.

В связи с этим уместно заметить, что в единой системе «природа - общество-человек» экономика выступает лишь как одна из подсистем общества. (Общепризнано выделять политическую, экономическую, социальную и духовную подсистемы (сферы) общества).

Согласно системному подходу, свойства общества как некой целостности принципиально несводимо к сумме

свойств составляющих его подсистем. Следовательно, цель развития общества как системы не может сводиться к целям развития его отдельных сфер.

«Экономика в этой системе отвечает за создание и расширение искусственной среды обитания человека за счет преобразования материала биосферы в предметы потребления людей.

Однако задача обеспечения членов общества предметами потребления не является ни единственной, ни, быть может, главной задачей общества» [15].

Высшая и конечная цель развития экономики должна быть подчинена высшей и конечной цели общественного развития.

Такой целью экономики является создание условий для самоутверждения, самореализации и нравственного совершенствования человека.

Если же развитие экономики, направленно в основном на экономический рост, уничтожающего среду обитания человека и основанного на увеличении потребления природных ресурсов, то оно неизбежно приведет к гибели цивилизации, так как противоречит законам экологии и нравственности.

Определение и осуществление целей развития человека, формирование его самого во многом достигается развитием культуры. Как отмечал французский философ Жан Лакруа, «цель культуры — полное осуществление всех возможностей человека» [16, с.11].

Развитие культуры активизирует познавательную деятельность, направленную на осмысление (понимание) человеком необходимости формирования определенных ограничений, требований к своему поведению, для того чтобы сохранить среду обитания.

«Чем стремительнее развивается наука, средства и методы человеческой деятельности, как военной, так и просто промышленной, тем сильнее и настойчивее возникает потребность в образовании... ограничений и запретов.

Стоит вспомнить, что факты сохранности человеческого рода,

появление и развитие общественного начала обязаны появлению первых

запретов и норм, в конечном итоге сформировавших исходные принципы человеческой морали. От их строгости и универсальности напрямую зависели сила и совершенство общества. Сейчас возникает такой переломный момент, когда эти принципы должны быть адаптированы к новым цивилизационным условиям, а контроль над их соблюдением должен быть автоматически максимально расширен» [12].

Эти принципы поведения человека, известные как общечеловеческие ценности, можно обнаружить во всех существующих религиях и культурах.

«К общечеловеческим целям и ценностям относятся: продолжение рода человеческого, обеспечение профессиональной карьеры своим детям, соблюдение общечеловеческих ценностей, закрепленных в виде заповедей в Библии: среди них имеющих актуальность, как среди верующих, так и неверующих. Это: не сотвори себе кумира (идола), почитай отца твоего и мать твою, не убивай, не прелюбодействуй, не кради, не произноси ложного свидетельства на ближнего. К ним можно добавить честность, доверие, доброта, помощь людям и т.п.» [9, с.86].

Общество, в своей жизнедеятельности руководствуется этим набором принятых общечеловеческих ценностей. Все многообразие процессов его развития должно проходить своеобразную проверку на соответствие этим принципам нравственности. (Согласно позиции авторов систему общечеловеческих ценностей необходимо рассматривать и как нравственные принципы).

Прогресс или деградация жизни общества определяются именно тем, насколько полно реализуются на практике такие, направляющие поступки людей, фундаментальные общечеловеческие

ценности как добро, справедливость, любовь, истина, красота.

Только путь развития человеческой цивилизации в направлении неукоснительного следования общечеловеческим ценностям позволит сохранять развитие системы «природа-общество-человек» в целом. Мировое сообщество уже давно осознало, что таким путем является «...развитие естественной динамики общественных процессов в направлении устойчивой связи между человеческим обществом и природой нашей планеты» [21], то есть устойчивое развитие.

Получив официальное признание на конференции ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро в 1992 году, концепция устойчивого развития сегодня по существу, стала безальтернативной моделью будущего мировой цивилизации.

Следовательно, и цель развития человеческого общества можно сформулировать как его устойчивое развитие, то есть как «...такое общественное развитие, при котором не разрушается его природная основа, создаваемые условия жизни не влекут деградации человека и социально-деструктивные процессы не развиваются до масштабов, угрожающих безопасности общества» [6].

Устойчивое развитие, по сути, является хроноцелостным процессом удовлетворения потребностей настоящего и будущих поколений. Оно стимулирует общество учиться управлять собой в целях согласования законов эволюции человечества с законами развития природы.

Переход современного общества к устойчивому развитию означает, что его (развития) теоретической и методологической основой становятся общечеловеческие ценности. (Интересно, что еще древнегреческий философ Зенон также полагал, что «конечная цель человека – жить согласно с природой, и это то же самое, что жить согласно

добродетели») [20, с. 77]. Несомненно, что переход к концепции устойчивого развития – это движение общества из «мира вещей» в «мир духовных ценностей», из мира, где доминирует потребность «взять», в мир, где будет доминировать потребность «отдать» для блага людей, человечества в целом [11].

На наш взгляд, основное содержание концепции устойчивого развития сводится к идеологии эгоцентризма, который провозглашает высшей ценностью сохранение системы «природа-общество-человек».

Наиболее полно проанализировали базовые характеристики эгоцентрического мировоззрения С.Д. Дерябо и В.А. Ясвин [1]:

«1. Высшую ценность представляет гармоничное развитие человека и природы. Природное признается изначально самоценным, имеющим право на существование «просто так», вне зависимости от полезности или бесполезности и даже вредности для человека. Человек не собственник природы, а один из членов природного сообщества.

2. Отказ от иерархической картины мира. Человек не признается обладающим какими-то особенными привилегиями на том основании, что он имеет разум, наоборот, его разумность налагает на него дополнительные обязанности по отношению к окружающей его природе. Мир людей не противопоставлен миру природы, они оба являются элементами единой системы.

3. Целью взаимодействия с природой является максимальное удовлетворение, как потребностей человека, так и потребностей всего природного сообщества. Воздействие на природу сменяется взаимодействием.

4. Характер взаимодействия с природой определяется своего рода «экологическим императивом»: правильно и разрешено только то, что не нарушает существующее в природе экологическое равновесие.

5. Природа и все природное воспринимаются как полноправный субъект по взаимодействию с человеком.

6. Этические нормы и правила равным образом распространяются как на взаимодействия между людьми, так и на взаимодействие с миром природы.

7. Развитие природы и человека мыслится как процесс коэволюции, взаимовыгодного единства.

8. Деятельность по охране природы продиктована необходимостью сохранить природу ради нее самой».

И хотя, на первый взгляд, в принципах Декларации Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию признается центральное место людей в устойчивом развитии, т.е. его антропоцентрическая направленность [22], но система ценностей, заложенная в них, по сути, является эгоцентрической, «...выстроенной в обратном порядке: от задач поддержания природы к задачам социального развития. В конечном счете, мы опять приходим к человеку, но как к результату, а не к началу потребностей и интересов. На место заносчивого «всё для человека» приходит мудрое «всё для биосферы, природы» и только затем для человека в тех пределах, в которых он успешно решит задачу сохранения природной среды в состоянии, пригодном для жизни» [4].

Особого внимания, из всех перечисленных характеристик эгоцентрического мировоззрения, заслуживает, на наш взгляд, «экологический императив», включающий свод правил и ограничений человеческой деятельности, система запретов, соблюдая которые человечество может обеспечить себе будущее. (Слово "экологический" указывает, что целевой областью, относительно которой выдвигаются ограничения, является глобальная экологическая система «природа - общество – человек»).

Н.Н. Моисеев выделяет два основных направления процесса принятия экологического императива (что является

и началом коэволюции). Во-первых, это целенаправленное воспитание общества и перестройка его моральной основы, во-вторых - «ограничение характера развития производительных сил. Не просто система запретов на темп развития и объемы производства товаров, энергии и т. д. Речь идет о согласовании того, как это производство будет менять экологическую обстановку на планете с тем, на сколько общество будет способно приспособиться к этим изменениям» [13, с. 160].

Следовательно, реализация экологического императива неизбежно повлечет за собой нравственный императив, то есть потребуются так изменить сложнейшую структуру ценностей человека, чтобы в её основании находились фундаментальные нравственные принципы.

Нравственное развитие человека можно считать определяющим в его становлении как субъекта, как личности и даже как биологического вида.

Для «запуска» процесса введения экологического и нравственного императива необходимо: «...изменить стратегию и ценностные основания образовательной политики; осуществить переход к человекоцентристской, культуроцентристской парадигме непрерывного образования; признать главным продуктом образования – не образовательную услугу (качество образовательной услуги), а человека (качество человека) и качество общественного интеллекта; признать, что образование и просвещение являются главными механизмом воспроизводства здоровья общества [18].

Выводы. В ходе проведенного исследования теоретически обосновано, что: во-первых, устойчивое развитие – это путь развития человеческой цивилизации, в основе которого заложено следование общечеловеческим ценностям, позволяющее сохранять развитие системы «природа-общество-человек» в целом; во-вторых, в целом переход от природы к нравственности является, с одной

стороны, определяющим условием самосохранения человека путем сохранения среды жизни, с другой стороны, основным законом развития человеческого общества.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бегидова С. Н., Макрушина И. В. Структура экологического сознания [Электронный ресурс] // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 3: Педагогика и психология. 2014. №3 (143). - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/struktura-ekologicheskogo-soznaniya> (дата обращения: 25.08.2018).

2. Вернадский В.И. Научная мысль как планетное явление. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://vernadsky.lib.ru/e-texts/archive/thought.html#tth_chAp2

3. Врублевская Т.И. Эволюция принципа эвдемонизма в древнегреческой этике [Электронный ресурс] // Философия и социальные науки: научный журнал. - 2008. - № 3. - С. 23-26.. Режим доступа: <http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/9093/1/05%20%D0%92%D0%A0%D0%A3%D0%91%D0%9B%D0%95%D0%92%D0%A1%D0%9A%D0%90%D0%AF.pdf>

4. Гирусов Э. В. Гуманистический потенциал экологической культуры [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.gpntb.ru/win/inter-events/crimea2004/197.pdf

5. Гуревич П. С. Философия человека. – М., 2001. – Ч. 2. – С. 202.

6. Данилов-Данильян В.И. Устойчивое развитие (теоретико-методологический анализ) // Экономика и математические методы. - Т.39,- № 2. 2003. - С. 123–135.

7. Декарт Р. Избранные произведения / пер. с фр. и лат. М.: Госполитиздат, 1950. - 711 с.

8. Еремченко О. З. Учение о биосфере: Учеб. пособие. – Изд. 2-е, доп./ Перм. ун-т. – Пермь, 2004. – 251 с.
9. Ким М.Н., Комаренко О. А. Уровень и качество жизни: теоретический анализ, состояние и факторы в Украине / М. Н. Ким, О. А. Комаренко // Социальная экономика.- 2015. № 1. – С.85 – 94.
10. Кузнецов Б. Л. Метаэкономика: проблемы экономического будущего человечества / Известия Уральского государственного экономического университета. - 2012. - № 4(42). - С. 4–10.
11. Кузнецов О. Л, Кузнецов П. Г., Большаков Б. Е. Система природа-общество-человек. Устойчивое развитие. Дубна , 2000 [Электронный ресурс]. - Режим доступа:: <http://www.situation.ru/app/rs/lib/pobisk/systema/ch2.htm>
12. Малягин Василий Владимирович Экологический императив как условие для дальнейшего развития человечества [Электронный ресурс]. // Известия ТулГУ. Гуманитарные науки. 2015. №3. - Режим доступа:: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekologicheskij-imperativ-kak-uslovie-dlya-dalneyshego-razvitiya-chelovechestva> (дата обращения: 20.07.2018).
13. Моисеев Н. Н. Экология человечества глазами математика. М.: Молодая гвардия, 1988. 254 с.
14. Печчеи А. Человеческие качества. М.: «Прогресс», 1985. — 312 с.
15. Пилипенко Е. В. Экономика как подсистема общества [Электронный ресурс]. // БОНЦ УрО РАН. 2011. №3. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomika-kak-podsystema-obschestva> (дата обращения: 19.08.2018).
16. Пупар П. Церковь и культура. Заметки о пастырстве разума. — Милан; Москва, 1993.
17. Степановских А. С. Экология. Учебник для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. - 703 с. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://ekolog.org/books/27/22_1.htm
18. Субетто А. И. Ноосферная парадигма духовности – исправление патологии общества начала XXI века // Ноосфера. Общество. Человек. – 2014. – № 2; URL: noocivil.esrae.ru/234-1215 (дата обращения: 20.07.2018)
19. Счетчик населения Земли. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://countrymeters.info/ru/World>
20. Фрагменты ранних стоиков: в 2 т. / под ред. А. А. Столярова. – СПб., 1998. – Т. 1.
21. Экономика, экология, духовность. Материалы неправительственных организаций. Институт Исследований Развития. Фонд Форда. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.ihst.ru/~biosphere/03-2/economy_eco;.htm
22. Rio de Jane Declaration on Environment and Development. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.unesco.org/education/pdf/RIO_E.PDF

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145552

УДК 658.5.011

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИОННОГО СТРУКТУРИРОВАНИЯ ПРИ СОЗДАНИИ ИННОВАЦИИ ЦЕННОСТИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПОДРЫВНОЙ ТЕХНОЛОГИИ

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

Известно, что подрывные технологии приносят на рынок совершенно новые предложения. Продукты, созданные на основе подрывных технологий, обычно дешевле, проще, меньше, удобнее в обращении. При этом, не каждое технологически радикальное изменение является подрывом.

В данной статье представлено решение научной задачи, которая заключалась в усовершенствовании подхода к организационному структурированию при создании инновации ценности в случае использования подрывных технологий.

Ключевые слова: подрывная технология, поддерживающая технология, дифференциальная гибридная форма, дифференциальная внешняя среда, инновация ценности, параметры дизайна.

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЙНОГО СТРУКТУРУВАННЯ У РАЗІ СТВОРЕННІ ІННОВАЦІЇ ЦІННОСТІ З ВИКОРИСТАННЯМ ПІДРИВНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ

*Андрєєва Т.Є., к.е.н., професор,
Гетьман О.О., к.е.н., доцент (ХНУБА)*

Відомо, що підривні технології приносять на ринок абсолютно нові пропозиції. Продукти, створені на основі підривних технологій, зазвичай дешевше, простіше, менше, зручніше у використанні. При цьому, не кожна технологічно радикальна зміна є підривом.

Не вимагає додаткових доказів те, що при створенні інновації цінності, у тому числі з використанням підривної технології, існування організації в диференціальному зовнішньому середовищі є вірогідним, тому трансформація організації в диференціальну конфігурацію організаційної структури є неминучою.

Інновація цінності - це новий спосіб мислення та реалізації стратегії, яка призводить до відходу від конкуренції та найкращим чином підводить підсумок синергетичного зв'язку, який визначається «якісними» категоріями системи. Щоб створити інновацію цінності, необхідно створити вільне місце на ринку та новий попит, оволодіти їм, враховуючи руйнування компромісу цінність - витрати. У той же час впровадження інновацій неможливо без внесення змін в стратегію розвитку організації, реалізація якої, в свою чергу, неможлива без відповідних змін у структурі організації.

Тому використання підривних технологій за умови функціонування організації в динамічному зовнішньому середовищі зазвичай є обґрунтованим, що веде за собою перетворення конфігурації організаційної структури в диференціальну гібридну форму.

Селективність горизонтальної та вертикальної децентралізації, взаємне узгодження як головний координаційний механізм, ринковий принцип групування

організаційних підрозділів, особлива увага до навчання та індоктринації, низька ступінь спеціалізації завдань, формалізація праці та інші параметри дизайну структур дозволяють адхократичним структурам та їх простих гібридним формам досить легко перейти до диференціальних гібридних конфігурацій, для яких одночасне існування в різних типах середовища є комфортним.

В даній статті представлено вирішення наукового завдання, яке полягало в удосконаленні підходу до організаційного структурування при створенні інновації цінності в разі використання підривних технологій.

Ключові слова: підривна технологія, диференціальна гібридна форма, диференціальне зовнішнє середовище, технологія, що підтримує, інновація цінності, параметри дизайну.

PECULIARITIES OF ORGANIZATIONAL STRUCTURE AT THE TIME OF CREATION OF INNOVATION VALUES WITH USING DIRECT TECHNOLOGY

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

It is known that subversive technologies bring to the market absolutely new proposals. Products based on subversive technologies are usually cheaper, simpler, less and more convenient to handle. At the same time, not all technologically radical changes are undermined.

It does not require additional evidence to state that when creating value innovation, including using subversive technology, the existence of an organization in a differential external environment is very likely, therefore, the transformation of the organization into a differential configuration of the organizational structure is inevitable.

Value innovation is a new way of thinking and implementing a strategy that leads to a departure from competition and best summarizes the synergistic link defined by the "qualitative" categories of the system. To create innovative values, it is necessary to create free space in the market, create new demand and master it with the destruction of the compromise cost - costs. At the same time, the introduction of innovations is impossible without making changes in the organization's development strategy, the implementation of which, in turn, is impossible without appropriate changes in the structure of the organization.

In this regard, the use of subversive technologies in the functioning of an organization in a dynamic external environment is usually justified, which entails transforming the configuration of the organizational structure into a differential hybrid form.

The selectivity of horizontal and vertical decentralization, mutual agreement as the main coordination mechanism, market principle of grouping organizational units, special attention to training and indoctrination, low degree of specialization tasks, formalization of work and other parameters of design structures allow adhocratic structures and their simple hybrid forms to easily go to differential hybrid configurations, for which the simultaneous existence in different types of environment is comfortable.

This article presents a solution to the scientific problem, which was to improve the approach to organizational structuring when creating innovative values in the case of using subversive technologies.

Key words: *subversive technology, supporting technology, differential hybrid form, differential external environment, value innovation, design parameters.*

Постановка проблеми. Основной задачей организаций в современных условиях стало развитие во внешней среде, уровни влияния факторов которой не являются неизменными во времени. Не вызывает сомнения, что своевременно адаптироваться к изменившимся условиям внешней среды могут только те предприятия, руководство которых своевременно вносит изменения в структуру организации и корректирует стратегические направления развития.

М. Портер в своем бестселлере «Конкуренция» отмечает: «Соперничество за то, чтобы быть лучшим — не есть конкуренция... в большинстве сфер деятельности понятия «самое лучшее» просто не существует... Конкуренция за то, чтобы быть лучшим, приводит к подражанию, конкуренция за уникальность процветает благодаря инновациям» [1].

Инновация ценности — это новый способ мышления и реализации стратегии, которая приводит к отходу от конкуренции. Эта категория наилучшим образом подводит итог синергетической связи, которая определяется «качественными» категориями системы, отображая ее эмерджентность [2].

Остаются открытыми вопросы:

а) должна ли организация при создании инновации ценности ориентироваться на поддерживающую технологию или предпочесть подрывную;

б) должна ли организация при создании инновации ценности на основе подрывной технологии трансформировать организационную структуру?

Решению указанных научных задач посвящена данная статья.

Анализ последних исследований и публикаций.

Вопросам, касающимся создания инновации ценности посвящено множество публикаций, в том числе таких известных авторов как Л. Алтинай, П. Друкер, В. Ч. Ким, К.М. Кристенсен,

Д. Магретта, Г. Минцберг, Р. Моборн, М. Портер и другие [1-8].

Учеными раскрыта сущность инновации ценности, необходимость и пути ее создания при развитии организаций.

Так, например, П. Друкер считает инновационную деятельность основной целью функционирования любого коммерческого предприятия [4].

В. Ч. Ким и Р. Моборн отмечают следующее: «Инновация ценности является краеугольным камнем стратегии голубого океана, создавая скачок ценности в неохваченное конкуренцией пространство рынка. Инновация ценности достигается тогда, когда компании сочетают инновацию с такими аспектами, как практичность, цена и издержки» [2].

Д. Магретта акцентирует внимание на том, что стратегия — сознательный выбор комплекса действий для производства уникальной стоимости товаров или услуг [6].

К. М. Кристенсен рассматривает инновации, разделяя их по технологическому признаку на поддерживающие и подрывные:

«Подрывные технологии с легкостью проникают на рынок по причине того, что успешные компании, как правило, работают с определенными ограничениями, обусловленными организационной структурой, которой определено: что может и чего не может делать организация... Зрелые компании лидируют в инновациях в существующей сети создания стоимости (потребители, на которых они нацелены, держат организацию в заложниках), создавая инновации на основе поддерживающих технологий и будут отставать в развитии технологий, которые удовлетворяют нужды потребителей в новых сетях создания стоимости» [5].

При этом, Г. Минцберг рассматривает изменение стратегических направлений развития организаций, без чего невозможно внедрение инноваций,

только в соединении с соответствующими структурными трансформациями:

«Большую часть времени организация может быть описана как некоторая устойчивая конфигурация ее составных частей. На определенный период времени она приобретает четкую структурную форму, которая соответствует определенному контексту, — что в свою очередь обуславливает поведение организации и, как следствие, свойственный ей набор стратегий... Такие периоды стабильности время от времени прерываются трансформацией — квантовым скачком в другую конфигурацию» [7].

Нерешенная ранее часть общей проблемы. Учитывая сказанное выше следует, что в настоящее время принципы создания инновации ценности, несмотря на обилие исследований, не являются достаточно изученными. Например, остается вопрос — является ли разработка и применение организациями подрывных технологий фактом создания инновации ценности? Следует также ответить на вопрос о необходимости изменения конфигурации структуры организации при создании инновации ценности на основе подрывной технологии.

Поэтому, целью исследования является усовершенствование подхода к организационному структурированию при создании инновации ценности в случае использования подрывных технологий.

Основные результаты исследования. Развитие организации — закономерный, управляемый процесс, направленный на позитивные изменения в обозначенное время непосредственно самой организации и ее организационной структуры с целью повышения эффективности функционирования, достижению качественно нового

состояния, при этом являющийся необходимым критерием существования организации [9].

Общеизвестно, что понятие «развитие» в отношении организации не может трактоваться только как «эффективность функционирования» без приобретения новых интегративных свойств, при этом развитие организации определяется фактом создания инновации ценности.

При этом связь между сокращением затрат и повышением полезности блага является следствием одновременного достижения дифференциации и сокращения затрат при условии ослабления негативного влияния факторов внешней среды. Указанное выше свидетельствует о создании инновации ценности. Данный вывод представлен графически (рис. 1).

Сектор полезности блага (сектор внутри сферы полезности при безубыточной работе предприятия) лежит выше линии издержек. До создания инновации ценности сектор полезности P_1 определяется площадью фигуры S_{bc} , образованной пересечением линий общих издержек TC_1 с линией общей полезности производимого блага TU_1 . После создания инновации ценности сектор полезности значительно расширен за счет смещения линии общих издержек TC_2 вниз к оси абсцисс и смещения линии полезности блага TU_2 влево вверх, при этом сектор полезности после создания инновации ценности P_2 определяется площадью фигуры S_{ad} , образованной пересечением линий общих издержек TC_2 с линией общей полезности производимого блага TU_2 . В интегральном исчислении данные сектора определяются следующим образом.

$$P_1 = \int_b^c f(TU_1)dQ - \int_b^c f(TC_1)dQ \quad (1)$$

$$P_2 = \int_a^d f(TU_2)dQ - \int_a^d f(TC_2)dQ \quad (2)$$

$$U_n = P_2/P_1 \quad (3)$$

$$U_n = (\int_a^d f(TU_2)dQ - \int_a^d f(TC_2)dQ) / (\int_b^c f(TU_1)dQ - \int_b^c f(TC_1)dQ) \quad (4)$$

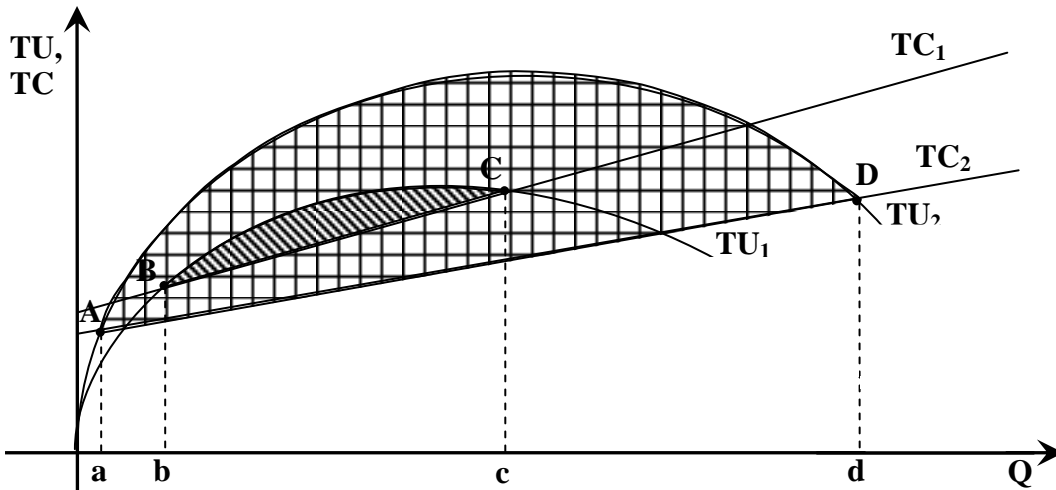


Рис. 1. Эффект создания инновации ценности

В представленной эмпирической зависимости: Q – проданное количество благ, U_n – эффект создания инновации ценности, представляет собой относительный показатель, который определяет, во сколько раз существующий сектор полезности блага превышает предыдущий.

Основными путями создания инновации ценности, как известно, являются:

- реконструкция границ рынка;
- выход за пределы существующего спроса.

При этом, существует различие между подрывными и поддерживающими технологиями (не следует идентифицировать с последовательными и радикальными технологическими изменениями в организации).

Поддерживающие технологии – это технологии, которые способствуют совершенствованию продукта (новые, радикальные, в том числе на уровне компонентов или архитектуры, очень постепенные – инкрементные), они улучшают качество существующих продуктов в пределах технических характеристик, важных для основных потребителей на главных для организации рынках [5, с.14].

Подрывные технологии приносят на рынок совершенно новые предложения

(продукты, как правило, уже существуют на рынке, обладают худшим качеством, но характеризуются другими свойствами, которые ценят новые группы потребителей). Продукты, созданные на основе подрывных технологий, обычно дешевле, проще, меньше, удобнее в обращении.

Возникает вопрос — почему процветающие компании, делая ставку:

- на улучшение планирования;
- качественное изучение нужд потребителей;
- прогнозирование перспективы работы,

терпят на рынке поражение из-за того, что вовремя не распознали угрозы со стороны «подрывной» технологии.

Ответом на данный вопрос может служить следующее утверждение. При столкновении с подрывной технологией все перечисленное становится бесполезным! Слепое следование правилу, согласно которому «хороший» менеджер должен быть ближе к потребителям, иногда приводит к непоправимым ошибкам, вследствие того, что невозможно анализировать несуществующие рынки!

Как уже отмечалось, подрывные технологии могут проникать на уже существующий рынок по причине того, что успешные компании, как правило,

работают с определенными ограничениями, обусловленными организационной структурой компании [5, с.17].

Таким ограничением, например, является бюрократичность конфигураций оргструктур. Большинство отечественных организационных структур представляют собой организации, образованные по функциональному признаку. Они достаточно сильно бюрократизированы – их деятельность подчинена достаточно жёстким формальным регламентам [10].

В данных структурах не допускается риск «заточенности» на инновации [5, с.53], вследствие того, что большинство структурных подразделений по разработке продуктов построены по функциональному принципу группирования структур.

«Выбор в сторону функциональности организации обуславливается следующим образом: с одной стороны достигается высокая степень технической компетенции по сравнению со своими конкурентами и эффективность организации связана с ее большим размером, позволяющим развиваться специализации процессов. Акцент на функциональности позволяет появляться высококлассным узким специалистам в своей области, которые становятся настоящими профессионалами в зоне своей специализации. Другими словами, если в организации на первый план в качестве принципов группирования выходят зависимости процесса и масштаба, организация должна воспользоваться преимуществами специализации и выбрать для группирования принцип функциональности. С другой стороны акцент на узкую специализацию заслоняет общий результат. Группирование при этом является основным средством, благодаря которому происходит координация деятельности организации путем

определения должностных позиций, которые впоследствии образуют организационные единицы» [11].

Необходимо также акцентировать внимание на том, что «подрывные» технологии первоначально внедряются на небольших рынках, которые в свою очередь не могут обеспечить крупным компаниям прибыльный рост.

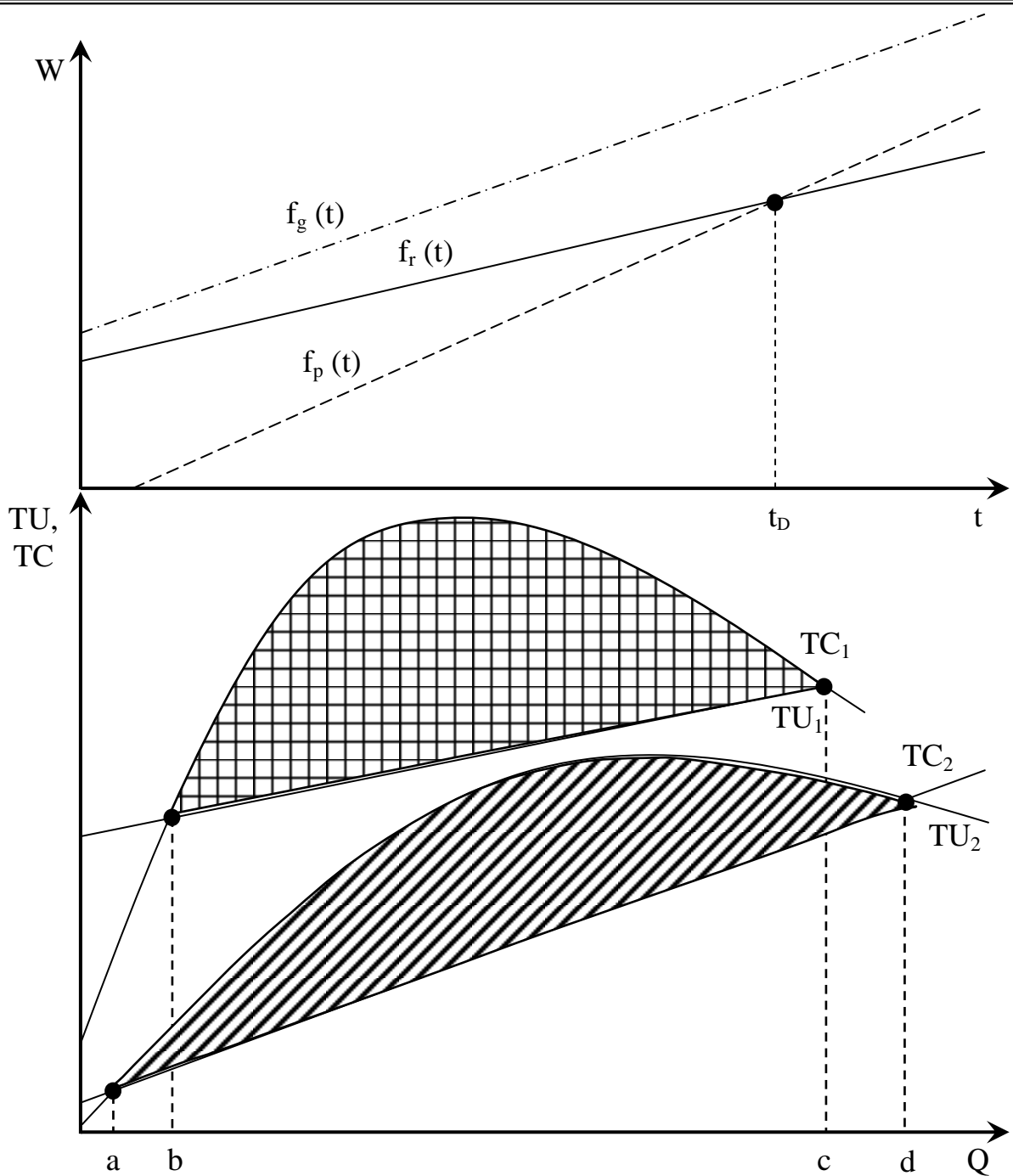
Разрабатываются «подрывные» технологии, как правило, в организациях, величина которых соответствует объему целевого рынка. По этой причине «подрывные» технологии редко реализуются в крупных компаниях, так как малые рынки сбыта не решают проблемы необходимого роста больших компаний (в том числе, учитывая изменение курса акций) [5, с.138].

Чтобы понять, как проектировать организационные структуры при использовании «подрывных» технологий в производстве товаров или услуг, необходимо в первую очередь попытаться определить время, благоприятное для внедрения «подрывной» технологии.

Следует отметить, что когда возникают ситуации, при которых скорость технологического прогресса может опережать потребности рынка, возникающие «подрывные» технологии имеют все шансы на завоевание данного рынка товаров или услуг.

Подрывные технологии не будут иметь успех, если зависимость требований к качеству от времени в существующей сети имеет тот же наклон, что и наклон траектории, описывающей качество, которое могут обеспечить компании (рис.2).

Если наклон траекторий различный - новые технологии (подрывные) будут продвигаться в существующие сети (рамки, в которых компания выявляет нужды потребителей, реагирует на них, решая определенные задачи), активно завоевывая существующие рынки.



t — время;

t_D — время пересечения траектории подрывной технологии и траектории развития потребности рынка;

W — совокупность технических характеристик продукта;

$f_g(t)$ — функция траектории развития продукта существующей в организации технологии;

$f_r(t)$ — функция траектории развития потребности рынка;

$f_p(t)$ — функция траектории развития подрывной технологии.

Рис. 2. Эффект создания инновации ценности с использованием подрывной технологии

Из представленного очевидно, что на определенном отрезке времени, при пересечении траектории развития «подрывной» технологии и траектории потребностей рынка, происходит переориентация рынка на новую технологию, что может послужить крахом ранее процветающих компаний.

Возвращаясь к вопросу, является ли «подрывная» технология инновацией ценности, следует отметить, что на наш взгляд, поскольку прослеживается связь между расширением сектора, ограниченного полезностью блага и общими затратами (площадью сектора полезности блага, с учетом отношения

производной функции, отражающей траекторию развития подрывной технологии по отношению к производной функции, отражающей траекторию потребностей рынка K_2) при ослаблении негативного влияния факторов внешней среды, «подрывная» технология является инновацией ценности в случае ее потенциально-активного продвижения на рынке товаров или услуг.

В интегральном исчислении эффект создания инновации ценности U_n , при использовании подрывной технологии определяются следующим образом.

$$U_n = \frac{K_2 * (\int_a^d f(TU_2) * dQ - \int_a^d f(TC_2) * dQ)}{K_1 * (\int_b^c f(TU_1) * dQ - \int_b^c f(TC_1) * dQ)}, \quad (5)$$

$$K_1 = \frac{f'_g(t)}{f'_r(t)}, K_2 = \frac{f'_p(t)}{f'_r(t)},$$

где K_1 - отношение производной функции, отражающей траекторию развития существующей технологии по отношению к производной функции, отражающей траекторию потребностей рынка.

Одним из ключевых вопросов при продвижении «подрывной» технологии является изменение внешней среды, в которой работает организация, что не может не отразиться на изменении конфигурации ее структуры, принципе группирования организационных единиц, доминировании определенного координационного механизма.

Необходимым условием эффективного управления любой организацией и, прежде всего, производственной, является непрерывная его адаптация к внешним условиям функционирования.

Своевременная смена структурной конфигурации организации является обязательным условием ее развития. Для ускорения и оптимального прохождения трансформационного процесса топ-менеджеру предприятия целесообразно использовать функциональный конфликт

между заинтересованными группами – частями структуры. «Функциональным конфликтом в указанном случае может быть только тот конфликт, который способствует смене конфигурации организации с исходной формы в иную, соответствующую по типу структуры влиянию основных факторов внешней среды (сложность и динамичность) с учетом влияния факторов внутренней среды. При этом тип структуры идентифицируется в соответствии с наличием доминирующего в организации координационного механизма, степени децентрализации, влияния определенной части структуры» [12].

Следует также акцентировать внимание на том, что конфликты между структурными частями предприятия при трансформации организационной структуры являются групповыми [13]. Для обоснования целесообразности трансформации предприятия следует сопоставлять тип внешней среды и существующую конфигурацию оргструктуры в соответствии с параметрами дизайна (табл.1).

Таблиця 1

Основные конфигурации организационных структур [8]

Конфигурация оргструктуры	Основной координационный механизм	Ключевая часть организации	Тип децентрализации	Доминирующий принцип группирования	Тип внешней среды
Простая структура	Прямой контроль	Стратегический апекс	Вертикальная и горизонтальная централизация	Рыночный	Простая, динамичная,
Механистическая бюрократия	Стандартизация рабочих процессов	Техноструктура	Ограниченная вертикальная селективная децентрализация	Функциональный	Простая, стабильная
Профессиональная бюрократия	Стандартизация навыков и знаний	Операционное ядро	Вертикальная и горизонтальная децентрализация	Функциональный	Сложная, стабильная
Дивизиональная форма	Стандартизация выпуска	Срединная линия	Ограниченная вертикальная параллельная децентрализация	Рыночный и функциональный	Средняя степень сложности, средняя степень динамичности
Адхократия	Взаимное согласование	Вспомогательный персонал	Селективная вертикальная и горизонтальная децентрализация	Рыночный	Сложная, динамичная

При необходимости, если одна из основных характеристик внешней среды имеет усредненное значение, рассматривается использование гибридных форм указанных выше конфигураций. В этом случае образуются простые гибридные формы (обозначены курсивом на рис.3).

«Простые гибридные формы – это формы, в которых комбинации параметров дизайна различных конфигураций используются на всех уровнях предприятия.

Дифференциальные гибридные формы – это формы, в которых комбинации параметров дизайна различных конфигураций используются в разных составных частях организации» [14]

Дифференциальных гибридных форм, в отличие от простых, может быть образовано бесконечное множество, так

как комбинации параметров дизайна различных конфигураций (двух и более) используются в различных составных частях организации.

При естественном укрупнении структур, диверсификации и возможной дальнейшей дивизионализации, предприятия сталкиваются с разными уровнями сложности и динамичности внешней среды, что свидетельствует о существовании предприятия одновременно в нескольких ее типах (дифференциальная внешняя среда предприятия).

Дифференциальная внешняя среда предприятия – совокупность факторов, которые воздействуют на организацию извне, при этом значения уровней влияния одних и тех же факторов на различные подразделения (составные части) единого предприятия имеют определенные отличия.



а – минимальный уровень влияния внешней среды, б – низкий уровень, в – относительно низкий уровень, г - средний уровень, д- относительно высокий уровень, е- высокий уровень, с - максимальный

Рис. 3. Основные и простые гибридные конфигурации организационных структур в системе координат - сложность и динамичность внешней среды

Применительно к продвижению организацией подрывной технологии, следует отметить факт необходимости решения о создании новой организации (например, в рамках холдинга) или структурного подразделения, которое может реализовывать товары или услуги, основанные на подрывной технологии на небольших рынках и лишь впоследствии ориентироваться на широкие рынки.

Процветающим организациям важно не упустить момент, когда необходимо выходить на рынок с подрывной

технологией, так как компании – новички имеют преимущество нападающего в инновациях, которые задают новые направления развития рынка. При этом, главное преимущество новичков – это гибкость структуры.

Учитывая сказанное выше, следует обратить особое внимание, что успешные компании, существующие на рынке продолжительное время, как правило, лидируют в поддерживающих инновациях и будут отставать в развитии технологий, которые удовлетворяют нужды потребителей в подрывных инновациях.

Рассматривая данное утверждение с точки зрения влияния факторов внешней среды, прослеживается тенденция к созданию инноваций ценности преимущественно поддерживающего технологического характера в достаточно стабильной внешней среде и подрывного характера — в динамичной. При этом не стоит забывать, что в динамичной среде также проявляют себя успешными инновационные изменения поддерживающего характера, если они по сути являются радикальными.

Таким образом, для функционирования в динамичной внешней среде, организациям следует трансформировать конфигурации организационных структур в формы, которые соответствуют внешним условиям (как правило, в гибридные формы дивизиональных и адхократичных структур).

«При этом, селективность горизонтальной и вертикальной децентрализации, взаимное согласование как основной координационный механизм, рыночный принцип группирования организационных единиц, особое внимание к обучению и индоктринации, невысокая степень специализации рабочих заданий и формализации труда а также другие параметры дизайна дают возможность адхократичным структурам и их простым гибридным формам успешно переходить к дифференциальным гибридным формам, для которых одновременное существование в различных типах внешней среды является комфортным» [14].

Подтверждением данного высказывания служит следующее. Как уже отмечалось, для создания инновации ценности организациям необходимо:

- осуществить реконструкцию границ рынка;
- и / или осуществить выход за пределы существующего спроса товаров или услуг.

Учитывая изложенное выше, не требует дополнительных доказательств утверждение, что при создании инновации ценности, в том числе при использовании подрывной технологии, существование организации в дифференциальной внешней среде является весьма вероятным, следовательно, при этом трансформация организации в дифференциальную конфигурацию организационной структуры — неизбежной.

При создании инновации ценности, в основе которой лежит подрывная технология, фирме предлагается использовать следующий подход, который состоит из таких основных пошаговых этапов.

1. Установить вид конфигурации структуры организации и тип внешней среды, в которой она функционирует (см. рис.3, табл. 1).

2. Построить функциональную зависимость траектории потребностей рынка от времени и функциональную зависимость траектории развития продукта в существующей организации; сравнить их производные (функциональные зависимости считать близкими к линейным).

3. В случае более высокого значения производной функции развития продукта в существующей организации, рассмотреть возможность разработки и последующего применения подрывной технологии.

4. Скорректировать стратегию развития организации с учетом применения подрывной технологии.

5. Определить сектор потенциальных потребителей для подрывной технологии путем возможной реконструкции границ рынка или выхода за пределы существующего спроса, найти новые рынки (малые), где ценятся технические характеристики подрывной технологии.

6. Для реализации подрывной технологии создать новую организацию

(например, в рамках холдинга) или новое структурное подразделение, учитывая факт работы на небольших рынках с невысокой (по сравнению с развитой компанией) прибылью;

7. Определить тип внешней среды для нового направления деятельности.

8. Построить дифференциальную конфигурацию организационной структуры, определить параметры дизайна структурной формы.

9. Постоянно производить мониторинг рыночной ситуации с целью своевременного увеличения доли уже существующего рынка для организации.

Вывод. Для создания инновации ценности необходимо создание свободного от конкуренции рыночного пространства, создание нового спроса и овладение им при разрушении компромисса ценность – издержки. При этом реализация инноваций невозможна без внесения изменений в стратегию развития организации, реализация которой, в свою очередь, невозможна без соответствующих изменений в структуре организации.

В этой связи, применение подрывных технологий при функционировании организации в динамичной внешней среде, как правило, является оправданным, что влечет за собой трансформацию конфигурации структуры организации в дифференциальную гибридную форму.

Таким образом, в данной статье представлено решение научной задачи, которая заключалась в усовершенствовании подхода к организационному структурированию при создании инновации ценности в случае использования подрывных технологий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Портер М. Э. Конкуренция / М.Э Портер. Пер. с англ. - М.; СПб.; Киев: Вильямс, 2-е изд. - 2006. - 608 с.

2. Ким У.Ч. Стратегия голубого океана. Как создать свободную рыночную нишу и перестать бояться конкурентов / У.Ч. Ким, Р. Моборн; пер. с англ. И. Ющенко. - М.: НИРО, 2008. - 272 с.

3. Altinay L. The influence of organisational structure on entrepreneurial orientation and expansion performance. / L. Altinay, M. Altinay // International Journal of Contemporary Hospitality Management. - Emerald Group Publishing Limited. - 2004. - №16(6). - pp. 334-344. - Ref.: 28 names.

4. Друкер П. Энциклопедия менеджмента / П. Друкер. Пер. с англ. - М.: Издательский дом "Вильямс", 2004. - 432 с.

5. Кристенсен Клейтон М. Дилемма инноватора: как из-за новых технологий погибают сильные компании / Клейтон М. Кристенсен; Пер. с англ. — 6-е изд. — М.: Альбина Паблишер, 2017. — 239 с.

6. Магретта Дж. Ключевые идеи. Майкл Портер. Руководство по разработке стратегии / Джоан Магретта; перевод с англ. Александра Калинина. - М.: Манн, Иванов и Фербер, 2013. - 272 с.

7. Mintzberg H. Strategy safari: A guided tour through the wilds of strategic management / H. Mintzberg, B. Ahlstrand, J. Lampel. — New York: Free Press, 1998 — 367 p.

8. Минцберг Г. Структура в кулаке: создание эффективной организации. / Г. Минцберг. – СПб.: Питер, 2011 – 512 с.

9. Гетьман О.А. Определение закономерностей между построением организационной структуры и эффективностью работы организации / О.А. Гетьман // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 47. – С. 70–76.

10. Andreeva T.E. Adaptation of configurations of organizational structures of enterprises to the conditions of differential external environment/ T.E Andreeva., O.O Hetman., R.V Riyako R.V.// Science and education: trends and prospects: Collection of scientific articles. - Ascona Publishing, New

York, United States of America, 2018. – С. 260-265

11. Гурьянов А.Б. Группирование организационных структур по функциональному и рыночному признаку / А.Б. Гурьянов, О.А. Гетьман // Комунальне господарство міст. — 2013. — № 108.— С. 262-267.

12. Андреева Т.Е. Использование функционального конфликта между заинтересованными группами в качестве катализатора процесса изменения организационной структуры / Т.Е. Андреева, О.А. Гетьман // Socio-economic problems of management: Collective

monograph. – Melbourne, Australia, 2015. – С. 107–122.

13. Гетьман О. А. Моделирование функционального конфликта при трансформации организационной структуры предприятия / О. А. Гетьман // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 51. – С. 22–28.

14. Andreeva T. E. Identification of differential hybrid configurations of the organizational structures of enterprises / T. E. Andreeva, O.O. Hetman // Perspectives of research and development: Collection of scientific articles. - SAUL Publishing Ltd, Dublin, Ireland, 2017. – С. 104 – 109.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145536

УДК 336.71

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БАНКОВСКОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Воловельская И.В., к.э.н., доцент,
Петров В., магистр,
Марковский А., магистр (УкрГУЖТ)*

В современных условиях рыночные отношения отличаются все более жесткой конкуренцией, причем это касается не только промышленных или торговых предприятий, но и сферы, которая обеспечивает финансами реальный сектор экономики – банковской сферы.

На сегодняшний день банки Украины вынуждены действовать в условиях повышенной неопределенности внешней среды, что делает достаточно сложным процесс идентификации, оценки и нейтрализации рисков.

В последние годы ситуация на финансовом рынке Украины постоянно меняется, что отображается в кризисных явлениях всей экономической системы страны.

Это связано с тем, что финансовая сфера так или иначе пересекается не только со всеми отраслями народного хозяйства Украины, но также с банковской системой других стран.

В этой связи не вызывает сомнений тот факт, что особое внимание необходимо уделять изучению и анализу функционирования банковской системы Украины, а также методам ее совершенствования.

В статье рассмотрены основные тенденции развития банковской системы Украины, проанализировано ее состояние и даны рекомендации по преодолению кризисных явлений.

Ключевые слова: фактор, банк, банковская система, экономика.

АНАЛІЗ СТАНУ БАНКІВСЬКОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Петров В., магістр,
Марковский А., магістр (УкрДУЗТ)*

В сучасних умовах ринкові відносини відрізняються усе більш жорсткою конкуренцією, причому це стосується не лише промислових або торговельних підприємств, але й сфери, яка забезпечує фінансами реальний сектор економіки – банківської сфери.

На сьогоднішній день банки України змушені діяти в умовах підвищеної невизначеності зовнішнього середовища, що робить досить складним процес ідентифікації, оцінки та нейтралізації ризиків.

В останні роки ситуація на фінансовому ринку України постійно змінюється, що відображається в кризових явищах всієї економічної системи країни. Це пов'язано з тим, що фінансова сфера так чи інакше перетинається не тільки з усіма галузями народного господарства України, а також з банківською системою інших країн.

Більше того, про кризові явища в банківській сфері свідчать наступні фактори: ліквідація і банкрутство банків; збиткова діяльність банків; зниження загальної частки зобов'язань; погіршення якості кредитних портфелів банків; негативна динаміка капіталу банківської системи; девальвація гривні; зниження доходів населення; закриття філій у зоні воєнних дій і Криму; проблеми з веденням бізнесу з Росією та ін.

У зв'язку з цим не викликає сумнівів той факт, що особливу увагу необхідно приділяти вивченню і аналізу функціонування банківської системи України, а також методам її вдосконалення.

В Україні існує загальноприйнята дворівнева банківська система, яка складається з Національного банку України та інших банків, що створені і діють на території України.

Національний банк України є центральним банком, який проводить єдину державну політику.

Що ж стосується ролі Національного банку в життєдіяльності комерційних банків, то слід зазначити його регуляторну роль, яка проявляється у вигляді підтримки банківської сфери в разі падіння вітчизняної валюти і паніки, що виникає в результаті цього. В такому випадку Національний банк може видати рефінансує кредити тим банкам, які цього потребують.

У статті розглянуто основні тенденції розвитку банківської системи України, проаналізовано її стан та надано рекомендації щодо подолання кризових явищ.

Ключові слова: фактор, банк, банківська система, економіка.

ANALYSIS OF SITUATION IN BANKING SYSTEM OF UKRAINE IN MODERN CONDITIONS

*Volovelsky I.V., Ph. D. in Economics, associate Professor,
Petrov V., master,
Markovsky A., master (USURT)*

In modern conditions, market relations are characterized by increasingly fierce competition, and this applies not only to industrial or commercial enterprises, but also to the sphere that provides Finance to the real sector of the economy – the Baku sphere.

To date, the banks of Ukraine are forced to act in conditions of increased uncertainty of the external environment, which makes the process of identification, assessment and neutralization of risks quite complicated.

In recent years, the situation in the financial market of Ukraine is constantly changing, which is reflected in the crisis of the entire economic system of Ukraine. This is due to the fact that the financial sector somehow intersects not only with all sectors of the economy of Ukraine, but also with the banking system of other countries.

Moreover, the crisis phenomena in the banking sector are evidenced by the following indicators: liquidation and bankruptcy of banks; unprofitable activity of banks; reduction of the total share of liabilities; deterioration of the quality of Bank loan portfolios; negative dynamics of the capital of the banking system; devaluation of the hryvnia; decrease in incomes of the population; closure of branches in the war zone and Crimea; problems with doing business with Russia, etc.

In this regard, there is no doubt that special attention should be paid to the study and analysis of the banking system of Ukraine and methods of its improvement.

In Ukraine, there is a generally accepted two-tier banking system, which consists of the National Bank of Ukraine and other banks that are established and operate in Ukraine .

The national Bank of Ukraine is the Central Bank that pursues a unified state policy.

As for the role of the National Bank in the life of commercial banks, it should be noted its regulatory role, which is manifested in the form of support for the banking sector in the event of a fall in the domestic currency and the resulting panic. In this case, the national Bank can issue refinanced loans to those banks that need it.

The article describes the main trends in the development of the banking system of Ukraine, analyzes the state of the banking system and provides recommendations to overcome the crisis.

Key words: *factor, bank, banking system, economy*

Постановка проблеми: основная проблема состоит в том, что в Украине банковская система еще недостаточно развита, что обуславливает проблемы всей экономики, так как финансовая сфера так или иначе пересекается не только со всеми отраслями народного хозяйства государства, но также с банковской системой других стран.

Необходимость изучения банковской системы и факторов на нее влияющих, а также вопросы

усовершенствования данной системы и послужили основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы, в которых раскрываются основы управления бизнесом, в том числе финансовой сферы, а также экономической безопасности банков рассматривали такие ученые, как: В.Л. Дикань, И.В. Воловельська, Е.В. Маковоз, С.В.Панченко, В.А.Маслова, и др. [3, 4].

Вопросам, касающимся непосредственно проблематике банковской сферы, посвящены работы таких ученых, как Т.И.Евенко; О.Вовчак, І.Осадчий, И.В. Попова, Е.В. Грицак, Л.И. Колесник и др. [1,2,5,6,7].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексного адаптированного подхода к изучению различных факторов, влияющих на банковскую систему в современных условиях. Это связано с тем, что, не смотря на огромное количество исследований, достаточное количество важных аспектов финансовых, политических, социальных рисков не принимается во внимание.

Цель статьи заключается в изучении и анализе современного состояния банковской системы Украины.

Изложение основного материала исследования.

Банк – это финансовый посредник на денежном рынке, созданный для исполнения определенных финансовых операций:

- предоставления кредитов;
- осуществления расчетов между различными субъектами;
- мобилизации средств;
- валютных операции и др.

В правовом смысле банковская деятельность является совокупностью правовых действий, совершаемых определенными субъектами в форме, которую требует закон. В данном аспекте банковская деятельность представляет собой систему постоянно осуществляемых сделок и операций, направленных на получение прибыли.

Банк также следует рассматривать как предприятие, но предприятие особого вида. Если в деятельности обычного предприятия деньги выполняют главным образом роль средства платежа, то в банковской деятельности сами деньги выступают в качестве товара. Эта особенность банковского предприятия

делает его настолько своеобразным, что она объективно требует специального отношения и правового регулирования, которое отличается от общего законодательства о предприятиях [1].

Коммерческие банки создаются на акционерных или паевых основах юридическими и физическими лицами.

Свои функции коммерческие банки реализуют через привлечение средств предприятий и населения на депозитные счета, осуществление не депозитных привлечений средств, кредитование субъектов хозяйственной деятельности и граждан, вложение в ценные бумаги, формирование кассовых остатков и резервов, формирование других активов: кассовое и расчетное обслуживание народного хозяйства, выполнение валютных и других банковских операций.

Под банковской системой принято понимать совокупность учреждений, занимающихся банковской деятельностью на финансовом рынке согласно законодательству страны, в которой эта деятельность осуществляется.

Банковская деятельность находится под специальным надзором государственных органов.

На сегодняшний день банки Украины вынуждены действовать в условиях повышенной неопределенности внешней среды, что делает достаточно сложным процесс идентификации, оценки и нейтрализации рисков.

В Украине существует общепринятая двухуровневая банковская система, которая состоит из Национального банка Украины и других банков, которые созданы и действуют на ее территории.

Национальный банк Украины является центральным банком, который проводит единую государственную политику.

Согласно проведенным исследованиям, можно отметить, что за последний период наблюдается сокращение коммерческих банков. На

начало 2017 их количество составляло 111 банков, в том числе 43 из которых являются банками с иностранным капиталом, в то время, как в 2015 году их количество составляло 163 и 51 соответственно. Анализ количественного

состава банков Украины представлен в таблице 1.

Снижение доли иностранного капитала в Украине является достаточно негативным фактором, так как свидетельствует о недоверии иностранных инвесторов и общем падении экономики.

Таблица 1

Анализ структуры банковской системы Украины, 2015-2017гг [7]

Банки Украины	2015	2016	2017	Абсолютное отклонение	Относительное отклонение, %
Всего банков	163	117	96	-67	58,9
Коммерческие банки	112	76	58	-54	51,8
Банки с иностранным капиталом	51	41	38	-13	74,5

Более того, о кризисных явлениях в банковской сфере свидетельствуют следующие факторы:

- ликвидация и банкротство банков;
- убыточная деятельность банков;
- снижение общей доли обязательств;
- ухудшения качества кредитных портфелей банков;
- негативная динамика капитала банковской системы;
- девальвация гривны;
- снижение доходов населения;
- закрытие филиалов в зоне военных действий и Крыму;
- проблемы с ведением бизнеса с Россией и др.

За последние годы кредитная активность банков оставалась низкой, удельный вес валютных кредитов в кредитном портфеле банков составляла 58 %.

На начало 2017 доля государства в уставном капитале платежеспособных банков составляла 32,1 %, а доля иностранного капитала – 29,3 %.

При этом средства клиентов остаются основным источником

ресурсной базы банков: клиентский депозитный портфель в 2016 году составлял 64% обязательств, в том числе средства физических лиц – 33,8 % (389 млрд грн), средства юридических лиц – 30,2 % (348 млрд грн).

Падение гривны привело к проблемам с обслуживанием кредитов заемщиками, которые не имеют собственной валютной выручки. С целью улучшения ситуации многие банки начиная с 2015 г. начали реализацию программ по реструктуризации валютных кредитов.

Негативным является еще и тот факт, что стоимость кредитов по заключенным договорам ограничивается кредитоспособностью заемщиков и доходностью других активных операций банков и не в полной мере отражает объективную стоимость привлеченных средств.

Также стоит отметить, что банковская система сегодня не выполняет свое основное предназначение, так как практически не финансирует предприятия.

На сегодняшний день основные способы, с помощью которых банки восстанавливают свой капитал – это

мобилизация межбанковских кредитов других банков или Национального банка Украины, а также эмиссия ценных бумаг банка. Межбанковские кредиты являются наиболее оперативными и рентабельными методами вложения средств.

Что же касается роли Национального банка в деятельности коммерческих банков, то следует отметить его регуляторную роль, которая проявляется в виде поддержки банковской сферы в случае падения отечественной валюты и создающейся в результате этого паники. В таком случае Национальный банк может выдать рефинансируемые кредиты тем банкам, которые в этом нуждаются.

Исходя из вышесказанного мы предлагаем следующие пути выхода Украины из финансового кризиса:

- вывод неплатежеспособных банков из банковской системы Украины;
- стабилизация национальной валюты;
- привлечение иностранных инвесторов;
- создать равные для всех банков условия рефинансирования.

Вывод: Исходя из проведенного анализа можно сделать вывод о том, что сегодняшняя банковская система Украины является неэффективной.

Более того, у Национального банка Украины практически отсутствует действенная стратегия выхода из сложившегося кризиса.

Украине нужны сильные и стабильно развивающиеся банки, которые опираясь на законодательство и чувствуя поддержку государства, станут способны кредитовать реальный сектор экономики и параллельно предоставлять финансовые услуги населению.

Для этого, необходимо выработать такую стратегическую политику государства, которая была бы направлена на улучшение экономического положения в стране, для чего необходима стабилизация отечественной валюты; повышение уровня жизни населения и прекращение военных действий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Васюренко О.В. Банківські операції [Текст]: підручник / Васюренко О.В. - Київ: Знання, 2014 - 324 с

2 Вовчак О. Сучасні інструменти реструктуризації вітчизняної банківської системи/ О.Вовчак, І.Осадчий// Вісник НБУ.-2014.-№12.-С.13-17.

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

5 Євченко Т.І. Банківська система України: проблеми і перспективи розвитку/ Т.І.Євченко//Економіка.-2016.-№6.-С.40-41

6 Попова И.В. , Грицак Е.В. , Колесник Л.И. Оценка состояния банковской системы Украины и участия в ней Российского банковского капитала // Экономика вчера, сегодня, завтра. 2016. Том 6.№10А С.235-250.

7 Офіційний сайт Національного банку України [електроний ресурс].- Режим доступу: <http://index.minfin.com.ua/bank>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145523

УДК 658

ПРОДЮСУВАННЯ ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ НАПРЯМОК РОЗВИТКУ СУЧАСНОГО УКРАЇНСЬКОГО РЕПЕРТУАРНОГО ТЕАТРУ

*Коваль І.М., директор (Харківський академічний театр музичної комедії),
здобувач*

*Несен Д.А., студентка магістратури,
Серіков А.В., к.фіз.–мат.н., професор (ХНУБА)*

Статтю присвячено проблемі пошуку шляхів розбудови продюсування у сучасному українському репертуарному театрі, як одного із стратегічних напрямів його подальшого виживання та розвитку. Адекватно вибудоване продюсування може розв'язати протиріччя між статусною неприбутковістю репертуарних театрів, підтриманою бюджетним фінансуванням, та ринковим устроєм середовищ життєдіяльності. Практична реалізація може відбутися через створення продюсерського центру під дахом репертуарного театру. Такий центр для театру може стати творчим майданчиком, на якому будуть проходити випробування спектаклі у малобюджетному форматі.

Ключові слова: сучасний український репертуарний театр, продюсування, продюсерський центр, прожект-менеджмент, причинно-наслідковий аналіз та синтез.

ПРОДЮСИРОВАНИЕ КАК СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОГО УКРАИНСКОГО РЕПЕРТУАРНОГО ТЕАТРА

*Коваль И.Н., директор (Харьковский академический театр музыкальной
комедии), соискатель,*

*Несен Д.А., студентка магистратуры,
Сериков А.В., к.физ.–мат.н., профессор (ХНУСА)*

Статья посвящена проблеме поиска путей развития продюсирования в современном украинском репертуарном театре, как одного из стратегических направлений его дальнейшего выживания и развития. Адекватно построенное продюсирование может разрешить противоречия между статусной неприбыльностью репертуарных театров, поддержанной бюджетным финансированием, и рыночным укладом сред жизнедеятельности. Практическая реализация может произойти через создание продюсерского центра под крышей репертуарного театра. Такой центр для театра может стать творческой площадкой, на которой будут проходить испытания спектакли в малобюджетном формате.

Ключевые слова: современный украинский репертуарный театр, продюсирование, продюсерский центр, прожект-менеджмент, причинно-следственный анализ и синтез.

PRODUCTION AS STRATEGIC DIRECTION OF THE DEVELOPMENT OF THE MODERN UKRAINIAN REPERTOIRE THEATER

*Koval I.N., director (Kharkiv Academic Theater of musical comedy), aspirant,
Nesen D.A., a master student,
Serikov A.V., candidate physico-mathematical of sciences, professor
(KHNUCA)*

The article is devoted to the problem of finding ways how to develop production in the modern Ukrainian repertoire theater, as one of the strategic directions of its further survival and development. Adequately constructed production can resolve the contradictions between the status unprofitableness of repertoire theaters, supported by budgetary financing, and the market way of living environments. Practical implementation can be occurred through the creation of a production center under the roof of the repertoire theater. They will be called upon to increase the effectiveness of the newly created creative and production system. Performance indicators should be indicators of productivity, productivity and resource intensity. Such symbiosis can be regarded as an independent systemic formation with new emergent properties. The theater may have an additional creative platform, on which new performances will be "rolled out" in a low-budget format. Passed such tests, stage works can then be developed as a full-format production. At the initial stage, the producer center can be viewed as a start-up, because today there are no regulatory rules for the coexistence of a non-profit organization represented by the repertoire theater and the business education contained in its internal environment. It is obvious that at the initial stage the leading role in the "repertoire theater / producer center" system should be assigned to the management of the theater, which, in order to maintain the image of the theater, should show reasonable conservatism. The producer center in this case is given the role of "troublemaker". With the advent of experience, the production center can be transformed into a structure typical for design organizations. In this case, all its activities will be further regulated by the international standard ISO 21500:2012 "Guidance on Project Management". As you know, it is applicable to any projects in any organization. There is hope for its successful use in the "repertoire theater / producer center" system.

Key words: *modern Ukrainian repertoire theater, production, production center, project management, cause-effect analysis and synthesis*

Постановка проблеми. Виживання і подальший розвиток – це найгостріша проблема для будь-якого сучасного українського репертуарного театру. За Законом [1] (який є рамковим, бо не дає відповіді на всі виникаючі питання) репертуарні театри є неприбутковими організаціями і існують за бюджетні кошти [1, ст. 14]. Останні невпинно скорочуються і знецінюються в умовах ринкових відносин, притаманних сучасній Україні.

Свідченням цього твердження може виступати динаміка бюджетування

Харківського академічного театру музичної комедії (ХАТМК), яку надано на рисунку 1.

В межах виконаного SWOT-аналізу для ХАТМК було виявлено наступні загрози, які актуальні для будь-якого сучасного українського репертуарного театру, а саме [2, С. 200]: (1) зростання дефіциту бюджету країни та регіону, що може призупинити бюджетне утримання театрів (2) підвищення темпів інфляції, (3) економічна нестабільність, (4) політична нестабільність, (5) зростання податкових ставок, (6) зниження

платоспроможності глядачів, (7) низький попит з боку глядачів на театральні послуги, (8) значна мінливість потреб з боку глядачів, (9) високий рівень конкурентоздатності інших театрів і закладів культури, (10) зміна суспільних цінностей, (11) низька соціальна свідомість населення.



Рис. 1. Динаміка бюджетування ХАТМК у 2011 – 2017 роках [2, С. 192]

За перелічених умов вирішення озвученої проблеми виживання та розвитку потребує пошуку нових стратегічних підходів до організації діяльності та управління цими театрами, що бачиться достатньо актуальним. Можливості містяться в самому Законі [1], який дозволяє театрам заробляти кошти за рахунок різних видів комерційної діяльності. Стратегічно найбільш перспективним виявляється продюсування [1, ст. 15], яке використовується практично всіма закордонними неприбутковими театрами [3; 4].

На підтримку такої діяльності можна долучити можливості, що надаються Законом [5, ст. 4] щодо державно-приватного партнерства в сферах туризму, відпочинку, рекреації, культурі та спорті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Публікацій вітчизняних дослідників, присвячених питанням продюсування в сучасних українських репертуарних театрах авторам даної статті невідомі. Серед закордонних праць доречно відзначити роботи [3; 4].

Грунтовний бестселер [3] відомого американського фахівця з теорії та практики управління театрами Стіва Ленглі на протязі майже чотирьох десятиліть не втрачає затребуваності. Але американська практика театального продюсування не вміщається у «прокрустове ложе» українських умов господарювання. Майже «свіжа» монографія [4] присвячена аналізу історичної, теоретико-організаційної, соціальної діяльності некомерційних регіональних (постійних, репертуарних) театрів США із моменту їхнього виникнення до даного часу. Праця містить достатньо прикладів розвитку різноманітних театральних колективів. Але узагальнити досвід їхнього існування та втілити його в українську дійсність поки що не уявляється можливим.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. З огляду на представлену інформацію можна стверджувати, що розробки теорії та практики продюсування у сучасному українському репертуарному театрі ще чекають свого часу та дослідників.

Метою даної статті є попередній пошук шляхів для розбудови продюсування у сучасному українському репертуарному театрі, який є неприбутковою організацією, що працює за ринкових умов.

Виклад основного матеріалу дослідження. Великий тлумачний словник сучасної української мови надає наступні дефініції: (1) продюсер [6, С. 1152] – адміністративно-фінансовий організатор діяльності зі здійснення якого-небудь комерційного проекту (різних шоу, концертів, телепрограм, запису альбомів, дисків, відео кліпів і таке інше); (2)

комерція [6, С. 559] – торгівля і пов’язані з нею справи. Тобто надалі необхідно буде вирішувати проблему «вбудовування» в некомерційну організацію «генетично» протилежну комерційну структуру, що може породжувати внутрішньо обумовлені конфлікти у всіх середовищах репертуарного театру.

Модель діяльності театрального продюсера (див. рис. 2) можна побудувати за матеріалами публікації [7] Олександра Роднянського, який у 1995 році створив перший незалежний україномовний телеканал «1+1».



Рис. 2. Модель дій продюсера у репертуарному театрі (авторська розробка «за мотивами» роботи [7])

Уся діяльність продюсера має суто проектний характер. Керівники проектів розбивають цикли їхнього життя на етапи різними способами. Однак найбільш традиційною є розбивка проекту на п'ять

великих етапи (див. рис. 3): (1) ініціювання; (2) планування та розробка; (3) виконання та впровадження; (4) моніторинг та контроль; (5) завершення.

Для виконання продюсерських

проектів доцільно використовувати всі його уваги та відповідальності висвітлено теоретичні і практичні надбання того, що зветься прожект-менеджмен-том. Зони на рис. 4.

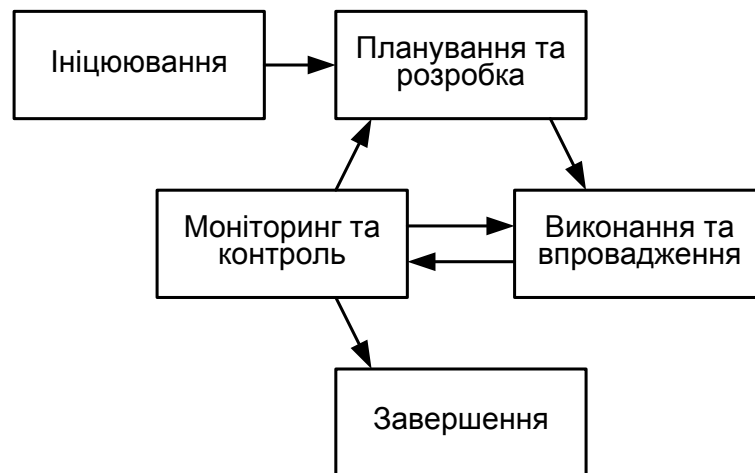


Рис. 3. Етапи проекту [8, С. 31]

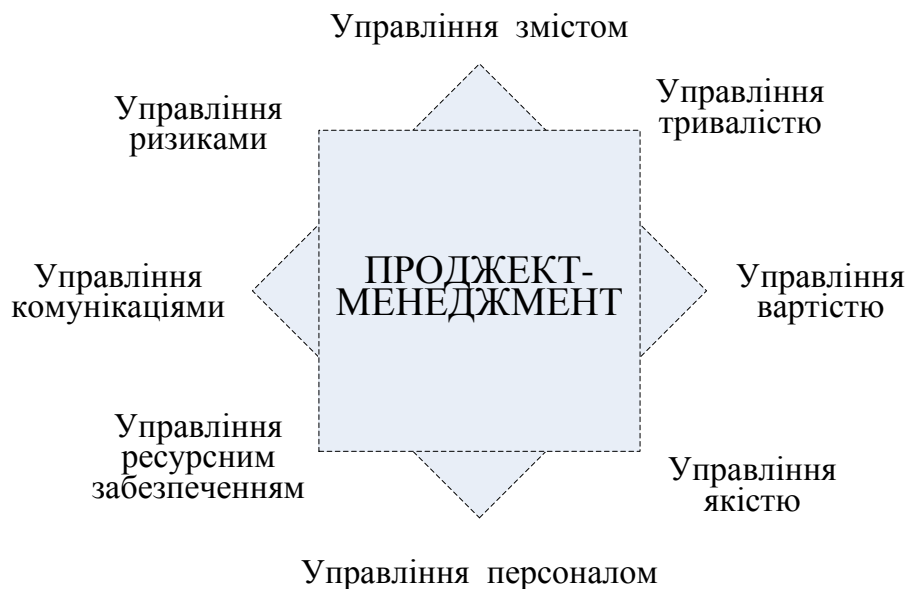


Рис. 4. Підсистеми управління театральним проектом [8, С. 39]

Щоб все відзначене на рис. 4 більш-менш грамотно відпрацьовувати, доцільно започаткувати при/в репертуарному театрі структурну одиницю з участю приватного капіталу під назвою «продюсерський центр».

Місце і очікувані результати такого центру у творчо-виробничому театральному процесі стають певною мірою зрозумілими із причинно-наслідкового аналізу заходів, що зображені на рисунку 5 та налаштовані на стратегію подальшого розвитку театру.

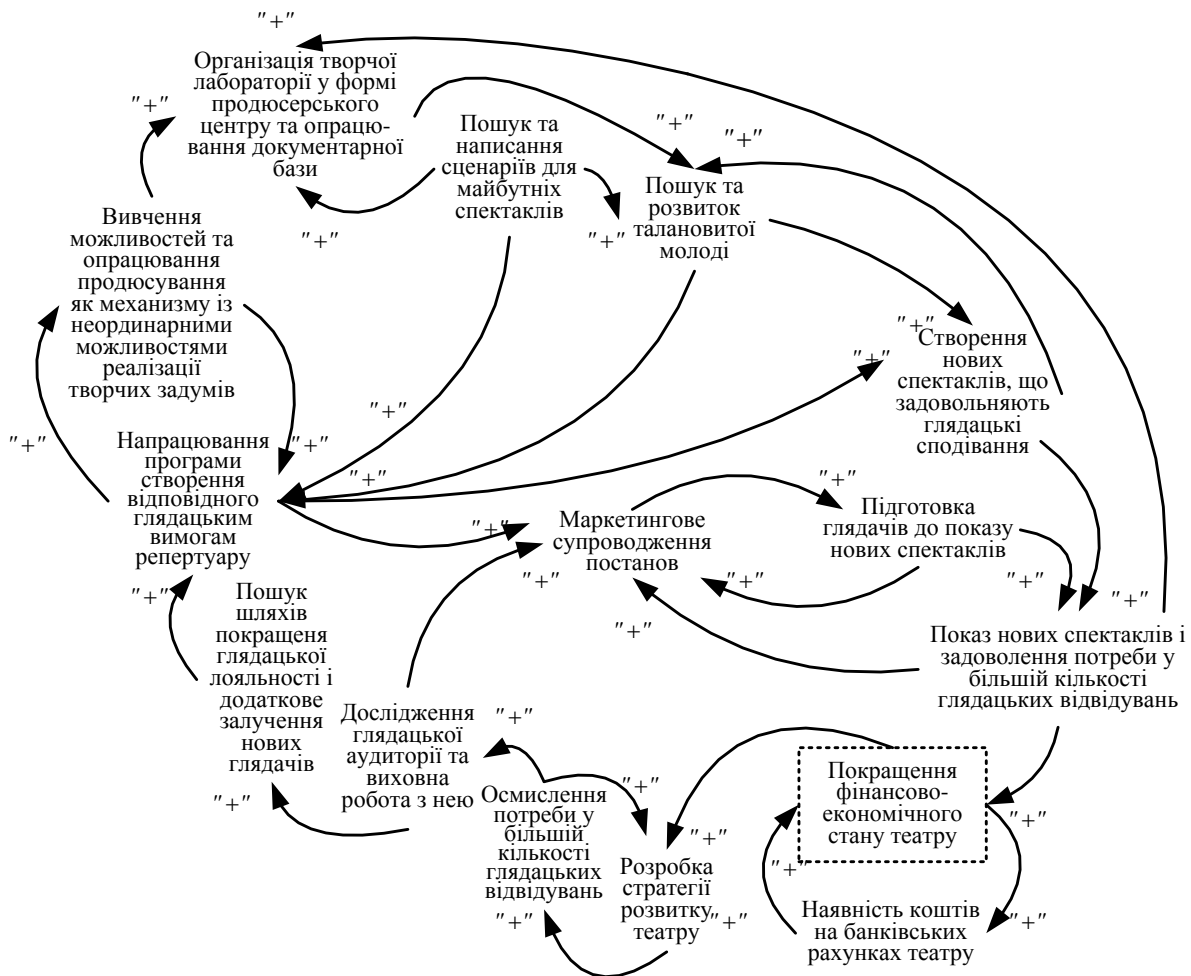


Рис. 5. Причинно-наслідковий аналіз та синтез заходів із стратегії розвитку сучасного українського репертуарного театру за рахунок продюсування (авторська розробка за методикою із роботи [10])

Тут використовувався фундаментальний принцип системного мислення, за яким складні проблеми краще всього описувати в термінах мереж взаємозв'язаних петель зворотного зв'язку [10, С. 57]. Петлі зворотного зв'язку є складовою усіх діаграм циклічної причинності. Відомі два типи петель зворотного зв'язку : що посилює і що врівноважує. Необхідно звернути увагу на напрям стрілок, бо кожна з них вказує на причинно-наслідкові зв'язки. Щоб показати, що дві змінні рухаються в одному напрямі, на діаграмі поряд із стрілкою стоїть знак «+» (це позитивний, посилюючий зв'язок); рух в протилежних напрямках відзначається знаком «-» (це

свідчення негативного, що врівноважує, зв'язку). Згідно із діаграмою на рис. 5, щоб покращити фінансово-економічний стан репертуарного театру у межах стратегії його розвитку можна пропонувати пошук шляхів підвищення глядацької лояльності до театру за рахунок створення та показу нових спектаклів, що згенерує потребу глядачів частіше відвідувати спектаклі театру [10]. Для забезпечення такої політики знадобиться ціла низка заходів, а саме:

- осмислити потреби у більшій кількості глядацьких відвідувань;
- досліджувати глядацьку аудиторію та вести виховну роботу в ній [11];

- організувати творчу лабораторію, наприклад, у формі продюсерського центру;

- відпрацьовувати програми створення відповідного глядацьким вимогам репертуару та виховання «артистів-зірок»;

- займатися безперервно пошуком та написанням сценаріїв для майбутніх спектаклів, а також пошуком та розвитком талановитої молоді;

- створювати нові спектаклі, які відповідали б глядацьким очікуванням;

- доносити всю інформацію про новини широким колам майбутніх глядачів;

- забезпечувати креативне маркетингове супроводження постанов [12; 13];

- відпрацьовувати усі нормативні документи щодо створення та функціонування продюсерського центру, одним із призначень якого є акумулювання необхідного досвіду.

Останнє продиктоване тим, що процеси створення та використання результатів творчості людини завжди пов'язані зі складностями, що обумовлені організаційно-економічними (умови та порядок створення, місце творчої діяльності, її інвестування та подальша комерціалізація результатів тощо) та юриспруденто-технічними (оформлення, реєстрація, охорона тощо) обставинами. Тому, автори (творці) вимушені звертатися до продюсерів, що мають відповідні здібності, можливості, знання та уміння і надають послуги з організації творчого процесу створення творів, їх належної охорони та подальшої комерціалізації. Надання згаданих послуг повинне здійснюватися на підставі так званих продюсерських договорів (як за кордоном). Але чинне українське законодавство не передбачає даного виду договорів, їх істотних умов та форми. Тому, правовідносини між авторами, виконавцями та продюсерами можуть оформлятися лише договорами підряду,

надання послуг та іншими, що в цілому суттєво знижує ефективність захисту прав та інтересів як продюсера, так і автора, виконавця та є предметом неодноразових суперечок [14].

Уявляється вкрай доцільним вивчити практику регулювання взаємовідносин дійових осіб на театральних підмостках, наприклад, у США. Там взаємовідносини між учасниками творчо-виробничого процесу в неприбутковому театрі регулюються низкою спеціальних контрактів Асоціації Рівноправних Акторів (АРА). Серед них можна відзначити наступні контракти [15, С. 145]:

(1) для театрів-членів Ліги Постійних Театрів (п'ять категорій театрів: А; В+; В; С; D - категорія визначається середнім тижневим доходом за останні три роки, А - найвищий дохід, D - найнижчий);

(2) контракти позабродвейних театрів (позабродвейний контракт стосується постановок в районі Манхетена чи для будь-якого театру з місткістю залу до 499 місць);

(3) контракт театру юного глядача (ставлять спеціальний дитячий чи пристосований для дітей літературний матеріал не вище 8 ступеня (окрім Шекспірівських адаптацій) з тривалістю вистави не більше 1,5 години з антрактом);

(4) фондовий контракт (дозволяється використовувати у виставах непрофесіональних акторів (за контрактом АРА), що значно зменшує видатки театру, але не завжди призводить до бажаного результату);

(5) контракт зі спеціальними обмеженнями (для того, щоб мати справу з членами АРА, які обрали роботу без заробітної плати в позабродвейних театрах Нью-Йорку або в подібних театрах в інших містах, Асоціація виробила так звані «спеціальні обмеження»; це дозволяє продюсерам існувати за рахунок касових зборів, однак розмір глядацького залу має

бути менше ста місць, а кількість виконавців обмежується двадцятьма; кількість непрофесіоналів у таких виставах не обмежується; їхні права захищає організація під назвою «Альянс Постійних Театрів» Нью-Йорк);

(6) контракт на студійні постановки (студійні майстерні, схвалені АРА та організовані з метою розвитку вистави в можливу комерційну постановку, використовують акторів - тільки членів спілки; вони отримують меншу зарплату, студійні репетиції тривають 6-12 тижнів і можуть бути припинені не більше, ніж на два тижні для правок п'єс (сценаріїв);

(7) контракт для кабаре - театрів (кабаре-шоу можуть тривати не більше дев'яноста хвилин і повинні проходити в тій самій залі, де подаються їжа та напої; так само, як і у випадку зі «спеціальними обмеженнями», коли кабаре-шоу ставиться за стандартним контрактом, актори повинні бути забезпечені ролями згідно з їх амплуа, інакше їм сплачується спеціальна компенсація);

(8) контракт Малих Професіональних Театрів (цей вид контрактів створений для театрів з місткістю залу до 350 місць, місце розташування яких знаходиться в містах, де немає регіональних представництв АРА); план театру на 99 місць (план базується на використанні контракту для малих професіональних позабродвейних театрів і передбачає десять категорій зарплат, розмір яких залежать від суми касових зборів);

(9) Чиказький Регіональний План (цей план подібний до Лос-Анджелеського «Плану на 99 місць», але діє в межах Чикаго);

(10) лист-згода (застосовується до невеликих театрів-початківців з обмеженими ресурсами і доходами, які в своїй діяльності потребують мінімальних щотижневих зарплат на суму 100 доларів кожна плюс пільги).

Наведений приклад контрактів повинен бути підґрунтям, на якому українські спеціалісти із театральної справи можуть розробити низку нормативних документів для регулювання взаємовідносин (взаємодій) продюсерського центру та репертуарного театру. Фактично із появою у репертуарному театрі продюсерського центру виникає *нове системне утворення*, до емерджентних якостей котрого необхідно віднести здатність (компетенцію) ефективної праці неприбуткової організації (репертуарного театру) в ринкових умовах господарювання. При цьому ефективність доцільно визначати як вектор, складові якого наведено на рис. 6.

Завданнями продюсерського центру будуть: (1) висока оперативність задоволення глядацьких вподобань, (2) висока результативність діяльності, (3) оптимальна ресурсомісткість за рахунок спрямованості на бюджетні театральні продукти.

До створення продюсерського центру є сенс підійти як до стартапу [17], який починає свою діяльність в умовах високої невизначеності та гострого дефіциту грошового забезпечення діяльності. При цьому його головним завданням буде трансформація творчих ідей у комерційні продукти при відповідній оцінці реакції споживачів (глядачів) і з висновками відносно вибору подальшого напрямку розвитку творчовиробничих подій в системі «репертуарний театр / продюсерський центр». Зрозуміло, що для управління такою системою знадобиться відповідний менеджмент, який буде налаштований на постійні інновації, експерименти та безперервне навчання.

Цілком ймовірно, що стартап може бути заснований за рахунок фандрейзингу – комплексної технології сучасного менеджменту для залучення коштів на проекти та програми в сфері культури і освіти [18, С. 5].

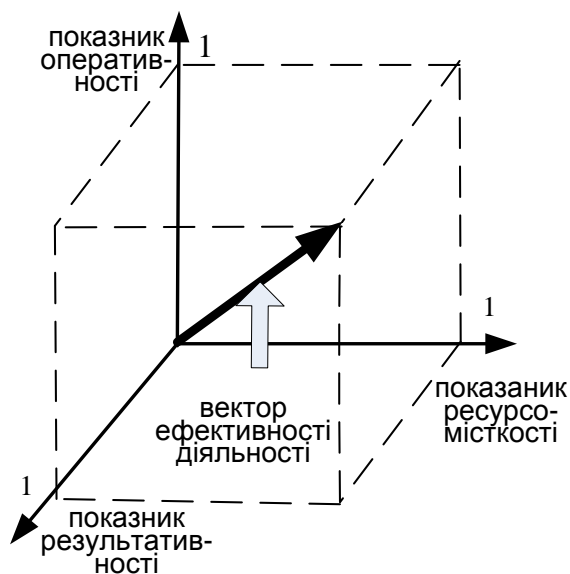


Рис. 6. Модель вектора ефективності господарської діяльності продюсерського центру [16, С. 216]

Висновки. Підсумовуючи вище викладене, можна дійти до тверджень: (1) стрімке скорочення бюджетної підтримки сучасних українських репертуарних театрів може завершитися повним відказом від неї; (2) за таких умов стане доцільним вивчення досвіду організації діяльності закордонних неприбуткових театрів, що достатньо успішно виживають за ринкових умов; (3) таке стає можливим завдяки використанню достатньо специфічної діяльності із назвою «продюсування»; (4) сучасним українським репертуарним театрам доведеться освоювати його; (5) з цією метою уявляється доцільним створення в театрі «продюсерського центру», який можна започаткувати як стартап; (6) завдяки цьому виникає нова творчо-виробнича система, яка породжує попит на відповідний менеджмент, який буде налаштований на постійні інновації, експерименти та безперервне навчання.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про театри і театральну справу» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2005, № 26, ст.350){Із змінами, внесеними згідно із Законами №

3421-IV від 09.02.2006, ВВР, 2006, № 22, ст.199 N 5461-VI від 16.10.2012, ВВР, 2014, № 5, ст.62 № 406-VII від 04.07.2013, ВВР, 2014, № 20-21, ст.712 № 911-VIII від 24.12.2015, ВВР, 2016, № 5, ст.50 № 955-VIII від 28.01.2016, ВВР, 2016, № 10, ст.103}

2. Серіков А.В. Економіка та управління у сучасному українському репертуарному театрі: монографія. [Текст] / А.В. Серіков, І.М. Коваль. – Харків: ФОП Панов А.М., 2018. – 314 с.

3. Langley S. Theatre management and production in America: principle and practice. [Text] / Stephen Langley.– New York: Drama book specialists publishers, 1990.– 680 p.

4. Самитов Д.Г. Продюсирование некоммерческого театра: История, социология, менеджмент, маркетинг, правовые аспекты региональных театров США. [Текст] / Д.Г. Самитов.– М.: Российский институт театрального искусства - ГИТИС, 2016.- 559 с.

5. Закон України «Про державно-приватне партнерство» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2010, № 40, ст.524)

6. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і допов.) [Текст] / Уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. –

К.; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2005. – 1728 с.

7. Роднянский А.Е. Выходит продюсер. [Текст] / А.Е. Роднянский.– М.: Манн, Иванов и Фербер, 2013.– 288 с.

8. Управление проектом. Основы проектного управления: Учебник / кол. авторов; под. ред.. М.А. Разу.– М.: КНОРУС, 2006.– 768 с.

9. Шервуд Д. Системное мышление для руководителей: Практика решения бизнес-проблем. [Текст] / Деннис Шервуд; пер. с англ. – М.: Альпина Паблишер, 2016. – 300 с.

10. Яндовицкая Л.Г. Маркетинг в партере [Текст] / Л.Г. Яндовицкая // Маркетолог.- 2005.- №2.- с. 8–12.

11. Шерман С. Семь ключевых принципов управления ключевыми клиентами [Текст] / С. Шерман, Дж. Сперри, С. Риз; пер. с англ.- М.: ЗАО «Издательский Дом Гребенникова», 2005.- 192 с.

12. Гордон Я. Маркетинг партнерских отношений: [Текст] / Ян Х. Гордон; пер. с англ. под. ред. О.А. Третьяк.- СПб.: Питер, 2001.- 384 с.

13. Егорова М.Н. Театральная публика. Эволюция анкетного метода: монография. [Текст] / М.Н. Егорова.– М.: ГИИ, 2010.– 162 с.

14. Аксютіна А.В. Продюсерська діяльність як предмет цивільно-правового

договору у сфері інтелектуальної власності. [Текст] / А.В. Аксютіна // Митна справа. – 2014. – № 1(91). – С. 25 – 30.

15. Галацан Г.В. Американський неприбутковий театр: можливості застосування досвіду. [Текст] / Г.В. Галацан // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. – Серія: мистецтвознавство. – 2010. – № 1. – С. 142 – 148.

16. Сериков А.В. Эффективность хозяйственной деятельности: определение, измерение, синергетическое управление. [Текст] / А.В. Сериков // Економічний вісник Донбасу.– 2011.– № 2(24).– С. 212 – 219.

17. Рис Э. Бизнес с нуля: Метод Lean Startup для быстрого тестирования идей и выбора бизнес-модели. [Текст] / Эрик Рис; пер. с англ.; 2-е изд. – М.: Альпина Паблишер, 2013.– 253 с.

18. Артемьева Т.В. Фандрейзинг: привлечение средств на проекты и программы в сфере культуры и образования: учебное пособие. [Текст] / Т.В. Артемьева, Г.Л. Тульчинский.– СПб.: Изд-во «Лань»; «Изд-во ПЛАНЕТА МУЗЫКИ», 2010. – 286 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145658

"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» № 63

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.

**Підписано до друку 31.10.18 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 16,57. Обл. – вид. арк. 16,85.
Замовлення ____ Тираж 105. Ціна договірна**

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.