

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№64

The bulletin of transport and
industry economics

№ 64



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



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

Номер затверджено на засіданні Вченої ради УкрДУЗТ.
Протокол № 9 від 27 листопада 2018р.

Редакційна колегія

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

Члени редакційної колегії за напрямами

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 Фейербаха, 7, кім. 505. Тел: 730-10-96, 730-10-97

e-mail: vetp_euvkb@ukr.net,

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

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

ISSN 2075-4892
ISSN online 2413-4892

© Український державний університет залізничного транспорту 2018р.

Зміст

Економіка підприємства

Дикань В.Л., Воловельська І.В. Концептуальні підходи к забезпеченню економічної безпеки підприємства	11
Громова О.В., Карпенко Л.С. Інформаційні технології в системі комунікацій ЗЕД підприємств	18
Дикань О.В., Білецька Д.О., Афоніна Т.С. Методологічні аспекти аутсорсингу	24
Дикань О.В., Білецька Д.О., Грязнов Д.О. Трагування конкурентоспроможності в сучасних умовах	31
Кірдіна О.Г., Кудрявець Н.В. Особливості обліку витрат бережливого виробництва на залізничному транспорті	37
Кондратенко Д.В., Чупрін Є.С. Проблеми забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств	43
Остапюк Б.Б. Систематизація загроз економічної безпеки підприємств залізничного транспорту	50
Петухова Т.О., Богданович О.Л., Галенко І. В. Теоретичні основи обліку праці та зарплати в сучасних умовах	61
Полякова О.М., Зеленська А.В. Стан, проблеми та перспективи розвитку вагонобудівних підприємств	68
Радіонова Н. Й. Класифікація витрат підприємства як інструмент управління	74
Устенко М.О., Курочка А.Ю., Максимова О.В. Бізнес-планування як інструмент досягнення стратегічних цілей підприємства	81
Уткіна Ю.М., Гужва В.В. Впровадження системи бізнес-планування господарської діяльності малого підприємства	87
Уткіна Ю.М., Тупікова О.Г. Стратегічні напрямки підвищення ефективності діяльності підприємств у сучасних умовах господарювання	94
Шраменко О.В., Огринчук О.С., Онищенко О.Є. Розвиток споживчої кооперації в сучасних умовах	102

Економіка та управління національним господарством

Аванесова Н.Е., Колодяжна Т.В. Аналітичний погляд на експортні перспективи ОПК України у контексті глобального ринку озброєнь	109
Волохова І.В., Волохов В.А., Барський В.І. Логістичне забезпечення глобального руху матеріальних потоків	117
Гафуров О.В. Вдосконалення системи матеріального-технічного забезпечення Національної Гвардії України з урахуванням корупційних ризиків	124
Дикань О.В., Білецька Д.О., Смоляр С.В. Бар'єри роботи міжнародних логістичних систем	129
Кірдіна О.Г., Фролова А.В. Оптимізація податкового навантаження на макро- та мікрорівні	135
Колесник А.В., Бутенко О.П. Аналіз стану та тенденцій розвитку ринку будівельних матеріалів України	141
Krutsyak M. Evaluation of ev market expansion on the perspectives of electric power engineering development in Ukraine	151
Маслова В.О., Євтюшкіна О.Д. Науково-виробнича інтеграція як засіб підвищення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання	159
Мащенко М.А. Формування механізму забезпечення інвайронментальної безпеки на макро- та мікроекономічному рівнях	165
Полякова О.М., Островерх Г.Є., Колесніков М.О. Особливості формування національного й регіонального ринку електрозаправних станцій	171
Полякова О.М., Ромащенко О.В. Сучасні тенденції розвитку ІТ-індустрії в Україні	179
Сухорукова Т.Г., Александрова О.Ю., Савгира К.Д. Оцінка та напрями підвищення фінансової безпеки регіонів України	186
Українська Л. О., Соболева І. В. Механізми приведення державного антимонопольного регулювання України до стандартів ЄС	196

Проблеми транспортного комплексу України

Громова О.В., Петриковець Ю.І. Логістичний підхід до організації вантажних перевезень залізничним транспортом	203
Єлагін Ю.В., Глущенко Ю.В., Цапко Л.В. Стан і оновлення рухомого складу в умовах реформування Укрзалізниці	209
Зоріна О.І., Чернявський А.В. Формування позитивного іміджу залізничної компанії АТ "Укрзалізниця"	216
Каличева Н.Є., Чередниченко О.Ю. Активізація діяльності державних інститутів в процесах реформування залізничного транспорту	222
Корінь М.В., Сендюк В.Е., Муквіч О.С. Теоретичні засади модернізації підприємств залізничного транспорту України	231
Назаренко І.Л., Голованова Т.О. Система забезпечення економічної безпеки регіональної філії «Південна залізниця»	241
Панченко Н.Г. Розробка механізму соціального інвестування пат «Укрзалізниця»	249

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Назаренко І.Л., Шевченко П.М. Інноваційний розвиток залізничного транспорту в Україні шляхом становлення швидкісного руху	255
Чорнобровка І.В., Зорянська В.А., Шаріков С.С. Інвестиційне забезпечення розвитку підприємств житлово-комунального господарства	262

Менеджмент і маркетинг

Воловельська І.В., Слепцов М., Семиошко Е., Тимкова В. Анализ моделей процесса принятия решений в ситуации риска	272
Маслова В.О., Сапієнко І.В. Основні підходи до розробки маркетингової стратегії підприємства	277

Токмакова І.В., Шатохіна Д.А., Мельник С.В. Стратегічне управління розвитком підприємств в умовах цифровізації економіки	283
--	-----

Загальноекономічні питання

Временко Л. В., Рибалко А. В. Пряме врегулювання збитків в автотранспортному страхуванні: значення та результати впровадження	292
---	-----

Економіко-правові питання

Онешко С.В., Кукшинова О.О. Економіко-правові аспекти формування доходів підприємств портової діяльності	300
--	-----

Context

Enterprise economics

Dykan V.L., Volovelska I.V. Conceptual approaches for ensuring the economic security of the enterprise	11
Gromova O.V., Karpenko L.S. Information technologies in the communication system of FEA companies	18
Dykan O.V., Biletska D.O., Afonina T.S. Methodological aspects of outsorsing	24
Dykan O.V., Biletska D.O., Gryaznov D.O. Tracting competitiveness in modern conditions	31
Kirdina E.G., Kudryavets N.V. Features of cost accounting lean on railway transport	37
Kondratenko D., Chuprin Y. Problems of providing economic security of motor transport enterprises	43
Ostapyuk B. B. Riteria of the system of economic security management of railway transport enterprises	50
Pyetukhova T., Bohdanovich O., Halenko I. Theoretical bases of account of labour and salary are in modern terms	61
Polyakova E.N., Zelenskaya A.V. Situation, problems and prospects of development of carriage-building enterprises	68
Radionova N.Y. Classification of the enterprises costs as a management instrument	74
Ustenko M.A., Kurochka A.U., Maksimova E.V. Business planning as a tool achievements of the strategic objectives of the enterprise	81
Utkina Yu.M., Guzhva V.V. Implementation of the business planning system of economic activity of the small enterprise	87
Utkina Yu.M., Tupikova O.G. Strategic directions of increase of efficiency of activity of enterprises in modern conditions of managing	94
Shramenko E.V., Ogrinchuk E.S., Onishchenko O.E. The development of consumer cooperation in the current context	102

Economics and management of the national economy

Avanesona N., Kolodyazhna T. Analytical expert opinion on the prospects of the defence industry of Ukraine in the context of the global arms market	109
Volokhova I.V., Volokhov V.A., Barskyi V.I. Logistic ensuring the global movement of material streams	117
Gafurov O.V. Improvement of the material and technical support system of the National Guard of Ukraine taking into account corruption risks	124
Dykan O.V., Biletska D.O., Smolar S.V. Barriers to international logistics systems	129
Kirdina E.G., Frolova A.V. Optimization of the tax burden at the macro and micro level	135
Kolesnik A.V., Butenko O.P. Analysis of state and trends of development of Ukraine construction materials market	141
Krutsyak M. Evaluation of ev market expansion on the perspectives of electric power engineering development in Ukraine	151
Maslova V.O., Evtushkina O.D. Research and production integration as way of increase in competitiveness of subjects of managing	159
Mashchenko M. Shaping the mechanism to provide environmental security on macro- and microeconomic levels	165
Polyakova O., Ostroverkh H., Kolesnikov M. Features of the formation of the national and regional market of electric filling stations	171
Polyakova E.N., Romashchenko O.V. Modern trends of IT-industry development in Ukraine and in the world	179
Suhorukova T.G, Alexandrova E.Y., Savgira K.D. Assessment and directions of increase financial security of the regions of Ukraine	186
Ukrainska L.O., Soboleva I.V. Mechanisms of enhancing the state anti-monopoly regulation of Ukraine to the EU standards	196

Problems of the transport complex of Ukraine

Gromova O.V., Petrikovets Y.I. Logistic approach to the organization of freight by railway transport	203
Elagin Y.V., Hlushchenko Y.V., Tsapko L.V. State and replenishment of the rolling stock in conditions of Ukrzaliznytsia reform	209
Zorina. O.I., Cherniavskyi A.V. Formation of positive image of the railway company JSC "Ukrzaliznitsya"	216
Kalicheva N.E., Cherednychenko O.U. Activation of the activities of state institutions in the processes of reforming railway transport	222
Korin M., Senduk V., Mukvych O. Theoretical bases of modernization of railway transport enterprises	231
Nazarenko I.L., Golovanova T.O. A system of providing economic security of the regional branch "South railway" of public joint stock company "Ukrainian railway"	241
Panchenko N.G. Development of machinism social investment PJSC «Ukrzaliznytsia»	249

Innovation and investment practice

Nazarenko I.L., Shevchenko P.M. Innovative development of railway transport in Ukraine through the formation of high-speed traffic	255
Chernobrovka I. V., Zoryans'ka, V. A., Sharikov S.S. Investment development of enterprises of housing and communal services	262

Management and marketing

Volovelska I. V., Sleptsov M., Semioshko E, Timkova V. Analysis of models of decision-making process in a risk situation	272
Maslova V.O., Sapienko I.V. Main approaches to development of marketing strategy of the enterprise	277
Tokmakova I.V., Shatokhina D.A., Melnyk S.V. Strategic management of enterprise development in conditions of digitalization of the economy	283

General economic question

Vremenko L., Rybalko A. Direct settlement of losses of motor vehicle insurance: value and results of implementation	292
---	-----

Economic and legal question

Oneshko S.V., Kukshynova O.O. Economic and law aspects of formation of income of business enterprises of port activity	300
--	-----

УДК 658

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

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

В условиях глобализации и нестабильности внешнего окружения, одной из главных проблем современных предприятий становится постоянная стрессовая ситуация из-за непредсказуемости текущих событий и агрессивной конкуренции на рынке, которая только усиливается с течением времени.

Главной задачей становится максимальное увеличение прибыли, снижение затрат, нейтрализация рисков и устранение «упущенных выгод».

Это связано, в первую очередь, с тем, что сложившаяся практика работы отечественных предприятий преимущественно нацелена на ближайшую перспективу и решение оперативных задач, тогда как реализации стратегического управленческого подхода, ориентированного на долгосрочную перспективу не уделяется должного внимания.

Последствия развития таких сценариев приводят к выявлению совершенно нового смысла понятия экономической безопасности как на глобальном, так и на локальном уровнях. Актуальными становятся рассмотрение таких факторов эффективного развития предприятия как психологический, религиозный, военный.

Таким образом, не вызывает сомнений тот факт, что для достижения наилучшего результата необходимо создать совершенно новую, отличную от уже имеющихся концепцию экономической безопасности, которая основывается на удовлетворении не только материальных, но и духовных потребностей потребителя.

Ключевые слова: экономическая безопасность, концепция, концепция экономической безопасности, экономическая безопасность предприятия

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

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

В умовах глобалізації та нестабільності зовнішнього оточення, однією з головних проблем сучасних підприємств стає постійна стресова ситуація через непередбачуваність поточних подій і агресивної конкуренції на ринку, яка тільки посилюється з плином часу.

Головним завданням стає максимальне збільшення прибутку, зниження витрат, нейтралізація ризиків і усунення «упущених вигод».

Це пов'язано, в першу чергу, з тим, що сформована практика роботи вітчизняних підприємств переважно націлена на найближчу перспективу і рішення оперативних завдань, тоді як реалізації стратегічного управлінського підходу, орієнтованого на довгострокову перспективу не приділяється належної уваги.

Наслідки розвитку таких сценаріїв призводять до виявлення абсолютно нового змісту поняття економічної безпеки як на глобальному, так і на локальному рівнях.

Актуальними стають розгляд таких факторів ефективного розвитку підприємства як психологічний, релігійний, військовий.

Оскільки підприємство розглядається нами як складна соціально-економічна система, потенціал якої спрямовано не тільки на запобігання загроз, але і на досягнення поставлених цілей, ми будемо вважати, що економічна безпека — це такий стан господарюючого суб'єкта, який дозволяє нейтралізувати негативні зовнішні впливи і домагається поставлених цілей при найбільш ефективному використанні наявного потенціалу з урахуванням не тільки матеріальних, а й духовно-моральних потреб споживача.

Таким чином, не викликає сумнівів той факт, що для досягнення найкращого результату необхідно створити абсолютно нову, відмінну від уже наявних концепцію економічної безпеки, яка ґрунтується на задоволенні не тільки матеріальних, але й духовних потреб споживача.

Ми пропонуємо концепцію економічної безпеки підприємства, яка містить п'ять взаємопов'язаних блоків, причому цілі цих блоків формують їх зміст і в сукупності визначають глобальну мету підприємства.

Виявлені особливості запропонованої концепції вказують, що при побудові системи економічної безпеки необхідно розглядати всі підприємства в сукупності факторів зовнішньої і внутрішньої середовища і запропонованих методів діагностики, керування та психологічного впливу, що істотно відрізняє наведену концепцію безпеки підприємств від будь-якої іншої.

Вибір критеріїв, що визначають систему економічної безпеки підприємств, повинен бути пов'язаний з економічною безпекою країни в цілому.

Забезпечення економічної безпеки передбачає виділення, аналіз і оцінку існуючих загроз за кожної з функціональних складових і розробку на їх основі системи протидії та попереджувальних заходів.

Результатом використання концепції стане збільшення обсягів випуску і продажів; відповідно підвищення прибутку, а також створення сприятливого психологічного клімату в колективі.

Ключові слова: *економічна безпека, концепція, концепція економічної безпеки, економічна безпека підприємства*

CONCEPTUAL APPROACHES FOR ENSURING THE ECONOMIC SECURITY OF THE ENTERPRISE

***Dykan V.L., doctor of Economics, Professor,
Volovelska I.V., Ph.D., associate Professor (USURT)***

In the context of globalization and instability of the external environment, one of the main problems of modern enterprises is a constant stress situation due to the unpredictability of current events and aggressive competition in the market, which only increases over time.

The main task now is not only to maximize profits, but also to reduce costs, neutralize risks and eliminate "lost profits".

This is primarily due to the fact that the current practice of domestic enterprises is mainly aimed at the short term and the solution of operational tasks, while the implementation of a strategic management approach focused on the long term is not given due attention.

The consequences of the development of such scenarios lead to the identification of a completely new meaning of the concept of economic security both at the global and local levels.

Consideration of such factors of effective development of the enterprise as psychological, religious, military becomes actual.

Since the company is considered by us as a complex socio-economic system, the potential of which is aimed not only at the prevention of threats, but also to achieve its goals, we will assume that economic security is a state of economic entity in which it neutralizes negative external influences and achieves its goals with the most effective use of existing potential in terms of risk and uncertainty.

Thus, there is no doubt that in order to achieve the best result it is necessary to create a completely new, different from the existing concept of economic security, which is based on the satisfaction of not only material but also spiritual needs of the consumer.

We offer the concept of economic security of the enterprise, which contains five interrelated blocks, and the goals of these blocks form their content and together determine the global goal of the enterprise.

The revealed features of the proposed concept point to the fact that in the construction of the economic security system it is necessary to consider all enterprises in the combination of factors of external and internal environment and the proposed methods of diagnosis, management and psychological influence, which significantly distinguishes this concept of enterprise security from any other.

The choice of criteria determining the system of economic security of enterprises should be linked to the economic security of the country as a whole.

Ensuring economic security involves the allocation, analysis and assessment of existing threats for each of the functional components and the development on their basis of a system of counteracting and preventive measures.

The result of using the concept will be an increase in output and sales, respectively, increasing profits, as well as creating a favorable psychological climate in the team.

Keywords: *economic security, concept, concept of economic security, economic security of the enterprise*

Постановка проблеми. В современных условиях развития рыночных отношений особую актуальность приобретает создание такой концепции экономической безопасности предприятия, при которой комплексно охватываются все ее составляющие.

Это связано, в первую очередь, с тем, что сложившаяся практика работы отечественных предприятий преимущественно нацелена на ближайшую перспективу и решение оперативных задач, тогда как реализации стратегического управленческого подхода, ориентированного на долгосрочную перспективу, не уделяется должного внимания

Таким образом, проблема обеспечения экономической безопасности предприятий приобретает самостоятельное теоретическое и прикладное значение как

важная составная часть экономической безопасности страны в целом.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемам построения системы экономической безопасности посвящено большое количество трудов таких зарубежных авторов, как Брехмер Б. [11], Венглер Дж. [12] и т.д. Ими рассмотрены основные концепции экономической безопасности, приведены различные классификации, методы и системы ее построения в условиях рыночной экономики. Однако, следует отметить, что основные постулаты западных ученых о системе экономической безопасности предприятий нуждаются в корректировке с учетом социально-экономических условий, в которых существуют отечественные предприятия.

Вопросы предотвращения и нейтрализации угроз для отечественной

економіки представлені в роботах Бендікова М.А. [1], Вяткіна В.Н. [3], Гранатурова В.М.[4], Діканя В.Л. [5, 6], Пузанової Е.С. [9], Рогова [10] і т.д.

Проблеми економічної безпеки, в тому числі з урахуванням психологічної складової вивчали такі учені, як Козаченко Г.В. [8], Діканя В.Л., Панченко С.В., Воловельська І. В., Маслова В.О. [2, 6, 7], Комаров В., Симонович Н.Е. і др. [12, 14, 15]. Наслідком слід відзначити, що всі ці роботи не дають цілісного уявлення про комплексну систему економічної безпеки, в якій би віддавалось достатнє уваження психологічному фактору для підприємств в сучасних умовах в Україні і в світі.

Нерешені складові загальної проблеми. В українській науці недостатньо повно розроблені підходи до побудови системи економічної безпеки підприємств з урахуванням психологічної складової.

Ціль статті полягає в розробці концепції економічної безпеки підприємств.

Изложение основного материала исследования. Вивченню питань сутності і основних складових поняття «економічна безпека підприємства» присвячено немало наукових робіт.

Оскільки підприємство розглядається нами як складна соціально-економічна система, потенціал якої спрямований не тільки на запобігання загрозам, але і на досягнення поставлених цілей, ми будемо вважати, що **економічна безпека** – це таке стан господарюючого суб'єкта, який дозволяє нейтралізувати негативні зовнішні впливи і досягати поставлених цілей при найбільш ефективному використанні наявного потенціалу з урахуванням не тільки матеріальних, але і духовно-моральних потреб споживача.

Сучасний стан світової економічної системи піднімає достатнє кількість важко вирішуваних і практично непередбачуваних ситуацій. Наслідком розвитку таких сценаріїв стає виявлення абсолютно нового значення безпеки як на глобальному, так і на локальному рівнях. Актуальними стають розгляд таких факторів економічної безпеки підприємства як психологічний, релігійний, військовий.

Далі слід відзначити, що згідно дослідженням [13] більше 70% втрат будь-якого підприємства пов'язано з власним персоналом компанії.

При цьому мова йде не тільки про рядових співробітників, які сприяють крадіжці інформації, але і керівників вищого рівня, під впливом психологічних факторів приймають невірні управлінські рішення.

Однією з головних психологічних проблем сучасних керівників стає постійна стресова ситуація через нестабільність і агресивну конкуренцію на ринку, яка тільки посилюється з часом.

Головною задачею тепер стає не тільки максимальне збільшення прибутку, але і зменшення витрат, нейтралізація ризиків і усунення «пропущених вигод». Такі заходи, як правило, спрямовані на наступні стратегічні напрями:

- агресивна політика на ринку, передбачає поглинання або ліквідацію підприємств конкурентів;
- розширення потужностей шляхом освоєння нових сегментів ринку.

Всі це вимагає нового бачення концепції системи економічної безпеки підприємства (рис.1), яка базується на задоволенні не тільки матеріальних, але і духовних потреб споживача.

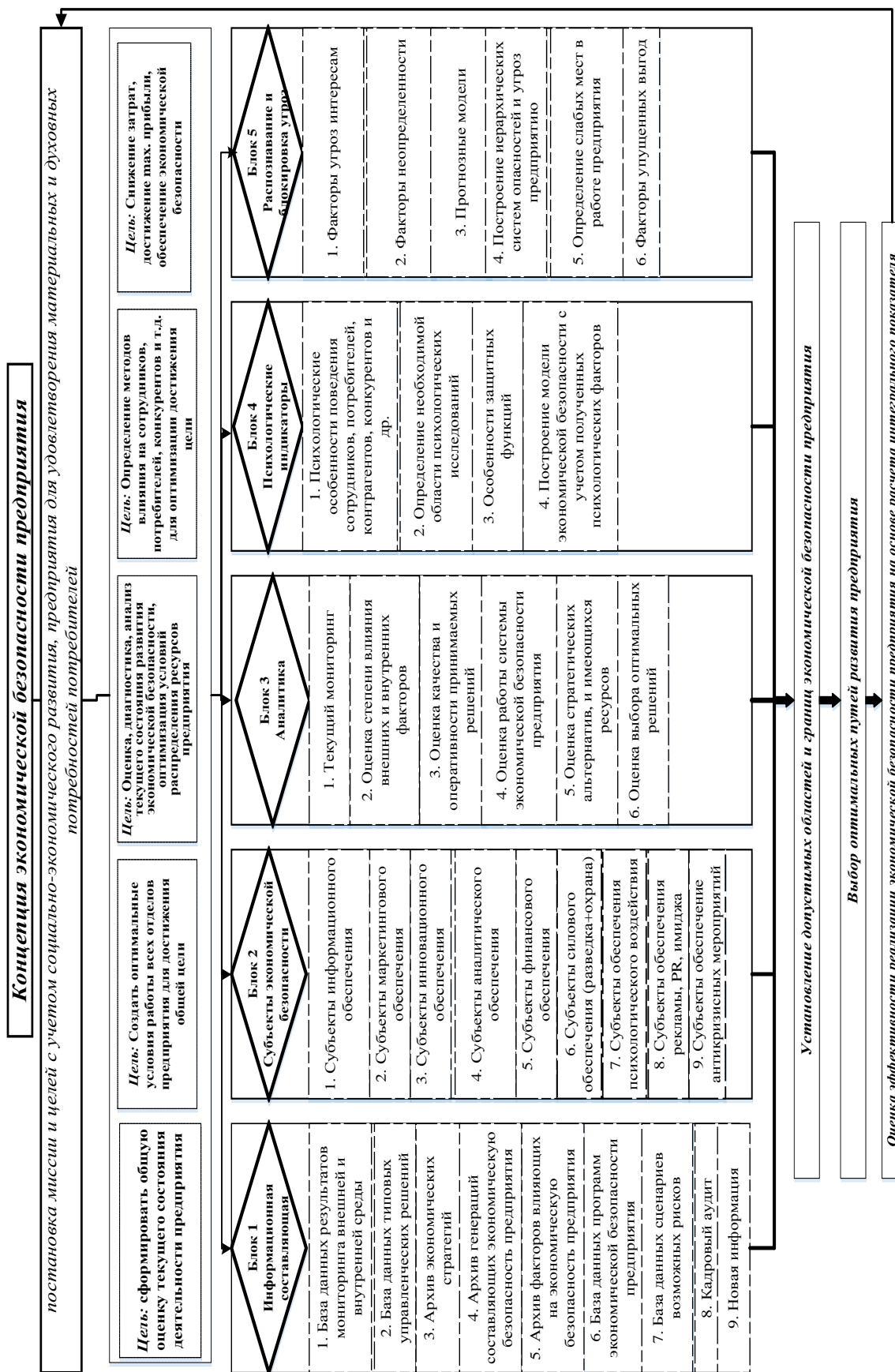


Рис. 1. Концепция экономической безопасности предприятия

Мы предлагаем концепцию экономической безопасности предприятия, которая содержит пять взаимосвязанных блоков, причем цели этих блоков формируют их содержание и в совокупности определяют глобальную цель предприятия.

Таким образом, можно сформулировать последовательность этапов предложенной концепции.

1. Формирование общей оценки текущего состояния деятельности предприятия. Данная оценка производится на основе мониторинга внешней и внутренней среды предприятия с использованием архивов типовых управленческих решений, генераций составляющих и программ экономической безопасности, а также кадрового аудита.

2. Создание оптимальных условий работы всех составляющих предприятия. На данном этапе используются все составляющие системы обеспечения работы предприятия, а именно: информационная; маркетинговая; инновационная; аналитическая; финансовая; силовая; рекламная, антикризисная, а также система обеспечения психологического воздействия. В результате создаются условия не только для максимально успешной работы, но и комфортного психологического климата на предприятии.

3. Диагностика текущего состояния развития системы экономической безопасности для оптимизации распределения ресурсов предприятия. Данный этап включает текущий мониторинг с оценкой степени влияния внешних и внутренних факторов; оценку качества и оперативности принимаемых решений, а так же работы системы экономической безопасности; оценка имеющихся ресурсов и стратегических альтернатив; выбор сценариев имеющихся решений и определение оптимального.

4. Определение методов воздействия на сотрудников, потребителей, конкурентов и др. Данный этап подразумевает определение необходимой области психологических исследований с целью выявления психологических особенностей интересующих нас индивидуумов, а также особенностей их защитных функций для построения модели экономической безопасности с учетом полученных факторов.

5. Получение максимальной прибыли, снижение затрат, избежание фактора «упущенных выгод». На этом этапе предлагается после исследования факторов угроз интересам и неопределенности среды построить прогнозные модели экономической безопасности, включающие в себя построение иерархических систем опасностей, угроз и упущенных выгод.

6. Установление допустимых областей и границ экономической безопасности предприятия. Здесь обобщаются все полученные данные предыдущих этапов и разрабатываются критерии допустимых рисков и потерь.

7. Выбор оптимальных путей развития предприятия. Здесь рекомендуется создать альтернативные сценарии развития предприятия на основе имеющихся данных.

8. Оценка эффективности реализации системы экономической безопасности на основе интегрального показателя. На этом этапе оцениваются полученные варианты развития предприятия и выбирается оптимальный. Интегральный показатель включает в себя оценки всех составляющих экономической безопасности, что позволяет делать выводы относительно ее качественного уровня.

9. Далее, в случае необходимости, следует провести антикризисные мероприятия, что поможет сделать работу предприятия более конкурентоспособной и эффективной.

Выявленные особенности предложенной концепции указывают нам на то обстоятельство, что при построении системы экономической безопасности необходимо рассматривать все предприятие в совокупности факторов внешней и внутренней среды и предложенных методов диагностики, управления и психологического воздействия, что существенно отличает данную концепцию безопасности предприятий от любой другой.

Выбор критериев, определяющих систему экономической безопасности предприятий, должен быть увязан с экономической безопасностью страны в целом, за счет чего достигается:

- высокая финансовая эффективность;
- независимость и устойчивость работы предприятий;
- инновационность и конкурентоспособность предприятий;
- высокий уровень менеджмента;
- высокая квалификация кадров;
- эффективный механизм правового регулирования всех направлений деятельности предприятий;
- обеспечение информационной базы предприятий;
- высокая производительность труда, основанная на осознании сотрудниками себя с предприятием одним целым;
- гарантия качества продукции.

Обеспечение экономической безопасности предполагает выделение, анализ и оценку существующих угроз по каждой из функциональных составляющих и разработку на их основе системы противодействующих и упреждающих мероприятий.

Результатом использования концепции станет увеличение объемов выпуска и продаж; соответственно повышение прибыли, а также создание благоприятного психологического климата в коллективе.

Выводы из проведенного исследования. В условиях глобализации и нестабильности внешнего окружения предприятия, нацеленные на получение максимального эффекта от своей деятельности, должны выбрать такой путь своего развития, который позволит им избежать существующих угроз и максимально использовать имеющиеся возможности.

Построение системы экономической безопасности позволит решить насущные проблемы, а также повысить эффективность работы предприятия не только за счет снижения материальных и временных затрат, но и за счет создания благоприятного психологического климата в коллективе.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. 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.
2. 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.
3. Вяткин В.Н. Риск-менеджмент [Текст] / В.Н. Вяткин, И.В. Вяткин, В.А. Гамза. – М.: Дашков и К, 2003. - 493 с.
4. Гранатуров В.М. Экономический риск. Сущность, методы измерения, пути снижения [Текст] / В.М. Гранатуров. - М.: Дело и сервис, 2002. - 112 с.
5. Дикань В.Л. Дослідження міжнародних стандартів управління ризиками [Текст] / В.Л. Дикань, І.М. Посохов. – Бізнес-інформ. - №1. – 2014. – С. 314-318.
6. Дикань, В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч.

посібник / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрГАЗТ, 2011. – 243 с.

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

8. 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.

9. Пузанова Е.С. Стратегические направления нейтрализации угроз экономической безопасности предприятий // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по матер. XVII междунар. науч.-практ. конф. – Новосибирск: СибАК, 2012.

10. Рогов М.А. Риск-менеджмент [Текст] / М.А. Рогов. - М.: Финансы и статистика, 2001. - 321 с.

11. Brehmer V. The Psychology of Risk // Risk and Decisions. Edited by W.T. Singleton and J. Hovden, Wiley, 1987.

12. John Wengler Managing Energy Risk: A Nontechnical Guide to Markets and Trading. Pennwell Pub, 1st edition, 2001. - 250 pp.

13. Комаров В. Психологическая безопасность и опасная для безопасности психология предпринимателя <http://www.bisec.ru/>

14. Основы психологической безопасности. http://becmology.ru/blog/warrior/security_intro03.htm#m11

15. Симонович Н.Е. Проблемы безопасности предприятия на этапе становления: психологические аспекты №61-2, 13.03.2017

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149915

УДК 339.9

ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ В СИСТЕМІ КОМУНІКАЦІЙ ЗЕД ПІДПРИЄМСТВ

*Громова О.В., к.е.н, доцент,
Карпенко Л.С., магістрант (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена дослідженню теоретичних аспектів використання інформації в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю підприємства стосовно комунікаційного аспекту. У статті йдеться про міжнародний комунікаційний процес, його структурні елементи, типи міжнародних комунікацій та нові інформаційні технології зовнішньоекономічної діяльності. Використання інформаційних систем управління робить будь-яке підприємство більш конкурентоспроможним за рахунок підвищення його адаптивності до змін ринкової кон'юнктури. Процедура реалізації ЗЕД – складний процес, що вимагає обов'язкового стратегічно цілого покладання міжнародних комунікацій в рамках стратегії розвитку.

Ключові слова: комунікація, інформація, маркетингове комунікування, комунікаційний процес, міжнародні комунікації, інформаційна система.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В СИСТЕМЕ КОММУНИКАЦИЙ ВЭД ПРЕДПРИЯТИЙ

*Громова Е.В., к.э.н, доцент,
Карпенко Л.С., магистрант (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена исследованию теоретических аспектов информации в управлении внешнеэкономической деятельностью предприятия относительно коммуникационного аспекта. В статье идет речь о международном коммуникационном процессе, его структурных элементах, типах международных коммуникаций и новых информационных технологий внешнеэкономической деятельности. Использование информационных систем управления делает любое предприятие более конкурентоспособным за счет повышения его адаптивности к изменениям рыночной конъюнктуры. Процедура реализации ВЭД - сложный процесс, требующий обязательного стратегически целого возложения международных коммуникаций в рамках стратегии развития.

Ключевые слова: *коммуникация, информация, маркетинговое коммуницирование, коммуникационный процесс, международные коммуникации, информационная система.*

INFORMATION TECHNOLOGIES IN THE COMMUNICATION SYSTEM OF FEA COMPANIES

*Gromova O.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Karpenko L.S., Masters (USURT)*

The article is devoted to the research of theoretical aspects of the use of information in the management of the foreign economic activity of the enterprise in relation to the communication aspect. Foreign economic activity of the company is an integral field of economic activity, which, when effectively utilizing the entire complex of modern forms and methods of international business, can positively influence the efficiency of production, its technical level, and the quality of production. Communications play an important role in the management of foreign economic activity. They are part of the process necessary for the manager of managerial actions.

The article deals with the international communication process, its structural elements, types of international communications and new information technologies of foreign economic activity. Management in the organization is carried out through people. One of the most important management tools in the hands of the manager is that he has information. International marketing communication is the process of information transfer in order to promote the product and achieve the marketing goals of the company in the foreign market.

The most important stage in the formation of information support is the organization of the technological process of information processing with the help of new information technologies.

It is proposed to pay special attention to information systems in the implementation of foreign economic activity, namely, systems of methods and methods for collecting transmission, accumulation, processing, storage and use of information. The introduction of information systems is a positive factor, the development of which contributes to solving the problem of information transfer, which is relevant to date.

Key words: communication, information, marketing communication, communication process, international communication, information system.

Постановка проблеми. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства є важливою і невід'ємною сферою господарської діяльності, яка при ефективному використанні всього комплексу сучасних форм і методів міжнародного бізнесу здатна позитивно впливати на ефективність виробництва, його технічний рівень, якість продукції, що виробляється.

Вихід підприємства на зовнішні ринки сприяє пристосуванню економіки до системи світових господарських відносин, формуванню економіки відкритого типу. Саме тому розвиток зовнішньоекономічної діяльності підприємства – це суттєвий фактор підвищення ефективності господарської діяльності як на рівні макроекономіки, так і в масштабах усього народного господарства.

Сучасний стан ринкових відносин свідчить про необхідність використання поняття «комунікація» для характеристики інформаційних процесів у суспільстві та розширяє сферу його застосування.

Перше десятиліття XXI ст. свідчило, що технологічний та інноваційний прогрес і швидкість, з якою країни почали використовувати його для підвищення рівня свого добробуту та рівня соціально-економічного розвитку, не є однаковими та рівно доступними для всіх країн.

Розвиток світового господарства визначається швидкими, переважно нічим не обмеженими потоками інформації, ідей, культурних цінностей, капіталів, людських ресурсів, товарів і послуг. При цьому економічний розвиток характеризується нерівномірністю та інформаційним розривом між окремими країнами та регіонами.

Так, спостерігається асиметрія розподілу ресурсів, доступу до знань, інформації, нових технологій, а також до каналів їх найбільш ефективної передачі.

Комунікації відіграють велику роль в процесі управління зовнішньоекономічною діяльністю. Вони виступають складовою процесу, необхідним для здійснення менеджером управлінських дій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у дослідження менеджменту глобальної системи та віртуальної комунікації, вивчення ролі інформаційно-комунікаційних технологій в умовах становлення інформаційного суспільства зробили Басовський Л.Є. [1], Новицький В.Є. [2], Почепцов Г.Г. [3], Абчук В.А. [4], Кириченко О.А. [5], Глівенко С.В. [6], Прус Л.Р. [7] та Лэйхифф Дж.М. [8].

Метою статті є дослідження теоретичних аспектів використання інформації в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю підприємства стосовно комунікаційного аспекту.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах ринкової економіки інформація є одним із основних товарів. Успіх комерційної і підприємницької діяльності залежить від налагодження зв'язків з муніципальними, банківськими, біржовими інформаційними системами, він пов'язаний з інформатизацією оптової і роздрібною торгівлі, торгових домів, служб управління працею і зайнятістю, зі створенням банку даних ринку товарів і послуг, розвитком центрів довідкової й аналітико – прогнозно - котирувальної інформації, електронної пошти, електронного обміну даними та ін.

Управління в організації здійснюється через людей. Одним з найважливіших інструментів управління в руках менеджера є те, що знаходиться в його розпорядженні інформація.

Використовуючи і передаючи цю інформацію, а також отримуючи зворотні сигнали, він організовує, керує і мотивує

підлеглих. Багато що залежить від його здатності передавати інформацію таким чином, щоб досягалось найбільш адекватно її сприйняття тими, кому вона призначена.

Комунікація та інформація різні, але пов'язані між собою поняття.

Комунікація включає в себе і те, що передається, і те, як це «що» передається.

Комунікація пред'являє вимоги до кожного з учасників управлінської взаємодії. Так, кожен учасник повинен мати всі або деякі здібності: бачити, чути, відчувати, сприймати запах і смак. Ефективна комунікація вимагає від кожної зі сторін певних навичок і вмінь, а також наявність певного ступеня взаємного розуміння [1].

Міжнародне маркетингове комунікування є процесом передачі інформації з метою просування товару та досягнення маркетингових цілей фірми на зарубіжному ринку [2].

Просування товару на конкретний зовнішній ринок забезпечується завдяки здійсненню маркетингових комунікацій між товаровиробником і цільовою аудиторією в цілях досягнення прийнятної для товаровиробника поведінки такої аудиторії.

Будь-яка маркетингова комунікація припускає наявність джерела повідомлення, цільової аудиторії і засобів обміну інформацією.

В якості основних інструментів політики просування товару на зовнішніх ринках використовуються по суті ті ж засоби комунікацій, що і на внутрішньому ринку, хоча останні і мають свою специфіку. До основних інструментів просування товару на зовнішніх ринках відносяться:

- міжнародна реклама (international advertising);
- стимулювання продажів (sales promotion);
- зв'язки з громадськістю (public relations);

- комунікації в прямому маркетингу (direct marketing);

- комунікації в процесі особистих (персональних) продажів.

Міжнародна реклама, стимулювання продажів, зв'язки з громадськістю і персональні продажі утворюють так званий комплекс комунікацій або комплекс просування товару на зовнішніх ринках. Значущість кожного з елементів комплексу комунікацій і ступінь його використання різні для окремих країн, що визначається рядом чинників, характерних для кожної з країн.

Крім перерахованих основних інструментів просування товару на зовнішніх ринках досить часто самостійно розглядаються можливості використання комунікацій в ході проведення міжнародних виставок і ярмарків.

Особливості міжнародних комунікацій є: розміщення окремих елементів комунікацій в різних частинах світу; віддаленість; вплив різних культур; різниця в часі; значні затрати [2].

Основними типами міжнародних комунікацій є зовнішні та внутрішні міжнародні комунікації.

На елементи міжнародного комунікаційного процесу впливають декілька комунікаційних бар'єрів.

Існують такі бар'єри міжнародних комунікацій: мовні бар'єри, бар'єри сприйняття, вплив культури, невербальні комунікації.

Підвищення ефективності міжнародних комунікацій можна досягти під впливом наступних факторів: поліпшення системи зворотного зв'язку, мовний тренінг, культурний тренінг, посилення гнучкості і співробітництва.

Комунікаційна система – система, призначена для управління процесами передачі інформації між іншими системами. Це система, яка впорядковує всі потоки інформації, що переміщуються по організації таким чином, щоб ніякі дані не губилися [3].

Система комунікації потрібна для того, щоб функції відділень і відділів швидше виконувалися і якомога швидше кінцеві продукти потрапляли до рук клієнтів.

Як відомо, ефективність передачі інформації бізнес-партнерам покупцям на зовнішніх ринках визначається рівнем розробки міжнародних комунікацій. Так інформація може не досягти аудиторії через обмеженість радіусів її дії, неясності, виникнення мовних бар'єрів, вона може не сприйматися потенційним клієнтом, так як не враховує соціальне та культурне середовище країни, де розташований одержувач інформації; навіть в разі отримання та правильного розуміння інформації вона може не спонукати зарубіжних клієнтів до бажаних дій, так як порушена мотивація цільових груп.

Як показує практика функціонування західних фірм, найбільшу затребуваність отримали такі інструменти міжнародних ділових комунікацій, як реклама, стимулювання збуту, паблік рилейшнз, персональні продажі, а останнім часом – глобальна комп'ютерна мережа Інтернет.

Найважливішим етапом формування інформаційного забезпечення є організація технологічного процесу переробки інформації за допомогою нових інформаційних технологій [4].

Нові інформаційні технології ЗЕД підприємств включають:

- нові технології комунікацій на основі локальних і розподільних мереж ЕОМ;
- технології, що виключають папір як основний носій інформації;
- нові технології прийняття рішень на основі засобів штучного інтелекту.

Впровадження нових інформаційних технологій в управлінську діяльність ЗЕД підприємств переслідує не тільки автоматизацію рутинних методів обробки інформації, але й організацію інформаційно-комунікативного процесу на якісно новому рівні.

Про широкі можливості нових інформаційних технологій можна судити за переліком функцій, які забезпечуються в результаті їх впровадження.

Функції нових інформаційних технологій в управлінні ЗЕД підприємств наступні: загальна обробка документів, їх верифікація та оформлення; локальне зберігання документів; забезпечення наскрізної доступності документів без їх дублювання на папері, дистанційна та спільна робота службовців над документами; підтримка способів спілкування, не залишаючи звичної обстановки робочого місця; електронна пошта; персональна обробка даних; складання, відтворення та поліграфічне розмноження документів; управління ресурсами; контроль виконання; передача даних; забезпечення різноманітності в наочному поданні матеріалу [5].

Інформаційна технологія ЗЕД підприємств – це система методів і способів збору передачі, накопичення, обробки, зберігання та використання інформації [4].

Використання інформаційних систем управління робить будь-яке підприємство більш конкурентоспроможним за рахунок підвищення його керованості й адаптивності до змін ринкової кон'юнктури. Побудова інформаційної системи управління ЗЕД на підприємствах з урахуванням їх основних характеристик (масштабність, багато платформне обчислювання, розподілені обчислення, робота в неоднорідному обчислювальному середовищі) буде залежати від розміру та специфіки діяльності підприємства. Впровадження інформаційних систем є позитивним чинником, розвиток якого сприяє вирішенню проблем щодо передачі інформації, що є актуальною на сьогоднішній день [6].

Висновок. Ефективна міжособистісна комунікація в силу ряду причин важлива для успіху в управлінні. По-перше, рішення багатьох

управлінських задач будуються на безпосередній взаємодії людей (начальника з підлеглим, підлеглий з іншим підлеглим) в рамках різних подій. По-друге, міжособистісна комунікація, можливо, є кращим способом обговорення і вирішення питань, що характеризуються невизначеністю та двозначністю.

В даний час, коли відсутня монополія на ЗЕД і будь-якому підприємству дано право виходу на зовнішні ринки, дана обставина певною мірою ускладнює функціонування підприємств, так як цей комплексний процес включає не тільки операцію пошуку і вибору партнерів, а й проведення комерційних переговорів, укладення зовнішньоторговельного контракту; здійснення виробничо-комерційної діяльності, пов'язаної із зобов'язаннями в рамках укладеного контракту; оцінку ефективності обраної форми здійснення ЗЕД; при необхідності пролонгацію контракту і т.д.

Успішне виконання кожного з перерахованих вище етапів вимагає високого кваліфікованого рівня персоналу, якого підприємства, особливо малі і середні, як правило, не мають. Процедура реалізації ЗЕД – складний процес, що вимагає обов'язкового стратегічно цілого покладання міжнародних комунікацій в рамках стратегії розвитку ЗЕД.

Таким чином, впровадження інформаційних систем є позитивним чинником, розвиток якого сприяє вирішенню проблем по передачі

інформації, що є актуальним на сьогоднішній день.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Басовский Л. Е. Менеджмент: учебник /под ред. Басовский Л.Е. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 216 с.

2 Новицкий В. Е. Внешнеэкономическая деятельность и международный маркетинг. – К.: Лира, 2002. – 365 с.

3 Почепцов Г.Г. Теория коммуникации / Г.Г. Почепцов. – М.: Рефлбук; К. : «Ваклер», 2001. – 656 с.

4 Абчук, В.А. Менеджмент : учебник / В.А. Абчук. –СПб.: Союз, 2002. – 462 с.

5 Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності: підручник для екон. спец. вищих навч. закладів/ О.А. Кириченко, В.Я. Шевчук, Мазаракі А.А., О.М. Царенко; за ред. О.А. Кириченка. – К.:Знання, 2005. – 494 с.

6 Глівенко С.В. Інформаційні системи в менеджменті [Текст]: навч. посіб. / С.В. Глівенко, Є.В. Лапін, О.О. Павленко – Суми: ВТД «Університетська книга» - 2005. – 407 с.

7 Прус Л. Р. Комунікаційний менеджмент / Л. Р. Прус // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2009. – № 1. – С. 38-41.

8 Лэйхифф Дж.М., Пенроуз Дж.М. Бизнес-коммуникации: Стратегии и навыки. – СПб.: Питер, 2001. – 686 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149919

УДК 338.47:656.2

МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ АУТСОРСИНГУ

*Дикань О.В., д.е.н, професор,
Білецька Д.О., аспірант,
Афоніна Т.С., магістрант (УкрДУЗТ)*

Аутсорсинг дозволяє підвищити виробничу ефективність фірми шляхом скорочення витрат, прискорення адаптації до умов зовнішнього середовища, поліпшення якості продукції, робіт (послуг), зменшення ризиків. Стаття присвячена дослідженню ключових характеристик, напрямів та видів аутсорсингу. За оцінками абсолютної більшості компаній, успішне вирішення двох завдань - оптимізації витрат і концентрації на своїх головних конкурентних перевагах - є основним драйвером всебічного використання стратегії аутсорсингу.

Ключові слова: аутсорсинг, субдоговір, аутсорс, аутсорсер, стратегії аутсорсингу

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ АУТСОРСИНГА

*Дикань Е.В. д.э.н, профессор,
Белецкая Д.А., аспирант,
Афони́на Т.С., магистрант (УкрГУЖТ)*

Аутсорсинг позволяет повысить производственную эффективность фирмы путем сокращения расходов, ускорения адаптации к условиям внешней среды, улучшения качества продукции, работ (услуг), уменьшения рисков. Статья посвящена исследованию ключевых характеристик, направлений и видов аутсорсинга. По оценкам абсолютного большинства компаний, успешное решение двух задач - оптимизации расходов и концентрации на своих главных конкурентных преимуществах - основной драйвер всестороннего использования стратегии аутсорсинга.

Ключевые слова: аутсорсинг, субдоговор, аутсорс, аутсорсер, стратегии аутсорсинга

METHODOLOGICAL ASPECTS OF OUTSORSING

*Dykan O.V., Doctor of Economics, professor,
Biletska D.O., Postgraduate,
Afonina T.S., Masters (USURT)*

Over the past decade, the world practice of significant development has received a new approach to the organization of the company, referred to as outsourcing. Outsourcing can improve the company's production efficiency by reducing costs, accelerating adaptation to environmental conditions, improving the quality of products, works (services), reducing risks. The article is devoted to the research of key characteristics, directions and types of outsourcing.

Outsourcing is a basic and special form of business services. Outsourcing involves engaging to create the value of resources owned by external supplier organizations (outsourcers).

The main reason for the practice of using external resources is traditionally that no company has a complete set of knowledge, skills and internal capabilities to maintain competitiveness in all its main and auxiliary activities.

Outsourcing can improve the company's production efficiency by reducing costs, accelerating adaptation to environmental conditions, improving the quality of products, works (services), reducing risks. Using the freed resources helps create conditions for successful competition with other organizations.

Using outsourcing capabilities enables firms to eliminate traditional market competition, including pricing, as well as the potential threat of innovation and other forms of competition from third-party firms. In accordance with such agreement, a significant part of the unit's functions remains in the management of the client.

Today it is becoming increasingly apparent that the growth of market interest in outsourcing is shifting interest in project and service management. Such a change of priorities seems particularly logical if we talk about the fact that the practice of strategic partnership and continuous service (outsourcing) is changing the practice of temporary cooperation to create something new (projects).

According to the absolute majority of companies, the successful solution of two tasks - cost optimization and concentration on its main competitive advantages - is the main driver for the comprehensive use of the outsourcing strategy.

Keywords: *outsourcing, subcontract, outsourcing, outsourcing, outsourcing strategies*

Постановка проблеми. Сучасний стан світової економіки характеризується високим ступенем економічної взаємозалежності країн, зумовленої змінами в організаційній структурі світового виробництва, розвитком транснаціональної торгівлі та інвестицій, міжнародного поділу праці, наявністю багатонаціональних компаній, тісними інформаційними зв'язками.

За останні десятиліття у світовій практиці значного розвитку отримав новий підхід до організації діяльності компанії, іменованій аутсорсингом. І це не дивно: в сучасному світі глобальної конкуренції саме аутсорсинг як універсальний інструмент підвищення конкурентоспроможності за рахунок зниження витрат і раціоналізації виробничої та управлінської діяльності виходить на перший план.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виникненню, розвитку і вивчення сутності та механізму аутсорсингу присвячені роботи Б.А. Анікіна, І.Л. Рудої [1], А.Г. Івлева [2], А.А. Колобкова [3], А.І. Орлова [4], А.В. Руснака [5], С.О. Календжян [6], Р.Дафта

[7], Д.М. Михайлова [8], П.Ф. Друкера, П. Готтшталка [9] та інші.

Аутсорсинг (outsourcing) - буквально трактується як «використання зовнішніх ресурсів» або «зовнішніх джерел». Необхідно відзначити, що це штучне слово, якого до початку 90-х рр. ХХ ст. не було ні в одній мові світу. В даний час існує безліч визначень аутсорсингу. Наприклад, в сучасних економічних словниках аутсорсинг трактується, як передача сторонньому підряднику деяких бізнес-функцій або частин бізнес-процесу підприємства з метою підвищення продуктивності праці і зниження собівартості продукції переважно за рахунок більш дешевої робочої сили, залученої з боку.

Аналіз визначень, представлених в таблиці 1, дозволяє зробити висновок про те, що сучасне сприйняття даного явища досить розпливчато і має дуже великий спектр значень, варіюючи від використання працівників, які не організовані в профспілки, до придбання деяких деталей у сторонніх постачальників продукції.

Тлумачення терміну «аутсорсинг»

Значення	Автор (и)
1	2
Виконання окремих функцій (виробничих, сервісних, інформаційних, фінансових, логістичних, управлінських та ін.) або бізнес-процесів	Аникин Б.А., Руда І.Л. [1]
(організаційних, фінансово-економічних, виробничо-технологічних, маркетингових) зовнішньою організацією, яка має необхідними для цього ресурсами на основі довгострокової угоди.	
Організаційне рішення, оптимізує конфігурацію бізнес-системи, виходячи з параметрів «якість - витрати - володіння», аутсорсинг - це запозичення на стороні.	Івлєв А.Г. [2]
Передача сторонньої організації питань комерційної торгівлі завдання, бізнес-функцій або бізнес-процесів, як правило, не є частина основної діяльності компанії, но, тим не менше, необхідних для повноцінного функціонування бізнесу.	Руснак А.В. [5]
Передача відповідним посередникам певних внутрішніх операцій, що дозволяє майже миттєво отримати значну економію і підвищити якість продукції.	Р. Дафт [7]
Бізнес-технологія, яка передбачає передачу стороннім спеціалізованим компаніям (аутсорсинговим компаніям) процесів або функцій всередині свого бізнесу разом з відповідальністю за результат виконання цих процесів.	Михайлов Д.М. [8]
Передача ІТ-активів, орендованих потужностей, персоналу та управлінської відповідальності стороннім організаціям.	П. Готтшталк, Х. Соли-Сетер [9]
Передача традиційних неключових функцій організацій (таких, наприклад, як бухгалтерський облік	Сучасний економічний
облік або рекламна діяльність для машино - будівельної компанії) зовнішнім виконавцям - аутсорсерам, субпідрядникам, висококваліфікованим фахівцям сторонньої фірми; різновид кооперування.	словник Райзенберг Б.А., Лозовський Л.Ш., Стародубцева Є.Б. [10]
Передача сторонньому підряднику деяких бізнес-функцій або частини бізнес-процесу.	Менеджмент. Словник -довідник Саркісов С.Е. [11]

На думку Генрі Форда, філософія аутсорсингу полягає в тому, що «якщо є щось, що у нас не виходить робити краще і дешевше, ніж у наших конкурентів, то немає сенсу це робити; ми повинні цю роботу передати тим, хто її виконає зі свідомо найкращим результатом».

Об'єднуючи розглянуті визначення, можна стверджувати, що аутсорсинг - це частина управлінської стратегії компанії

при передачі робіт і послуг сторонньому виконавцю, заснована на фундаментальному принципі поділу праці, організована у вигляді стійкого бізнес - процесу і спрямована на підвищення ефективності компанії та зниження витрат. При цьому принципова відмінність від інших форм контрактної співпраці полягає в гарантії відповідальності з боку виконавця за виконання переданих на

сторону робіт і послуг, а також в наявності постійної (довгострокової) основи цієї співпраці. Аналогічної думки дотримується ряд вітчизняних і зарубіжних дослідників.

Метою статті є дослідження методологічних аспектів, ролі аутсорсингу в підвищенні ефективності управління.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аутсорсинг є основною і особливою формою ділових послуг. Аутсорсинг можна визначити і як спосіб кооперування. Але на відміну від інших способів кооперації - підряду, субпідряду, сервісного обслуговування - аутсорсинг не просто вид партнерської взаємодії, оскільки він передбачає певну реструктуризацію виробництва корпорації і її зв'язків. Субпідряд, як правило, відноситься до спільної роботи по якомусь конкретному замовленню або групі замовлень, будь то на тимчасовій або на постійній основі, тоді як «класичний» аутсорсинг пов'язаний з «життєвим циклом» компанії як такої (далі ми зупинимося на цій особливості більш детально). Аутсорсинг, таким чином, має на увазі дуже тісні взаємини між сторонами, інтеграцію на основі більш глибокої «вартісної спеціалізації».

Аутсорсинг передбачає залучення для створення цінності ресурсів, що належать зовнішнім організаціям-постачальникам (аутсорсерам).

Основна причина практики використання зовнішніх ресурсів традиційно полягає в тому, що жодна компанія не володіє повним набором знань, навичок і внутрішніх можливостей для підтримки конкурентоспроможності в усіх видах своєї основної та допоміжної діяльності.

Основну мету аутсорсингу можна сформулювати як створення для будь-якої компанії можливостей фокусування всіх своїх зусиль на вирішенні основних завдань - зростання конкурентоспроможності, просування свого профільного товару (послуги) на

ринки країни і світу. При цьому за рахунок передачі окремих забезпечуючих функцій досягається підвищення ефективності діяльності компанії (виникає так званий синергетичний ефект). Супутні проблеми фірми пере-доручаються організаціям, для яких передоручені функції є в свою чергу основними.

Аутсорсинг дозволяє підвищити виробничу ефективність фірми шляхом скорочення витрат, прискорення адаптації до умов зовнішнього середовища, поліпшення якості продукції, робіт (послуг), зменшення ризиків. Використання вивільнених ресурсів сприяє створенню умов для успішної конкуренції з іншими організаціями.

Крім того, аутсорсинг може бути корисний і для споживачів товарів і послуг, так як він підвищує конкуренцію серед тих компаній, які його використовують, а це в свою чергу веде до підвищення якості обслуговування.

В аутсорсингу прийнято виділяти двох учасників: замовника (аутсорс), який передає якусь функцію на виконання сторонньої організації, і аутсорсера (підрядника, оператора, провайдера) - організацію, що бере на себе виконання цієї функції, причому ролі в угоді залишаються незмінними: замовник завжди є замовником, а аутсорсер - аутсорсером.

Особливий інтерес представляє механізм оплати послуг аутсорсингу, який абсолютно прозорий, - аутсорсер встановлює ціну на свої послуги виходячи з очікуваної рентабельності діяльності, причому рівень рентабельності визначається в ряді випадків не самим аутсорсером в односторонньому порядку, а спільно із замовником шляхом переговорів. Не виключено, що впливовий замовник зажадає від аутсорсера розкрити структуру собівартості його діяльності, а потім визначить прийнятний для нього рівень націнки. Замовник також може задати аутсорсеру максимальний рівень ціни на його послуги.

З урахуванням викладеного можна виділити ряд загальних характеристик і особливостей даного явища:

1) договірна природа відносин аутсорсингу: аутсорсинг визначається як практика планування, управління і реалізації певних видів робіт сторонньою організацією відповідно до умов договору;

2) одинична купівля будь-якого товару або послуги не буде аутсорсингом, аутсорсинг - це перш за все постійне співробітництво на основі контрактних відносин;

3) передача виконання окремих видів робіт сторонньої організації здійснюється на тривалий срок;

4) аутсорсинг має місце тільки в тих випадках, коли мова йде про передачу зовнішньому підряднику тих видів робіт, які могли б здійснюватися всередині самої організації;

5) кожна ситуація з використанням аутсорсингу передбачає індивідуальне рішення, відбите в договорі між сторонами;

6) аутсорсинг здійснюється з метою більш повної відповідності вимогам зовнішнього середовища: аутсорсинг виступає інструментом, що дозволяє розподіляти внутрішні і зовнішні ресурси для досягнення цілей і завдань організації.

Вперше класифікація напрямків аутсорсингу, що стала вже класичною, була запропонована дослідницькою компанією «Gartner Research». Вона базується на поділі технічного і бізнес-рівнів, а також типу оточення.

Виділяються чотири напрямки аутсорсингу.

1 BPO (Business Process outsourcing) - аутсорсинг бізнес-процесів;

2 BSP (Business Service Provider) - провайдер бізнес-сервісів;

3 ITO (IT Outsourcing) - IT-аутсорсинг;

4 ASP (Application Service Provider) - провайдер сервісів додатків.

Залежно від форми організації спільної діяльності виділяються внутрішній і зовнішній види аутсорсингу.

Зовнішній аутсорсинг - виконання окремих функцій або їх сукупності сторонньою організацією, при цьому скорочується частка вартості компанії в створюваному продукті.

Внутрішній аутсорсинг (інсорсинг) - перерозподіл функцій бізнес-системи з метою збереження контролю над якістю їх виконання.

Як було зазначено раніше, аутсорсингові послуги поділяються залежно від видів діяльності компанії, а значить, їх можна класифікувати наступним чином:

- аутсорсингові послуги облікових функцій (ведення бухгалтерського, податкового та кадрового обліку);

- аутсорсингові послуги інформаційних технологій (обслуговування IT-інфраструктури, проектування і планування автоматизованих систем, постійний розвиток і супровід IT-систем);

- аутсорсингові послуги обслуговування (експлуатація об'єктів нерухомості, прибирання приміщень, робоче харчування та ін. Послуги з обслуговування).

Представлена класифікація аутсорсингових послуг відноситься до функціонального аутсорсингу - передачі непрофільних функцій.

Функціональний аутсорсинг актуальний як для компаній, що займаються виробництвом, так і для сфери послуг.

Останнім часом широке застосування отримав операційний (виробничий) аутсорсинг - передача на зовнішнє обслуговування процесів, безпосередньо пов'язаних з основним видом діяльності компанії. Такий вид аутсорсингу в більшій мірі поширений в сфері виробництва і з'явився раніше функціонального. Виробничий аутсорсинг передбачає, що компанія віддає частину існуючої

ланцюжка виробничих процесів або цілком весь цикл виробництва сторонній компанії. Можливий також варіант продажу ряду власних відділень іншим компаніям, і подальша взаємодія з ними відбувається вже безпосередньо в рамках аутсорсингу.

Виробничий аутсорсинг дозволяє компанії:

- зосередитися на розробці абсолютно нових продуктів і послуг для забезпечення конкурентної переваги;

- збільшити гнучкість виробництва - здійснення перебудови виробничого процесу і диверсифікація продукції, що випускається.

ІТ-аутсорсинг є новим видом аутсорсингу і ще повністю не вивчений, тобто вимагає досить докладного розгляду.

Аутсорсинг бізнес-процесів має на увазі передачу іншій організації будь-яких певних процесів, які не є для компанії провідними в основній діяльності.

У застосуванні аутсорсингу компанії розробляють власні форми.

1 Повний (максимальний) аутсорсинг. Цей термін використовується для позначення договору, за яким штат співробітників, а можливо, і активи, що належать до основної діяльності підприємства (в дійсності до 90% такої діяльності), такі як інформаційні технології або фінанси, передаються постачальнику послуг на час дії контракту.

2 Частковий (вибірковий) аутсорсинг. Дана форма аутсорсингу може проявлятися тільки при виготовленні різної дорогої продукції (наприклад, побутової техніки). Крім того, частковий аутсорсинг може включати в себе переадресацію конкретного пакета функцій іншій фірмі або створеної для цієї мети дочірньої компанії, оскільки досвід, який накопичився ними в певних галузях виробництва, дозволяє отримати з цього таку собі вигоду.

Використання можливостей аутсорсингу дозволяє фірмам усунути традиційну ринкову конкуренцію, зокрема цінову, а також потенційну загрозу

інновацій та інших форм конкуренції з боку третіх фірм. Відповідно до такої угоди значна частина функцій підрозділу залишається в віданні клієнта.

3 Спільний аутсорсинг. Термін «спільний аутсорсинг», введений британською компанією EDS, описує один з варіантів аутсорсингу, в якому сторони угоди є партнерами. Однак останнім часом деякі фахівці використовують цей термін для опису субдоговорів, які передбачають наявність кількох постачальників послуг.

4 Проміжний аутсорсинг. Цей вид аутсорсингу має місце, коли організація передає управління своїми системами і платформами третій стороні, вважаючи, що її власні фахівці з ІТ здатні розробити нові системи. Організація, яка планує здійснити проміжний аутсорсинг, як правило, демонструє високий рівень довіри до здібностям своїх фахівців з інформаційних технологій.

5 Трансформаційний аутсорсинг. На відміну від проміжного аутсорсингу, організація запрошує постачальника послуг, який повністю реорганізує роботу підрозділу, розробляючи нові системи і створюючи надійну базу знань і навичок, яку потім передає клієнту. Трансформаційний аутсорсинг відрізняється від повного лише тим, що перехід співробітників і активів не остаточний - після завершення проекту клієнт знову знаходить повний контроль і вступає в свої обов'язки. Для багатьох це звучить як звичайні послуги консультанта. Різниця лише в тому, що при трансформаційному аутсорсингу постачальник зазвичай діє досить незалежно від персоналу клієнта. Тому не дивно, що існує лише невелика кількість реальних прикладів трансформаційного аутсорсингу.

6 Аутсорсинг спільних підприємств. Аутсорсинг спільного підприємства має на увазі створення нової компанії для використання майбутніх ділових можливостей. Персонал і активи клієнта будуть потім передані цьому спільному

підприємству, а не постачальнику послуг. Метою буде не тільки підвищення якості роботи переведеного підрозділу, але, що ще важливіше, розробка товарів і послуг, які можуть бути продані третій стороні. Потім замовник і постачальник послуг розділять прибуток, зароблений новою компанією. Таким чином, постачальник послуг зможе повністю використовувати свої можливості по створенню систем, а клієнт розділить з ним витрати на розробку нового програмного забезпечення.

Спільне підприємство отримує переваги, користуючись спеціалізованими знаннями клієнта про свій ринок. Деякі товари і послуги спільного підприємства будуть розроблені з використанням можливостей, що виникли завдяки укладанню угод по повному аутсорсингу.

Залежно від конкретних видів діяльності, в яких спеціалізується аутсорсер, можна виділити окремі види аутсорсингу:

- аутсорсинг в області інформаційних технологій;
- аутсорсинг науково-виробничої діяльності;
- аутсорсинг логістичних функцій;
- аутсорсинг функцій управління організацією;
- аутсорсинг фінансових банківських операцій;
- аутсорсинг корпоративного навчання;
- аутсорсинг людських ресурсів та ін.

Висновки. За оцінками абсолютної більшості компаній, успішне вирішення двох завдань - оптимізації витрат і концентрації на своїх головних конкурентних перевагах - є основним драйвером всебічного використання стратегії аутсорсингу. Наступні дослідження у цій галузі доцільно присвятити саме IT-аутсорсингу, адже всі компанії, як правило, починають використання схеми аутсорсингу в першу чергу з нього, лише тільки потім переходять до інших видів сучасного аутсорсингу.

Сьогодні стає все більш очевидним, що зростання інтересу ринку до аутсорсингу йде на зміну інтересу до проектного та сервісного управління. Подібна зміна пріоритетів виглядає особливо логічною, якщо говорити про те, що практика стратегічного партнерства і постійного обслуговування (аутсорсинг) йде на зміну практиці тимчасового співробітництва для створення чогось нового (проекти).

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Аникина Б.А. Аутсорсинг и аутстаффинг: высокие технологии менеджмента: учеб.пособие.2-е изд., перераб.доп. / Аникина Б.А, Рудая И.Л. // М.:ИНФРА-М. - 2009. - С. -17
- 2 Ивлев А. 10 ключевых вопросов аутсорсинга / Ивлев А. // М.: Спутник+. - 2005. – С. 9.
- 3 Сущность и виды аутсорсинга [Электронный ресурс] / Режим доступа: https://ozlib.com/805545/ekonomika/suschnost_vidy_automsoringa. – Назва з екрана.
- 4 Орлова Е. Выделить и выиграть [Электронный ресурс] / Е. Орлова // Аналитический центр «ЭкспертУрал». – Режим доступа: <http://www.cb-ural.ru/index.php?page=14&id=16>.
- 5 Руснак А.В. Аутсорсинг в производстве оборудования: почему не Россия? [Электронный ресурс] / Межрегиональный центр промышленной субконтракции и партнерства». – Режим доступа: <http://www/sub.contract.ru/conf.2005/doc.4.aspx>. – Название с экрана.
- 6 Календжян, С. О. Аутсорсинг и делегирование полномочий в деятельности компаний / Календжян, С. О. // Дело. - 2003. — 272 с.
- 7 Дафт Р. Менеджмент / Дафт Р. // Питер. - 2011. – 365 с.
- 8 Михайлов Д.М. Эффективное корпоративное управление / Михайлов Д.М. // Изд-тво КноРус. - 2010. – 448 с.

- 9 Готтшальк, П. ИТ-аутсорсинг / е изд., перераб. и доп. — М. : ИНФРА-М. - Готтшальк, П. Солли-Сетер // X. Изд-во: 2017. — 512 с.
Альпина Бизнес Букс. - 2007. - 390 с.
- 10 Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. — 6-е изд., перераб. и доп. — М. : ИНФРА-М. - 2017. — 512 с.
- 11 Саркисов С.Э. Менеджмент / Саркисов С.Э. Словарь – Справочник // Изд-тво Анкил. – 2000. - 808 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149954

УДК 330.009.12

ТРАКТУВАННЯ КОНТКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Дикань О.В., д.е.н, професор,
Білецька Д.О., аспірант,
Грязнов Д.О., магістрант (УкрДУЗТ)*

У статті розглядаються поняття конкурентоспроможності підприємства та методики її оцінки. Визначення конкурентоспроможності підприємства - складний процес, який має на увазі здатність здійснювати свою діяльність в умовах ринкових відносин та отримувати при цьому прибуток. Оцінка конкурентоспроможності є методологічною основою для аналізу і, як наслідок, виявлення шляхів підвищення конкурентоспроможності господарюючого суб'єкта. Розглянуті недоліки авторських підходів, а також методик оцінки. Запропоновано авторське визначення конкурентоспроможності підприємства.

Ключові слова: конкурентоспроможність, підприємство, суб'єкт господарювання, продукція, ринок.

ТРАКТОВКА КОНТКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Дикань Е.В., д.э.н, профессор,
Белецкая Д.А., аспирант,
Грязнов Д.А., магистрант (УкрГУЖТ)*

В статье рассматриваются понятие конкурентоспособности предприятия и методики ее оценки. Определение конкурентоспособности предприятия – сложный процесс, который подразумевает способность осуществлять свою деятельность в условиях рыночных отношений и получать при этом прибыль. Оценка конкурентоспособности является методологической основой для анализа и, как следствие, выявления путей повышения конкурентоспособности хозяйствующего субъекта. Отмечаются недостатки авторских подходов, а также методик оценки. Предложено авторское определение конкурентоспособности предприятия.

Ключевые слова: конкурентоспособность, предприятие, субъект хозяйствования, продукция, рынок.

TRACTING COMPETITIVENESS IN MODERN CONDITIONS

*Dykan O.V., Doctor of Economics, professor,
Biletska D.O., Postgraduate,
Gryaznov D.O., Masters (USURT)*

The article discusses the concept of enterprise competitiveness and methods of its evaluation. Determining the competitiveness of an enterprise is a complex process that implies the ability to carry out its activities in the context of market relations and to receive profit. The high competitiveness of an enterprise is determined by the satisfaction and willingness of consumers to re-acquire the products of this company, the lack of complaints to the enterprise by the company, shareholders, partners, the prestige of work in the enterprise.

Ensuring competitiveness is an important problem, the solution of which is connected with the improvement of the development, manufacture, sale and maintenance of products, i.e. with the implementation of targeted activities to establish, build and maintain the required level of competitiveness at all stages of the product life cycle. As a rule, efforts are directed towards the achievement of the following goals: improving quality, reducing production costs, increasing the cost-effectiveness and efficiency of after-sales equipment, and stimulating marketing efforts.

The constituent elements of competitiveness are multifactorial characteristics, which are considered as independent objects of management.

Evaluation of competitiveness is the methodological basis for the analysis and, as a result, the identification of ways to improve the competitiveness of an economic entity. The disadvantages of the author's approaches, as well as assessment techniques, are noted. Most of the techniques involves the comparison of almost identical enterprises. The development of commodity-money relations leads to clear differences in the economic conditions of enterprises. It becomes more difficult to determine the clear boundaries of a particular market, to establish a list of competing products and enterprises. The author's definition of enterprise competitiveness is proposed.

Key words: *competitiveness, enterprise, business entity, products, market.*

Постановка проблеми. Кожне підприємство, яке утворюється, розвивається і функціонує на ринку для виробництва товарів або надання послуг, прагне домогтися основної мети - максимізації прибутку. При цьому дана мета може бути досягнута при дотриманні певних параметрів: забезпечення кадрового складу, облік виробничих потужностей, маркетингове вивчення ринку, розвиток системи управлінського апарату, знання економічних характеристик підприємства і т. д.

Одним з факторів, що впливають на збільшення прибутку є визначення конкурентоспроможності самого підприємства на ринку в порівнянні з іншими організаціями, які виробляють

аналогічні або схожі товари, товари-замінники. В умовах розвитку ринкових відносин в Україні поняття «конкурентоспроможність підприємства» виходить на перший план. Даний показник є одним з важливих індикаторів зростання і розвитку будь-якого підприємства в умовах ринкової системи і розвитку вітчизняного виробництва.

Проте конкурентоспроможність підприємства як наукова категорія ще мало вивчена. Причиною даного факту є постійна мінливість умов існування як самого ринку, так і підприємств на ньому. Множинні екзогенні та ендогенні характеристики, що знаходяться в динаміці, постійно впливають на конкурентоспроможність підприємства.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питаннями вивчення конкурентоспроможності підприємства, а також оцінки конкурентоспроможності займалися такі вчені, як Г.В. Савицька [1], О. Воронов [2], Є.С. Русак та Є.І. Сапелкіна [3], Н.Л. Зайцев [4], О. Калдибаїв [5], І.В. Сергеев та І.І. Веретенникова [6], В.В. Ковальов [7], М. Портер [8] та А. Томсон [9].

Виділяють кілька видів конкурентоспроможності:

- 1 товарна;
- 2 мікрорівень;
- 3 мезорівень;
- 4 макрорівень.

Приділимо увагу саме мікрорівню, так як товаровиробники у вигляді підприємства, організації, фірми є основним елементом у розвитку економічної системи будь-якої держави. Перш ніж почати розглядати сутність і складові конкурентоспроможності підприємства, необхідно визначитися з дефініцією даного терміну. Проаналізуємо визначення «конкурентоспроможність підприємства» декількох авторів.

Є.С. Русак, Є.І. Сапелкіна пишуть: «Конкурентоспроможність підприємства - це здатність створювати і використовувати стратегічні фактори успіху, які вигідно відрізняють підприємство від конкурентів і дають певні ринкові переваги продукції, що випускається» [3].

Н.Л. Зайцев: «Конкурентоспроможність підприємства - здатність підприємства зберігати стійке положення на ринку товарів, послуг і т. п.» [4].

О. Калдибаїв, А. Темірбаєв: «Конкурентоспроможність підприємства - це економічні, технічні, організаційні можливості підприємства і його перевага перед конкурентами. Можливості підприємства витримати конкуренцію: наприклад, знижувати витрати виробництва, підвищувати якість продукції, стійко займати певну частку ренти і отримувати високі доходи» [5].

І.В. Сергеев, І.І. Веретенникова: «Під конкурентоспроможністю підприємства розуміється здатність підприємства виробляти конкурентоспроможну продукцію за рахунок його вміння ефективно використовувати наявні ресурси» [6].

Всі автори розглядають конкурентоспроможність підприємства як відносну категорію, тобто кожне підприємство з тих чи інших характеристик порівнюється з конкурентами [7].

Такий методологічний підхід до оцінки конкурентоспроможності підприємства є досить поширеним і досить зручним з точки зору як логічного сприйняття, так і математичного опису. Разом з тим він не відображає всієї глибини категорії «Конкурентоспроможність підприємства» і має ряд істотних недоліків:

- вибір в якості бази порівняння одного або декількох конкурентів дозволяє ранжувати конкурентні позиції аналізованих підприємств, але звужує можливість узагальненої об'єктивної оцінки галузевої кон'юнктури;

- основний акцент робиться на порівнянні показників конкурентів, в той час як поза увагою залишається проблема сучасної адаптації підприємства до мінливих умов середовища;

- відсутня системність оцінки конкурентоспроможності: і локальні, і інтегральні параметри роботи підприємства зіставляються без урахування складних внутрішньосистемних зв'язків та динаміки зміни;

- у визначенні даються або розглядаються лише кілька параметрів, за допомогою яких буде досягатися конкурентоспроможність, тобто спостерігається відсутність системності показників для досягнення конкурентоспроможності;

- як правило, для поняття «конкурентоспроможність» враховується

поточний період часу, що виключає стратегічний розвиток підприємства;

- конкурентоспроможність враховується тільки при виробництві товару як кінцевого об'єкта і не враховується після виробничого обслуговування. У визначеннях практично відсутня вказівка на надання послуг підприємством.

Метою статті є сформулювати визначення конкурентоспроможності як терміну ґрунтуючись на працях вітчизняних та зарубіжних науковців, але спираючись на сучасні ринкові умови.

Виклад основного матеріалу дослідження. Практично всі вищенаведені визначення розглядають категорію «Конкурентоспроможність підприємства» як величину постійну, але вона, як і безліч інших економічних категорій, не є такою: в певний період часу підприємство може бути конкурентоспроможним, а в наступний період (при змінній кон'юнктурі ринку та зміні зовнішнього середовища) - не конкурентоспроможним. Таким чином, конкурентоспроможність підприємства - категорія, що залежить від багатьох факторів і змінюється з плином часу.

Беручи до уваги вже існуючі визначення конкурентоспроможності підприємства та позначені недоліки, виявимо відмітні ознаки цього терміну:

- непостійна величина (залежить від екзогенних та ендегенних показників);
- має відображати можливість підприємства адаптуватися до постійно мінливих умов зовнішнього і внутрішнього середовища;
- відображає можливість безкризового функціонування не тільки в даний час, але і в тривалий проміжок часу;
- складний комплексний показник, оцінку якого можна звести до визначення одного показника;
- системний комплекс даних (показників), що знаходяться в постійній динаміці.

Виходячи з представленого аналізу визначень поняття «конкурентоспроможність», нами виявлено ознаки, що розкривають сутність даної категорії:

1 Конкурентоспроможність виявляється на ринку.

2 Поняття «конкурентоспроможність» має властивість універсальності і поширюється як на об'єкт ринкових відносин (товар, послугу), так і на суб'єкт (підприємство, галузь, країну в цілому).

3 Конкурентоспроможність володіє багаторівневістю (мікро-, мезо- і макро-рівень, на кожному з яких використовується свій набір характеристик для визначення конкурентоспроможності).

4 Конкурентоспроможність об'єктів і суб'єктів господарювання знаходиться в динамічному і нестійкому стані в зв'язку з мінливим конкурентним середовищем.

5 Конкурентоспроможність є величиною відносною, за якої базою для порівняння виступають аналогічні показники конкурентів.

6. Конкурентоспроможність продукції і конкурентоспроможність підприємства є взаємопов'язаними поняттями, так як підприємство є опосередкованим носієм конкурентоспроможності за допомогою товарів і послуг, в той же час конкурентоспроможність підприємства визначається характеристиками, відмінними від використовуваних при визначенні конкурентоспроможності продукції.

У свою чергу, для точної оцінки рівня конкурентоспроможності підприємства застосовується цілий ряд методик оцінки конкурентоспроможності.

Оцінка є відправною точкою розробки заходів по підвищенню конкурентоспроможності господарюючого суб'єкта і в той же час - критерієм результативності цих заходів. Крім того, оцінка конкурентоспроможності є методологічною основою для аналізу і, як

наслідок, виявлення шляхів підвищення конкурентоспроможності господарюючого суб'єкта [2].

Зокрема, оцінка конкурентоспроможності господарюючого суб'єкта необхідна в наступних цілях:

1 розробка заходів по підвищенню конкурентоспроможності;

2 вибір контрагентів для спільної діяльності;

3 організація заходів з ефективного використання ресурсів підприємства;

4 складання програми виходу підприємства на нові ринки збуту;

5 розробка нових видів товарів і послуг;

6 здійснення інвестиційної діяльності;

7 реалізація державного регулювання економіки.

Аналіз економічної літератури з даної тематики дозволяє виділити кілька підходів до вирішення сформульованої задачі.

Так, матричні методи базуються на маркетинговій оцінці діяльності підприємства і його продукції. В основі методики лежить аналіз конкурентоспроможності з урахуванням життєвого циклу продукції підприємства.

В основі іншого підходу - методи, засновані на оцінці конкурентоспроможності продукції підприємства, які базуються на судженні про те, що конкурентоспроможність підприємства тим вище, чим вище конкурентоспроможність його продукції. Для визначення конкурентоспроможності продукції використовуються різні маркетингові та кваліметричні методи, в основі більшості яких лежить знаходження співвідношення ціна - якість.

Методи, засновані на теорії ефективно конкурентності, полягають в бальній оцінці спроможностей підприємства по забезпеченню його конкурентоспроможності. Кожна з сформульованих в ході попереднього аналізу спроможностей підприємства по

досягненню конкурентних переваг оцінюється експертами з точки зору наявних ресурсів.

Комплексні методи передбачають виділення поточної і потенційної конкурентоспроможності підприємства.

У більшості випадків поточна конкурентоспроможність визначається на підставі оцінки конкурентоспроможності продукції підприємства, потенційна конкурентоспроможність - по аналогії з методами, заснованими на теорії ефективно конкурентності.

Аналіз існуючих підходів до оцінки конкурентоспроможності підприємства дозволяє відзначити наступні загальні недоліки представлених методів. Переважна більшість методик ґрунтується на виявленні факторів, що визначають конкурентоспроможність господарюючих суб'єктів, при цьому акцент робиться на створенні їх вичерпного переліку.

Однак, система факторів конкурентоспроможності підприємства є відкритою, а безліч елементів цієї системи – не чіткими.

Таким чином, кількість чинників конкурентоспроможності практично нескінченна, отже, як би не був великий їх перелік, він все одно не буде вичерпним. Заснована на такому неповному переліку оцінка конкурентоспроможності підприємства буде не об'єктивною. Ставлячи на перше місце вичерпний перелік чинників конкурентоспроможності, дослідники потрапляють у глухий кут, оскільки такий перелік неможливий в принципі.

Для оцінки виявлених дослідниками чинників конкурентоспроможності, а також визначення ряду інших показників використовуються приблизні оцінки, «експертні методи», що відрізняються істотною суб'єктивністю і умовністю.

Звичайно, в ряді випадків уникнути такого підходу неможливо, проте використання подібних оцінок в якості базового методу призводить до вельми слабого математичного зв'язку вихідних

факторів з оцінюваним показником конкурентоспроможності.

Ряд методик при оцінці конкурентоспроможності підприємств ґрунтується на досить складних ідеалізованих побудовах: вводяться нові для економічної науки визначення та показники, будуються різні матриці, вводяться нові системи координат і так далі. І хоча логічна обґрунтованість використовуваних теоретичних моделей не викликає сумніву, в конкретних економічних умовах певного господарюючого суб'єкта ці моделі постають як дуже абстрактні.

В результаті цього в ряді випадків не тільки неможливо здійснити точну кількісну оцінку того чи іншого запропонованого параметра, але і зовсім складно дати йому чітке визначення. Все це істотно знижує можливість математичної обробки та не дозволяє адекватно оцінити конкурентоспроможність підприємства.

Ми вважаємо не зовсім правомірним відомості різних за своєю природою техніко - економічних показників зводити в єдиний показник конкурентоспроможності господарюючого суб'єкта. При цьому економісти вводять коефіцієнти, що визначають вагове значення кожного з оцінюваних чинників. Однак різні економічні фактори в кожній конкретній економічній ситуації в різній мірі впливають на конкурентоспроможність підприємств, тому неправомірним є явне встановлення єдиних вагових коефіцієнтів для всіх господарюючих суб'єктів.

Більшість методик передбачає зіставлення практично ідентичних підприємств. Разом з тим розвиток товарно-грошових відносин призводить до все більш явних відмінностей в економічних умовах діяльності підприємств. Все складніше стає визначити чіткі географічні кордони того чи іншого ринку, встановити перелік конкуруючих товарів та підприємств, що обґрунтовує

неможливість застосування подібних методик оцінки конкурентоспроможності підприємств.

Зазначені недоліки існуючих підходів до оцінки конкурентоспроможності підприємств обумовлюють не високі можливості практичного застосування більшості з них. Основною причиною цього факту є недостатньо чітке визначення більшістю економістів поняття конкурентоспроможності підприємства та критеріїв оцінки цього показника. Це, в свою чергу, пов'язано з відсутністю загальноприйнятого поняття «конкурентоспроможність підприємства».

Висновки. З урахуванням вищезазначеного сформульоване наступне визначення конкурентоспроможності підприємства, під якою розуміється комплексна характеристика підприємства, що відображає його можливість в будь-який момент часу і в межах своєї компетенції забезпечувати свої конкурентні переваги і прибутковість з урахуванням адаптації до постійно мінливих умов внутрішнього і зовнішнього середовища, а також вигідно відрізнити підприємство від конкурентів та надавати ринкові переваги виробленої продукції або надання послуг.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия / Савицкая Г.В // Минск : Новое знание. - 2002. - 361 с.

2 Воронов А. Конкуренция в XXI веке / Воронов А. // Маркетинг. - 2001. - № 5. - С. 16–24.

3 Русак Е.С. Экономика предприятия: ответы на экзаменац. вопр. / Русак Е.С., Сапелкина Е.И. // Минск : ТетраСистемс. - 2009. - 2-е изд. - С. 117–118.

4 Зайцев Н. Л. Экономика, организация и управление предприятием: учеб. пособие. / Зайцев Н. Л. // М.:ИНФРА-

М (Сер. «Высшее образование»). - 2004. - 468 с.

5 Калдыбаев О. Экономика предприятия (фирмы) : учебное пособие // Калдыбаев О., Темирбаев А. // Алматы, Санат. - 1997. - 208 с.

6 Сергеев И. В, Веретенникова И.И. Экономика организаций (предприятий): учебник / под ред. И. В.Сергеева. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Велби ; Проспект, 2005. - С. 172.

7 Ковалев В.В. Финансовый анализ: методы и процедуры. / Ковалев В.В. // М.: Финансы и статистика. - 2002. - 342 с.

8 Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов / Портер М.// М.: Альпина Бизнес Букс. - 2005. – 454 с.

9 Томпсон А.А. Стратегический менеджмент: концепции и ситуации: учебник для вузов / А. А. Томсон, А. Дж. Стрикленд // М. : Изд. дом «Вильямс». - 2002. – 412 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149958

УДК 338.512:656.2

ОСОБЛИВОСТІ ОБЛІКУ ВИТРАТ БЕРЕЖЛИВОГО ВИРОБНИЦТВА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор,
Кудрявець Н.В., студентка (УкрДУЗТ)*

Залізниця, як господарюючі суб'єкти, є споживачами різної економічної інформації, без якої неможливе жодне сучасне виробництво. Одним із джерел цієї інформації є бухгалтерський облік, який у сучасній економіці має особливо велике значення в управлінні підприємствами. Дані обліку дозволяють контролювати господарські дії, аналізувати і на їх основі розробляти управлінські рішення. Методологія бережливого виробництва виділяє сім основних видів витрат: надвиробництво товарів, коли товар зроблений, а попит на нього ще не виник; очікування матеріалів, деталей, напівфабрикатів чи необхідної інформації; непотрібне транспортування матеріалів; зайві етапи обробки, що виникають через помилки в проектуванні продукту або процесу; надмірні запаси і процеси, що ведуть до їх виникнення; невиправдане переміщення людей у процесі роботи; виробництво дефектів, браку.

Ключові слова: витрати, бережливе виробництво, залізничний транспорт, облік витрат бережливого виробництва, залізниця.

ОСОБЕННОСТИ УЧЕТА ЗАТРАТ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Кирдина Е.Г., д.е.н., профессор,
Кудрявец Н.В., студент (УкрГУЖТ)*

Железные дороги как хозяйствующие субъекты являются потребителями различной экономической информации, без которой невозможно ни одно современное

производство. Одним из источников этой информации является бухгалтерский учет, который в современной экономике имеет особенно большое значение в управлении предприятиями. Данные учета позволяют контролировать хозяйственные действия, анализировать и на их основе разрабатывать управленческие решения. Методология бережливого производства выделяет семь основных видов потерь: перепроизводство товаров, когда товар произведен, а спрос на него еще не возник; ожидание материалов, деталей, полуфабрикатов или необходимой информации; ненужная транспортировка материалов, лишние этапы обработки, возникающие из-за ошибок в проектировании продукта или процесса; чрезмерные запасы и процессы, ведущие к их возникновению; неоправданное перемещение людей в процессе работы; производство дефектов, брака.

Ключевые слова: расходы, бережливое производство, железнодорожный транспорт, учет затрат бережливого производства, железная дорога.

FEATURES OF COST ACCOUNTING LEAN ON RAILWAY TRANSPORT

*Kirdina E.G., doctor of Economics, Professor,
Kudryavets N.V., magistr (UkrSURT)*

Railway roads as economic entities are consumers of various economic information, without which no modern production is possible. One source of this information is accounting, which is particularly important in the modern economy in the management of enterprises. Accounting data allow to control economic activities, analyze and develop management decisions on their basis. Lean methodology identifies seven main types of losses: overproduction of goods when the goods are produced, and the demand for it has not yet arisen; waiting for materials, parts, semi-finished products or necessary information; unnecessary transportation of materials, unnecessary processing steps arising from errors in the design of the product or process; excessive stocks and processes leading to their occurrence; unjustified movement of people in the process of work; production of defects, defects.

The introduction of the concept of lean production in the enterprises of railway transport will relate to all components of the organization of accounting at the enterprise: methodical (change of methods of accounting of various objects), technological (revision of ways of accumulation of information on the incurred expenses; to the organization of work of accounting employees; viewing of their official and functional duties).

Key words: costs, lean manufacturing, rail transport, lean manufacturing cost accounting, railway

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. В умовах докорінної перебудови соціальних та економічних основ господарювання в Україні значно зростає роль забезпечення ефективності витрачання обмежених ресурсів. Саме тому постає актуальне питання впровадження концепції бережливого виробництва в діяльності підприємств різних сфер господарювання.

Оптимально

раціональне

використання всіх видів обмежених ресурсів досягається за рахунок впровадження ресурсозберігаючих технологій. Для підприємств залізничного транспорту у теперішніх умовах функціонування питання ресурсозбереження набувають особливої актуальності. На нашу думку, однією з передових технологій ресурсозберігаючих технологій є концепція бережливого виробництва, впровадження якої гарантує підприємствам залізничного транспорту

оптимізацію всіх видів ресурсів. Разом з тим постає проблема обліку витрат бережливого виробництва.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Протягом останніх років науковці починають приділяти увагу особливостям впровадження концепції ощадливого виробництва на підприємствах та установах різних сфер господарювання. Не залишаються осторонь і підприємства залізничного транспорту (В. Зубенко [2], М. Луханін [3]). У зв'язку з цим автори порушують питання облікового аспекту застосування даної концепції, зокрема ці питання розкриті в працях Л. Боїли [1], Г. Ляхович [4], А. Томіліної [9] та ін. [8, 10]. Окремі аспекти управління витратами розкрито у працях В. Диканя, С. Панченко, Ю. Уткіної, І. Воловельської, В. Маслової, О. Полякової, О. Шраменко [5-7] та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однак, незважаючи на отримані результати, подальші дослідження питань організації обліку в умовах ощадливого виробництва залишаються недостатньо дослідженими.

Формування цілей статті. Саме тому метою статті є дослідження особливостей обліку витрат бережливого виробництва на підприємствах залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізниці, як господарюючі суб'єкти, є споживачами різної економічної інформації, без якої неможливе жодне сучасне виробництво. Одним із джерел цієї інформації є бухгалтерський облік, який у сучасній економіці має особливо велике значення в управлінні підприємствами. Дані обліку дозволяють контролювати господарські дії, аналізувати і на їх основі розробляти управлінські рішення.

Підвищення ефективності управління сучасних підприємств в економічно розвинутих країнах здійснюється за рахунок застосування нових управлінських технологій, таких як бережливе виробництво (leanтехнології).

Що стосується підприємств залізничного транспорту України, то слід виділити основні причини, чому доцільно впроваджувати принципи і положення концепції «ощадливе виробництво»: постійно зростаюча і досить висока собівартість вантажних і пасажирських перевезень; низька якість продукції; застарілі технології; застаріле обладнання; висока енергоємність; висока витратність виробництва; висока конкуренція на ринку транспортних перевезень. Саме інструменти ощадливого виробництва дозволяють вирішити ці та інші проблеми, які заважають забезпечити конкурентоспроможності залізничного транспорту [2].

У філософії бережливого виробництва існують два головних поняття – потік створення цінності для споживача і втрати у виробництві. Перший принцип бережливого виробництва свідчить: «Визнач, хто твій клієнт, опиши його, поговори з ним. Зрозумій, що він цінує у твоєму продукті і в тому, що ти ще тільки збираєшся для нього зробити. А потім знайди у своїх процесах моменти, коли створюється ця цінність». Моменти створення цінності на підприємстві займають, залежно від галузі, лише кілька відсотків. Усе інше – втрати. Втрати – це те, що не треба клієнтові. Кожна дія, стан матеріалів, процесів, функцій оцінюється з цієї точки зору. Чи цікавить клієнта, скільки кілометрів проїде продукція і скільки разів ви піднімете й поставите бідон молока? Для нього це непотрібні дії, вони не збільшують цінність продукту. Тому суть бережливого виробництва полягає в тому, що кожна дія розглядається з позиції «яку цінність вона створює для кінцевого споживача і як мінімізувати те, що не створює цінності, тобто втрати» [3].

Бухгалтерський облік – це система, що виконує дві основні функції: інформаційну і контрольну. Ці функції взаємозв'язані між собою й доповнюють одна одну. За допомогою бухгалтерського обліку одержують інформацію про

наявність і рух основних засобів і нематеріальних активів, матеріальних ресурсів і грошових коштів, фондів, кредитів і позик, розрахунків з юридичними й фізичними особами, визначають витрати виробництва й обігу, собівартість перевезень і готової продукції (робіт, послуг), виявляють фінансові результати [8].

Методологія бережливого виробництва виділяє сім основних видів втрат:

- надвиробництво товарів, коли товар зроблений, а попит на нього ще не виник;
- очікування матеріалів, деталей, напівфабрикатів чи необхідної інформації;
- непотрібне транспортування матеріалів;
- зайві етапи обробки, що виникають через помилки в проектуванні продукту або процесу;
- надмірні запаси і процеси, що ведуть до їх виникнення;
- невиправдане переміщення людей у процесі роботи;
- виробництво дефектів, браку.

Існує також «негласна» восьма група втрат, обумовлених ігноруванням людського чинника. Скорочення передумов для виникнення тих чи інших видів втрат дозволяє наблизити час і рівень витрат до мінімуму.

Концепція переходу до системи Бережливого виробництва, запропонована Джеймсом Вумеком (засновник і президент Lean Enterprise Institute) і Деніелем Джонсом (засновник і голова Lean Enterprise Academy), заснована на п'яти принципах, що визначають орієнтири для менеджерів компанії.

1. Визначення цінності кожного продукту з точки зору клієнта.
2. Визначення всіх стадій потоку створення цінності для кожного продукту і усунення, в міру можливості, дій, що не створюють цінності.
3. Вибудовування операцій, що створюють цінність, в строгій

послідовності, що забезпечує рівний рух продукту в потоці, направленому до клієнта.

4. По закінченню формування потоку – створення можливості для витягування споживачем виробів з попередньої стадії.

5. Безперервне вдосконалення - почавши усувати втрати з процесів і вирівнювати потік створення цінності, ви побачите, що процес поліпшення необхідно повторювати, з кожним разом все більше скорочуючи час операцій, собівартість, виробничі площі і втрати.

Співробітники впливають на ефективність результатів компанії

Для успішнішого застосування на практиці ідей бережливого виробництва Товариством інженерів-автомобілебудівників (SAE) був розроблений стандарт SAE J4000 і керівництво по впровадженню цієї методики. Стандарт визначає шість основних елементів і 52 компоненти (вимоги) Lean production та включає критерії оцінки для визначення рівнів впровадження компонентів і елементів методології бережливого виробництва.

Шість основних елементів бережливого виробництва:

- менеджмент / довіра. Перший елемент системи – менеджмент / довіра – зачіпає одразу два ключові принципи методології бережливого виробництва: горизонтальне управління (постійна двостороння взаємодія керівників і підлеглих) та людський чинник (увага і повага до кожного співробітника, розуміння його значущості для компанії). Роль менеджменту в процесі впровадження Lean production полягає передусім у здатності донести до колективу підприємства суть змін, що відбуваються, а також те, наскільки важлива для досягнення потрібного результату міра участі в процесі кожного із співробітників. Вимоги стандарту визначають, як саме і в якій послідовності це має здійснюватися та яким чином оцінюються результати

зроблених дій [10];

- персонал. Для більш успішного впровадження принципів бережливого виробництва підприємству необхідно навчати персонал принципам Lean. З цією метою розробляються програми навчання для всіх категорій співробітників, у тому числі новачків. Учбовий план включає навчання інструментам бережливого виробництва і критеріям оцінки на всіх рівнях організації (участь у навчальних програмах в неробочий час оплачується окремо). Після навчання замість функціональних підрозділів формуються нові структурні одиниці, що відповідають потокам створення цінностей (продукції). Кожна бригада (осередок) відповідає за свою ділянку роботи і постійне вдосконалення та має певний набір повноважень, у рамках яких може діяти без взаємодії з вищим керівництвом [4];

- інформація. Третім важливим елементом бережливого виробництва є інформація. Для успішного впровадження Lean співробітники компанії повинні отримувати повну і достовірну інформацію з усіх основних питань, пов'язаних з виробництвом, таких, як продуктивність, простої устаткування через несправність, рівень дефектів, рівень травматизму, простої через очікування заготівель, кількість годин наднормової роботи. Інформація подається як централізовано – в цілому по підприємству, так і індивідуально – по роботі кожного з трудових осередків – у режимі реального часу, що полегшує збір, систематизацію та аналіз отриманих даних;

- ланцюжок «постачальник – організація – споживач». Елемент «постачальник – організація – споживач» передбачає безпосередню участь першої і третьої ланки ланцюжка у розробці й аналізі проектів, продукції тощо вже на початкових етапах. З цією метою представники замовників і постачальників включаються до складу проектних груп, що дозволяє вже на ранніх стадіях роботи над проектами виявити всі «вузькі місця»

та усунути їх [9];

- продукція. П'ятий елемент бережливого виробництва – продукт. Розробка продукту і процесу його виробництва проводиться об'єднаними групами, які представляють усі зацікавлені сторони, на відміну від традиційного масового виробництва, коли проект проходить через кілька відділів, і при переході від відділу до відділу виникають затримки. Велика увага приділяється запобіганню втрат і передумов для їх виникнення;

- процес / потік. Впровадження шостого елемента бережливого виробництва – процес / потік – для досягнення необхідного результату передбачає використання основних інструментів Lean – систем 5S і TPM, методів витягування і візуалізації, а в результаті зводиться до одного – вдосконалення виробничого процесу. Замовлення клієнтів ініціюють виготовлення і проходження роботи через виробничу систему, роботи виконуються тільки у тому випадку, якщо вони є ланками витягувального ланцюжка. Системи, що тягнуть, дають більшу гнучкість у виробництві, оскільки дозволяють виробляти продукцію у різних комбінаціях. Замовники знають, що і коли вони отримають. Це робить попит більш стабільним [8].

Саме тому, виходячи з концепції бережливого виробництва, на залізницях об'єктами контролю є:

- витрачання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, збереження майна, отриманого від держави і яке знаходиться у господарському розпорядженні залізниць;

- своєчасне відображення руху майна, пов'язаного з його використанням, зберіганням та передаванням іншому підприємству;

- прибутки від перевезень та інших видів діяльності, рівень рентабельності виробництва;

- дотримання касової,

розрахункової і фінансової дисципліни, здійснення усіх видів платежів у встановлені терміни, своєчасне стягнення дебіторської й погашення кредиторської заборгованості та ін.;

- правова обґрунтованість господарських операцій, відповідність їх чинному законодавству з метою забезпечення високої достовірності облікової інформації.

У сучасних умовах господарювання головними джерелом забезпечення конкурентоспроможності підприємства є концепція бережливого виробництва, яка дає змогу ліквідувати всі види втрат на виробництві, знизити собівартість продукції та підвищити споживчу цінність продукції. Особливо це актуально для підприємств залізничного транспорту, які мають розгалужену управлінську, виробничу та інші системи. Реалізувати концепцію ощадливого виробництва на вітчизняних підприємствах залізничного транспорту слід за рахунок формування та реалізації стратегії ощадливого виробництва [6].

Витрати залізничного транспорту складаються з витрат з перевезення та витрат підсобно-допоміжної діяльності. Витрати з перевезень (експлуатаційні витрати) являють собою грошове вираження витрат ресурсів на переміщення вантажів і пасажирів. Витрати підсобно-допоміжної діяльності – це витрати, необхідні для забезпечення основного процесу перевезень. На залізничному транспорті всі витрати враховуються за єдиною «Номенклатурою витрат основної діяльності залізниць», яка являє собою перелік згрупованих за певними ознаками витрат, що виникають при виконанні робіт. В основу побудови номенклатури покладено діючу класифікацію витрат різних господарств, що враховує особливості технологічних процесів, які застосовуються на залізничному транспорті.

Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому

напряму. Ощадливе виробництво має шанс укоренитися лише на тих підприємствах, де зміни в організації виробництва супроводжуються відповідними змінами в ключових системах менеджменту і, в першу чергу, в системі обліку. Застосування та впровадження ощадливого обліку дозволить істотно підвищити ефективність роботи всього підприємства та його окремих структурних підрозділів, зокрема і бухгалтерської служби.

Впровадження концепції ощадливого виробництва на підприємствах залізничного транспорту стосуватиметься всіх складових організації обліку на підприємстві: методичної (зміна методів обліку різних об'єктів), технологічної (перегляд способів накопичення інформації про понесені витрати; до організації роботи облікових працівників; перегляд їх службових та функціональних обов'язків).

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Боїла, Л. Удосконалення розподілу витрат за видами перевезень [Текст] / Л. Боїла // Економічний аналіз. – 2008. – Вип. 2(18). – С. 329-332.

2 Зубенко, В.О. Використання принципів ощадливого виробництва при управлінні підприємствами залізничного транспорту [Текст] / В.О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – №42. – С. 372-375.

3 Луханін, М. Бережливе виробництво. Техніко-технологічні та економічні особливості важких історичних періодів докорінних зрушень на залізничному транспорті. Частина I [Текст] / М. Луханін // Українські залізниці. – 2014. – №3(9). – С. 28-36.

4 Ляхович, Г.І. Концепція ощадливого виробництва: основні положення та вплив на організацію бухгалтерського обліку [Текст] / Г.І. Ляхович // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і

аналізу. – 2015. – Вип. 3(33). – С. 139-146.

5 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. Реалізація підприємницької діяльності у сучасних ринкових умовах. – 241 с.

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.1. Теоретичні основи організації підприємницької діяльності. – 241 с.

7 Панченко, С.В. Управління бізнесом [Текст]: підручник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, І.В. Воловельська та ін.; за заг. ред. В.Л. Диканя. – Харків: УкрДУЗТ, 2017. – 288 с.

8 Рибалко, О.М. Теоретичні підходи до сутності витрат та управління ними на підприємствах залізничного транспорту [Текст] / О.М. Рибалко, В.В. Сьомченко,

С.А. Трунська // Вісник Запорізького національного університету. – 2010. – №2(6). – С. 171-175.

9 Томіліна, А.К. Методика управління витратами на підприємствах залізничного транспорту в умовах реформування галузі [Текст] / А.К. Томіліна // Проблеми економіки транспорту: збірник наукових праць ДНУЗТ ім. академіка В. Лазаряна. – 2012. – №3. – С. 86-90.

10 Топоркова, О.А. Витрати залізничного транспорту – управлінський аспект [Текст] / О.А. Топоркова, Л.С. Половинка // Проблеми економіки транспорту: збірник наукових праць ДНУЗТ ім. академіка В. Лазаряна. – 2013. – №6. – С. 61-67.

11 Концепція бережливого виробництва [Електронний ресурс] // CTR Group. – Режим доступу: <http://www.ctrgroup.com.ua/ua/concept/detail.php?ID=59>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149961

УДК 338.45

ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Кондратенко Д.В., к.е.н., доцент,
Чупрін Є.С., аспірант (ХНУБА)*

У статті проаналізовано внутрішнє та зовнішнє середовище автотранспортних підприємств (АТП) та виділено чинники впливу на забезпечення їх економічної безпеки. За виділеними чинниками зовнішнього та внутрішнього середовища класифіковано основні наявні проблеми забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств. У внутрішньому середовищі АТП найбільший вплив на забезпечення економічної безпеки мають фінансові, кадрові та техніко-технологічні чинники. Що стосується зовнішнього середовища, то виділено державне регулювання, міжнародні відносини, ринок праці та економічну ситуацію в країні, як основні проблемні чинники забезпечення економічної безпеки АТП.

Ключові слова: економічна безпека автотранспортних підприємств, проблеми, загрози, чинники, внутрішнє середовище, зовнішнє середовище.

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Кондратенко Д.В., к.э.н., доцент,
Чуприн Е.С., аспирант (ХНУСА)*

В статье проанализирована внутренняя и внешняя среда автотранспортных предприятий (АТП) и выделены факторы влияния на обеспечение их экономической безопасности. По выделенным факторам внешней и внутренней среды классифицированы основные имеющиеся проблемы обеспечения экономической безопасности автотранспортных предприятий. Во внутренней среде АТП наибольшее влияние на обеспечение экономической безопасности имеют финансовые, кадровые и технико-технологические факторы. Что касается внешней среды, то выделено государственное регулирование, международные отношения, рынок труда и экономическую ситуацию в стране, как основные проблемные факторы обеспечения экономической безопасности АТП.

Ключевые слова: экономическая безопасность автотранспортных предприятий, проблемы, угрозы, факторы, внутренняя среда, внешняя среда.

PROBLEMS OF PROVIDING ECONOMIC SECURITY OF MOTOR TRANSPORT ENTERPRISES

*Kondratenko D., PhD, Associate Professor,
Chuprin Y., Post-graduate student (KhNUCA)*

The study of the environment in which the company operates is an important part of any management process, including the procedures for managing the economic security of an enterprise, since the totality of various factors has an impact on the enterprise and is reflected in the results of the entity's operations. Motor transport enterprises (MTE), operating in a dynamic environment, where there is always a prerequisite for the threat of any nature and in the absence of a guarantee of protection from the state, is forced to put their security in the first place. The urgency of this issue encourages the constant search for new effective mechanisms for ensuring the economic security of the enterprise. The article analyses the internal and external environment of motor transport enterprises and highlights the factors of influence on ensuring their economic safety. According to the distinguished factors of the external and internal environment, the main available problems of ensuring the economic safety of motor transport enterprises are classified. In the internal environment of the MTE, the greatest impact on the provision of economic security is financial, personnel and technical and technological factors. Regarding the environment, state regulation, international relations, labour market and economic situation in the country are highlighted as the main problematic factors for ensuring the economic safety of the MTE. Selection and classification of problems of ensuring economic security by factors of external and internal environment contributes to the development of measures to increase the level of each element and the system of ensuring the economic safety of motor transport enterprises in general. For each MTE, the list of problems may vary. Monitoring and assessing the level of economic safety of a motor transport enterprise and its individual units and timely warning or prevention of problems can enable the company to avoid losses or bankruptcy.

Key words: economic security of motor transport enterprises, problems, threats, factors, internal environment, external environment.

Постановка проблеми. В сучасному соціально-економічному середовищі, успішне функціонування підприємств, в тому числі автотранспортних, тісно пов'язане зі ступенем їхньої захищеності від негативного впливу чинників внутрішнього та зовнішнього середовища. На сьогоднішній день, з метою сприяння структурній перебудові та зростанню економіки, впроваджуються реформи, що покликані створити простір для розвитку підприємництва, як основного елемента національної економіки. Саме на підприємництво покладено надію з боку держави, стосовно ефективного використання його потенціалу для розв'язання соціальних та економічних проблем. Та, незважаючи на це, на практиці спостерігається ситуація, яка характеризується недосконалістю нормативно-правової бази та антимонопольної політики, високим податковим навантаженням, зростанням цін на паливні ресурси та корупцією. За таких умов автотранспортне підприємство, існуючи у динамічному середовищі, де завжди є передумови для виникнення загрози будь-якої природи і за відсутності гарантій захисту з боку держави, змушене ставити забезпечення своєї безпеки на перше місце. Актуальність цього питання спонукає до постійного пошуку нових дієвих механізмів забезпечення економічної безпеки підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні питання забезпечення економічної безпеки підприємств досліджено багатьма науковцями. Значний внесок у дослідження економічної безпеки підприємств зробили такі вітчизняні та зарубіжні вчені [1-17]: О. Ареф'єва, В. Дикань, Н. Дулеба, Т. Іванюта, Я. Жаліло, А. Козаченко, О. Ляшенко, Т. Момот, В. Мунтян, А. Нікітіна, М. Піх, В. Франчук, Л. Шемаєва, А. Штангрет, О. Ярошенко, V. Kolyupaev, Jiang Yong та ін. Проаналізувавши наукові дослідження з даного напрямку, можна

вказати, що науковцями приділяється значна увага до питання забезпечення економічної безпеки підприємств. Проте залишається багато невизначеності в окресленні основних наявних проблем забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не зважаючи на вагомий доробок науковців, загальний низький рівень економічної безпеки вітчизняних автотранспортних підприємств вимагає проведення подальших досліджень, зокрема стосовно виокремлення основних проблем зовнішнього та внутрішнього середовища, що впливають на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств.

Метою статті є виділення та класифікація основних наявних проблем забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств за чинниками зовнішнього та внутрішнього середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження. Неоднозначність змін та мінливість зовнішнього і внутрішнього середовища, в яких функціонують суб'єкти господарювання, висувають більш жорсткі вимоги до системи забезпечення економічної безпеки підприємства, що повинна не тільки враховувати всю сукупність деструктивних чинників, але й прогнозувати їх виникнення, маючи на меті попередження або мінімізацію впливу на ведення ефективної господарської діяльності.

Необхідною й об'єктивно невід'ємною умовою функціонування економіки України є стабільна робота усієї транспортної галузі. На сьогодні до суттєвого погіршення економічної безпеки автотранспортних підприємств (АТП) призвела значна множина несприятливих чинників. За такої ситуації постає проблема економічної безпеки вітчизняної транспортної системи, оскільки від її стану в

більшості залежить ефективність функціонування усієї економіки.

З метою підвищення ефективності управління системою економічної безпеки АТП доцільно буде висвітлити перелік основних наявних проблем транспортної галузі, класифікувавши за чинниками внутрішнього та зовнішнього середовища автотранспортних підприємств, що сприятиме визначенню та застосуванню найбільш раціональних й ефективних методів реалізації управлінських процедур щодо запобігання або мінімізації впливу загроз за мінімально можливих втрат і ризиків.

Деякі науковці [18, 19] ототожнюють поняття «ризик» і «загроза», вбачаючи в них потенційний збиток або недосягнення за планових результатів. Хоча ці категорії не можна вважати синонімічними, оскільки загроза – це певна подія, що впливає на діяльність суб'єкту господарювання, тоді як ризик являє собою результат впливу загроз на господарську діяльність підприємства.

Американський вчений Дж. Фіксел під загрозами розуміє явище або ситуацію, що може завдати шкоду здоров'ю людини або її безпеці [21]. При чому, небезпеку можна визначати якісно, а ризик – кількісно.

Більшість науковців під економічною безпекою підприємства розуміють систему і виділяють всередині неї певні функціональні складові. Детальне вивчення наукових джерел [3, 9, 11, 20, 15] показало як значну розгалуженість в методиках оцінки стану економічної безпеки автотранспортних підприємств, так і відсутність єдності поглядів авторів щодо кількості та назв основних чинників забезпечення економічної безпеки. Переважна кількість дослідників до основних чинників зовнішнього середовища відносять державне регулювання, економічну ситуацію в країні, вплив основних зацікавлених сторін (постачальники, конкуренти). До чинників внутрішнього середовища у більшості джерел належать фінансові, кадрові та

техніко-технологічні. Що стосується інших факторів, то спостерігається значна варіативність.

Проаналізувавши наукові джерела [3, 9, 20], для автотранспортного підприємства доцільно виділити чинники зовнішнього та внутрішнього середовища, які прямо чи опосередковано впливають на забезпечення економічної безпеки (рис. 1).

Чинники зовнішнього середовища – це фактори впливу на забезпечення економічної безпеки АТП, які виникають в оточуючому підприємство середовищі і опосередковано впливають на функціонування підприємства. Серед них доцільно виділити: професійні спілки; державне регулювання; міжнародні відносини; конкуренти; інфраструктура; ринок праці; економічна ситуація в країні; постачальники; споживачі; кримінальні структури.

Чинники внутрішнього середовища – це фактори впливу на забезпечення економічної безпеки АТП, які виникають всередині підприємства, серед яких виділено: фінансові; кадрові; техніко-технологічні; інвестиційно-інноваційні; маркетингові; інформаційні; організаційні; силові.

Для ефективного забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств необхідно виділити основні наявні проблеми та класифікувати їх за чинниками впливу. Основні наявні проблеми забезпечення економічної безпеки зовнішнього середовища автотранспортних підприємств наведено у таблиці 1.

Для прийняття ефективних управлінських рішень для забезпечення економічної безпеки АТП є проблеми внутрішнього середовища, на які підприємство може певним чином впливати. З цією метою доцільно класифікувати наявні проблеми забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств за чинниками внутрішнього середовища (табл. 2).

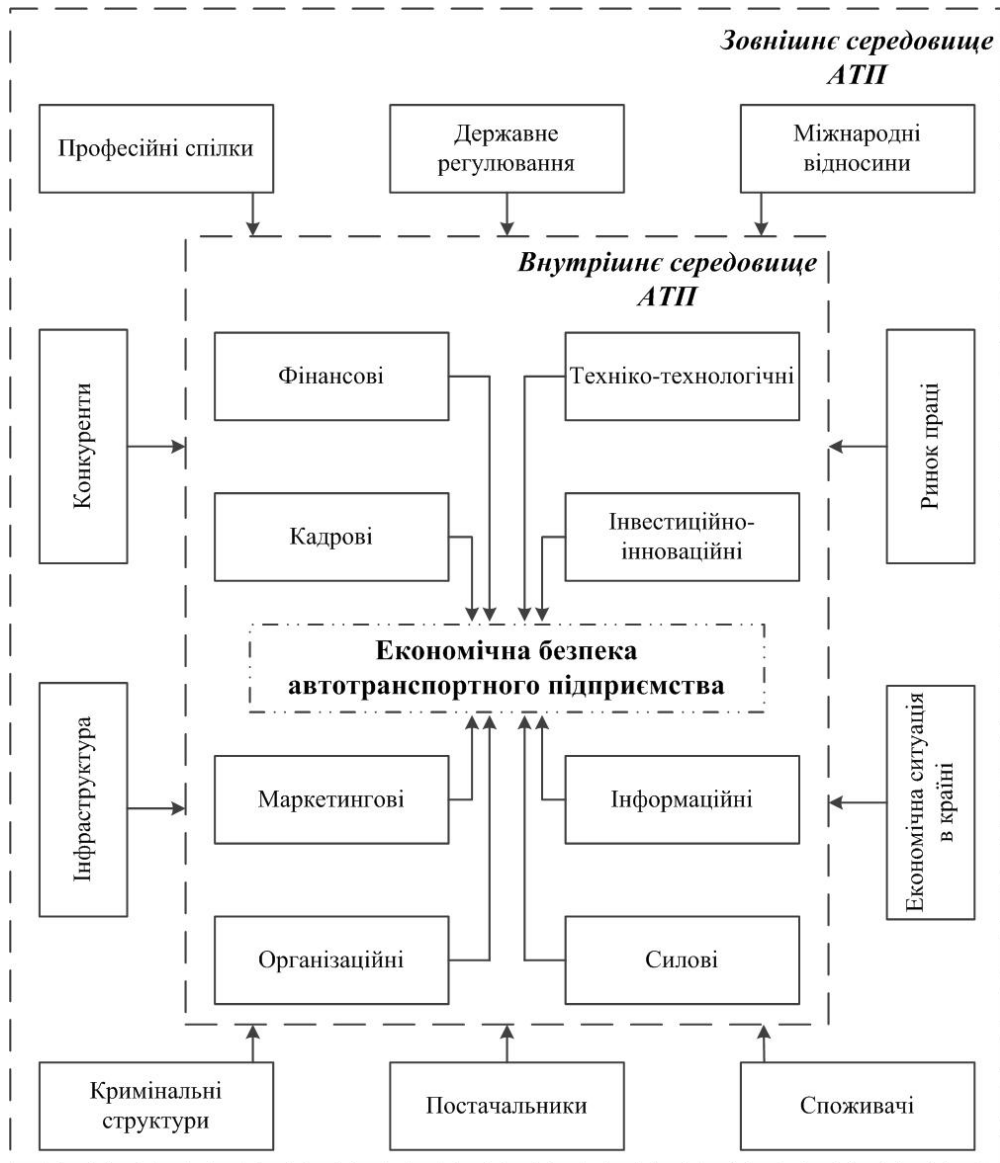


Рис. 1. Чинники впливу на забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства

Таблиця 1
Основні наявні проблеми забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств (зовнішнє середовище)

Чинники	Основні наявні проблеми
1	- 2
<i>Державне регулювання</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Недостатність державної підтримки розвитку галузі - Велике податкове навантаження - Надмірний бюрократичний контроль - Відсутність гарантій для потенційних інвесторів
<i>Професійні спілки</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Недостатня активність в розробці якісних законопроектів - Неefективне лобювання інтересів перевізників
<i>Міжнародні відносини</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Малі квоти видачі дозволів на міжнародні перевезення для України
<i>Конкуренти</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Демпінг - Корупційні дії

Продовження табл. 1

1	2
<i>Інфраструктура</i>	- Незадовільний стан дорожнього покриття
<i>Ринок праці</i>	- Відтік кадрів із країни - Нестача трудових ресурсів - Низька якість трудових ресурсів
<i>Економічна ситуація в країні</i>	- Нестабільність національної валюти - Недостатній розвиток бізнесу в країні - Низька конкурентоспроможність на міжнародній арені
<i>Споживачі</i>	- Недотримання законодавства в сфері вантажних перевезень
<i>Постачальники</i>	- Занадто високі та нестабільні ціни на паливо - Високі ціни на комплектуючі
<i>Кримінальні структури</i>	- Рейдерство - Крадіжки матеріальних запасів

Таблиця 2

Основні наявні проблеми забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств (внутрішнє середовище)

Чинники	Основні наявні проблеми
1	2
<i>Фінансові</i>	- Нестача фінансових ресурсів для максимально ефективного розвитку підприємства - Обмеженість джерел фінансування підприємства - Неефективний перерозподіл ресурсів - Неефективна цінова політика - Значні розміри кредиторської та дебіторської заборгованостей
<i>Кадрові</i>	- Дефіцит трудових ресурсів - Недотримання трудової дисципліни - Плинність кадрів - Неналежне збереження співробітниками комерційної таємниці
<i>Техніко-технологічні</i>	- Низький техніко-технологічний розвиток у порівнянні з іншими країнами - Повільне оновлення техніки
<i>Інвестиційно-інноваційні</i>	- Відсутність власних розробок та інновацій - Низька інвестиційна привабливість
<i>Маркетингові</i>	- Обмеженість каналів збуту - Недостатньо ефективний підхід до взаємодії із зацікавленими сторонами
<i>Інформаційні</i>	- Відсутність або низький рівень розвитку систем захисту інформації - Наявність випадків несанкціонованого доступу до комерційної інформації
<i>Організаційні</i>	- Недостатньо ефективна організаційна система функціонування підприємства - Відсутність або неефективність роботи служби безпеки підприємства
<i>Силові</i>	- Недостатня захищеність будівель підприємства - Низький рівень індивідуального захисту працівників підприємства

Виділення та класифікація проблем забезпечення економічної безпеки за чинниками зовнішнього та внутрішнього середовищ сприяє розробці заходів для підвищення рівня кожного елемента та системи забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств в цілому.

Висновки. Отже, відсутність єдиного ефективного підходу до визначення основних проблем забезпечення економічної безпеки як в науковій літературі, так і в законодавчій базі, стимулює появу суперечностей та зумовлює актуальність подальших наукових розробок у цій сфері. З огляду на протиріччя та інтеграційні тенденції сьогодення, особливе місце в наукових дослідженнях належить проблемі забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств як важливої галузі для підвищення темпів росту, конкурентоспроможності та стабільності української економіки. За виділеними чинниками зовнішнього та внутрішнього середовища класифіковано основні наявні проблеми забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств. У внутрішньому середовищі АТП найбільший вплив на забезпечення економічної безпеки мають фінансові, кадрові та техніко-технологічні чинники. Для зовнішнього середовища характерні проблеми з боку таких факторів, як державне регулювання, міжнародні відносини, ринок праці та економічна ситуація в країні. Моніторинг та оцінка рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства та окремих його підрозділів та своєчасне попередження або запобігання виникненню проблем дозволяє підприємству уникнути збитків або банкрутства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ареф'єва О. В. Планування економічної безпеки підприємств / О. В. Ареф'єва, Т. Б. Кузьменко. – К. : Вид-во Європ. ун-ту, 2005. – 170 с.

2. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства : навч. посіб. / В. Л. Дикань, І. В. Воловельська, О. В. Маковоз. – Харків : УкрДАЗТ, 2011. – 266с.

3. Дулеба Н. В. Методичні основи визначення рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук : спец. 08.00.04 "Економіка та управління підприємствами (автомобільний транспорт та дорожнє будівництво)" / Дулеба Н. В. – Київ, 2010. – 21 с.

4. Жаліло Я. А. До формування категоріального апарату науки про економічну безпеку / Я. А. Жаліло. – К. : НІСД, 2003. – С. 53-87.

5. Іванюта Т.М. Економічна безпека підприємства: навч. посіб. / Т.М. Іванюта, А.О. Заїчковський. – К.: ЦУЛ, 2009. – 256с.

6. Козаченко А. В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения: [монография] / А. В. Козаченко, В. П. Пономарев, А. Н. Ляшенко. – К. : Либра, 2003. – 280 с.

7. Момот Т. В. Економічна безпека корпоративних підприємств будівельної галузі / Т. В. Момот, І. О. Філатова, О. В. Тофанюк. // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі. – 2011. – №2. – С. 14–26.

8. Мунтіян В. І. Економічна безпека України: [монографія] / В. І. Мунтіян. – К. : Вид-во «КВІЦ», 1999. – 461 с.

9. Нікітіна А. В. Чинники та передумови формування системи економічної безпеки підприємств / А. В. Нікітіна // Економічний простір : зб. наук. праць. – Дніпропетровськ : ПДАБА, 2011. – № 53. – С. 241–248.

10. Нижник В. М. Економічна безпека України в системі євроатлантичних інтеграційних процесів / В. М. Нижник, М. В. Ніколайчук. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – 439 с.

11. Піх М. З. Формування економічної безпеки підприємств харчової промисловості : дис. канд. ек. наук : 08.00.04 / Піх Марія Зіновіївна – Київ, 2016. – 318 с.

12. Штангрет А. М. Економічна безпека підприємства в умовах антикризового управління: концептуальне визначення та механізм забезпечення : [монографія] / А. М. Штангрет, Я. В. Котляревський, М. М. Караїм. – Львів : Укр. акад. друкарства, 2012. – 288 с.
13. Франчук В.І. Основи економічної безпеки: [навч. посіб.] / В.І. Франчук. – Львів: Вид-во Львівського держ. ун-ту внутр. справ., 2008. – 203 с.
14. Шемаєва Л.Г. Економічна безпека підприємств у стратегічній взаємодії з суб'єктами зовнішнього середовища: автореф. дис. ... д-ра. екон. наук / Л.Г. Шемаєва. – К., 2010. – 39 с.
15. Ярошенко О. Ф. Управління економічною безпекою підприємства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук : спец. 08.00.04 "економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)" / Ярошенко О. Ф. – Харків, 2013. – 23 с.
16. Kolupaev V. A. Formirovanie koncepcii nacional'noj jekonomicheskoy bezopasnosti v zarubezhnyh stranah // Belorusskaja jekonomika: analiz, prognoz, regulirovanie. Jekonomicheskij bjulleten' NIJeI Minjekonomiki RB. 2013. № 12. P. 2–9.
17. Jiang Yong. Economic Security: Redressing Imbalance / Jiang Yong // China Security. – 2008. – Vol. 3, No 2. – P. 66-85.
18. Пастернак-Таранущенко Г. А. Економічна безпека держави. Статистику процесу забезпечення / Г. А. Пастернак-Таранущенко / [за ред. проф. З. Г. Ватаманюка]. – К. : Кондор, 2002. – 302 с.
19. Судакова О. І. Організація управління економічною безпекою підприємства / О. І. Судакова // Економічний простір. – Дніпропетровськ, 2008. – № 10. – С. 148-156.
20. Нікітіна А. В. Удосконалення управління економічною безпекою автотранспортних підприємств / А. В. Нікітіна // Економічний простір : зб. наук. праць. – Дніпропетровськ : ПДАБА, 2014. – № 53. – С. 181–190.
21. Fiksel J. Quantitative risk analysis for toxic chemicals in the environment of hazard materials // J. Fiksel. – 1987. – № 2-3. – P. 227-240.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149976

УДК 65.012.8:656.2(477)

СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ЗАГРОЗ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Остапюк Б.Б., здобувач (УкрДУЗТ)

У статті розглянуті можливі способи обмеження номенклатури загроз залежно від потенційного збитку. Розроблено процес інвентаризації загроз в залежності від категорії об'єкта. Обґрунтовані елементи дерева ймовірних пошкоджень для підприємств залізничного транспорту, а також сформульовано алгоритм формування ранжированої номенклатури загроз економічної безпеки для різних категорій об'єктів захисту. Аналіз обстановки дозволяє зафіксувати кілька різних ситуацій і обґрунтувати кількісні обмеження для таких параметрів, як тип джерела загрози, мотиви нанесення збитку, цілі і завдання негативного впливу. Все це дозволяє відсівати частину загроз зі сформованої первинної номенклатури і будувати ефективну систему економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: загрози, економічна безпека, підприємства залізничного транспорту.

СИСТЕМАТИЗАЦИЯ УГРОЗ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Остапюк Б.Б., соискатель (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрены возможные способы ограничения номенклатуры угроз в зависимости от потенциального ущерба. Разработан процесс инвентаризации угроз в зависимости от категории объекта. Обоснованные элементы дерева возможных повреждений для предприятий железнодорожного транспорта, а также сформулированы алгоритм формирования ранжированной номенклатуры угроз экономической безопасности для различных категорий объектов защиты. Анализ обстановки позволяет зафиксировать несколько различных ситуаций и обосновать количественные ограничения для таких параметров, как тип источника угрозы, мотивы нанесения ущерба, цели и задачи негативного воздействия. Все это позволяет отсеивать часть угроз из сложившейся первичной номенклатуры и строить эффективную систему экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: угрозы, экономическая безопасность, предприятия железнодорожного транспорта.

CRITERIA OF THE SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY MANAGEMENT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Ostapuyuk B. B., applicant (USURT)

The article considers possible ways of limiting the range of threats depending on potential damage. The process of inventory of threats is developed, depending on the category of the object. The elements of the tree of probable damage for the railway enterprises are substantiated, as well as the algorithm of formation of a ranked list of threats of economic security for various categories of objects of protection is formulated. The analysis of the situation allows fixing several different situations and justifying quantitative restrictions for such parameters as the type of the source of the threat, the motives for causing the damage, the goals and objectives of the negative impact. All this allows us to remove some of the threats from the existing primary nomenclature and build an efficient system of economic safety of railway enterprises.

The most difficult problems arise when the international methodological documents, provisions of which should be used by all participants in the relevant intergovernmental agreements, identify the threats that are significantly different from the internal documents adopted by the parties at the national level. Often definitions differ not only in form, but also in economic essence.

In the process of solving practical tasks, it is expedient to impose restrictions on all types of circumstances. As a rule, the situation changes less often than the object or source of the threat. This situation is explained by the fact that the current state of the political situation and relations between different states, regions, enterprises is rather inertial, so a rapid change in economic, political or military situation is either analytically predictable or unlikely.

Key words: threats, economic safety, enterprises of railway transport.

Постанова проблеми. В даний час існує цілий ряд методичних та керівних документів, що визначають номенклатуру загроз і методики оцінки до ранжирування загроз для різних категорій об'єктів. Не тільки методики визначення загроз сильно відрізняються один від одного, але навіть номенклатура має відмінності в різних інтерпретаціях. Однією з причин такої ситуації є різні підходи до поняття «загроза». У різних документах різні погляди виникають через відсутність стандарту, що визначає термінологію в галузі економічної безпеки. Однак зустрічаються ситуації, коли трактування терміну навмисно змінюється, наприклад для обмеження номенклатури загроз або джерел їх виникнення.

Найбільш складні проблеми виникають, коли міжнародні методичні документи, положення яких повинні використовувати всі учасники відповідних міжурядових угод, дають визначення загроз, що істотно відрізняються від внутрішніх документів, прийнятих сторонами на національному рівні. Часто визначення відрізняються не тільки за формою, а й за економічною сутністю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням економічної безпеки присвячені наукові праці багатьох учених: Азарова А.О. [1], Бендиков М.А. [2], Воловельська І.В. [3,4], Козаченко Г.В. [6], Іванюта Т.М. [8], Маковоз О.В. [4], Сухорукова Т.Г. [11], Ткачук Г.Ю. [12]. Питанням економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту займалися такі вітчизняні науковці, як: Воловельська І.В. [5], Дикань В.Л. [5], Костюк Ж.С. [7], Міщенко С.П. [9], Назаренко І.Л. [10], Толстова А.В. [13], Чередниченко О.Ю. [14] та інші.

Незважаючи на значний науковий доробок, нерозкритими залишаються питання, пов'язані з формуванням критеріїв до системи управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, а також не достатньо розумно розкрито питання алгоритму формування

ранжируваної номенклатури загроз економічної безпеки для різних категорій об'єкта захисту.

Мета дослідження полягає у систематизації загроз економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. В області боротьби з економічними загрозами на залізничному транспорті, перш за все з фінансовими та маркетинговими зловживаннями, здійснюється діяльність міжнародних, регіональних і субрегіональних організацій.

У ситуації, коли поширення набули понад п'ять трактувань термінів «загроза», «економічна безпека», доцільно скористатися визначенням Великого енциклопедичного словника: «Під загрозою розуміється виявлене в будь-якій формі намір завдати економічної, фізичний, матеріальний або іншу шкоду суспільним чи особистим інтересам». Для випадку, коли мова йде про створення системи економічної безпеки (СЕБ), «намір завдати шкоди», яке і визначає перелік загроз, доречно розділити за джерелами загроз [1].

У найзагальнішому випадку можна розглянути п'ять типів джерел, що принципово відрізняються цілями і способом впливу, а також цілим рядом інших характеристик. Такими типами джерел є: працівники, технічні засоби, споживачі, ринок, контрагенти. Кожен з джерел формує свій спектр загроз економічній безпеці на залізничному транспорті (рис. 1).

Подальша деталізація загроз, як правило, є результатом обліку масштабів збитку, значущості об'єкта потенційних втрат, які виникають при реальній реалізації даної загрози.

Наприклад, для розкращання коштів працівниками підприємств залізничного транспорту може бути використана наступна деталізація [4]:

- розкращання в особливо великих розмірах, що веде до припинення діяльності підприємств залізничного транспорту;

- розкрадання у великих розмірах, діяльності підрозділу підприємств що приводить до припинення діяльності залізничного транспорту;
- розкрадання дрібних розмірів, що перешкоджає виконанню посадових обов'язків на робочому місці.
- розкрадання середніх розмірів, що несе збитки ефективної і регулярної



Рис. 1. Процес інвентаризації загроз в залежності від категорії об'єкта

Прикладом деталізації загроз в частині нанесення пошкоджень може бути наступний перелік:

- нанесення ушкоджень рухомого складу;
- нанесення ушкоджень дорожнього, світлофорного, стрілочного обладнанню системи організації руху;
- нанесення шкоди будівлям і спорудам ремонтних майстерень і т.д.

Схожа декомпозиція проводиться і для інших типів джерел. При складанні первинної номенклатури загроз доцільно враховувати навіть малоймовірні загрози. У разі необхідності проводиться декомпозиція кожної виділеної загрози «вглиб». Наприклад, на підставі світового досвіду

загрози рухомого складу, що ведуть до граничних ситуацій, до припинення транспортного сполучення, може бути реалізована шляхом пошкоджень в салонах вагонів, хуліганськими діями по відношенню до рухомого складу, шкідництвом в колісних парах і т.д. В кінцевому результаті така декомпозиція загроз трансформується в типові сценарії їх реалізації, які є підставою для формування базових заходів системи економічної безпеки.

У реальних ситуаціях, як правило, різні варіанти прояву загроз документуються на місцях, акумулюються територіальними підрозділами, узагальнюються в масштабах виду

економічної діяльності та в формі інструктивних листів розсилаються кінцевим виконавцям для використання в повсякденній діяльності.

Найважливішим критерієм об'єктивного скорочення номенклатури загроз виступає можливість вилучити з обліку найменші загрози в процесі розробки концепції створення або модернізації СЕБ, а також при реалізації конкретних техніко-економічних рішень за окремими рівнями та суб'єктам залізничного транспорту. Тут необхідно розуміти, що витрати на функціонування СЕБ по нейтралізації конкретної загрози не повинні перевищувати очікувані втрати від її реалізації [5].

Також необхідність скорочення номенклатури загроз визначається тим, що при оцінці потенційної ефективності системи економічної безпеки розглядаються не самі загрози або їх джерела, а сценарії реалізації. Тому кожна загроза в сформованій первинній номенклатурі повинна припускати велику кількість сценаріїв, які відрізняються цілями впливу, характеристиками джерел і іншими параметрами. Тобто якість оцінки ефективності СЕБ обмежена розумними розмірами завдання, які суттєво ускладнюють достовірний розрахунок через наявність великої кількості параметрів і результатів.

Розумне обмеження номенклатури загроз, крім теоретичних цілей, переслідує і цілком зрозумілу практичну мету - зниження кількості розглянутих загроз до реального рівня, при якому експерт, що виробляє оцінку ефективності системи економічної безпеки, має інструментарій та вихідні дані для аналізу і порівняння загроз, прийняття раціональних рішень в процесі захисту об'єкта впливу.

На сьогоднішній день в існуючих працях науковців обмеження переліку загроз може здійснювалась на підставі фільтрації за такими ознаками [8]:

- розміром потенційних втрат;
- обсягом і горизонту;

- ймовірності реального прояву.

Обмеження за розміром потенційних втрат передбачає, що фільтрацію не проходять ті загрози, для яких визначені в будь-якому вигляді абсолютні втрати або ризик (математичне очікування розміру втрат) менше заздалегідь заданого порогового значення.

Обмеження за обсягом і горизонту передбачає відсів тих загроз, реальний прояв яких не несе ушкоджень критично важливих елементів об'єкта вище технічно або економічно обґрунтованих величин через недостатню силу впливу або далекого горизонту його прояву.

Обмеження по ймовірності передбачає, що з номенклатури будуть вилучені загрози, які вважаються на підставі статистичної оцінки або експертної думки «малоймовірними» або «неможливими».

Отже, необхідно враховувати, що всі три види фільтрації досить жорстко пов'язані між собою, тому необхідно проводити фільтрацію комплексно. Візуалізація фільтрації і варіантів декомпозиції шкоди представлено на рис. 2 в формі дерева пошкоджень. З рисунка видно, що кожен сценарій прояви загрози є однією з гілок, причому для кожної проводиться статистична та експертна оцінка.

Для обмеження номенклатури загроз доцільно використовувати спеціальний алгоритм. Однак у транспортній галузі України в даний час оцінка галузевих загроз (ОГЗ), яка дозволяє визначити достовірні вихідні дані для проведення фільтрації, не здійснена.

Відповідно відсутність ОГЗ також унеможливорює не тільки формування номенклатури загроз в залежності від категорії об'єкта, а й розробку ймовірних сценаріїв їх реального прояву. У ситуації, що склалася необхідно використовувати спеціальний варіант обмеження номенклатури загроз. Розглянемо можливі способи обмеження номенклатури загроз залежно від потенційного збитку [9]:

- моделювання та аналіз варіанту дій джерела загрози, що несе найбільший збиток (ВДНЗ);

- кількісна оцінка ймовірного збитку в результаті реалізації конкретної загрози на основі обчислювальних процедур (ОВПЗ);
- розрахунок значень ризику (R_i) в разі реального прояву кожної загрози.



Рис. 2. Приклад фрагмента дерева ймовірних пошкоджень для підприємств залізничного транспорту

Виявлення і аналіз ВДНЗ полягає в розподілі зацікавлених сторін і їх об'єктів захисту за розміром потенційних втрат для формування вимог щодо ефективності використання СЕБ в залежності від параметрів захисного об'єкта. Оскільки кількісна оцінка величини збитку при подібному ранжируванні загроз не є необхідною (як правило, завдання полягає тільки в порівнянні між собою розмірів збитку від реалізації різних загроз), то в процесі ранжирування використовуються найбільш прості експертні оцінки. Наприклад, прийнятні результати досягаються при використанні методу ключових пріоритетів, суть якого полягає в проведенні парних порівнянь при оцінці збитку від різних категорій або видів загроз.

Багаторазове використання даного методу дає можливість елімінувати окремі загрози із загального переліку. Зокрема, в ситуації, коли окремі загрози мають істотні відмінності за пріоритетом (розміром збитку), але їх нейтралізація здійснюється СЕБ з використанням однакових принципів.

Тоді загроза, що має більш низький пріоритет, може бути виключена з переліку напрямків створення СЕБ або в процесі оцінки ефективності діючої системи економічної безпеки [11].

Найбільш явна перевага описаного підходу до відбору загроз полягає в його простоті. Також необхідно враховувати, що при експертному аналізі величина помилки при порівнянні збитку від різних загроз, як правило, незначна, так як навіть експерти, які мають відносно низьку кваліфікацію, можуть правильно оцінити масштаб збитку при парному порівнянні загроз.

Другий спосіб обмеження номенклатури загроз за розміром збитку полягає в використанні спеціальних методик для їх кількісної оцінки. В даний час розроблений набір різних методик для аналітичної оцінки різних варіантів шкоди. Використання цих методик дозволяє оцінити збиток досить точно, тобто частина загроз, які несуть на відповідному рівні відповідальності втрати менші раніше заданого розміру.

Недоліки другого способу полягають в його трудомісткості, а також вимагає проведення складних аналітичних розрахунків, в тому числі заснованих на експертних оцінках, наприклад при описі параметрів типових моделей порушення. Подібна обмовка знижує точність аналітичних процедур.

Третій спосіб скорочення номенклатури загроз по потенційному збитку полягає в розрахунку ризику (R_i) в разі реального прояву i -ї загрози:

$$R_i = C_{yi} * p_{(i)} \quad (1)$$

де C_{yi} – ціна збитку в грошовому вираженні або порівнянних величинах при реалізації i -ї загрози;

$p_{(i)}$ – ймовірність реалізації i -ї загрози:

$$p_{(i)} = p_{(i_{ВДНЗ})} * p_{(i_{СЕБ})} \quad (2)$$

де $p_{(i_{ВДНЗ})}$ – ймовірність вибору джерелом загрози i -ї загрози для реалізації із загального переліку загроз;

$p_{(i_{СЕБ})}$ – умовна ймовірність реалізації загрози з урахуванням можливостей джерела, що впливає з ефективності системи економічної безпеки.

Тобто загрози, для яких виконується умова:

$$R_i \leq \widehat{R}_i, \quad (3)$$

де \widehat{R}_i – мінімальне значення збитку, затверджене на галузевому або локальному рівні, можуть без шкоди загальної ефективності СЕБ еліминувати з загальної номенклатури загроз.

Незважаючи на те, що третій спосіб скорочення номенклатури загроз теоретично є найбільш достовірним, його практична реалізація в даний час об'єктивно неможлива. Перш за все тому, що завдання затвердження кількісних значень \widehat{R}_i і необхідних для розрахунку ризику значень $p_{(i)}$ не тільки не сформульована на рівні

галузі, але поки ще не має чіткого розуміння серед зацікавлених сторін [2].

Таким чином, існуючі способи скорочення номенклатури загроз дозволяють підвищити ефективність системи економічної безпеки. Проте існує ряд недоліків кожного способу. Наприклад, перший спосіб – суто експертний, тому кількісне обґрунтування загроз затруднено. Другий і третій способи більшою мірою експертно-аналітичні, однак при сучасному стані системи управління економічною безпекою відсутні об'єктивні кількісні показники для розрахунку. Тому виникають серйозні проблеми при скороченні номенклатури, викликані відсутністю галузевих доступних рівнів ризиків, а також єдиної методики оцінки ймовірності втрат.

У свою чергу, спосіб скорочення номенклатури за обсягом і горизонту є експертно-аналітичним. В рамках експертного блоку вирішуються такі попередні завдання :

- визначення типу джерела виникнення загрози і характеру його проявів в процесі нанесення шкоди об'єктам захисту підприємств залізничного транспорту (ОЗТП);

- формування переліку ОЗТП, за якими має здійснюватися оцінка ризику або розмірів збитку;

- розрахунок мінімально можливого горизонту, на якому вплив на ОЗТП несе збитки підприємствам залізничного транспорту;

- прогнозування максимального розміру впливу з урахуванням кількості і якості використовуваних джерелом загрози коштів негативного впливу;

- експертиза розміру шкоди «пошкодження» ОЗТП і встановлення мінімального порогу, нижче якого шкода вважається незначним.

Завдання аналітичної частини розглянутого способу полягає у визначенні подій в процесі реалізації загрози та наслідків негативного впливу для самого об'єкта впливу і для навколишнього середовища. Як правило, для розрахунку

масштабу пошкоджень і для кількісної оцінки витрат на їх ліквідацію є необхідні методики, наприклад страхові.

При виборі даного методу аналізу ефективності СЕБ одна з найбільш складних експертних завдань - це формування переліку ОЗТП. Дане завдання вирішується шляхом побудови логічних дерев по аналогії з деревом ймовірних пошкоджень (рис. 2). Основною відмінністю є те, що на вершину дерева поміщається характер впливу, який розподіляється по основних типах. Тобто для кожного характеру впливу будується окреме логічне дерево, а кількість аналізованих характерів або профілів впливу визначається експертами.

Завершальний етап побудови логічного дерева - визначення типів дії джерела загрози, які використовуються в процесі аналізу для всіх виділених ОЗТП. З урахуванням типу ОЗТП в процесі аналізу фіксуються [14]:

- мінімальний горизонт негативного впливу на ОЗТП для визначення розмірів шкоди, необхідний для повного знищення об'єкта захисту;

- максимальний збиток від конкретного джерела загрози для розрахунку мінімального горизонт впливу, протягом якого можливе повне відновлення об'єкта захисту;

- масштаб збитку і горизонт впливу на ОЗТП для визначення розмірів пошкоджень та віднесення джерела до конкретної категорії небезпек.

Номенклатура скорочується за рахунок конкретних загрози, якщо, на думку експерта, неможливо:

- за рахунок негативного впливу на заданому горизонті реалізації загрози завдати пошкодження конкретному ОЗТП (наприклад, необхідний для нанесення шкоди період впливу джерела на об'єкт перевищує терміни експлуатації об'єкта);

- масштаб прояви загрози на заданому горизонті впливу не перевищує мінімально заданий поріг (наприклад, незначні експлуатаційні пошкодження

вагонного парку не впливають на споживчі властивості).

В цілому завдання аналізу номенклатури загрози за обсягом і горизонту не має непереборних математичних труднощів, крім розміру розв'язуваної задачі для найбільш складних об'єктів захисту. Також необхідно враховувати, що завдання захисту конкретного об'єкта від загрози, які не скорочені за обсягом або горизонту прояви, але що входять у розглянутий тип, вирішується системою економічної безпеки спільно з іншими інструментами захисту. Але завдання захисту розподіляються між ними. Тобто СЕБ використовується для мінімізації загрози за обсягом і горизонту прояви, а система технологічного нагляду - для розумного скорочення кількості ОЗТП або зміни їх технологічних, експлуатаційних та фізичних параметрів.

Третій спосіб скорочення номенклатури загрози - за ймовірністю реального прояви - розглядається як найбільш поширений. На перший погляд це може говорити про його порівняльній переваги, методичної простоті, високу вірогідність і т.д. Однак практика показує, що це проявляється не завжди. Необхідно розуміти, що даний спосіб використовує допущення про ймовірнісний характер прояви загрози. Але негативний вплив з позиції джерела загрози не тільки визначено, але і може бути ретельно сплановано і підготовлено. З точки зору СЕБ кожний вплив випадковий, але їх сукупність не піддається статистичному аналізу, тому номенклатура загрози не може достовірно оцінюватися параметрами ймовірності. В теорії дослідження операцій така ситуація або набір подій називається «поганий невизначеністю».

Однак для підприємств залізничного транспорту необхідно враховувати, що окремі сценарії реалізації загрози часто повторюються, тому що витрати на заходи щодо забезпечення безпеки дорожче заходів щодо усунення наслідків прояви конкретної загрози. Також теорія дослідження операцій підтверджує доцільність навіть наближеної

оцінки «поганий невизначеності» різними можливостями. Таким чином, на кожному рівні прийняття рішень у транспортній галузі доцільно формувати ранжируваний перелік загроз (рис. 3). Як видно з рисунка, номенклатура загроз є результатом

комплексної фільтрації за трьома основними компонентами оцінки:

- 1) обстановка;
- 2) об'єкт захисту підприємств залізничного транспорту;
- 3) джерело загрози.

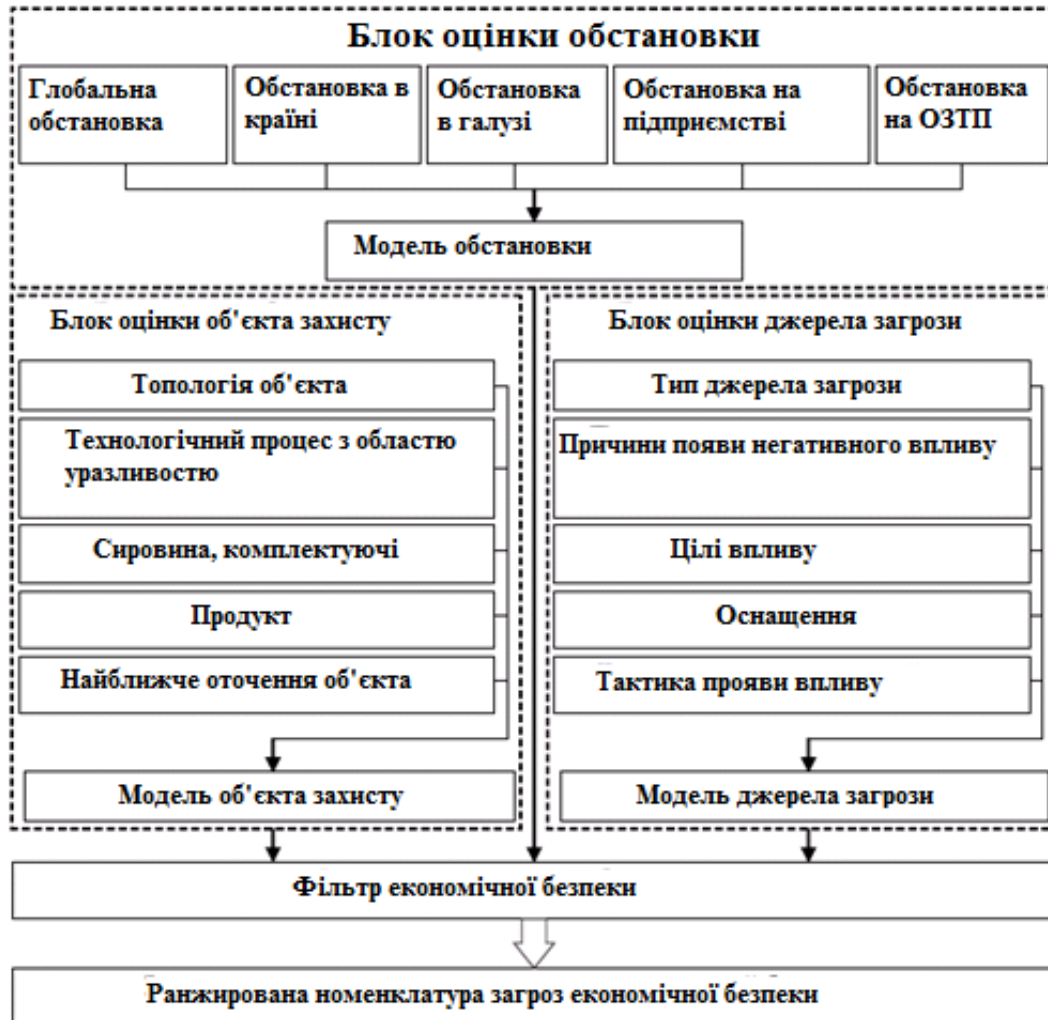


Рис. 3. Формування ранжируваної номенклатури загроз економічної безпеки для ОЗТП

Процедура ймовірного відсіву вимагає досягнення ряду істотних домовленостей за правилами і критеріями оцінки. Перша домовленість стосується ймовірностей, використовуваних в натуральному вираженні для скорочення номенклатури загроз. Якщо відсів проводиться по ймовірності вибору джерелом для реалізації конкретної загрози з загального переліку загроз, то необхідно домовитися про розгляд вибору джерелом

загрози з усієї номенклатури подій, тобто з повного переліку загроз.

При цьому подія, що складається у відмові від реалізації загрози, в номенклатуру негативних впливів по домовленості не включається. Тоді відсів загрози здійснюється на підставі узгоджених думок експертів про те, що джерело «не вибере цю загрозу для реалізації» [9].

Якщо відсів здійснюється за розміром умовної ймовірності реалізації

загрози з урахуванням можливостей джерела, що впливає з ефективності системи економічної безпеки, то необхідно домовитися про основні параметри оцінки цієї ймовірності. Зокрема, загроза відсівається через «неможливість» її реалізації джерелом ($p_{\text{СЕБ}} \rightarrow 0$) на думку експерта, що представляє підприємство залізничного транспорту і їх СЕБ.

Якщо відсів здійснюється за значенням p_i , то враховуються обидва елементи ймовірності разом. Очевидно, що відсів по p_i є кращим, проте експерт повинен у цій ситуації приймати набагато більше відповідальні рішення, розглядаючи всі сторони ситуації. Друга домовленість при виборі ймовірнісного відсіву полягає у визначенні особи, остаточно фіксує критерій визначення «неможливості» події (загрози), а також ймовірнісні значення обраного критерію для конкретної групи підприємств залізничного транспорту.

Також, на думку автора, необхідно розуміти, що існують і інші аспекти аналізу, що вимагають досягнення принципових домовленостей про спосіб в рамках прийняття рішення. У розвиток даного питання необхідно відзначити, що будь-які домовленості навіть по наведених прикладів вимагають відповідне наукове обґрунтування, а також наявність певної управлінської волі для прийняття рішень. Технічний аспект процедури відсіву загроз, як правило, спочатку зводиться до накладання об'єктивних обмежень і експертних припущень на що визначають загальний перелік моделі (рис. 3):

- модель обстановки;
- модель об'єкта захисту;
- модель джерела загрози.

Модель обстановки розкриває політичну ситуацію в країні та світі, описує ситуацію в регіоні, на підприємствах залізничного транспорту і на об'єкті захисту для визначення найбільш ймовірних джерел загрози, їх цілей, завдань і тактики нанесення збитку.

Модель об'єкта захисту показує його економічну топологію, послідовність і

особливості технологічних процесів, основні джерела сировини, напрямки та канали реалізації продукту, найближчі елементи зовнішнього середовища як можливий набір цілей негативного впливу і дозволяє визначити потенційний збиток від реалізації конкретної загрози.

Модель джерела загрози дозволяє врахувати його тип, основні мотиви негативного впливу, мета дії на об'єкті захисту, розмір і глибину впливу, технічну та інформаційну підготовленість, оснащеність інструментами нанесення збитку, а також інші характеристики, що впливають на ефективність заходів з нанесення шкоди підприємствам залізничного транспорту і ефективність захисних заходів [4].

Як показує практика, накладення обмежень доцільно починати з моделі обстановки, так як в результаті цього кроку обмеження в інших моделях стають більш обґрунтованими і очевидними. Наприклад, політична обстановка в деяких регіонах є напруженою. Тоді різко збільшується ймовірність диверсій на транспорті, що веде до загального підвищення інтенсивності захисту будівель і споруд, а також рухомого складу.

Дана ситуація веде до різкого зниження загроз розкрадання працівниками або хуліганства в вагонах як за ймовірністю, так і з економічної значущості. Тобто модель обстановки визначає пріоритети загроз і дозволяє відсіяти найменш вірогідні в ситуації, що розглядається. Таким чином, правильне моделювання обстановки веде до перерозподілу пріоритетів, підвищення ефективності використання наявних ресурсів для забезпечення економічної безпеки на залізничному транспорті.

Іншим прикладом є аналіз обстановки на підприємстві залізничного транспорту. Зокрема, навіть при фіксації загальної обстановки (в світі, країні, регіоні) як «спокійною» можливі ситуації з «напругою» внутрішньої економічної обстановки на підприємствах залізничного транспорту, викликаним низьким рівнем

соціальної стабільності працівників, коливаннями заробітної плати або погіршенням умов праці. Подібна обстановка підвищує не тільки ймовірність нанесення шкоди зсередини, але і можливості змови співробітників із зовнішніми джерелами загроз.

Висновки. Таким чином, навіть поверхневий аналіз обстановки дозволяє зафіксувати кілька різних ситуацій і обґрунтувати кількісні обмеження для таких параметрів, як тип джерела загрози, мотиви нанесення збитку, цілі і завдання негативного впливу і т.д. Все це дозволяє відсівати частину загроз із сформованої первинної номенклатури і будувати ефективну систему економічної безпеки підприємств залізничного транспорту

У процесі вирішення практичних завдань обмеження доцільно накладати на всі типи обстановки. Як правило, обстановка змінюється рідше об'єкта або джерела загрози. Дана ситуація пояснюється тим, що сучасний стан політичної ситуації і відносин між різними державами, регіонами, підприємствами досить інертно, тому швидка зміна економічної, політичної або військової обстановки або аналітично передбачувана, або малоімовірна.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНОЇ ДЖЕРЕЛ

1. Азарова А.О. Розробка методики визначення економічної безпеки підприємства / А.О. Азарова, О.В. Гаврилова // Економіка: проблеми теорії та практики. Збірник наукових праць. Випуск 191: В 4 т. Том III. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2004. – 318 с.

2. Бендиков М.А. Экономическая безопасность предприятия в условиях кризисного развития: учебное пособие / под ред. М.А. Бендикова. – К. : Книжкове видавництво НАУ, 2007. – 435 с.

3. 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.

4. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства: навч. посібник. / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. - Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 266 с.

5. Дикань В.Л. Специфические особенности системы обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта / И.В. Воловельская, В.Л. Дикань // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. - № 16. – Херсон, 2016. – С. 63-66.

6. 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.

7. Костюк Ж.С. Підходи до підвищення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ. – 2015. – № 49. – С. 121-127.

8. Іванюта Т.М. Економічна безпека підприємства : [навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл.] / Т.М. Іванюта, А.О. Заїчковський. – К. : Центр учбової літератури, 2009. – 256 с.

9. Міщенко С.П. Напрями забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / С.П. Міщенко / Вісник економіки транспорту та промисловості. -2011. - № 34. - С. 206-209.

10. 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.

11. Сухорукова Т.Г. Концептуальний взгляд на экономическую безопасность предприятия / Т.Г. Сухорукова // Залізничний транспорт України. – 1998. №2/3. С. 9-13.

12. Ткачук Г.Ю. Еволюція підходів до визначення сутності економічної безпеки

підприємства / Г.Ю. Ткачук // Молодий вчений. – 2015. – № 2(17). – С. 110–113.

13. Толстова А.В. Роль залізничного транспорту в забезпеченні економічної безпеки країни / А.В. Толстова // Дев'ята міжнародна науково-практична конференція «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Харків, 5-7

червня 2013р.). - Тези доповідей. - Вісник економіки транспорту і промисловості. - №42. – Х.: УкрДУЗТ, 2013. – С. 102.

14. Чередниченко О.Ю. Система економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / О.Ю. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ. – 2015. – № 51. – С. 67-72.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149968

УДК 657:331.2

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОБЛІКУ ПРАЦІ ТА ЗАРПЛАТИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Петухова Т.О., к.е.н, доцент,
Богданович О.Л., студентка,
Галенко І.В., студентка (УкрДУЗТ)*

В статті авторами розглянуто теоретичні основи бухгалтерського обліку оплати праці в сучасних економічних умовах, які впливають на вибір систем розрахунків з робітниками по заробітній платі, доплатам та виплатам, які визначені законодавством. Також наводяться характеристики систем оплати праці та її форм, які можуть застосовуватись установами в залежності від умов та специфіки їх діяльності.

Ключові слова: оплата праці, заробітна плата, форма оплати праці, система оплати праці, грейд.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УЧЁТА ТРУДА И ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Петухова Т.А., к.э.н, доцент,
Богданович Е. Л., студентка,
Галенко И. В., студентка » (УкрГУЖТ)*

В статье авторами рассмотрены теоретические основы бухгалтерского учёта оплаты труда в современных экономических условиях, которые влияют на выбор систем расчётов с работниками по заработной плате, доплатам и выплатам, определённым законодательством. Также приводятся характеристики систем оплаты труда и её форм, которые могут применяться организациями в зависимости от условий и специфики их деятельности.

Ключевые слова: оплата труда, заработная плата, форма оплаты труда, система оплаты труда, грейд.

© Петухова Т.О.,
Богданович О.Л.,
Галенко І.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 64, 2018

THEORETICAL BASES OF ACCOUNT OF LABOUR AND SALARY ARE IN MODERN TERMS

*Pyetukhova T., Ph.D., Associate Professor,
Bohdanovich O., student gr.,
Halenko I., student gr. (USURT)*

Modern realities of functioning of domestic enterprises and require the search for adequate and effective measures to motivate staff, additional incentives for more skilled and gifted workers. In the competitive struggle of companies for the sake of development, the value of labor resources is one of the key factors of success. In this regard, the issue of personnel motivation becomes a priority, in particular, his material stimulation. In addition, the effective organization of labour and its payment are particularly relevant now, because the vast majority of institutions are forced to reduce their costs.

In the article by the authors are considered the theoretical basis of payroll accounting in modern economic conditions, which affects the choice of payment systems with employees for wages, surcharges and payments that are determined by law. In addition, an analysis of the effectiveness of existing wage systems is conducted and generalized practical experience in choosing forms and systems of labor remuneration at enterprises for the purpose of the most correct assessment of the labor of the workers. Also, characteristics of pay systems and their forms, which can be used by institutions depending on the conditions and specifics of their activities, are given.

In Ukraine the legal regulation of wages is established, the state assumes guarantees of wages. In the calculation of wages, there are no restrictions on the maximum amount of wages. At the same time, the law prescribed the minimum wage, which regulates the minimum wage for working time.

The main forms of remuneration, which are being applied now, is hourly and unitary. The essence of hourly wage form is in that it depends directly on the amount actually worked out. In case of unit form of remuneration, a salary is provided in accordance with the employee's production.

But for a modern Ukrainian society a change in the professional structure is characteristic. Appears new institutions and professions (positions), which cannot be estimated using conventional systems. Consequently, there is a need for the use of new systems. In view of this, it is worth considering and introducing the latest wage systems, which today are already used in world practice. As an example of such a system, the grading system of remuneration is considered in the article.

Considered in the article system and form of remuneration determine the direction of the correct assessment of the labor duties of workers, which is one of the important moments of personnel motivation, as well as the direction of optimizing the company's expenses.

Key words: *remuneration of labour, salary, form of remuneration of labour, system of remuneration of labour, grade.*

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Розвиток ринкових відносин в Україні обумовлює еволюцію способів управління трудовими ресурсами, систем оплати праці з урахуванням ринкової вартості трудових ресурсів, оцінки ефективності праці робітників та їх кваліфікації. В конкурентній боротьбі підприємств зростає значення трудових ресурсів як одного з ключових факторів успіху, що безпосередньо впливає на досягнення цілей установи. У зв'язку з цим

першочерговою стає проблема мотивації персоналу, зокрема, його матеріального стимулювання. Крім того, ефективна організація праці та її оплати є особливо актуальними зараз, тому що переважна більшість установ змушені скорочувати свої витрати.

Аналіз останніх публікацій за темою. Теоретичні аспекти обліку праці та її оплати – питання, актуальні в будь-який час, отже вони постійно досліджуються спеціалістами. Серед вітчизняних та закордонних вчених, які останнім часом провели значні дослідження з питань принципів та особливостей обліку заробітної плати, варто відзначити А. М. Колота [1, 2], С.В. Цимбалюк [2], А.О. Гордеюк [3], О. В. Дубовську [4], Єськову О.Л., Савельєву В.С. [5], J. Kluge, Н. Lehmann [6], І.Л. Петрову [7] та ін. Усе це вказує на актуальність обраної теми.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Сучасні реалії функціонування вітчизняних підприємств та установ вимагають пошуку адекватних та дієвих заходів з мотивації персоналу, додаткового заохочення більш кваліфікованих та обдарованих працівників.

Формулювання цілей статті. Мета статті полягає в дослідженні теоретичних основ обліку праці та заробітної плати, аналізі ефективності існуючих систем оплати праці, а також узагальненні практичного досвіду з вибору форм та систем оплати праці на підприємствах з метою найбільш правильної оцінки праці робітників.

Вклад основного матеріалу дослідження. Оплата праці – один із основних та пріоритетних напрямків бухгалтерського обліку. Один з факторів стабільності діяльності будь-якого підприємства — це адекватність оцінки вартості праці залежно від функцій, які виконує найманий робітник. Будь-які помилки в розрахунках зобов'язань з оплати праці призводять до дестабілізації ситуації на підприємстві. І мова не тільки

про заробітну плату одного робітника, а й про співвідношення розмірів зарплат керівництва та підлеглих, працівників різних категорій, про обсяги робіт, які має виконати робітник за визначену заробітну плату та інше. Невірне визначення цих співвідношень (обсягів робіт, розмірів зарплат, співвідношень зарплат) можуть призвести до зниження ефективності праці як окремого робітника, так і всього колективу аж до зриву робочого процесу.

Іншим важливим питанням для будь-якого підприємства є суми нарахувань на заробітну плату, які виплачуються роботодавцем як податковим агентом. Суми ці не малі та складають в середньому близько 30% від сум нарахувань заробітних плат, що може складати одну з основних статей витрат підприємства. У зв'язку з цим, кошти на такі витрати мають бути заплановані разом з фондом заробітної плати на рік.

Отже, стосовно оплати праці основними завданнями є правильне нарахування заробітної плати, облік заробітної плати та її правильне оподаткування.

Сучасні умови розвитку ринкової економіки характеризуються змінами підходів до оплати праці робітників, яка залежить від специфіки діяльності підприємства, від результатів праці персоналу, результативності структурних виробничих підрозділів. Основним принципом розрахунків з оплати праці робітників є пряма оцінка їх праці, рівня вкладу та показників якості праці. При нарахуванні заробітної плати, відсутні обмеження щодо максимального розміру заробітної плати. Разом з тим, законодавством визначена мінімальна заробітна плата, яка регулює мінімальний розмір оплати праці за відпрацьований час. Сучасні тарифи, ставки та оклади визначаються виходячи з мінімального розміру оплати праці [8].

В Україні встановлено нормативно-правове регулювання оплати праці, держава бере на себе гарантії з оплати

праці. Державні гарантії з оплати праці включають:

- забезпечення прожиткового мінімуму при нарахуванні заробітної плати;
- оплата за роботу понаднормово та у вихідні;
- обмеження утримань із заробітної плати;
- визначення чітких та регламентованих строків виплати заробітної плати (не менше двох разів на місяць);
- оплата за роботу в нічний час;
- державний контроль за своєчасною виплатою заробітної плати;
- індексація заробітної плати.

Мінімальна заробітна плата нараховується за відпрацьовану норму робочого часу за місяць на повну ставку за основним місцем роботи.

Підставою для нарахування та виплати заробітної плати робітнику є виконання ним трудової функції, визначеної угодою або трудовим договором.

До об'єктів обліку праці, які підлягають розрахунку та контролю, належать:

- спискова чисельність працівників;
- відпрацьований робочий час;
- нарахована заробітна плата;
- загальні витрати на оплату праці.

До об'єктів аналізу показників праці належать:

- фонд заробітної плати;
- середньоспискова чисельність працівників;
- кількість відпрацьованих днів (годин);
- середня заробітна плата.

Метою бухгалтерського обліку оплати праці є наявність достовірної інформації щодо розрахунку оплати праці, утримань, своєчасної виплати як самої заробітної плати, так і утримань із неї. Для досягнення цієї мети бухгалтерського обліку необхідно вирішити наступні завдання:

- точний облік складу робітників;
- облік відпрацьованого часу;
- облік розрахунку заробітної плати та утримань із неї;
- облік розрахунків із бюджетом та не бюджетними фондами;
- контроль за раціональним використанням трудових ресурсів;
- облік правильного віднесення заробітної плати на рахунки витрат виробництва.

Сукупність заходів, метою яких є вартісна оцінка оплати за працю, називається організацією оплати праці. До таких заходів належать всі заходи, пов'язані з організацією тарифної системи оплати праці та нормуванням праці.

До основних понять тарифної нормованої системи належать такі: тарифна ставка, тарифна сітка і тарифно-кваліфікаційний довідник.

Тарифна ставка (годинна, денна, місячна) – затверджена сума оплати праці за одиницю робочого часу.

Тарифна сітка (різні для різних галузей) – встановлене співвідношення між розрядами і тарифними коефіцієнтами.

Тарифно-кваліфікаційний довідник – встановлені співвідношення між розрядами та кваліфікаційними вимогами.

Нормування – встановлені часові витрати праці, витрачені на одиницю виробу, в залежності від складності виконання та характеру робіт.

Відповідно до трудового законодавства заробітна плата робітника складається з кількох обов'язкових елементів:

- оплата відпрацьованого часу (базова частина, розрахована згідно затвердженої системи оплати праці);
- оплата невідпрацьованого часу (щорічні відпустки, навчальні відпустки, оплата відряджень, час проїзду з ініціативи роботодавця і т.д.);
- виплати заохочувального характеру (премії кварталні, річні, з нагоди свят, за досягнення особливих успіхів в роботі і т.д.);

- компенсаційні виплати за матеріальні витрати робітника, які мають постійний характер (заправка автомобіля, використання особистого транспорту, оплата житла та ін.).

Основними формами оплати праці, які застосовуються в теперішній час, є погодинна та відрядна. Суть погодинної форми оплати праці полягає у тому, що вона залежить безпосередньо від кількості фактично відпрацьованого часу. Її застосування доцільне для оплати праці адміністративно-управлінського персоналу.

При відрядній формі оплати праці передбачається зарплата у відповідності до виробітку працівника. При такій оплаті в організації встановлюються та затверджуються розцінки за виготовлення виробів, визначається плановий годинний або денний виробіток. Відрядна оплата сприяє підвищенню продуктивності праці та ефективності використання робочого часу. Така форма застосовується за наявності точного виміру кінцевого результату діяльності робітників [9].

Згідно законодавства установи мають право самостійного вибору системи оплати праці персоналу, які найбільш ефективно регулюють розрахунки з робітниками за виконання трудових обов'язків.

До систем оплати праці, які можуть бути застосовані в організаціях та на підприємствах, належать: тарифна, безтарифна, змішана.

Тарифна система оплати праці характеризується застосуванням тарифної системи з диференціацією зарплати персоналу за категоріями, а саме з визначенням різного рівня оплати праці робітників з урахуванням факторів, що впливають на виконання ними трудових обов'язків. До складу тарифної системи входять наступні елементи:

- тарифна ставка, яка характеризується фіксованим розміром оплати праці робітників за виконання

встановлених трудових обов'язків, норми праці за одиницю часу;

- встановлений посадовий оклад, який являє собою визначений розмір оплати праці робітників за виконання посадових обов'язків за відпрацьований місяць. Розмір посадового окладу і тарифної ставки встановлюється без сум компенсацій, виплат заохочувального та соціального характеру. Тарифну ставку установи можуть встановлювати, як погодинну, так і денну та місячну.

Посадовий оклад визначається за виконання посадових обов'язків за місяць з урахуванням наступних вихідних даних:

- тарифна сітка, яка характеризується сукупністю тарифних розрядів за видами робіт, професій та посад, які визначені штатним розкладом підприємства залежно від специфіки його діяльності, складності робіт, що виконуються, рівня кваліфікації робітників з оцінкою за допомогою застосування тарифних коефіцієнтів;

- тарифні коефіцієнти, характеризують відношення встановленої тарифної ставки оплати праці визначеного розряду до тарифної ставки першого розряду.

Для сучасного динамічного ринку праці тарифна система виявляється надто жорсткою та консервативною. Головний її принцип – тарифна, тобто базова частина заробітної плати має бути незмінною. Але ринок зростає, а з ним відповідно, зростають зарплати. В тарифній системі будь-яке підвищення зарплати супроводжується оформленням надбавки, що змушує адміністрацію нараховувати велику кількість доплат, які сукупно можуть навіть значно перевищити тарифну частину. В такому випадку ефективно керувати процесами нарахування заробітної плати стає вкрай складно.

Застосування безтарифної системи оплати праці доцільне на підприємствах, де розрахунок оплати праці передбачено з урахуванням участі кожного члена трудового колективу в кінцевому

результаті її функціонування. При такій системі оплати праці тарифні ставки не встановлюються, оплата праці персоналу розподіляється із застосуванням коефіцієнтів участі, які враховують також рівень їх кваліфікації [10].

Змішані системи оплати праці включають одночасно елементи тарифної та безтарифної системи. До таких систем можна віднести:

- систему плаваючих окладів, за якої в окремі періоди коректуються тарифні ставки. При цьому застосовуються коефіцієнти, які підвищують або знижують оклади. Застосування таких коефіцієнтів визначається результативністю трудової діяльності кожного робітника;

- механізм дилерської оплати передбачає самостійну закупку робітниками частини виробленої продукції для продажу. Оплата робітника в такому випадку визначається як різниця між фактичною ціною та ціною продажу;

- комісійну форму зарплати застосовують відділи продажу підприємств, рекламні агентства для робітників, оплата яких залежить від доходу, отриманого установою від їхньої діяльності. Однак при такій системі оплати праці робітнику встановлюється мінімальний оклад, який визначається незалежно від продажу продукції.

Для сучасного українського суспільства характерна зміна професійної структури. З'являються все більше установ та професій (посад), які неможливо оцінити за допомогою звичних систем. Отже, виникає необхідність застосування нових систем. З огляду на це, варто розглянути систему оплати праці, яка на сьогоднішній день все частіше застосовується в світовій практиці. Це грейдингова система.

Грейдинг (від англ. grading) має багато значень та перекладається, в тому числі, як сортування, градація, класифікація, оцінка. Грейдинг передбачає, що робітник оцінюється не залежно від посади, яку займає, а з точки

зору його цінності для компанії, яку визначило керівництво [11].

Система грейдів – це базовий управлінський механізм, який втілює стратегічну мету компанії – зробити так, щоб поведінка співробітників на роботі відповідала вимогам компанії. Людина прагне підвищити свій грейд і для цього їй потрібно працювати краще.

Грейдингова система оплати праці ґрунтується на тому, що роботодавець оплачує результат роботи співробітника. Однак, враховуються не тільки результати праці, а також береться до уваги і кваліфікація робітника, досвід, трудова дисципліна, корпоративна культура, а іноді навіть поведінка людини та її зовнішній вигляд. Можна стверджувати, що така система позиційних посад по суті являє собою, таблицю про ранги, де кожному співробітнику компанії присвоюється той чи інший ступінь або грейд, у відповідності до якого визначається рівень оплати його праці. Система грейдів сприяє створенню зрозумілої методики формування винагороди. Перевага грейдингової системи для робітників – її прозорість. Працівник розуміє, що і як він має робити та протягом якого часу, щоб отримати підвищення заробітної плати.

Система грейдів – це також спосіб тарифікації, який передбачає:

- по-перше, оцінку посад (професій), але не робітників, що в кінцевому результаті веде до побудови такої ієрархічної системи, яка дозволить побачити роботодавцю цінність для організації кожної окремої посади (професії);

- по-друге, оцінку кваліфікації робітника. Знання, навички та освіта робітника великою мірою впливають на рівень оплати, оскільки підвищується значення фактору знань. І зарплата збільшується, не дивлячись на те, що робітник працюватиме на посаді паралельно з робітником, у якого нижча кваліфікація та немає освіти. Нова схема також покликана спростити управління

системою оплати праці на підприємстві. При її впровадженні з'являються більш широкі можливості кар'єрного росту робітника та, як наслідок, відбувається покращення його добробуту [11].

Система грейдів не є принципово новою для українських підприємств та установ. Тарифні сітки, які існували ще за радянських часів та нині існують в Україні, подібні до грейдів. Однак, якщо раніше категорія тарифного розряду використовувалася тільки для оплати, то грейд можна використовувати для атестації (оцінки ефективності роботи персоналу), для диференціації пільг та привілеїв, які надаються тим робітникам, чий посади входять в той чи інший грейд.

Систему грейдів доцільно застосовувати у великих компаніях, холдингах, в компаніях, які займаються як виробництвом, так і інтелектуальною діяльністю, на фірмах, в яких співробітники виконують схожу, але різну за значенням роботу [12, 13].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. В умовах ринкової економіки головна задача підприємства – підвищення результативності діяльності. Найбільше значення у виконанні цього завдання відводиться персоналу установи. Саме від рівня професіоналізму, кваліфікації кожного окремого робітника залежить успіх всього підприємства. Тому завдання керівництва знайти способи, які безпосередньо можуть впливати на зацікавленість персоналу в розвитку професійних здібностей. В сучасних умовах саме заробітна плата відіграє головну роль в системі управління персоналом. Традиційні підходи не в повній мірі відповідають вимогам сьогодення, які пов'язані з еволюцією ринкових відносин. Оплата праці, а точніше, її розміри, мають пряму залежати від кількості та якості праці робітника. Розглянуті системи та форми оплати праці визначають напрямки правильної оцінки трудових обов'язків

робітників, що є одним із важливих моментів організації обліку розрахунків з персоналом по нарахуванню та виплаті заробітної плати, а також напрямком оптимізації витрат підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Колот А. М. «Дослідження проблем оплати праці: порівняльний аналіз (Україна та країни ЄС)» / А. М. Колот, Г. Т. Куліков, О. М. Поплавська // Україна: аспекти праці. – 2009. - № 1. – С. 49.

2. Колот А. М. Мотиваційний менеджмент / А. М. Колот, С. О. Цимбалюк // Підручник.— К.: КНЕУ, 2014. — 479 с.

3. Гордеюк А. О. Поняття заробітної плати як юридичної категорії / А. О. Гордеюк // Форум права. – 2012. – № 1. – С. 199-203.

4. Дубовська О.В. Теоретичні засади заробітної плати як соціально-економічної категорії та її специфіка у галузі освіти / О.В.Дубовська // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/np_pdaa/4.1/110.pdf

5. Єськова О.Л., Савельєва В.С. Теоретичні основи формування оплати праці на підприємстві: [збірник науково-технічних праць] / О.Л. Єськова, В.С. Савельєва // Науковий вісник НЛТУ України. – №21(12). – 2011. –С.152–156.

6. Kluge J. Disentangling Treatment Effects of Active Labour Market Policies: The Role of Labour Force Status Sequences / Jochen Kluge, Hartmut Lehmann, Christoph M. Schmidt. // Labour Economics. – December 2008. – Volume 15, Issue 6. Pages 1270-1295.

7. Український ринок праці: особливості розвитку та ефективність функціонування : монографія / За ред. д-ра екон. наук, проф. І.Л. Петрової. – К.: Фенікс, 2010. – 332 с.

8. Іванова М.І. Порівняння та використання сучасних методів оплати праці /М. І. Іванова, О. В. Варяниченко //

Ефективна економіка. – 2017 - №5. – С.117-121.

9. Завіновська Г.Т. Економіка праці / Г.Т. Завіновська // Навч. посібник. — К.: КНЕУ, 2003. — 300 с.

10. Кабаченко М.О. Система оплати праці: проблемні питання / М.О. Кабаченко // Право та інновації. – 2015. – №2 (10). – С.115 – 121.

11. Шахно А.Ю. Система грейдування як сучасна форма оплати праці на підприємстві / А.Ю. Шахно //

Інноваційна економіка. – 2013. - №6 (44). – С. 187-193.

12. Кобзиста І.Л. Особливості застосування грейдингової системи оплати праці на підприємствах / І.Л. Кобзиста. // Агросвіт. – 2018. - №1. С. 42-46.

13. Цимбалюк С. Грейдова система оцінювання посад і оплати праці: методологія, методика, практика / С. Цимбалюк // Довідник кадровика. — 2009. — No 2 (80). — С. 86—98.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149963

УДК 65.011:656.2

СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВАГОНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,
Зеленська А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено сучасний стан вагонобудівної галузі, розглянуті основні проблеми та перспективи розвитку вагонобудівних підприємств і передумови їх виникнення. Відзначено, що стратегічним напрямом розвитку підприємств вагонобудівної галузі є організаційно-технологічна співпраця між галузями, підприємствами та організаціями на основі об'єднання їх економічних інтересів.

Ключові слова: вагонобудівна галузь, вагонобудівні підприємства, залізничний транспорт, конкурентоспроможність, розвиток.

СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

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

В статье исследовано современное состояние вагоностроительной отрасли, рассмотрены основные проблемы и перспективы развития вагоностроительных предприятий и предпосылки их возникновения. Отмечено, что стратегическим направлением развития предприятий вагоностроительной отрасли является организационно-технологическое сотрудничество между отраслями, предприятиями и организациями на основе объединения их экономических интересов.

Ключевые слова: вагоностроительная отрасль, вагоностроительные предприятия, железнодорожный транспорт, конкурентоспособность, развитие.

SITUATION, PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF CARRIAGE-BUILDING ENTERPRISES

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

In the article the modern situation of the carriage-building industry is examined, the main problems and prospects of development of the carriage-building enterprises and the background of their occurrence are considered.

Before the carriage-building enterprises of Ukraine is acutely the question of insufficient state financing, a problem of obsolete main production assets and the necessity of distributing products both in the national market and the search for new markets.

The key problems of car-building enterprises are high tax rates; increase of tariffs for rail transportation; conducting military operations in the east of Ukraine; loss of the main consumer of domestic car-building products - Russia; low demand for products from private enterprises; limited market; lack of access to the international market; high cost and, as a consequence, the high price of products.

Falling volumes of production compels carriage manufacturers to apply anti-crisis measures. The first group of activities relates to cost reduction and is to optimize the staff, reduce the working week and restructure debt. The second group is related to the search for alternative sources of income.

Prospects of the industry should be associated with the production of high-tech products according to European standards, as well as establishing close ties with domestic and foreign enterprises. It is noted that the strategic direction of the development of enterprises of the carriage-building industry is the organizational-technological cooperation between the branches, enterprises and organizations on the basis of uniting their economic interests.

A new model of economic development for industrial enterprises of the railway industry should be based on the interaction of all participants involved in all stages of the life cycle of creating innovative products, including designers, developers of innovation and its end users. This strengthening of integration processes in the sphere of production is inextricably linked with the cluster approach.

This will allow industrial enterprises of rail transport, by combining existing resources, industrial production and marketing efforts to analyze the market and sale of finished products, to benefit from the scale effect and enter new markets.

Key words: *carriage-building industry, car manufacturing enterprises, railway transport, competitiveness, development.*

Постановка проблеми. Сучасний стан вітчизняної економіки характеризується процесом деіндустріалізації промисловості, за якої спостерігається спад промислового виробництва. Недостатність інвестицій, нерозвинені інноваційне середовище та інфраструктура стримують розвиток промислового сектору економіки, модернізацію обладнання й випуск нової продукції, що лежить в основі підвищення ефективності їх діяльності та конкурентоспроможності загалом. Негативного впливу зазнали і промислові підприємства залізничної галузі. Існуючі проблеми загострюють такі фактори, як суттєва зношеність основних фондів, стагнація інвестиційних процесів відновлення виробництва та поступова втрата науково-кадрового потенціалу. Ігнорування необхідності здійснення інноваційних перетворень на вітчизняних промислових підприємствах залізничного

транспорту стає ключовою загрозою для їх ефективного функціонування та стійкого розвитку.

Це обумовлює актуальність дослідження ринку вагонобудування України та визначення перспектив його розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Галузь залізничного транспорту та перспективи її розвитку в умовах реформування розглядає достатньо вагома кількість науковців, а саме: Ю.С. Бараш [1], В.Л. Дикань [3, 4], І.В. Воловельська [3], В.О. Зубенко [6], Н.Є. Каличева [7], Г.Є. Островець [4] та інші. Дослідженню проблем функціонування та забезпечення конкурентоспроможності підприємств вагонобудування присвячені наукові праці В.Л. Диканя [2], О.В. Дикань [5], Д. Каціло [8], А.В. Козуб [9], Г.В. Обруч [2, 12], І.М. Посохова [13], Ю.М. Уткіної [15] та інших вчених.

Проте, незважаючи на наявність значної кількості наукових публікацій у цій сфері, постійні зміни в галузі призводять до пошуку нових підходів та методів для виходу з кризової ситуації вагонобудівної галузі України.

Метою статті є дослідження проблем та перспектив розвитку залізничного машинобудування у сучасній Україні, що представлено переважно вагонобудуванням.

Розгляд основного матеріалу. Основними причинами скрутного становища вагонобудівної галузі України є втрата російського ринку. У зв'язку з погіршенням політичних відносин із Росією та загострення конфлікту на сході України було майже припинено експорт вітчизняних вагонів російським залізницям. На думку аналітиків, попит, який забезпечувала Росія (у 2013 р. експорт українських вагонів до Росії становив близько 85% від обсягу реалізованої продукції в 25 тис. вагонів), неможливо замінити на європейському ринку, де вимоги до вагонів відрізняються, а сам обсяг замовлень у 10 разів нижче [8].

У 2015 р. галузь практично повністю зупинила свою діяльність. Варто наголосити, що ситуація викликана не стільки внутрішніми передумовами розвитку вагонобудівних підприємств, а, насамперед, спровокована зовнішніми обставинами. Підприємства вагонобудівної галузі мають значне внутрішнє підґрунтя для ефективного розвитку. Так, проводиться активна робота з розробки як нових моделей вантажних та пасажирських вагонів, так і модернізації застарілих моделей. У 2015 р. було виготовлено контейнери за новою номенклатурою для європейських замовників, інші нові види продукції, у тому числі підйомно-транспортне обладнання [8].

Одним із ключових факторів внутрішнього середовища, що перешкоджає ефективному розвитку вагонобудівних підприємств України, є застарілі основні виробничі фонди. Фізичний знос устаткування на більшості підприємств становить 60–80%.

Доцільно також виділити таку проблему, як рівень фінансування галузі. На жаль, основні статті економіки вагонобудівних підприємств – це витрати на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи; заробітна плата працівників. Тому рівень інноваційного розвитку неприпустимо низький, особливо в порівнянні з європейськими країнами.

В цілому більшість проблем розвитку вагонобудівних підприємств досить загальні для машинобудівного комплексу. Ключовими проблемами вагонобудівних підприємств та передумовами їх виникнення є:

– високі ставки оподаткування та необхідність їх своєчасної сплати; підвищення тарифів на залізничні перевезення (передумова виникнення – відсутність державної підтримки);

– проведення воєнних дій на сході України – місці розташування більшості вагонобудівних підприємств (передумова

виникнення – загострення політичних відносин України з Росією);

– втрата основного споживача вітчизняної вагонобудівної продукції – Росії (передумови виникнення – загострення політичних відносин України з Росією; погіршення авторитету українських вагонобудівників на російському ринку в результаті відкликання Росією в них сертифікатів якості з причини невідповідності продукції вимогам безпеки);

– низький рівень попиту на продукцію з боку приватних підприємств (передумова виникнення – відсутність необхідності придбання значних обсягів вагонобудівної продукції, що пов'язано з незначними обсягами перевезень);

– обмеженість ринку збуту (передумови виникнення – специфічність продукції: вітчизняні вагони можуть бути використані тільки для ширини колії 1 520 мм (Україна, Росія, інші країни СНД та Балтії));

– відсутність виходу на міжнародний ринок (передумови виникнення – низький техніко-технологічний рівень виробництва; висока собівартість та, як наслідок, висока ціна на продукцію; тривалість строку виконання замовлень) [5, 9, 12, 13].

Падіння виробництва змушує вагонобудівників вживати антикризові заходи. Перша група заходів стосується скорочення витрат і полягає в оптимізації штату працівників, скороченні робочого тижня і реструктуризації боргу. Друга група пов'язана з пошуком альтернативних джерел доходу [13].

Зараз найбільшими підприємствами вагонобудівної галузі України є: ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», ПАТ «Азовзагальмаш».

ПАТ «Азовзагальмаш» займало перше місце серед вітчизняних виробників вантажних вагонів. Нестабільна ситуація в країні та проведення антитерористичної

операції в регіоні вплинуло на зниження привабливості підприємства у 2015 році [9].

ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» – лідер вітчизняного вагонобудування з повним циклом виробництва, від генерованої конструкторської ідеї до виготовлення високо-технологічної імпорто-замінної продукції, єдине підприємство в країні, на базі якого поєднано виробництво вантажного рухомого складу і транспорту соціального призначення. Підприємством освоєно випуск сучасної імпортозамінної продукції – міжрегіональних швидкісних двосистемних електропоїздів «Тарпан» з експлуатаційною швидкістю 160 км/год., які за технічними характеристиками та рівнем комфорту і сервісного обладнання за певними критеріями перевищують зарубіжні зразки даного класу [14].

Також можна засвідчити й ще декілька позитивних моментів у роботі Крюківського вагонобудівного заводу. За січень 2018 року КВБЗ збільшив випуск вантажних вагонів у 2,3 рази порівняно з відповідним періодом 2017 року – до 273 одиниць. Протягом січня 2018 року завод модернізував п'ять вагонів метро [10].

Також Крюківський вагонобудівний завод в 2017 році порівняно з 2016 роком збільшив випуск вантажних вагонів на 28% або на 437 штук – до 2013 одиниць, та у 5,5 разів більше пасажирських вагонів – у 2017 році крюківські вагонобудівники виготовили 50 пасажирських вагонів, а роком раніше – 9 одиниць [10].

Державна компанія «Укрзалізниця» підписала з американською компанією General Electric угоду про спільне виробництво рухомого складу на суму 1 мільярд доларів. Відповідно до домовленостей, співробітництво передбачатиме декілька етапів. На першому етапі General Electric поставить ПАТ «Укрзалізниця» 30 дизельних локомотивів TE33A Evolution. Планується збирати локомотиви на Крюківському вагонобудівному заводі. Згідно з

контрактом, для перших тепловозів локалізація складе 10%, згодом же локомотиви будуть збиратися не менше ніж на 40% з українських комплектуючих [11].

Сьогодні стратегічно важливим напрямом забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств є чітка орієнтація на створення і випуск нової продукції, яка відповідає зростаючим та мінливим запитам споживачів, удосконаленню її за рахунок нових технічних рішень. Досконалим заходом для досягнення цієї мети є приведення у відповідний стан усієї нормативно-технічної бази виробництва до міжнародних стандартів якості. Це дає можливість підтримувати на належному рівні конкурентоспроможність підприємства.

Варто зазначити, що висока якість продукції є лише однією з складових конкурентоспроможності товару. Більш важливу роль при виборі споживачем продукції відіграє конкурентоспроможність самого підприємства. Виходячи з даного принципу можна стверджувати, що конкурентоспроможність промислового підприємства визначає конкурентоспроможність держави, що впливає на добробут населення. Тобто, проблема забезпечення та підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств, у тому числі й вагонобудівних підприємств, є значущою та дуже важливою, але є виключно складною для вирішення [12].

Стратегія розвитку галузі має бути направлена на виробництво вантажних вагонів під конкретні цілі; поставку вагонів до країн Митного союзу в разі нормалізації відносин; перепрофілювання на інші типи металоконструкцій; виробництво комплектуючих для інших вагонобудівних підприємств, у тому числі країн Європи.

Нова модель економічного розвитку для промислових підприємств залізничної галузі має будуватися на основі взаємодії

всіх учасників, задіяних на всіх стадіях життєвого циклу створення інноваційної продукції, включаючи конструкторів-розробників інновації та її кінцевих споживачів. Таке посилення інтеграційних процесів у сфері виробництва нерозривно пов'язане з кластерним підходом.

Така форма інтеграції у вигляді інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластера приведена в роботі О.В. Дикань [5]. Кластер є об'єднанням географічно локалізованих у регіоні вагонобудівних підприємств, постачальників матеріальних, трудових, наукових та інвестиційних ресурсів, що формують основу єдиного дослідницько-виробничого середовища для реалізації інноваційних проектів вагонобудівних підприємств. Такий кластер буде сприяти впровадженню інновацій у їх виробничий процес та інноваційному оновленню виробничої бази, що на сьогоднішній день необхідно для зростання економічного потенціалу промислових підприємств залізничної галузі та підвищення рівня їх конкурентоспроможності [5].

Відтак, формування конкурентних переваг трансформується в завдання адаптації підприємства до змін конкурентного середовища, що дає змогу швидше і точніше визначити напрями і засоби підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудівної галузі.

Висновки. У зв'язку з кризовою ситуацією в країні галузь вагонобудування переживає нелегкі часи. Звичайно, що в таких умовах, підприємства мають приділяти постійну увагу оцінюванню перспектив та загроз своєї діяльності. Перед вагонобудівними підприємствами України стає гостро питання про недостатнє державне фінансування, застарілі основні виробничі фонди та необхідність поширення продукції як на національному ринку, так і пошук нових ринків збуту.

Стратегічно перспективним напрямом є участь вагонобудівних

підприємств у інтегрованих об'єднаннях, що дозволить промисловим підприємствам залізничного транспорту за рахунок об'єднання існуючих ресурсів, промислового виробництва та маркетингових зусиль з аналізу ринку та збуту готової продукції отримати переваги від ефекту масштабу та вийти на нові ринки.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш Ю.С. Вплив фінансовоекономічної кризи на діяльність залізничного транспорту України / Ю.С. Бараш, І.П. Корженевич, Ю.П. Мельянцова // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. – 2009. – Вип. 29. – С. 212-220.
2. Дикань, В. Л. Визначення ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств [Текст] / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - Вип. 56. - С. 9-18
3. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей его экономической безопасности [Текст] / В.Л. Дикань, И.В. Воловельская // Вісник Одеського національного університету. Економіка. – 2016. – Т. 21. – Вип.1 – С. 82-85.
4. 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. - Вип. 62. - С. 11-19
5. Дикань, О.В. Теоретико-методологічні аспекти забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту [Текст]. – Х., 2016. – 473 с.
6. Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту / В.О. Зубенко, Л.Ю. Коник // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. - №49. – С. 177-180.
7. Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ. - 2014. - № 45. – С. 167– 170.
8. Кацило Д. Под откос. Как Украина потеряла вагоностроение? / Д. Кацило // ЛІГАБізнесІнформ. – 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://biz.liga.net/all/transport/stati/3228646-pod-otkoskak-ukraina-poteryala-vagonostroitelnyu-otrasl.htm>.
9. Козуб А.В. Перспективы развития отечественных предприятий вагоностроения в современных условиях / А.В. Козуб // Вісник економіки транспорту і промисловості 2017.-№ 57. С 27-31.
10. Крюківський вагонобудівний завод в січні у 2,3 рази збільшив виробництво вантажних вагонів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eurologic.kiev.ua/news/19-kriukivskiyi-vahonobudivnyi-zavod-v-sichni-u-2-3-razy-zbilshyv-vyrobnytstvo-vantazhnykh-vahoniv.html>
11. Міжнародна спеціалізована виставка TransUkraine'2018: транспорт, логістика, інфраструктура, склад [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.transukraine.com.ua/uk-UA/press/news/1691.aspx>
12. Обруч Г.В Систематизація факторів забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України/ [Електронний ресурс] / Г.В. Обруч //Глобальні та національні проблеми економіки: електронне наукове фахове . –Миколаїв, 2016.-№9.-С.366-370. – Режим доступу: <http://globalnational.in.ua/archive/9-2016/76.pdf>
13. Посохов І.М. Дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на

світовому ринку та ринку країн СНД / І.М. Посохов // Вісник НТУ «ХПІ». 2015. № 60 (1169) с 117.

14 Промисловість/Полтавська обласна державна адміністрація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.adm-pl.gov.ua/page/promislovist-0>

15 Уткіна Ю.М. Резерви забезпечення якості на вагоноремонтних підприємствах залізничного транспорту /

Ю.М. Уткіна // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. - Харків, УкрДАЗТ.-2008.- №24.-С.75-78.

16 General Electric співпрацюватиме з Крюківським вагонобудівним заводом – Національний Промисловий Портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uprom.info/news/cars/general-electric-spivpratsyuvatime-kryukivskim-vagonobudivnim-zavodom>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149952

УДК 658.1

КЛАСИФІКАЦІЯ ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВА ЯК ІНСТРУМЕНТ УПРАВЛІННЯ

Радіонова Н.Й., к.е.н., доцент (КНУТД)

У статті розглянуті питання класифікації витрат для управлінських цілей. Для досягнення тактичних цілей підприємства існуючі класифікатори пропонується доповнити таким, як життєвий цикл продукції, в межах якого витрати будуть поділятися на узгоджені та неузгоджені. Для досягнення підприємством стратегічної мети пропонується застосувати класифікацію відносно створення доданої вартості (з поділом витрат на стратегічні й тактичні) та відносно ринкової вартості підприємства (в межах якого витрати поділяються на стратегічно важливі й стратегічно неважливі).

Ключові слова: витрати, управління витратами, класифікація витрат, стратегічні цілі, тактичні цілі, підприємство.

КЛАССИФИКАЦИЯ РАСХОДОВ ПРЕДПРИЯТИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ

Радионова Н.И., к.э.н., доцент (КНУТД)

В статье рассмотрены вопросы классификации расходов для управленческих целей. Для достижения тактических целей предприятия существующие классификаторы предлагается дополнить таким, как жизненный цикл продукции, в рамках которого расходы будут делаться на согласованные и несогласованные. Для достижения предприятием стратегической цели предлагается применить классификацию относительно создания добавленной стоимости (с разделением затрат на стратегические и тактические) и относительно рыночной стоимости предприятия (в рамках которого расходы делаются на важные и стратегически важные).

Ключевые слова: затраты, управление затратами, классификация затрат, стратегические цели, тактические цели, предприятие.

CLASSIFICATION OF THE ENTERPRISES COSTS AS A MANAGEMENT INSTRUMENT

Radionova N. Y., Ph.D., Associate Professor (KNUTD)

The article deals with the questions of costs classification for management purposes. It is noted that taking into account the large number and variety of enterprise costs, classification as a process of distribution of types and kinds of costs for certain categories is an important tool for their effective management system. Classification allows to determine the most important characteristics of costs, which have their own characteristics and therefore deserve specialization; consider to what extent these distinguished characteristics are inherent to other cost classes; improve understanding of the cost management process.

It is noted that each costs grouping is based on the fact that certain types of costs have different character of formation and methods of change, connection with the production process, different elasticity to changing internal and external conditions, differ in the question of influence on the financial result, degree of controllability and other signs.

The basic principles of cost classification are allocated taking into consideration the strategic goal and tactical management objectives.

In order to achieve the tactical goals of the enterprise, such traditional features of cost classification as economic elements, method of including in cost, technical and economic content, articles of costing, planned norms and norms, volume of production, influence of administrative decisions, level of regulation, efficiency are distinguished. The above classifiers are proposed to complement the product life cycle, within which costs will be divided into agreed and uncoordinated. In order to achieve the strategic objective of the enterprise, it is proposed to apply a classification regarding the creation of value added (with the division of costs for strategic and tactical) and the relative market value of the enterprise (within which costs are divided into strategically important and strategically irrelevant).

In addition, a systematization of costs is proposed, depending on the company's cost management functions.

Key words: costs, cost management, cost classification, strategic goals, tactical goals, enterprise.

Постановка проблеми. Дієва система упорядкування інформації про витрати підприємства відіграє важливу роль, оскільки дає можливість визначати особливості формування та розподілу витрат за певними об'єктами управління. В сучасних умовах класифікація витрат важлива не тільки для правильного визначення собівартості та цінової політики підприємства, вона застосовується для ефективного управління витратами з метою досягнення підприємством стратегічної мети та тактичних цілей. Тому, постає необхідність систематизувати класифікацію витрат

Постановка Враховуючи різноманіття витрат, з якими має справу кожне виробниче підприємство, їх класифікація має велике значення для функціонування кожного елементу системи управління витратами. Правильна класифікація витрат надасть можливість їх прогнозування, планування, нормування, здійснення правильного обліку та своєчасного контролю за їх оптимальним рівнем. Упорядкування витрат за відповідними ознаками класифікації спрямовано на вирішення найрізноманітніших завдань управління.

через призму тактичних й стратегічних цілей підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням класифікації витрат підприємства присвячені дослідження вітчизняних та зарубіжних науковців економістів, таких, як Д. Аакер [1], П. Й. Атамас [2], Ф. Ф. Бутинець [3], П. Друкер [4], У. В. Лаврик [5], К. Ю. Бондик [5], Н.В. Прохар [6], Ю.О. Ночовна [6], А.М. Турило [7], Ю.Б. Кравчук [7], А.А. Турило [7], Л. В. Нападівська [8] та інші. Класифікація витрат підприємств розглядається науковцями з позицій підвищення ефективності управління, виявлення резервів оптимізації витрат та зменшення собівартості продукції.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. На сьогоднішній день існує велика кількість наукових досліджень щодо класифікації витрат, але при цьому залишається відкритим питання класифікації витрат, яка б враховувала стратегічну мету й тактичні цілі підприємства.

Мета статті. Основною метою дослідження є розгляд існуючих підходів щодо класифікації витрат та угруповання витрат підприємства для реалізації стратегічних й тактичних цілей управління.

Виклад основного матеріалу дослідження. Науково обгрунтована класифікація витрат має велике значення для їх ефективного прогнозування, планування, нормування, організації, обліку, аналізу, пошуку резервів оптимізації та контролю.

Класифікація витрат - це процес розподілу видів та різновидів витрат на окремі категорії. Класифікація витрат необхідна для того, щоб:

- визначити найважливіші характеристики витрат, які мають свої особливості й тому заслуговують спеціалізації;

- розглянути, в якій мірі ці виділені характеристики властиві іншим класам витрат;

- поліпшити розуміння процесу управління витратами.

При цьому для ефективної класифікації витрат необхідно визначити, до якого напряму управління витратами вони належать – тобто йдеться про поточне чи стратегічне управління. Правильно застосована класифікація витрат забезпечує якість прийнятих рішень щодо раціоналізації витрат й збільшення прибутку підприємства.

Аналіз зарубіжного й вітчизняного досвіду з питань класифікації витрат у межах стратегічного та поточного управління дозволив сформулювати основні принципи класифікації витрат:

1) орієнтація на певний клас (групу) управлінських завдань;

2) відображення специфіки певних видів економічної діяльності;

3) урахування характеру організаційної та фінансової структури виробництва й управління;

4) єдність класифікацій з метою планування, аналізу та контролю витрат;

5) взаємозв'язок класифікацій витрат між собою;

6) комплексне використання в управлінні витратами всіх видів класифікацій витрат.

У науковій літературі пропонуються різноманітні класифікації витрат, кожна з яких залежить від призначення інформації: для зовнішніх або внутрішніх користувачів; для різних цілей управління; для структурних підрозділів підприємства; для окремих напрямів управління витратами.

Зазначимо, що кожне групування витрат ґрунтується на тому, що окремі види витрат мають різний характер формування та способи зміни, зв'язки з виробничим процесом, неоднакову еластичність щодо мінливих внутрішніх й зовнішніх умов, різняться за характером впливу на фінансовий результат, ступенем керованості та іншими ознаками.

Дослідження зарубіжних та вітчизняних класифікацій груп витрат

дозволило розробити класифікацію витрат (з виокремленням ознак класифікації та видів управлінських завдань, що потребують розв'язання), яка необхідна для прийняття обґрунтованих управлінських рішень, орієнтованих на досягнення стратегічних й тактичних цілей підприємства - збільшення прибутковості в умовах наявності альтернативних можливостей функціонування підприємств, що визначаються ринком та зростання вартості підприємства (табл. 1). Традиційні ознаки класифікації витрат для досягнення підприємством тактичних цілей - економічні елементи, спосіб включення до собівартості, техніко-

економічний зміст, статті калькуляції, заплановані норми й нормативи, обсяг виробництва, вплив управлінських рішень, ступінь регулювання, ефективність – пропонується доповнити таким класифікатором, як життєвий цикл продукції, в межах якого витрати будуть поділяться на узгоджені та неузгоджені. Крім того, для досягнення підприємством стратегічної мети пропонується застосувати класифікацію відносно створення доданої вартості (стратегічні витрати й тактичні) та відносно ринкової вартості підприємства (стратегічно важливі й стратегічно неважливі).

Таблиця 1

Класифікація витрат для реалізації стратегічних й тактичних цілей управління підприємством в умовах ринку

Ознака класифікації витрат	Мета класифікації (групи управлінських завдань)	Види витрат
1	2	3
Реалізація тактичної мети підприємства		
1. Економічні елементи	Групування витрат за однорідними елементами. Облік й відображення інформації у фінансовій звітності.	<ul style="list-style-type: none"> - матеріальні витрати; - витрати на оплату праці; - відрахування на соціальні заходи; - амортизація; - інші
2. Спосіб включення до собівартості	Управління розподілом витрат за окремими об'єктами	<ul style="list-style-type: none"> - прями; - непрями
3. Техніко-економічний зміст	Виявлення резервів зниження витрат при плануванні	<ul style="list-style-type: none"> - основні (виробничі); - накладні (невиробничі)
4. Статті калькуляції	Групування витрат за статтями калькуляції. Визначення вартості випущеної продукції.	<ul style="list-style-type: none"> - сировина й матеріали; - зворотні відходи (віднімаються); - покупні вироби, напівфабрикати, послуги та роботи виробничого характеру; - паливо та енергія на виробничі цілі; - основна і додаткова заробітна плата виробничих робітників; - вирахування на соціальні потреби виробничих робітників; - витрати на підготовку та освоєння виробництва; - загальноновиробничі витрати; - витрати через брак; - інші виробничі витрати; - позавиробничі комерційні витрати

Закінчення таблиці 1

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
5. Заплановані норми й нормативи	Аналіз реальності й ефективності встановлених норм й нормативів	- в межах норм; - понаднормові
6. Обсяг виробництва	На цій класифікації заснована система «директ-кост», що використовується для цілей прийняття управлінських рішень; основа аналізу беззбитковості виробництва, розрахунку ефекту виробничого важеля тощо	- змінні; - постійні; - умовно-постійні
7. Вплив управлінських рішень	Аналіз результатів прийняття управлінських рішень з метою їх регулювання в майбутньому	- релевантні (майбутні); - нерелевантні (минулі)
8. Відносно додаткової одиниці продукції	Концепція (розрахунок) маржинального прибутку	Маржинальні витрати
9. Відносно збільшення обсягів виробництва	Оцінка доцільності збільшення випуску продукції, створення нової продукції, збільшення ринків збуту	Інкрементні витрати
10. Ступінь регулювання	Аналіз нерегульованих витрат з метою їх мінімізації	- регульовані (підконтрольні); - нерегульовані (непідконтрольні)
11. За ефективністю	Оцінка менеджменту центрів відповідальності	- ефективні; - неефективні
12. Життєвий цикл продукції*	Оптимізація розміру непрямих витрат на продукцію високого попиту	- узгоджені; - неузгоджені
Реалізація стратегічної мети підприємства		
13. Відносно створення доданої вартості*	Дотримання оптимальних пропорцій при плануванні ланцюга створення вартості продукції	- стратегічні - тактичні
14. Відносно ринкової вартості підприємства*	Для стратегічного планування збільшення прибутковості	- стратегічно важливі - стратегічно не важливі

Джерело: складено за [1; 2, с. 25; 3, с. 11-13; 4; 5, с. 360-369; 6, с. 15; 7, с. 77; 8, с. 237]

*п. 12-14- авторська розробка

Слід зауважити, що означені класифікації витрат взаємопов'язані між собою. Так, розподіл витрат на вхідні та минулі, постійні та змінні неможливий без використання класифікації за елементами та статтями витрат.

Вважаємо, що в сучасних умовах необхідно ввести такі класифікаційні ознаки, як життєвий цикл продукції (узгоджені й неузгоджені витрати), а також класифікувати витрати відносно створення доданої вартості (тактичні й стратегічні) та

відносно ринкової вартості підприємства (стратегічно важливі та стратегічно не важливі). Це сприятиме ефективності управління витратами з врахуванням стратегічної мети та тактичних цілей підприємства.

Схема критеріїв, що визначають формування класифікації витрат, може бути застосована для багатьох типів підприємств. Однак варто зазначити, що сама система управління витратами, її організаційна структура і складові елементи також безпосередньо впливають на принципи класифікації. Тому пропонуємо систематизувати класифікації для функцій системи управління:

- 1) для прийняття рішення;
- 2) для реалізації рішення, тобто для визначення собівартості виготовленої продукції та отриманого прибутку;
- 3) для здійснення процесу контролю витрат.

Для кожної з трьох зазначених функцій пропонується класифікація витрат, представлена в *табл. 2*.

Саме таке групування пропонуємо використовувати на вітчизняних швейних підприємствах.

Процес управління витратами досить складний та багатогранний, що потребує для його дослідження системного підходу. Оскільки всі управлінські рішення в області ефективного використання ресурсів та організації їх обороту тісно взаємозв'язані та прямо або побічно впливають на кінцеві результати фінансової діяльності підприємств, управління витратами повинно розглядатися як комплексна функціональна керуюча система, що забезпечує розробку взаємозалежних управлінських рішень, кожне з яких робить свій внесок у загальну результативність діяльності підприємства.

Таблиця 2

Систематизація класифікацій витрат залежно від функцій управління витратами

Функції управління витратами	Класифікації витрат
Розробка стратегії управління витратами	<ol style="list-style-type: none"> 1. Змінні, постійні та умовно-постійні. 2. Релевантні й нерелевантні. 3. Інкрементні та маржинальні. 4. Тактичні й стратегічні 5. Стратегічно важливі й стратегічно не важливі
Реалізація рішення	<ol style="list-style-type: none"> 1. За економічними елементами. 2. За статтями калькуляції. 3. Прямі й непрямі. 4. Основні та накладні. 5. Узгоджені й неузгоджені.
Контроль витрат	<ol style="list-style-type: none"> 1. Регульовані й нерегульовані. 2. Ефективні та неефективні. 3. В межах норм та понаднормові.

Джерело: розроблено автором.

Отже, комплексне використання в управлінні витратами всіх розглянутих класифікацій витрат дозволить створити найбільш ефективну систему поточного

управління витратами, орієнтовану на досягнення підприємством стратегічних й тактичних цілей.

Висновки. В сучасних умовах ефективно управління витратами має базуватися на обґрунтованій класифікації витрат, що дає підґрунтя для розуміння удосконалення їх регулювання.

Традиційно, класифікаційними ознаками виділено: економічні елементи, спосіб включення до собівартості, техніко-економічний зміст, статті калькуляції, заплановані норми й нормативи, обсяг виробництва, вплив управлінських рішень, ступінь регулювання, ефективність, додаткової одиниці продукції та збільшення обсягів виробництва. В сучасних умовах управління витратами виходить за межі аналізу нормативних відхилень. Сучасні методи управління витратами мають різний інструментарій для досягнення підприємством його тактичних й стратегічних цілей. За таких умов необхідною є класифікація видів витрат за такими критеріями, які якнайповніше відобразатимуть та характеризуватимуть техніко-організаційні особливості підприємства. Це сприятиме удосконаленню процесу управління витратами, надаючи можливість розглядати їх з позицій системного підходу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аакер Д. Стратегическое рыночное управление. – 7-е изд. / Д. Аакер ; пер. с англ. под. ред. С.Г. Божук . – СПб. : Питер, 2007. – 496 с.
2. Атамас П.Й. Управлінський облік : навч. посібник. – Д. – К. : Центр навчальної літератури, 2006. – 440 с.
3. Бутинець Ф.Ф. Витрати виробництва та їх класифікація для потреб управління / Ф.Ф. Бутинець // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу : міжнар. зб. наук. праць. Сер. «Бухгалтерський облік, контроль і аналіз». – 2012. – № 1 (22). – С. 11–18.
4. Друкер П. О профессиональном менеджменте / П. Друкер ; пер. с англ. – М. : ИД «Вильямс», 2006. – 320
5. Лаврик У. В., Бондик К. Ю. Сучасні підходи до управління витратами промислових підприємств/У.В. Лаврик, К.Ю. Бондик//Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки, 2013, вип. 24. – С. 360-369.
6. Прохар Н.В. Облік доходів, витрат і фінансових результатів: проблеми теорії та практики : [монографія] / Н.В. Прохар, Ю.О. Ночовна. – Полтава : РВВ ПУЕТ, 2011. – 257 с.
7. Турило А.М. Управління витратами підприємства : навч. посібник / А.М. Турило, Ю.Б. Кравчук, А.А. Турило. – К. : Центр навч. л-ри, 2006. – 120 с.
8. Управлінський облік: підручник / Л. В. Нападовська. – 2-ге вид., доопрац. та доп. – Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2010. – 648 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149956

УДК 338.2

БІЗНЕС-ПЛАНУВАННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ДОСЯГНЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ЦІЛЕЙ ПІДПРИЄМСТВА

*Устенко М.О., к.е.н., доцент,
Курочка А.Ю., магістр,
Максимова О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглядаються окремі аспекти стратегічного планування та бізнес-планування в сучасних організаціях. Виділено основні труднощі стратегічного планування, особливості та проблеми розробки бізнес-планів у вітчизняному бізнес-середовищі.

Розглянуто взаємозв'язки стратегічного і бізнес-планування на рівнях цілепокладання, визначення планових показників і контролю. Зроблено висновки про можливість використання бізнес-планування як інструменту досягнення стратегічних цілей організації.

Ключові слова: стратегічне планування, бізнес-планування, бізнес-план, стратегія, підприємство.

БИЗНЕС-ПЛАНИРОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ ДОСТИЖЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Устенко М.А., к.э.н., доцент,
Курочка А.Ю., магистр,
Максимова Е.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассматриваются отдельные аспекты стратегического планирования и бизнес-планирования в современных организациях. Выделены основные трудности стратегического планирования, особенности и проблемы разработки бизнес-планов в отечественной бизнес-среде.

Рассмотрены взаимосвязи стратегического и бизнес-планирования на уровнях целеполагания, определения плановых показателей и контроля. Сделаны выводы о возможности использования бизнес-планирования в качестве инструмента достижения стратегических целей организации.

Ключевые слова: стратегическое планирование, бизнес-планирование, бизнес-план, стратегия, предприятие.

BUSINESS PLANNING AS A TOOL ACHIEVEMENTS OF THE STRATEGIC OBJECTIVES OF THE ENTERPRISE

*Ustenko M.A., Candidate of Economics, associate professor,
Kurochka A.U., master,
Maksimova E.V., master (USURT)*

The article discusses certain aspects of strategic planning and business planning in modern organizations. The strategic planning stages are given. There are three types of

business plans that are used in the formal planning process as a function and the basic technology of business management: corporate (managerial) business plans; business plans of projects aimed at planning and managing projects implemented within the framework of this enterprise; targeted business plans aimed at making individual decisions related to business management.

The main difficulties of strategic planning, features and problems of developing business plans in the domestic business environment are highlighted. These include: the impossibility of a detailed description of the future, of what the company seeks when choosing this position, a large amount of time and resources; negative consequences due to errors in strategic planning; lack of a clear strategic planning algorithm. It is noted that the Ukrainian legislation does not fix the mandatory development of a business plan.

Considered the relationship of strategic and business planning. At the level of strategic planning the purpose is formed, and with the help of business planning it is concretized. At the indicator level, the link between strategic planning and business planning is seen as a translation of strategic purposes into a system of specific indicators.

The article proposed to consider the relationship of strategic and business planning at the level of interaction and staff motivation. The interrelation of strategic planning and business planning at the personnel level is manifested in the fact that, through the degree of fulfillment of the planned indicators, one can indirectly judge the effectiveness of the work of the executors (business units). High efficiency of fulfillment of planned tasks is achieved when the goals and values of employees are consistent with the goals and values of the enterprise as a whole, which proves the degree of understanding of the enterprise strategy.

The use of the control system allows you to eliminate the causes of deviations from the planned business plans. Conclusions about the possibility of using business planning as a tool to achieve the strategic goals of the organization were made.

Key words: strategic planning, business planning, business plan, strategy, enterprise.

Постановка проблеми. Реальна потреба в систематичному плануванні діяльності будь-якої фірми залежить від невизначеності середовища, особливостей конкуренції і наявності управлінського досвіду в організації. На сьогоднішній день нестабільність факторів навколишнього середовища вимагає від підприємств детального прогнозування своєї стратегічної та поточної діяльності, врахування загроз і можливостей подальшого розвитку та досягнення поставлених цілей.

Одним з інструментів стратегічного планування є бізнес-план, що дозволяє вирішувати цілий ряд задач: 1) обґрунтування економічної доцільності нових напрямків розвитку; 2) розрахунок очікуваних фінансових результатів діяльності, насамперед обсягів продажу, прибутку, доходів на капітал; 3) визначення джерел фінансування обраної

стратегії; 4) підбір працівників, спроможних реалізувати такий план [5]. Безумовно, важливою причиною розробки бізнес-плану є залучення інвесторів, він дозволяє менеджерам та економістам не тільки обґрунтувати необхідність розробки того чи іншого інвестиційного проекту, але і можливість його реалізації в діючих ринкових умовах.

Підприємство, яке не вважає метою планувати свою діяльність, може стати об'єктом планування інших, більш спритних, підприємців для досягнення чужих цілей. Майже всі перспективні напрямки вимагають вливання зовнішніх інвестиційних потоків, і саме тому планування може допомогти знизити невизначеності і ризику.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Визначення невирішених проблем. Теоретико-методологічні основи стратегічного планування сформуливали

наукові праці, присвячені концепції та структурі стратегії А. Чандлера [17], а також концепції корпоративної стратегії І. Ансоффа [1], А.А. Томпсона, А. Дж. Стрикленда [15]. Методичні аспекти стратегічного планування в сучасних економічних умовах представлені в роботах вітчизняних вчених, таких як М.М. Алексеєва [12], В.Л. Дикань, І.В. Токмакова, О.М. Маковоз, В.О. Зубенко, О.В. Шраменко [6], Т.С. Броннікова, Т.В. Рижкова [4], В.В. Компанієць [9], О.М. Сумець, М.І. Бондаренко [14], О.Л. Яременко [16] та багато інших.

Теоретичним та методологічним аспектам бізнес-планування діяльності підприємств присвячено ряд наукових праць, зокрема Д.П. Барсукова, Ю.А. Шиндіної, З.Х. Шогенової [2], В.В. Дмитренка [8], В.Р. Кучеренка, В.А. Карпова, О.С. Маркітан [10], С.Ф. Покропівного, С.М. Соболю, Г.О. Швиденко, О.Г. Дерев'янку [3] та інших.

Водночас вивчення наукової літератури та практики стратегічного та бізнес-планування на вітчизняних підприємствах потребує чіткого визначення місця бізнес-плану в загальній системі планів підприємства.

Метою статті є дослідження взаємозв'язку стратегічного планування та бізнес-планування на підприємствах в сучасних умовах господарювання.

Розгляд основного матеріалу. Процес стратегічного планування є плануванням господарської діяльності підприємства на найближчий і віддалений періоди у відповідності з потребами ринку і можливостями отримання необхідних ресурсів. В той же час, після формування стратегічного плану керівники фірм стикаються з проблемою, пов'язаною з його реалізацією: доведенням до співробітників компанії, розробкою конкретних заходів по їх досягненню.

Так, за даними дослідження McKinsey Quarterly, проведеним серед 800

керівників великих компаній, що ведуть діяльність в різних галузях по всьому світу, тільки 45% респондентів задоволені процесом стратегічного планування; 23% - стверджують, що ключові стратегічні рішення приймаються з урахуванням встановлених в ході планування обмежень [13].

За думками фахівців, у сучасних умовах господарювання в основі процесу формування стратегічного набору слід використовувати концептуальну бізнес-модель підприємства, яка базується на положеннях ресурсного підходу щодо вибору стратегії розвитку підприємства та враховує концепцію «ланцюжка цінності» [11]. Будучи основою побудови бізнес-моделі, ресурси повинні максимально відповідати цілям створення, розвитку і підтримки спроможностей підприємства. Тобто, взаємопов'язаними етапами управлінської діяльності в кожній компанії, яка прагне до досягнення своїх показників, є стратегічне планування і бізнес-планування.

Процес стратегічного планування складається з шести етапів:

- 1) оцінка поточної стратегії. На даному етапі складається загальна картина стану справ даного підприємства;
- 2) аналіз портфеля продукції;
- 3) вибір стратегії;
- 4) оцінка обраної стратегії;
- 5) розробка стратегічного плану. Обрана стратегія є основою складання стратегічного бізнес-плану;
- 6) розробка системи бізнес-планів [13].

Можна виділити три типи бізнес-планів, які використовуються у формальному процесі планування як функції та базової технології управління бізнесом:

- корпоративні (управлінські) бізнес-плани – застосовуються для управління поточною діяльністю та розвитком підприємства;
- бізнес-плани проектів, спрямовані на планування та управління проектами,

що реалізуються в рамках даного підприємства – застосовуються для управління змінами на підприємстві;

- цільові бізнес-плани, спрямовані на прийняття окремих великих рішень, пов'язаних з управлінням бізнесом – застосовуються для управління специфічними разовими завданнями в діяльності підприємства [7].

Таким чином, бізнес-план є частиною стратегічного планування, але відмінності між бізнес-плануванням і стратегічним плануванням виявляються в наступному: бізнес-план містить тільки певні цілі, які потребують певних обсягів інвестицій; бізнес-план має чіткі часові рамки, в перебігу яких необхідна реалізація задуманих цілей. За допомогою бізнес-плану здійснюється обґрунтування кожного пункту стратегічного плану, що потребує фінансових ресурсів для його реалізації [13].

За думками фахівців, до основних труднощів стратегічного планування можна віднести:

1) неможливість детального описання майбутнього, того, до чого прагне підприємство при виборі даної позиції;

2) чималу кількість часу і ресурсів;

3) негативні наслідки через наявність помилок в стратегічному плануванні;

4) відсутність чіткого алгоритму стратегічного планування. Цілі забезпечуються тільки за допомогою активної інноваційної політики, взаємодії підприємства з зовнішнім середовищем [8].

В свою чергу процес бізнес-планування в Україні характеризується наявністю таких особливостей і проблем:

1) планування бізнесу має спиратися на системне бачення, узагальнення результатів дослідження ринку і аналізу досягнутих результатів роботи з ринком. Однак стратегічний маркетинг залишається для вітчизняного бізнесу слабкою стороною;

2) на багатьох вітчизняних підприємствах існують комунікаційні труднощі, які уповільнюють процес планування;

3) труднощі з інформаційним та аналітичним забезпеченням бізнес-планування в результаті інфраструктурних проблем бізнесу;

4) відсутність опрацьованих вітчизняних методик складання бізнес-плану (зарубіжні методики не в повній мірі враховують специфіку вітчизняного бізнесу);

5) керівники малого і середнього бізнесу не бачать сенсу витратити час і ресурси на кропіткий процес складання бізнес-плану, вважаючи за краще працювати по ситуації, що склалася [5, 7].

Українське законодавство на сьогодні не закріплює обов'язковість розробки бізнес-плану. Незважаючи на прагнення країни приєднатися до європейської спільноти та підвищити стандарти якості продукції, послуг та принципів ведення бізнесу, значно поширена позиція, яка заперечує доцільність розробки розгорнутого бізнес-плану і передбачає, як альтернативу, стисле техніко-економічне обґрунтування. Іноді вважається, що відсутність проробленого бізнес-плану може бути компенсована знанням "глибин" вітчизняного бізнесу й інтуїцією [7].

Взаємозв'язок стратегічного планування та бізнес-планування на рівні визначення цілей організації, на рівні показників і на рівні контролю за процесом планування детально розглянутий в роботі Д.П. Барсукова, Ю.А. Шиндіної та З.Х. Шогенової (рисунок) [2].

Взаємозв'язок стратегічного планування і бізнес-планування на рівні цілей фірми проявляється насупним чином: на рівні стратегічного планування формується мета, а за допомогою бізнес-планування вона конкретизується, розглядаються найбільш прийнятні способи її досягнення, розробляються підділі для виконавців планів.

На рівні показників зв'язок стратегічного планування і бізнес-планування розглядається як переведення стратегічних цілей в систему конкретних показників, які необхідно досягти виконавцям планів.



Рис. Взаємозв'язок стратегічного планування і бізнес-планування [2, с. 35]

Взаємодія стратегічного планування і бізнес-планування на рівні контролю процесу планування проявляється в тому, що використання системи контролю дозволяє здійснити певні дії, спрямовані на усунення причин виникнення відхилень від намічених бізнес-планів, і навіть корегувати стратегічні цілі [2].

Проте, в даному висвітленні взаємозв'язку стратегічного та бізнес-планування представлена швидше формалізована система процесу формування стратегії, а людський фактор практично не враховується. На наш погляд, важливим доповненням є відображення взаємозв'язку стратегічного і бізнес-планування на рівні взаємодії і мотивації персоналу. Так, взаємозв'язок

стратегічного планування і бізнес-планування на рівні персоналу проявляється в тому, що через ступінь виконання запланованих показників можна опосередковано судити про ефективність роботи виконавців (підрозділів підприємства). Висока ефективність виконання планових завдань досягається при відповідності цілей і цінностей співробітників цілям і цінностям підприємства в цілому, що доводить ступінь розуміння стратегії підприємства.

Таким чином, за допомогою стратегічного планування і бізнес-планування формуються глобальні цілі розвитку фірми, а також можливість їх коригування, здійснюється раціональний розподіл і ефективно використання всіх

видів ресурсів, відбувається пошук нових організаційних стратегій.

Висновки. Стратегічне планування – це дієва, перевірена часом управлінська технологія, здатна вирішити серйозні завдання в період економічної нестабільності. Розробка стратегії необхідна будь-якому бізнесу, оскільки дозволяє планувати дії підприємства на довгострокову перспективу, а також визначати обсяг інвестицій, потрібних для досягнення поставлених цілей. Бізнес-планування як вид планової діяльності відіграє ключову роль у процесі управління стратегією розвитку підприємства. Це пояснюється тим, що якість викладення положень стратегії, відображених у розділах планового документа, та їх зрозумілість виступають базовою умовою реалізації прийнятої програми розвитку суб'єкта господарювання. В сучасній діловій практиці бізнес-план більше не розглядається як документ виключно для залучення інвестиційних коштів на підприємство. Зараз його функції набагато ширше - це ключовий елемент для досягнення цілей стратегічного і фінансового менеджменту.

З огляду на це перспективним напрямом дослідження є формулювання економічної задачі розвитку підприємства, яка розуміється як вибір найбільш ефективного розподілу стратегічних ресурсів, що забезпечують досягнення стратегічних цілей підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Ансофф И. Стратегическое управление / И. Ансофф; науч. ред. и авт. предисл. Л.И. Евенко. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.
- 2 Барсуков Д.П. Бизнес-планирование как инструмент достижения стратегических целей организации/ Д.П. Барсуков, Ю.А. Шиндина, З.Х. Шогенова // Научные известия. – 2015. - №1. – С. 33-37.
- 3 Бізнес-план: технологія розробки та обґрунтування : навч. посіб./Покропивний С.Ф., Соболь С. М., Швиденко Г.О., Дерев'янка О.Г. – К.: КНЕУ, 2010. – 379 с.
- 4 Бронникова Т.С. Бизнес-план проекта как инструмент стратегического инновационного развития предприятия/ Т.С. Бронникова, Т.В. Рыжкова // Лесной вестник. – 2013. – №4. – С. 155-160.
- 5 Данік Н.В. Бізнес-планування як інструмент здійснення фінансового менеджменту в сучасних умовах розвитку України/ Н.В. Данік // Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського. – 2014. – Випуск 1. – С.129-133.
- 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 Діденко Є.О. Бізнес-планування та його роль у стратегічному управлінні підприємством/Є.О. Діденко, Б.С. Нянчур//Економіка та держава.– 2016.– № 12.– С. 78-81.
- 8 Дмитренко В.В. Бизнес-план – один из методов стратегического планирования /В.В. Дмитренко // Экономика и управление. – 2015. – №1. – С. 40-42.
- 9 Компаниец В.В. Стратегия развития железнодорожного транспорта: анализ системных ошибок и их последствий (история и современность внедрения рыночной парадигмы) /Компаниец В.В.//Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – №58. – С.109-117.
- 10 Кучеренко В.Р. Бізнес-планування фірми: навч. посіб./В.Р. Кучеренко, В.А. Карпов, О.С. Маркітан. – К. : Знання, 2006. – 424 с.
- 11 Орлов В.М. Стратегічне планування в процесі управління підприємством /В.М. Орлов, С.С. Новицька // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. Серія. Економічні науки. – 2015. – №1. – С. 103-110.

12 Планування діяльності фірми: навч.-метод. посібник / Алексєєва М. М. – К.: Фінанси і статистика, 2011. – 248 с.

13 Савельєва И.Н. Практический опыт применения управленческой технологии разработки стратегии/ И.Н. Савельєва, В.И. Майданик // Вестник удмуртского университета. – 2017. – Т. 27, вып. 5. – С. 62-70.

14 Сумець О.М. Стратегічний менеджмент: навч. посіб. / О.М. Сумець, М.І. Бондаренко. – К.: Хай-Тек Прес, 2010. – 240 с.

15 Томпсон А.А. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегий: учебн./ А.А. Томпсон, А.Дж. Стрикленд. – М.: ЮНИТИ, 1998. – 576 с.

16 Яременко О.Л. Стратегічне управління суб'єктами господарювання: проблеми теорії та практики /О.Л. Яременко та ін.; – Харків: Вид-во НУА, 2013. – 587 с.

17 Chandler A. Strategy and Structure: Chapters in the History of the Industrial Enterprise. N.Y.: Doubleday, 1962.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149957

УДК 65.012.23

ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ БІЗНЕС-ПЛАНУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МАЛОГО ПІДПРИЄМСТВА

*Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент,
Гужва В.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Мета статті полягає у дослідженні впровадження систем бізнес-планування на малих підприємствах, а також вивченні сучасних тенденцій ведення підприємницької діяльності та їх реалізації на підприємстві. Актуалізація сучасних бізнес-технологій, серед яких питому вагу мають: франчайзинг, аутсорсинг та інкубація бізнесу. Їх застосування на підприємствах малого типу та залежність від невпинного технічного прогресу.

Ключові слова: бізнес-планування, науково-технічний прогрес, бізнес-технологія, аутсорсинг, інкубування бізнесу.

ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ БИЗНЕС-ПЛАНИРОВАНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МАЛОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

*Уткина Ю.Н., к.э.н., доцент,
Гужва В.В., магистр (УкрГУЖТ)*

Цель статьи заключается в исследовании внедрения систем бизнес-планирования на малых предприятиях, а также изучении современных тенденций ведения предпринимательской деятельности и их реализации на предприятии. Актуализация современных бизнес-технологий, среди которых удельный вес имеют: франчайзинг, аутсорсинг и инкубация бизнеса. Их применение на предприятиях малого типа и зависимость от безудержного технического прогресса.

Ключевые слова: бизнес-планирование, научно-технический прогресс, бизнес-

технологія, аутсорсинг, інкубирования бізнеса.

IMPLEMENTATION OF THE BUSINESS PLANNING SYSTEM OF ECONOMIC ACTIVITY OF THE SMALL ENTERPRISE

*Utkina Yu. M., Ph.D. in Economics, associate Professor,
Guzhva V. V., magister (UkrSURT)*

The purpose of the paper is to study the implementation of business planning systems at small enterprises, as well as studying modern business trends and their implementation at the enterprise. Actualization of modern business technologies, among which the specific weight is: franchising, outsourcing and business incubation. Their application in small-scale enterprises and dependence on unceasing technical progress. Today, for small businesses, it is very important to use the business planning process at all stages of its activities. After all, a quality business plan is capable of: identifying long-term and short-term goals of the firm, strategy and tactics of their achievement; to reveal target markets, specific directions company activity, market share; determine the composition of expenses; determine the composition of the company's marketing activities with market research, sales promotion, advertising, pricing, sales channels; find matching the existing cadres of the firm, the conditions for motivating their work to meet the requirements put forward for achieving goals; give a financial analysis of the project, give an assessment of the adequacy of the available financial and material resources resources to achieve the goal; anticipate difficulties that may hinder execution of the business plan; identify the main risks and find ways to overcome them.

Preparing a business plan for a small business gives you a significant opportunity to reduce its sensitivity to the influence of the environment, the reduction of the risk of their activities, increase efficiency of the procedure of attraction of investments. The obligatory business planning process is facilitated activating the activities of small business, which, in turn, leads to GDP growth of the country, increase of budget revenues, organization of new jobs and development of the country's economy in general.

Key words: *business planning, scientific and technological progress, business technology, outsourcing, business incubation.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сьогодні економічні умови стрімко змінюються, а наявні методи ведення комерційної діяльності постійно вдосконалюються, саме тому ще недавно актуальні підходи до планування бізнесу швидко стають неефективними і тому регулярно переглядаються.

У бізнес-плануванні останнім часом все більша увага приділяється процесам укрупнення і структуризації ринку. Сьогодні спостерігається прихована монополізація в більшості його галузей. Тому фахівці більш детально розробляють фінансові плани, враховуючи і використовуючи відомості, отримані

завдяки найбільш «свіжому» маркетинговому прогнозуванню.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Бізнес-планування є одвічною темою для досліджень. Організація підприємницької діяльності досить детально розглядається у роботах С.В. Панченко, В.Л. Диканя, О.В. Шраменко, О.М. Полякової, Ю.М. Уткіної [1-2], І.В. Воловельської, В.О. Маслової [3], О.Г. Кірдіної, І.Л. Назаренко [4].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Так як досліджуються малі підприємства, основним гальмовим важелем можна відзначити законодавчу базу та слабе фінансування наукових досліджень.

Мале підприємство, яке тільки почало розвиватися, дуже важко забезпечити матеріально-технічно, тому що обладнання, а саме машини, обладнання, устаткування може бути відсутнім через специфіку підприємства, а доступ до найвищих технологій може бути обмежено через те, що їхня закупівля потребує великих витрат фінансових ресурсів та проводиться одноразово.

Ще однією вагомою причиною являються кадри, тому що це чергові витрати на навчання, заробітну плату та створення нормальних трудових умов при доволі обмеженому бюджеті.

Формування цілей статті (постановка завдання). Вивчення сучасних тенденцій щодо впровадження бізнес-планування на малих підприємствах, а також пошук способів їх впровадження на підприємствах малого типу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Бізнес-план – це ретельно підготовлений плановий документ, який розкриває усі сторони будь-якого започатковуваного комерційного проекту. Він дозволяє передбачати заходи щодо реалізації нової ідеї, визначати необхідне фінансове забезпечення і отримання певного зиску. Практично його можна вважати формою експертної оцінки доцільності та ефективності здійснення тієї або іншої підприємницької ідеї. Бізнес-план може сприяти залученню інвесторів та кредиторів. Перед тим, як ризикувати своїм капіталом, інвестори мають впевнитись у надійності розробки проекту та мати уявлення про його ефективність. Вони мають вивчити бізнес-план перед розглядом можливості капіталовкладень [5].

При прийнятті рішення інвестор зобов'язаний враховувати прогноз стану необхідної йому галузі через певну кількість років після старту комерційного проекту. Також необхідно відстежувати можливості змін законодавства, які можуть вплинути на подальшу долю ринку, а

також структури його учасників. Це важлива складова будь-якого виробництва, що забезпечує його стабільну і продуктивну роботу.

Інвестори хочуть знати не тільки про економічний потенціал пропонованого проекту, але і про власних конкурентів. Грамотний комерсант повинен попередньо оцінити їх переваги, недоліки, важелі впливу, а також методи роботи на ринку.

Інвестори зазвичай дуже зацікавлені у володінні своєчасною інформацією про поточний стан об'єкта вкладень, тому таке питання, останнім часом, скрупульозно опрацьовують.

Крім цих тенденцій розвитку бізнес-планування з'являються нові вимоги до рівня опрацювання проектів для інвестування. Дуже важливо наскільки грамотно і глибоко прораховані всі необхідні складові, як вони відповідають сьогоdnішнім реаліям і наскільки економічно обґрунтовані. Це новий критерій оцінки, який служить головним аргументом при розгляді бізнес-плану серйозними інвесторами.

При підготовці бізнес-планів необхідно враховувати специфіку інноваційних проектів, їх високий економічно, інтелектуальний і соціальний потенціали.

Основним критерієм актуальності розробки бізнес-плану є рівень опрацювання наукової ідеї та її близькість до можливості комерційної реалізації [1]. Так, наприклад специфіка використання бізнес-плану в сфері науки і наукового обслуговування полягає в наступному:

- якщо зазвичай об'єктом розробки бізнес-плану є конкретний інвестиційний проект або стратегія розвитку фірми, то в розглянутій задачі таким об'єктом є один з процесів – науково-технічний прогрес, точніше, одна зі складових цього процесу – конкретна інновація.

У зв'язку з цим додатково виникає методологічно і технічно складна проблема виділення із загального потоку

результатів і витрат тих з них, які безпосередньо пов'язані з даною інновацією; в науково-технічних розробках, як правило, задіяна велика кількість суб'єктів господарювання, що генерують і послідовно реалізують цю інновацію; класична їх послідовність:

- фундаментальна наука – прикладна наука – проектно-конструкторська робота – розробка випробування дослідного зразка – серійне виробництво. Крім того, починаючи з певної стадії в процесі можуть брати участь посередницькі та впроваджувальні організації;

- фундаментальна наука зазвичай розвивається в значній мірі автономно, її досягнення є не пов'язане з конкретним, предметним додатком знання, і тому виділити з витрат на її розвиток або результатів, які впливають на все суспільство, частку, пов'язану саме з даною інновацією, як правило, не представляється можливим;

- суб'єкти господарювання – учасники процесу створення та реалізації науково-технічного проекту функціонують в різних організаційно-структурних формах; це можуть бути як юридично і господарсько відокремлені ланки (інститути, конструкторські бюро, посередницькі фірми, підприємства), так і в тій чи іншій мірі інтегровані в єдину структуру (типу науково-виробничих центрів або об'єднань);

- різноманітні і джерела інвестицій для реалізації інноваційного проекту; ними можуть бути державні вкладення (за рахунок бюджету держави, суб'єкта держави або місцевого органу влади), кредити держави (так званий «податковий» кредит) або банків, позикові цільові кошти підприємств або позабюджетні фонди акціонерних товариств, холдингів, асоціацій і т.д.;

- науково-технічні проекти за їх реалізації виконують дві різні функції: або вони дозволяють замінити або витіснити існуючі технологічні процеси, машини,

прилади, транспортні засоби, матеріали, препарати і т.п.; в цьому випадку слід керуватися приростними показниками критеріїв (наприклад, приріст чистого прибутку і всіх інших критеріїв), або вони породжують і задовольняють нові потреби суспільства; в цьому випадку розглядаються абсолютні значення критеріїв;

- як правило, суб'єкти господарювання, що формують науково-технічний комплекс (Прикладна наука, проектно-конструкторські розробки, дослідне виробництво, серійне виробництво і використання, тобто покупці інновації), розміщені на території різних регіонів, і навіть держав; в зв'язку з цим перед розробниками бізнес-плану постає проблема розподілу та обліку ефекту від інновації для різних учасників проекту, а також держави, його суб'єктів, державно-територіальних утворень, місцевих органів влади у формі податків, зборів та інших платежів.

Специфікою багатьох інноваційних проектів, що розробляються в даний час, є відсутність заздалегідь визначених споживачів. Пошук інвестора для венчурного проекту змушує розробників особливо ретельно підходити до обґрунтування проекту.

Для інноваційних розробок, як правило, характерна висока ступінь ризику. Облік і ретельна оцінка чинників, здатних перешкодити здійсненню проекту, повинні бути здійснені в бізнес-плані, під час підготовки відповідного розділу повинні використовуватися думки незалежних експертів в даній області. можливе використання спеціалізованих комп'ютерних програм, наприклад програмного модуля Project Risk.

При підготовці бізнес-плану інноваційного проекту слід звернути особливу увагу на патентну "чистоту" впроваджуваної розробки, описати перспективи її розвитку, в тому числі можливість завоювання ринку спорідненої продукції або створення принципово

нового товару (послуги).

Для науково-технічної розробки необхідно вказати наявні публікації з тематики проекту. У розділі "Команда управління" повинні бути відзначені основні наукові досягнення генераторів впроваджуваної інновації, а також попередній досвід фірми по реалізації інноваційних розробок.

У бізнес-плані повинна бути розглянута можливість і ступінь підключення (постійна робота в фірмі, сумісництво, контрактні відносини, консультування тощо) науковців та фахівців на різних стадіях реалізації проекту.

При здійсненні науково-технічної розробки комерційна складова проекту повинна бути виділена і на неї складено бізнес-план, це особливо важливо в умовах вкрай убогого централізованого фінансування наукових досліджень і незатребуваності інноваційних розробок [4].

В даний час загострилися фінансові проблеми та призвели до широкого поширення таких явищ, як здача в оренду і продаж площ науково-дослідних і навчальних організацій фірмам, які не мають ніякого відношення до їх діяльності. Однак, даючи короткостроковий ефект, цей захід в перспективі призводить до підриву наукового потенціалу і не може сприяти виходу наукових установ з кризи, в той час як розвиток власної інноваційної підприємницької діяльності, розвиток її нових форм може зберегти наукові колективи.

Можливим варіантом вирішення подібних проблем є створення на базі наукової організації або вищого навчального закладу інноваційного бізнес-інкубатора. У цих умовах бізнес-план набуває особливого стратегічного значення.

На сьогоднішній день з метою підвищення ефективності управління організацією, скорочення витрат, оптимізації бізнес-процесів, бізнес-

планування і, як результат, збільшення прибутковості бізнесу у підприємстві використовують бізнес-технології. Стрімкий та еволюційний розвиток наукового прогресу, результатом якого є послідовне удосконалення техніки, технології, якості продукту, організації виробництва та підвищення їх ефективності, сприяє активному розвитку, взаємній інтеграції та появі нових бізнес-технологій у підприємстві.

Сьогодні не існує якогось чіткого визначення поняття «бізнес-технологія». Під це визначення можуть підпадати будь-які різнопланові дії. Але в той же час можемо стверджувати, що бізнес-технології – це явище доволі масштабне, популярне, структуроване та застосоване на практиці.

Отже, бізнес-технології – це сукупність методів, прийомів, інновацій, технічних і розумових рішень, які сприяють розвитку бізнесу, розширюють його можливості та створюють для нього нові перспективи.

Бізнес-технології можуть бути складними та простими, можуть мати довгий або короткий життєвий цикл, але всі вони мають свої ознаки:

- доступні та зрозумілі для менеджера, який відповідає за свій бізнес-процес;
- строго формалізовані, навіть до блок-схем;
- як правило, спеціалізовані під конкретну задачу бізнес-процесу;
- дозволяють менеджеру виконувати свої бізнес-задачі найбільш ефективно;
- мають визначений початок і кінець усередині бізнес-процесу;
- мають свої вимірювані критерії ефективності.

Нині відомо безліч бізнес-технологій, які можна назвати виправданими, сталими та такими, що отримали світове визнання. До таких бізнес-технологій відносяться:

- франчайзинг – спосіб організації

бізнесу, при якому франчайзер передає франчайзі право на продаж товарів чи послуг цієї компанії в обмін на зобов'язання франчайзі продавати ці товари чи послуги;

- лізинг – довгострокова оренда майна на умовах поворотності, терміновості й платності і на підставі відповідного договору між орендодавцем і орендарем, що передбачає можливість їх наступного викупу орендарем;

- факторинг – комісійно-посередницька діяльність, пов'язана з поступкою фактора клієнтом-постачальником неоплачених платежів вимог за поставлені товари, виконані роботи, послуги, а отже, одержання платежу за ними, тобто з інкасуванням дебіторської заборгованості клієнта;

- аутсорсинг – укладання договору між двома компаніями на передачу деяких функцій, завдань, бізнес-процесів, так само відмова від власного виробництва й розширення номенклатури то варів і послуг, закупаваних у зовнішніх постачальників (вищої якості за відносно низькими цінами). Порівняно невелика кількість компаній рухається до виконання виключно координаційних функцій щодо погодження діяльності зовнішніх постачальників, перетворюючись на віртуальні компанії, які володіють лише невеликими власними активами й тому досягають виняткового рівня прибутковості;

- офшоринг – переведення вибраного бізнес-процесу компанії за кордон. Офшоринг відноситься і до виробництва і до послуг. Його головна мета полягає в тому, щоб скоротити витрати, отже, бенефіціарами є офшорні компанії, що розташовуються в основному в країнах з більш низькими експлуатаційними, зокрема, витрати на оплату праці;

- ніашоринг – різновид офшорингу, що полягає в тому, що певні виробничі етапи чи операції переносяться в іншу країну, із якою межує держава замовника

аутсорсингу.

- кешбек – повернення певної частини грошей за покупки, які здійснюються в інтернет-магазинах, або програма лояльності, яка стимулює споживачів використовувати пластикові картки під час покупок;

- кластер – галузеве, територіальне та добровільне об'єднання підприємницьких структур, які тісно співпрацюють із науковими установами, громадськими організаціями та органами місцевої влади з метою підвищення конкурентоздатності власної продукції і сприяння економічному розвитку регіону.

Як і будь-яка інша форма діяльності суспільства, бізнес-технології залежать від загального прогресу та технічних ноу-хау, тому останнім часом все більше і більше з'являється безліч нових механізмів та розробок і процес розвитку таких технологій не має визначеного кінця [6].

Інкубація бізнесу є одним з інфраструктурних механізмів підтримки підприємництва, розрахованих на довгостроковий період. Бізнес-інкубатори допомагають створенню малих і середніх підприємств, як правило, інноваційного типу. І ця функція стає все більш важливою, оскільки вихід підприємств на старі і нові ринки ускладнюється через посилення внутрішньої і зовнішньої конкуренції.

Бізнес-інкубатори створюють для підтримки стартапу на всіх етапах його розвитку – від ідеї – до переходу в фазу зрілого бізнесу. Бізнес-інкубатори можуть підтримати практично будь-яке починання. Дуже часто свої інкубатори є у державних і муніципальних установ і великих ВНЗ, а також компаній різного профілю і форм власності.

Бізнес-інкубатори часто існують за рахунок дотацій від «донора» – установи, при якій вони створені. Інкубатори створюються для взаємодопомоги. В основі бізнес-інкубатора лежить модель або шаблон, які обкатані великим співтовариством людей, які в курсі справи.

Зазвичай це не тільки самі стартапери, але й консультанти, ментори, а також інвестори.

Однією з основних функцій бізнес-інкубатора є надання стартаперам робочого місця і офісу в оренду або суборенду, а також підтримка технічного стану цієї площі. При цьому стартап не віддає частину – бізнес-інкубатор виступає в ролі «доброго дядечка», який безкоштовно готовий допомагати новачкам. А якщо не безкоштовно, то за фіксовану орендну плату, яка в рази менша вартості оренди повноцінного офісу чи квартири.

Головне завдання бізнес-інкубаторів – допомогти стартапам. Найбільшу користь підприємцям в бізнес-інкубаторах приносять цілковита концентрація на підприємницьких завданнях і зниження витрат на управлінський апарат.

У бізнес-інкубатор можуть прийти команди на початковому етапі, навіть без архітектури бізнесу і продуктового прототипу. Важлива ідея і велике бажання. Термін перебування в бізнес-інкубаторі триває близько 12 місяців, але може сягати і трьох років, якщо є прибуткові бізнеси, які продовжують використовувати інкубатор, як основний майданчик і підтримують його.

Стартапам цікаві підприємці з досвідом. Бізнес-інкубатор пов'язує стартап і бізнесменів та інвесторів, чия співпраця буде найбільш ефективною[7].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Постійний розвиток вже наявних і виправданих бізнес-технологій, їх удосконалення, інтеграцію одна в одну та у бізнес-процеси в цілому, забезпечують досить ефективну підприємницьку діяльність усіх суб'єктів підприємництва. В той же час разом із еволюційним розвитком людства та постійно зростаючим технічним прогресом з'являються все нові й нові бізнес-технології, які швидко інтегруються у

підприємництво й отримують загальне визнання з боку бізнесових структур і ділових кіл. Такі тенденції роблять позитивний вклад у розвиток підприємництва, глобальних економічних відносин та економіки в цілому.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 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.1. Теоретичні основи організації підприємницької діяльності. – 241 с.
2. 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. Реалізація підприємницької діяльності у сучасних ринкових умовах. – 241 с.
3. Панченко, С.В. Управління бізнесом [Текст]: підручник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, В.О. Маслової; За заг. ред. В.Л. Диканя. – Харків: УкрДУЗТ, 2016. – 312 с.
4. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навч. посібник / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна; за ред. В.Л. Диканя. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – 314 с.
5. Тарасюк, Г.М., Шваб, Л.І. Планування діяльності підприємства: навч. посіб. / Г.М. Тарасюк, Л.І. Шваб. – К.: Каравела, 2003. – 432 с.
6. Дудко, П.М. Сучасні тенденції розвитку бізнес-технологій у підприємстві [Текст]: / П.М. Дудко // Problems of Economy: науковий журнал. – 2017. – № 3 – С. 170 – 174.
7. Бізнес-інкубатори як стартап [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://startuonline.com.ua/startups/startup-akselerator-chy-biznes-inkubator-shcho-krashche-dlya-startupu-chastyna-ii>

8. Процедура бізнес-планування та її вплив на розвиток малого бізнесу / О.Л. Черевко, А.В. Іванісова, Т.Л. Гарькава // Культура народів Причорномор'я. — 2013. — № 257. — С. 154-158. — Бібліогр.: 13 назв. — укр.
9. Саммер А., Дункан Г. Маркетинг: Пятая волна. E-commerce. М.: 1999. — 152 с.
10. Іванілов О.С. Економіка підприємства [Текст] : підручник / О.С. Іванілов. — К. : Центр учбової літератури, 2009 — 728 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149972

УДК 658(477)

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ У СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

*Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент,
Тупікова О.Г., магістр (УкрДУЗТ)*

Актуальність дослідження стратегічних напрямків підвищення ефективності діяльності промислового підприємства визначається необхідністю розробки, адекватного цілям і специфіці ринкових відносин методологічного й методичного інструментарію, що забезпечує формування й реалізацію конкурентоспроможних управлінських стратегій підвищення ефективності діяльності промислових підприємств. Якщо керівництво підприємства зацікавлене у тому, щоб домогтися кращих результатів, воно мусить аналізувати інформацію про стан зовнішнього і внутрішнього середовища.

Ключові слова: стратегічне управління, підвищення ефективності, фактори підвищення ефективності, конкурентоспроможні управлінські стратегії, підприємство.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

*Уткина Ю.М., к.е.н., доцент,
Тупикова О.Г., магистр (УкрГУЖТ)*

Актуальность исследования стратегических направлений повышения эффективности деятельности промышленного предприятия определяется необходимостью разработки адекватного целям и специфике рыночных отношений методологического и методического инструментария, обеспечивающего формирование и реализацию конкурентоспособных управленческих стратегий повышения эффективности деятельности промышленных предприятий. Если руководство предприятия заинтересовано в том, чтобы добиваться лучших результатов, оно должно анализировать информацию о состоянии внешней и внутренней среды.

Ключевые слова: стратегическое управление, повышение эффективности, факторы повышения эффективности, конкурентоспособные управленческие стратегии, предприятие.

STRATEGIC DIRECTIONS OF INCREASE OF EFFICIENCY OF ACTIVITY OF ENTERPRISES IN MODERN CONDITIONS OF MANAGING

*Utkina Yu.M., Ph.D. in Economics, associate Professor,
Tupikova O.G., magister (USURT)*

The relevance of the study of strategic directions to improve the efficiency of industrial enterprises is determined by the need to develop adequate goals and specifics of market relations methodological and methodological tools to ensure the formation and implementation of competitive management strategies to improve the efficiency of industrial enterprises. On the basis of the study, the author found that the search for strategic directions to improve the efficiency of the enterprise is advisable to carry out in accordance with the model of strategic management, which justifies the implementation of activities to achieve the mission of the enterprise through the establishment of the strategic goal and its decomposition in the form of a tree of tactical and current goals, which occurs under the control of the selected centers of responsibility at the level of the management apparatus and at the level of structural units, which takes place under constant monitoring of the degree of implementation of tactical and current goals in order to adjust them if necessary, the degree of achievement of the established strategic goal by means of feedback.

If the company's management is interested in achieving better results, it should analyze information about the state of the external and internal environment. Then it will be clear which of the existing factors need to be used for the benefit of future strategic development. These include: the minimum involvement of resources. improving the efficiency of staff by optimizing the structure, training and development, search for more competent personnel, changes in the motivational system; strengthening of social and psychological factors; application of the results of scientific and technological progress; use of diversification, cooperation and other strategies that allow the use of available resources in various projects; attraction of investment capital and other third-party financing mechanisms.

Key words: *strategic management, efficiency improvement, efficiency improvement factors, competitive management strategies, enterprise.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сучасний стан української економіки характеризується сукупністю особливих рис, що визначають потреби в розробці нових теоретичних підходів та практичних заходів щодо формування стратегічного управління виробничо-господарської діяльності вітчизняними підприємствами. У результаті стрімких ринкових перетворень, менталітет керівників та уся внутрішня організація промислових підприємств виявились не

підготовленими до виконання ними нових виробничо-економічних функцій. Не маючи досвіду та інструментів стратегічного управління, які б дозволили ураховувати наростаючу конкуренцію, нестабільність і непередбачуваність зовнішнього оточення, їм складно забезпечити ефективність господарювання та власну конкурентоспроможність.

Будь-яке підприємство рано чи пізно стикається з проблемою підвищення ефективності виробництва. І не завжди йдеться про економічну складову. Яким

методам віддати перевагу при організації подібної роботи, вирішує керівництво підприємства. Ґрунтуючись на знаннях внутрішнього та зовнішнього середовища, особливості процесів виробництва, можна розробляти план, який приведе до досягнення поставленої мети.

Ефективність підприємства є економічною категорією. Під цим поняттям розуміють результативність компанії, яка може виражатися в: зростання темпів виробництва; зниження витрат, податкового навантаження; зменшення кількості викидів в навколишнє середовище; підвищення продуктивності праці і т.д.

Актуальність дослідження стратегічних напрямків підвищення ефективності діяльності промислового підприємства визначається необхідністю розробки, адекватного цілям і специфіці ринкових відносин методологічного й методичного інструментарію, що забезпечує формування й реалізацію конкурентоспроможних управлінських стратегій підвищення ефективності діяльності промислових підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика стратегічного управління взагалі є доволі добре дослідженим питанням. Достатньо глибоко дана тематика розглядається у роботах Н. Аванесової, О. Марченко [1], В. Василенко, Т. Ткаченко [6], І. Отенко [7], Л. Романюк [8], О. Сумець, М. Бондаренко [9], О. Кірдіної [10] та ін. Окремі аспекти сутності стратегічного управління в аспекті забезпечення ефективності функціонування підприємства розглянуто у працях В. Диканя, О. Полякової, В. Зубенко, О. Маковоз, І. Токмакової, О. Шраменко, С. Панченко, В. Маслової, І. Воловельської [2-4].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим, на нашу думку, недостатньо опрацьованим залишаються питання щодо визначення напрямків підвищення ефективності

діяльності підприємства в стратегічному аспекті в сучасних економічних реаліях.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою статті є визначення стратегічних напрямків підвищення ефективності діяльності підприємства в сучасних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стратегічне управління – це процес розробки стратегій і управління організацією для успішної її реалізації. Організації і керівники, які мислять стратегічно, дивляться вперед і визначають напрямок, в якому вони бажають рухатися. Не дивлячись на свою впевненість, що бізнес, як і керівники, повинен працювати добре і прямо зараз, щоб добре розвиватися в майбутньому, їх цікавить більш широкий спектр проблем, з якими вони зустрічаються, і загальний напрямок, в якому вони повинні рухатися, щоб вирішувати ці проблеми [7]. Воно здійснюється в контексті місії організації, а його фундаментальна задача полягає в забезпеченні взаємозв'язку місії з основними цілями організації в умовах змінного економічного середовища. Саме тому стратегічне управління стосується й цілей, і засобів (рис. 1).

На практиці стратегічне управління – це симбіоз інтуїції і мистецтва вищого керівництва вести бізнес до стратегічних цілей; високий професіоналізм і творчість службовців, що забезпечують зв'язок підприємства із середовищем, активне залучення всіх працівників до реалізації завдань підприємства, до пошуку найкращих шляхів досягнення його цілей [10].

На основі проведеного дослідження автором встановлено, що пошук стратегічних напрямків підвищення ефективності діяльності підприємства доцільно проводити у відповідності до моделі наступної стратегічного управління (рис. 2).

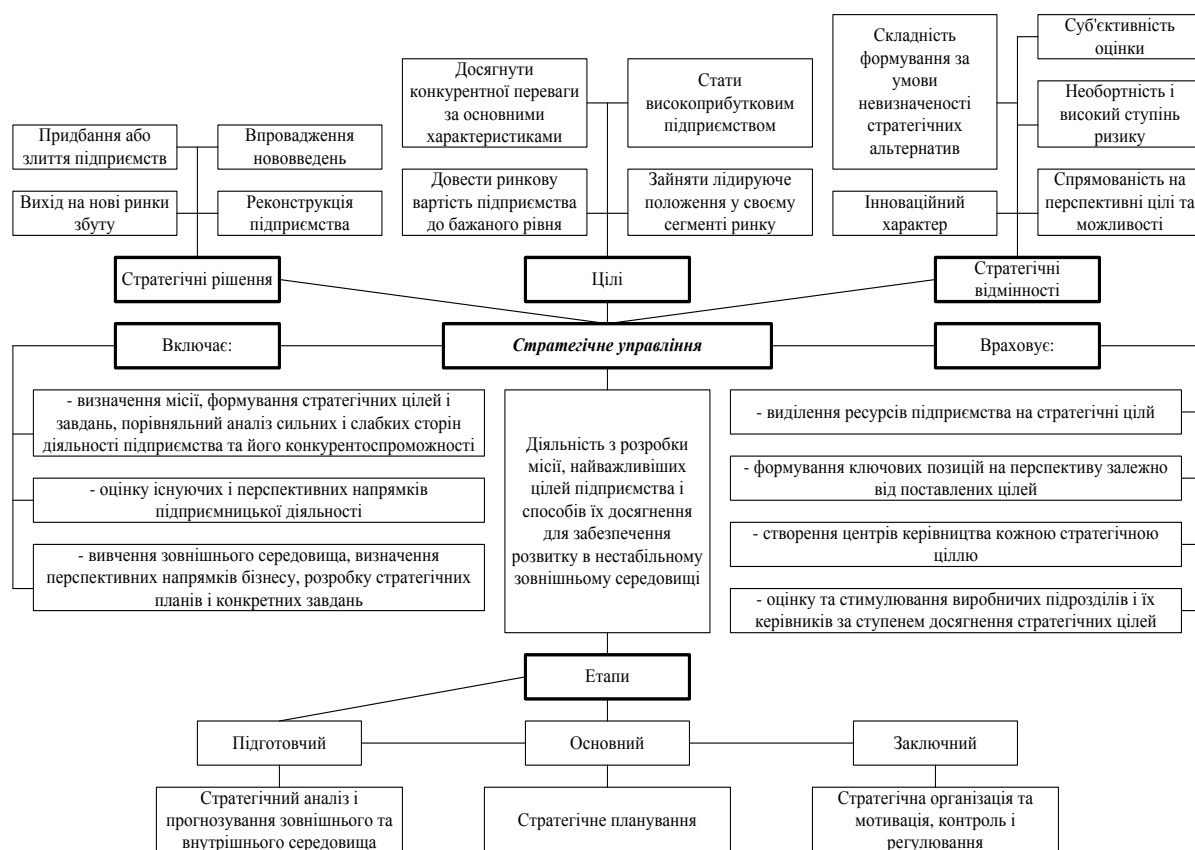


Рис. 1. Стратегічне управління як процес вибору та реалізації цілей та стратегії підприємства [1; 2]

Вона обґрунтовує реалізацію діяльності з досягнення сформованої місії підприємства через встановлення стратегічної цілі та її декомпозиції у вигляді дерева тактичних і поточних цілей, що відбувається під контролем виокремлених центрів відповідальності як на рівні управлінського апарату, так і на рівні структурних підрозділів, яка відбувається під постійним моніторингом ступеня виконання тактичних і поточних цілей з метою їх корегування у разі необхідності ступеня досягнення встановленої стратегічної цілі засобами зворотнього зв'язку. Особливість даної моделі полягає у формуванні місії підприємства не тільки на основні результатів аналізу зовнішнього середовища, але й з урахуванням внутрішніх можливостей підприємства, що дозволяє досягти максимально ефективного процесу реалізації місії підприємства.

У більшості випадків, прагнучі підвищити ефективність організації,

керівництво розраховує отримати певний фінансовий результат. Але це не завжди відображає стратегічне майбутнє виробництва. Тому вважається, що правильніше домагатися темпів зростання [8]. Можна говорити, що вдалося домогтися економічної ефективності виробництва, якщо:

- отриманий фінансовий результат вище, ніж у конкурентів;
- в організації виділяється достатньо ресурсів для проведення виробничих або управлінських змін;
- темпи зростання фінансових показників будуть вище в найближчій перспективі, ніж у конкурентів.

Такий підхід постійно мотивує на пошук рішень, які підвищують конкурентоспроможність виробництва. Це є важливим, для того щоб проводити роботи, спрямовані на стратегічний розвиток [6].

Економіка підприємства

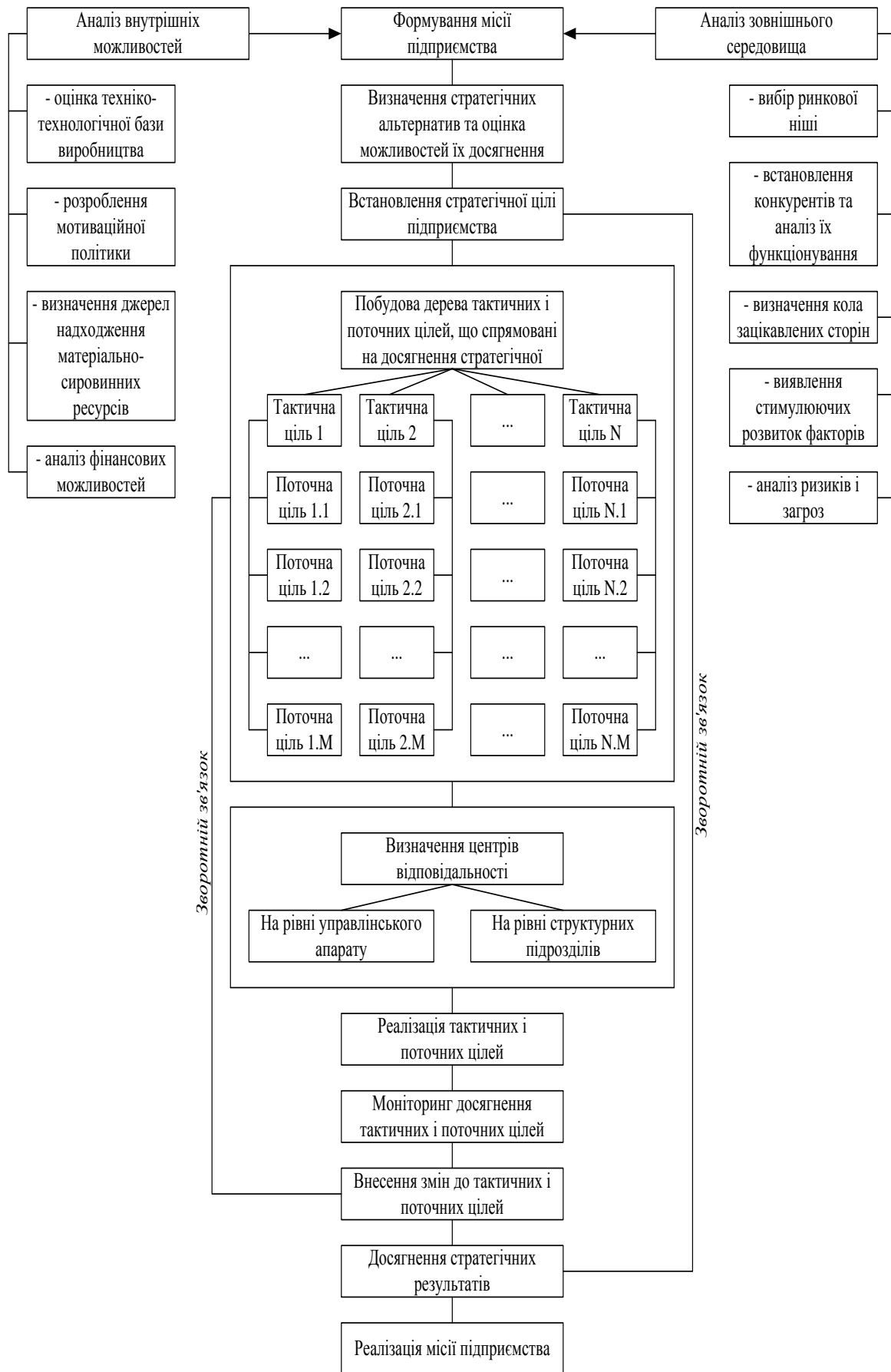


Рис. 2. Модель стратегічного управління підприємством

Має значення і те, щоб кожний структурний підрозділ організації був стурбоване пошуком шляхів підвищення його економічної ефективності. Адже якщо слабо працює одне з них, організації не вдасться підвищити свою результативність в цілому.

Рівень економічної та соціальної ефективності діяльності промислового підприємства у стратегічній перспективі, на нашу думку, залежить від багатьох чинників. Тому для практичного розв'язання завдань стратегічного управління ефективністю важливого значення набуває класифікація чинників її зростання за певними ознаками. Класифікацію чинників зростання ефективності (продуктивності) виробничо-економічних та інших систем діяльності доцільно здійснювати за трьома ознаками: видами витрат і ресурсів (джерелами підвищення); напрямками розвитку та вдосконалення виробництва (діяльності); місцем реалізації в системі управління виробництвом (діяльністю) [3].

Перший з напрямків підвищення ефективності діяльності підприємства – ресурсний – відображає першочергову необхідність аналізу ефективності використання наявної матеріальної бази виробництва та живої праці. При цьому слід враховувати рівень завантаження обладнання в часі, структуру собівартості продукції, що виготовляється, з точки зору співвідношення в ній часток амортизації, матеріальних витрат, витрат на оплату праці. Зазначені показники слід розглянути в динаміці, а також по можливості порівняти з показниками найближчих конкурентів. Для оборотних фондів найважливішим показником є швидкість їх обороту, отже, слід проаналізувати чинники її збільшення, зокрема такі: зменшення обсягів незавершеного виробництва; удосконалення системи матеріально-технічного забезпечення з метою оптимізації виробничих запасів; прискорення реалізації готової продукції (активізація маркетингової діяльності);

зменшення обсягів дебіторської заборгованості.

Крім того, слід звернути увагу і на інші напрямки раціоналізації використання матеріальних ресурсів: проаналізувати основні причини втрат та нераціонального використання ресурсів; забезпечити обґрунтоване нормування витрат матеріалів; організувати використання вторинних ресурсів; створити систему заохочення за економію сировини, енергії та матеріалів й відпрацювати її дійовість; акцентувати увагу на використанні сучасних високотехнологічних матеріалів [5].

Що стосується аналізу ефективності використання трудового потенціалу підприємства, то тут слід зосередити увагу на таких аспектах: внутрішньозмінні втрати робочого часу; втрати робочого часу внаслідок плинності кадрів; рівень використання засобів механізації, автоматизації праці та комп'ютерної техніки; аналіз системи стимулювання працюючих; визначення професійно-кваліфікаційної структури працюючих.

У межах другого, тобто організаційного, напрямку здійснюється пошук можливостей підвищення ефективності тих процесів, що відбуваються на підприємстві. При цьому насамперед увага звертається на ефективність управління.

Важливою складовою ефективності підприємства, а отже, і значним резервом її підвищення, є організація виробничого процесу. У конкретних умовах підприємства слід проаналізувати всі аспекти, що визначають ефективність організації робіт, від рівня робочого місця окремого робітника чи спеціаліста до рівня підприємства в цілому. Для виробничих підприємств, ураховуючи, звичайно, специфіку їх діяльності, особливу увагу треба звертати на можливості застосування більш ефективних типів виробництва (масового, великосерійного) [4].

І, нарешті, останнім (але не за важливістю) напрямком пошуку

можливостей підвищення ефективності є технологічний. Вирішення проблеми технологічного відставання особливо актуальне для українських підприємств. Причому проблема ця є комплексною і має, принаймні, два компоненти: матеріальний та нематеріальний. Перший з них – це удосконалення технічної бази, а другий – організаційно-правові проблеми. На думку багатьох економістів, подолання технічного і технологічного відставання потребує не просто переходу на сучасні технології, а впровадження комплексу відносин, що називається корпоративною культурою. Така культура має запозичуватись, звичайно, у найпередовіших компаній з тривалим досвідом роботи в ринковому середовищі.

Шляхи підвищення ефективності діяльності підприємства дуже різноманітні. Основні способи, що дозволяють збільшити прибуток організації, зводяться до наступного:

- зниження витрат, досягти якого можна шляхом скорочення цінових умов по закупівлях, оптимізації виробництва, скорочення персоналу або рівня оплати праці;

- модернізація процесів або всього виробництва, яка дозволяє добитися підвищення продуктивності праці, зниження обсягів перероблюваної сировини, відходів, автоматизації більшості операцій;

- зміни в організаційній системі, здатні порушувати структуру управління, принципи обслуговування клієнтів, комунікації і т. д.;

- посилення маркетингових комунікацій, коли завданням є максимальне зростання обсягів збуту товару, зміна ставлення до організації, знаходження нових можливостей для виробництва.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, в стратегічному аспекті намагання виділити в оцінці ефективності підприємства та в пошуку

шляхів підвищення останньої окремі структурні компоненти зумовлено бажанням спростити розуміння зазначених проблем. Проте зрозуміло, що насправді ці проблеми комплексні, отже, для їх вирішення слід застосовувати комплексний, системний підхід, ретельно досліджуючи всі підрозділи, служби підприємства та ті процеси, які в них відбуваються. Тільки на основі системного аналізу можна отримати справді адекватну оцінку стану справ на підприємстві та розробити ефективні заходи щодо його поліпшення.

Якщо керівництво підприємства зацікавлене у тому, щоб домогтися кращих результатів, воно мусить аналізувати інформацію про стан зовнішнього і внутрішнього середовища. Тоді буде зрозуміло, які з існуючих факторів необхідно використовувати на благо майбутнього стратегічного розвитку. До них можна віднести:

- мінімальне залучення ресурсів. Чим менше використовуються технології, обладнання, персонал при збереженні обсягів випуску продукції, тим ефективніше організація;

- підвищення ефективності персоналу за рахунок оптимізації структури, підвищення кваліфікації та навчання, пошуку більш компетентних кадрів, зміни мотиваційної системи;

- посилення соціально-психологічних факторів. Використання інструментів децентралізації в управлінні може стати хорошим поштовхом для розвитку;

- застосування результатів науково-технічного прогресу. Ігнорування сучасних технологій або відмовки від їх впровадження у зв'язку з необхідністю інвестицій призводять до зниження конкурентоспроможності і можливої ліквідації згодом. Побоюючись несприятливої економічної ситуації в поточному періоді, компанії часто закривають собі дорогу для розвитку в майбутньому;

- використання диверсифікації, кооперації та інших стратегій, що дозволяють використовувати наявні ресурси в різних проектах;

- залучення інвестиційного капіталу та інших механізмів стороннього фінансування. Навіть приватизація здатна відкрити шляхи підвищення ефективності діяльності підприємства.

Всі ці фактори призводять не тільки до зростання економічної, але і управлінської ефективності діяльності промислового підприємства в стратегічному аспекті.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аванесова, Н.Е. Стратегічне управління підприємством та сучасним містом [Текст]: монографія / Н.Е. Аванесова, О.В. Марченко. – Х.: Щедра садиба, 2015. – 195 с.
2. 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.
3. 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.1. Теоретичні основи організації підприємницької діяльності. – 241 с.
4. 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. Реалізація підприємницької діяльності у сучасних ринкових умовах. – 241 с.
5. Панченко, С.В. Управління бізнесом [Текст]: підручник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, І.В. Воловельська та ін.; за заг. ред. В.Л. Диканя. – Харків: УкрДУЗТ, 2017. – 288 с.
6. Василенко, В.О. Стратегічне управління підприємством [Текст]: навч. посіб. / В.О. Василенко, Т.І. Ткаченко. – 2-ге вид. випр. і доп. – К.: Центр навчальної літератури, 2014. – 400 с.
7. Отенко, И.П. Стратегическое управление потенциалом предприятия [Текст]: монографія / И.П. Отенко. – Х.: ХНЭУ, 2006. – 256 с.
8. Романюк, Л.М. Сучасні тенденції стратегічного управління підприємством [Електронний ресурс] / Л.М. Романюк. – Режим доступу: <http://www.library.if.ua/book/60/4194.html>
9. Сумець, О.М. Стратегічний менеджмент [Текст]: навч. посіб. / О.М. Сумець, М.І. Бондаренко. – К.: «Хай-Тек Прес», 2010. – 240 с.
10. Кірдіна, О.Г. Ефективне промислове виробництво як основа розвитку економіки України [Текст] / О.Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості: зб. наук. – практич. статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – Вип. 40.– С. 40-42.
11. Lambert, D.M. Establishing Customer Service Strategies Within the Marketing Mix [Text] / D.M. Lambert, T.C. Harrington // Journal of Business Logistics. – 1989. – №2. – P. 32-35.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149973

УДК 65.012.65

РОЗВИТОК СПОЖИВЧОЇ КООПЕРАЦІЇ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Шраменко О.В., к.е.н., доцент,
Огринчук О.С., магістр,
Онищенко О.Є., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено сучасний стан споживчої кооперації, а також виділено основні проблеми на шляху її розвитку. Відмічено, що найсильнішими конкурентними перевагами системи споживчої кооперації є широкі можливості диверсифікації і інтеграції її діяльності.

В сучасних умовах перспективним напрямком розвитку підприємств споживчої кооперації є їх зовнішня інтеграція між собою та з іншими підприємствами по горизонталі та вертикалі на основі об'єднання їх економічних інтересів. Зауважено, що державна підтримка є обов'язковою умовою забезпечення їхнього ефективного розвитку та досягнення ними синергетичного ефекту.

Ключові слова: споживча кооперація, споживчі товариства, інтеграція, конкурентні переваги, розвиток.

РАЗВИТИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ КООПЕРАЦИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Шраменко Е.В., к.э.н., доцент,
Огринчук Е.С., магистр,
Онищенко О.Е., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследовано современное состояние потребительской кооперации, а также выделены основные проблемы на пути ее развития. Отмечено, что наиболее сильными конкурентными преимуществами системы потребительской кооперации являются широкие возможности диверсификации и интеграции ее деятельности.

В современных условиях перспективным направлением развития предприятий потребительской кооперации является их внешняя интеграция между собой и другими предприятиями по горизонтали и вертикали на основе объединения их экономических интересов. Внимание акцентируется на том, что государственная поддержка является обязательным условием обеспечения их эффективного развития и достижения ими синергетического эффекта.

Ключевые слова: потребительская кооперация, потребительские общества, интеграция, конкурентные преимущества, развитие.

THE DEVELOPMENT OF CONSUMER COOPERATION IN THE CURRENT CONTEXT

*Shramenko E.V., Ph.D, associate professor,
Ogrinchuk E.S., master (USURT),
Onishchenko O.E., master (USURT)*

This paper examines the investigation of the contemporary state of consumer cooperation and accentuates the main problems of its development. The authors note that uniqueness of the cooperation involves association of social mission with financing and operating activities.

Powerful capabilities of diversification and integration of its activities are the most powerful competitive advantages of the consumer cooperation system.

External integration on the vertical and horizontal levels is a prospective line of development of the consumer cooperation companies in the present context. Herewith, cooperative organizations gain indirect access to promotional financial resources, and profit organizations get possibility to use the material and technical basis, technology and human resources capacity of consumer societies.

Like in any other integration, there is a number of risks in the association of the consumer cooperation companies. They mainly arise from the increase of management and transaction costs. However, advantages of such strategic partnership are more significant at both the federal and economic entities levels.

In the last case, they are reflected in the reduction of unemployment, raise in employment levels, strengthening of social control for the rational use of natural resources and restrictions in shadow economy.

In this regard, the State must provide support of the consumer cooperation at every stage of its development.

In the context of integrated associations, the main tasks to be accomplished during the development of the consumer cooperation companies are: recovery of market management conditions of these companies, information capacity-building, rationalization of the organizational structure, gaining consumer confidence, improvement in product range and quality, diversification of activities, new market development and effective use of local resources.

This new paradigm of the consumer cooperation development will help to strengthen commercial relationship and make the best use of integration opportunities of vertical and horizontal connections. That, in turn, will contribute to create synergy effects.

Key words: consumer cooperation, consumer societies, integration, competitive advantages, development.

Постановка проблеми. В сучасних умовах глобалізації світової економіки зростає роль інтегрованих структур управління підприємствами, які існують в рамках загальної організаційної форми. Сьогодні все більшого поширення набуває кооперативне підприємництво, що базується на створенні міжфірмових зв'язків та побудові стратегічних партнерств. Воно стає важливим інструментом формування

нормальних умов функціонування та розвитку ринку. Досвід розвитку кооперативів провідних країн Європи свідчить про те, що кооперація виступає не лише типом виробництва чи формою господарювання, а являє собою економічно зумовлену ідеологію виживання, в жорстких економічних умовах, у тому числі трансформаційних криз, глобалізації світового економічного простору.

Характерною особливістю підприємств кооперативного підприємництва є їх соціальна спрямованість.

Розвиток національної споживчої кооперації знаходиться під впливом тенденцій, які спостерігаються у міжнародному кооперативному русі. Сьогодні міжнародний кооперативний рух характеризується проникненням кооперації в нові сфери людської життєдіяльності, а саме: у сфери відпочинку, освіти, охорони здоров'я тощо.

Багаторічний досвід ринкової діяльності підприємств споживчої кооперації, специфічність сегменту ринку (пайовики системи та виробники продукції є одночасно і виробниками, і споживачами), багатогалузевість, можливість самостійного формування ціни на продукти власного виробництва, розвинута мережа оптової торгівлі, формування власної комунікаційної політики та інші особливості розвитку і функціонування підприємств потребують специфічних підходів щодо побудови складного механізму функціонування системи.

Головним стратегічним завданням споживчої кооперації в сучасних умовах є розвиток унікальних якостей феномена кооперації, створення і нарощення конкурентних переваг, закладених в сутності кооперативної форми господарювання.

Аналіз досліджень і публікацій.

Виділення невирішених частин проблеми.

Дослідженню особливостей функціонування кооперативних підприємств в Україні і в світі присвячені праці багатьох вчених, як класиків економічної науки М.Туган-Барановського, Р.Оуена, М.Кондратьєва, О.В. Меркулова та ін., так і вчених сучасності С.Г.Бабенка, С.Д.Гелея, М.А. Окландера [1-3]. Серед останніх робіт також слід відмітити праці таких науковців, як: Н.А.Гринюк, Ю. М. Осадчук, С.А. Кошкарлова, Т.М. Кутаєвої, І.М. Морової [4-8].

Питання формування інтегрованих систем за участю підприємств споживчої

кооперації широко висвітлюються в роботах Н.Г. Міценко [9], М.В.Нахманової [10] та інших.

На жаль, сьогодні споживча кооперація України переживає етап глибоких трансформацій, що супроводжуються складними проблемами, які за своїми масштабами і характером визначають принципи її функціонування та розвиток. Крім того, стрімкий розвиток процесу становлення єдиного глобального суспільства вимагає розвитку нових соціальних відносин, характер яких у конфігурації своїх форм відрізняється від структур сучасних традиційних індустріальних, постіндустріальних, постмодерних суспільств [11].

З огляду на це визначення місця й ролі споживчої кооперації в економічній системі й обґрунтування перспектив розвитку є актуальним завданням та потребує дослідження в умовах сучасної економіки та суспільства.

Метою статті є оцінка стану споживчої кооперації в Україні та визначення перспектив її розвитку в сучасних умовах.

Викладення основного матеріалу.

Споживча кооперація являє собою соціально-орієнтовану систему, в якій сполучаються соціальна місія та фінансово-господарська діяльність. Місія споживчої кооперації має підкріплюватися стратегічним баченням, тобто створенням уявного образу майбутнього організації. Стратегічне бачення майбутнього споживчої кооперації можна сформулювати наступним чином: споживча кооперація – це конкурентоспроможна, самодостатня, диверсифікована господарська організація, яка орієнтована на задоволення економічних та соціальних інтересів і потреб своїх членів.

Отже, унікальність споживчої кооперації полягає в тому, що, з одного боку, – це самоорганізована суспільна структура, а з іншого – самодостатня господарська організація. І саме ці особливості створюють конкурентні

переваги, багатоаспектність яких є підґрунтям для довгострокового ефективного функціонування споживчої кооперації завдяки оптимальному поєднанню соціальної місії з її господарською діяльністю, заснованою на кооперативних принципах і цінностях [4].

Господарську діяльність у споживчій кооперації здійснюють такі економічні суб'єкти, як споживчі товариства, споживчі товариства-підприємства; спілки споживчих товариств; підприємства, організації, установи, що мають статус юридичних осіб, засновані споживчими товариствами та спілками; спільні підприємства, створені групою спілок [5].

Сьогодні діяльність споживчої кооперації, на жаль, перебуває у кризовому становищі. Спад обсягів виробництва, нестабільність фінансово-кредитної системи, стрімке підвищення цін на товари та послуги, низька середньомісячна зарплата населення, яка обумовлює його купівельну спроможність, призвели до руйнування її структури, скорочення обсягів діяльності окремих галузей системи.

За останні роки ефективність використання ресурсного потенціалу системи значно знизилася, прибутковість

переважної більшості кооперативних підприємств відбувається за рахунок надання матеріально-технічної бази в оренду або від продажу основних засобів [5, 9]. Головними проблемами, які є перешкодою на шляху розвитку споживчої кооперації, являються слабка соціальна суб'єктна база кооперації; застарілі методи прийняття управлінських рішень; слабка матеріально-технічна база і нерозвинута система ринкової інформації [4, 6].

Варто зазначити, що найсильнішими конкурентними перевагами системи споживчої кооперації є широкі можливості диверсифікації і інтеграції її діяльності. Своєю метою диверсифікація та інтеграція ставить досягнення ефекту синергізму. Досягнення цього ефекту визначаються тим, що всі галузі споживчої кооперації тісно взаємопов'язані і мають великий вплив одне на одного [8].

У загальному вигляді інтеграція - це об'єднання економічних суб'єктів, поглиблення їх взаємодії, розвиток зв'язків між ними [12].

Основними формами інтегративної діяльності кооперативних організацій є вертикальна, горизонтальна, внутрішня та зовнішня інтеграції (рисунок).



Рис. Форми інтегративної діяльності кооперативних організацій [10]

Внутрішня інтеграція від самого початку властива системі споживчої кооперації. У багатьох споживчих товариствах основою для ефективної діяльності є синергетичний ефект, отриманий від організації внутрішньо замкнутого технологічного циклу.

Проте сьогодні, в умовах створення локальних інтегрованих систем, все більш актуальною стає зовнішня інтеграція.

Під інтеграцію за участю підприємств споживчої кооперації розуміють об'єднання підприємств споживчої кооперації з іншими суб'єктами господарювання на основі процесів спеціалізації та концентрації та створення цілісного господарського механізму з метою досягнення спільної стратегічної мети через об'єднання діяльності, посилення взаємодії та координацію бізнес-процесів, упорядкування компетенцій та відповідальності, взаємоузгодження використання ресурсного потенціалу [9].

Учасники стратегічного партнерства отримують певні переваги від спільної діяльності. Кооперативні організації – непрямий доступ до пільгових фінансових ресурсів, за рахунок цього можливий інтенсивний ріст діяльності, отримання синергетичного ефекту, підвищення ефективності господарювання. Комерційні організації - можливість використання матеріально-технічної бази, технологій, кадрового потенціалу споживчих товариств. Крім того, кооперативні навчальні заклади за цільовими замовленнями учасників альянсу можуть здійснювати підготовку кваліфікованих кадрів для нових галузей [10].

Варто зазначити, що будь-яка інтеграція детермінує і низку ризиків та загроз функціонуванню системи та її учасників. Вони в основному обумовлені зростанням управлінських та трансакційних витрат, причому як зовнішніх, так і внутрішніх. До того ж формування довготривалої життєздатності

локальної інтегрованої системи не обмежується забезпеченням її конкурентоспроможності. Система має володіти компетенціями прогнозування, планування і врахування динамічних змін у зовнішньому середовищі та здатністю пристосовуватися до них [9]. Проте вагомість інтеграційних процесів підтверджена досвідом становлення конкурентоспроможних систем національного господарства економічно розвинених держав світу.

Досвід роботи кооперативів різних країн показує, що споживча кооперація в даний час служить альтернативною формою розвитку торгівлі для окремих верств населення, і в певному сегменті ринку є оптимальною. Зокрема, в Австралії і країнах Західної Європи споживчі кооперативи виконують дві основні функції: 1) вони звільняють фермерів від необхідності шукати контрагентів для збуту своєї продукції; 2) дозволяють стабілізувати ціни і забезпечити членам кооперативів (за рахунок стабільної ціни) відшкодування витрат, а отже, сприяють розвитку вітчизняних фермерських господарств. З іншого боку, за рахунок споживчої кооперації господарства забезпечуються необхідними товарами. В Японії споживчі товариства успішно створюють домогосподарки, які за рахунок системи знижок, існуючих на оптових складах, можуть вести закупівлю продовольства і деяких господарських товарів за нижчими цінами.

У масштабах держави споживча кооперація бере участь у великих соціальних програмах, таких як зниження рівня безробіття та підвищення зайнятості, посилення громадського контролю за раціональним використанням природних ресурсів, обмеження тіньової економіки. Вона стабілізує соціально-економічну ситуацію в регіонах своєї діяльності, виступаючи надійним партнером органів влади в підвищенні економічної активності населення, вирішенні проблем зайнятості, створення нових робочих місць.

Одним із ключових факторів, які негативно впливають на розвиток економіки країни, є тиск глобалізаційного світу.

Глобалізація охоплює такі сфери як виробництво товарів, робіт послуг, використання трудових ресурсів, інвестицій, технологій, впливає на ефективність виробництва і оборту, продуктивність праці та конкурентоспроможність.

Глобалізація веде до соціально несправедливої економіки. Їй слід протиставити іншу парадигму розвитку, яка б відповідала інтересам усіх економічних суб'єктів. Такою парадигмою на думку вчених [13] має стати встановлення рівноправності взаємодії ринкової сили бізнесу і держави, яка визначає діяльність інститутів, формуючи ринкові сили та спирається на соціальні норми, встановлені суспільством. В такому разі економіка буде орієнтована на оптимальне сполучення підприємницьких та споживчих інтересів і зможе забезпечити економічний розвиток суспільства без серйозних соціальних втрат. Соціальна економіка – це єдиний можливий спосіб розв'язання протиріч між глобальною економікою та економікою сталого розвитку.

Розвиток економіки базуючись на принципі рівноправності держави, бізнесу та суспільства повинен здійснюватися на основі симбіозу інституціалізованого шляху (відповідно до законів ринку) та неринкових методів з надання населенню колективних благ на основі пільгового або безкоштовного задоволення державою індивідуальних або колективних потреб.

В умовах рівноправності держави, бізнесу та суспільства зростає роль інститутів, які діють поза ринкових принципів. 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 [13].

Саме такими інститутами є підприємства споживчої кооперації, яким притаманні елементи соціальної економіки.

Отже, на всіх етапах розвитку споживчої кооперації вирішальний вплив має також державна політика.

Основними завданнями розвитку споживчої кооперації в сучасних умовах мають бути:

- відродження ринкових засад господарювання;
- нарощення інформаційного потенціалу;
- участь у формуванні інноваційного клімату регіонів країни;
- раціоналізація організаційної структури за рахунок створення регіональних кластерів;
- завоювання довіри споживачів для відновлення їхньої економічної зацікавленості і розширення соціальної бази членів системи;
- розширення асортименту і якості продукції, в т.ч. шляхом розвитку конгломеративної диверсифікації діяльності;
- посилення економічної інтеграції за рахунок створення інтегрованих комплексів за участю підприємств різних галузей;
- використання місцевих ресурсів, що сприятиме зростанню власних оборотних коштів і поліпшенню показників фінансового стану організацій споживчої кооперації [4, 6].

Висновки. Таким чином, споживча кооперація є органічним структурним елементом економічної системи України.

Перспективи розвитку споживчої кооперації обумовлюються її специфічними рисами і різноманітними факторами.

Участь споживчої кооперації в

різних інтегрованих структурах (стратегічних альянсах, партнерських союзах, кластерах і т.п.) буде сприяти формуванню нового типу кооперативних організацій, які забезпечують системі довгострокові переваги.

Нова парадигма розвитку споживчої кооперації дасть можливість укріпити внутрішньосистемні комерційні відносини, найкращим чином використати інтеграційні можливості горизонтальних та вертикальних зв'язків, що, в свою чергу, призведе до створення синергічного ефекту навіть без додаткових інвестицій.

Подальші дослідження можуть бути спрямовані на обґрунтування вибору найбільш ефективної форми інтегрованих структур за участю підприємств споживчої кооперації.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бабенко С.Г. Трансформація кооперативних систем у перехідній економіці: монографія / Бабенко С.Г. – К.: Видавництво „Наукова думка”, 2003. – 332 с.
2. Бабенко С.Г. Основи кооперації: навч. посібник / С.Г. Бабенко, С.Д. Гелей, Я.А. Гончарук, Р.Я.Пастушенко.– К. : Знання, 2004. – 470 с.
3. Маркетинг підприємств споживчої кооперації України: монографія / за ред. М.А. Окландера. – Одеса: Автограф, 2005. – 278 с.
4. Гринюк Н.А. Європейські тенденції розвитку споживчої кооперації: уроки для України / Н.А. Гринюк // Молодий вчений . – 2018. - № 4 (56). – С. 776-779.
5. Осадчук Ю. М. Організаційно-економічний механізм формування системи фінансового забезпечення розвитку споживчої кооперації: дис. ... канд екон. наук : 08.00.03 / Ю.М.Осадчук . – Львів, 2016. – 224 с.
6. Кошкарів С.А. Засади економічного аналізу у багаторівневих кооперативних системах в умовах євроінтеграції / С.А.Кошкарів. // Облік, аналіз, аудит. - 2017. - Випуск I-II (65-66). - С. 141-150.
7. Кутаева Т. Н. Особенности развития потребительской кооперации на современном этапе / Т. Н. Кутаева, Д. С. Горшкова, Е. А. Шамин // Вестник НГИЭИ. - 2017. - № 5 (72). - С. 113–120.
8. Морозова И.М. Конкурентные преимущества потребительской кооперации / И.М. Морозова // Приволжский научный вестник. – 2014. - № 12-2 (40). – С.25-27.
9. Міценко Н. Г. Формування локальних інтегрованих систем за участю підприємств споживчої кооперації: автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04 / Н. Г. Міценко. – Львів, 2015. – 43 с.
10. Намханова М.В. Стратегія інтегративного розвитку потребительской кооперации республики Бурятии/ М.В.Нахманова // Вопросы экономики и права. – 2012. – № 3. – С. 143-147.
11. Дикань В.Л. Социально-ориентированная рыночная экономика украины в условиях глобализации / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 35 – С. 15-19.
12. Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластер / В.Л. Дикань // Українські залізниці. – 2014. – № 9 (15) – С. 22-26.
13. Дикань В.Л. Розвиток економіки України на основі принципу рівноправності відносин держави, бізнесу та суспільства / В.Л. Дикань, А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 63 – С. 9-19.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149969

УДК 339.5.01:335/359

АНАЛІТИЧНИЙ ПОГЛЯД НА ЕКСПОРТНІ ПЕРСПЕКТИВИ ОПК УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ ОЗБРОЄНЬ

*Аванесова Н.Е., д.е.н., доцент,
Колодяжна Т.В., старший викладач (ХНУБА)*

Кон'юнктура світового ринку озброєнь в цілому є і у найближчі роки буде залишатись досить сприятливою для України, однак нарощування експорту вимагає прискореного оздоровлення ОПК. Враховуючи зміни світового ринку озброєнь, вітчизняним підприємствам потрібно посилити маркетингові практики, спираючись на цінові переваги, значущість яких підвищилась у більшості регіонів. Удосконалюючи і здешевлюючи існуючі види озброєнь, потрібно сконцентрувати зусилля на розробці нових сучасних зразків. Для нарощування обсягів експорту озброєнь є необхідним перехід до нових моделей постачання, створення поліфункціональних представництв за кордоном, формування цілісної системи військово-технічного співробітництва з включенням у схеми промислової кооперації.

Ключові слова: глобальна економіка, конкурентоспроможність, ринок озброєнь, експортні перспективи, оборонно-промисловий комплекс.

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД НА ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ОПК УКРАИНЫ В КОНТЕКСТЕ ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА ВООРУЖЕНИЙ

*Аванесова Н.Э., д.э.н., доцент,
Колодяжная Т.В., старший преподаватель (ХНУСА)*

Конъюнктура мирового рынка вооружений в целом и в ближайшие годы будет оставаться достаточно благоприятной для Украины, однако наращивание экспорта требует ускоренного оздоровления ОПК. Учитывая изменения мирового рынка вооружений, отечественным предприятиям необходимо усилить маркетинговые практики, опираясь на ценовые преимущества, значимость которых повысилась в большинстве регионов. Совершенствуя и удешевляя существующие виды вооружений, нужно сконцентрировать усилия на разработке новых современных образцов. Для наращивания объемов экспорта вооружений необходим переход к новым моделям снабжения, создание полифункциональных представительств за рубежом, формирование целостной системы военно-технического сотрудничества с включением в схемы промышленной кооперации.

Ключевые слова: глобальная экономика, конкурентоспособность, рынок вооружений, экспортные перспективы, оборонно-промышленный комплекс.

ANALYTICAL EXPORT OPINION ON THE PROSPECTS OF THE DEFENCE INDUSTRY OF UKRAINE IN THE CONTEXT OF THE GLOBAL ARMS MARKET

*Avanesona N., doctor of economics, associate Professor,
Kolodyazhna T., senior lecturer (KhNUCA)*

The arms market is one of the most complex sectors of the world economy. The rivalry of individual countries and groups is very acute here: the struggle is not only for individual profits, but also for the military-technical advantage, the long-term binding of the buyer to its technological complex. Acquired ships, aircraft, air defense systems, tanks, artillery systems serve, as a rule, for many years, but eventually require modernization and repair.

The situation on the world arms market in General and in the coming years will remain quite favorable for Ukraine, but the increase in exports requires accelerated improvement of the military-industrial complex. Given the changes in the global arms market, domestic enterprises need to strengthen marketing practices, based on price advantages, the importance of which has increased in most regions. Improving and reducing the cost of existing types of weapons, it is necessary to concentrate efforts on the development of new modern models. To increase the volume of arms exports, it is necessary to switch to new models of supply, to create multifunctional missions abroad, to form an integrated system of military-technical cooperation with the inclusion in the schemes of industrial cooperation.

The solution of these tasks is assigned to the sphere of strategic interaction between the state and the military-industrial complex. The state strategy of structural adjustment of the defense industry is to consolidate the positive trends and transform the complex into an optimal flexible system that can independently develop and adapt to the needs of national defense and world commodity markets. This will allow to solve a number of issues on the formation of effective structures with a high level of strategic management on the basis of the existing scientific, technical, technological, production and financial potential.

Key words: global economy, competitiveness, arms market, export prospects, military-industrial complex.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Стрімка зміна геополітичної ситуації в світі на початку ХХІ ст., поява нових центрів сили, кожний з яких має власні економічні, політичні та інші інтереси, призводить до зростання напруження у відносинах між країнами, загострення військових конфліктів та появи нових. На сьогодні все більше відслідковується тенденція до нарощування військової потужності в багатьох країнах світу, постійне підвищення військового потенціалу країн-лідерів у виробництві зброї та збільшення імпорту зброї серед країн-споживачів. Україна, маючи потужну військово-

промислову базу також знаходиться у цьому векторі, та незважаючи на внутрішні потреби в озброєнні, все ще залишається в лідерах серед країн-експортерів зброї в світі.

Ринок озброєнь – один з найбільш складних секторів світового господарства. Суперництво окремих країн та угруповань тут є дуже гострим: боротьба точиться не тільки за окремі прибутки, а й за військово-технічну перевагу, тривалу прив'язку покупця до свого технологічного комплексу. Придбані кораблі, літаки, системи протиповітряної оборони, танки, артилерійські комплекси служать, як правило, багато років, однак з часом потребують модернізації та ремонту.

У змаганні за світове чи регіональне лідерство для кожної держави обов'язковим стає вибудовування власної системи самозахисту, для чого вона насамперед має розробити або придбати матеріальну основу її створення – озброєння. Однак нерівність економічних, технологічних та соціально-інтелектуальних потужностей країн саме й визначає їхні можливості щодо виробництва й трансферів зброї. Як результат, спроможність і потреби одних у створенні різноманітних зразків озброєнь зустрічаються з бажанням інших їх отримати. Більше того, часто виробники зброї продукують свій товар у надмірній кількості, що й змушує правлячі уряди його реалізувати. Так устанавлюється причинно-наслідковий зв'язок між виробництвом зброї, її трансферами та взаєминами в системі міжнародних відносин.

Поступово повторювані операції з купівлі-продажу зброї у такій структурі набувають сталих рис, частоти й подеколи навіть обсягів. Відповідно сукупні попит і пропозиція на продукцію військово-технічного призначення починають безпосередньо впливати на військову могутність держави, що й зумовлює неминучу участь останньої у структурі експортно-імпортних відносин, пов'язаних із продукцією військового призначення, тобто робить державу гравцем на ринку озброєнь.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблематика функціонування ринку озброєнь та тенденцій його зміни розглядається у працях О. Кам'янецької [1], М. Сінгуровського [3], С. Веземана і Р. Веземана [2, 4], Р. Бондарчука [14], В. Горбуліна та В. Шеховцова [15] та ін. Окремі питання забезпечення конкурентоспроможності галузей економіки та підприємств, особливості їх функціонування в глобальній економіці розглянуто у працях В. Диканя [11], Н. Аванесової [12], Т. Колодяжної [13],

Ю. Уткіної [16] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на значну кількість праці з організації функціонування ринку озброєнь, на нашу думку, недостатньо пропрацьованими залишаються питання щодо визначення перспектив діяльності ОПК України на світовому ринку озброєнь в умовах глобалізаційних конкурентних викликів.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою статті є визначення експортних перспектив оборонної промисловості України в умовах конкуренції на світовому ринку озброєнь.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ринок озброєнь загалом можна визначити як сукупність економічних відносин між його суб'єктами продажу та купівлі, тобто торгівлі виробленою зброєю всередині держав та на міжнародній арені, що ґрунтується на взаємній згоді, еквівалентності й конкуренції. Та якщо всередині держави й можливо проконтролювати оборудки, пов'язані з торгівлею озброєннями, то на міжнародній арені кожен суб'єкт дбає передусім про свої політичні інтереси, котрі доповнюються ще й меркантильними міркуваннями, адже торгівля зброєю є справою надприбутковою.

Світовий ринок озброєнь – це складна система міжнародних військово-економічних зв'язків. Експортери в даній області мають можливість за допомогою торгівлі зброєю не тільки отримувати прибуток, але і впливати на військово-політичну ситуацію в різних частинах світу, а також політичний курс імпортують зброю країн, утворюючи сукупний потенціал держав-союзників, і проводячи випробування нового озброєння.

Основні особливості світового ринку озброєнь засновані на своєрідній залежності країн-імпортерів від постачальників ОВТ. Країна-покупець стає зацікавлена не тільки в прямих продажах, але і в подальшому обслуговуванні озброєння, постачання боєприпасів,

деталей, запасних частин і т.д. Тому договір на поставку між імпортером і постачальником найчастіше укладається на достатньо довгий термін. Часто торгівля зброєю і військовою технікою ведеться на основі міжнародних угод.

Сьогодні у світі зростає обсяг поставок не тільки готового ОВТ, але і його запасних елементів. Більшу частину становить торгівля ліцензіями на виробництво нової зброї, укладення договорів, які передбачають модернізацію військової техніки, створення інфраструктури з її обслуговування.

Не сама сприятлива економічна обстановка в країнах-імпортерах змушує їх до закуп дешевшого озброєння або брати участь у спільному виробництві. Для отримання поступок їм доводиться погоджуватися на додаткові умови експортерів при пільговому кредитуванні або бартерних угодах.

Міжнародний ринок озброєнь має такі особливості:

- ускладнений контроль за рухом товарів і технологій військового призначення, а також реєстрація та верифікація експортно-імпортних операцій;

- утвердження на ринку озброєнь визнаної кількості лідерів, такого собі «торговельного бомонду», який концентрує у своїх руках більшість міжнародних оборудок.

Ситуація на світовому ринку схильна до впливу різних факторів, що залежать від глобалізації економіки та макроекономічних зміни в країнах-експортерах і імпортерах ОВТ. Особливості цього ринку призводять до необхідності розглядати військово-технічне співробітництво як специфічну сферу зовнішньополітичної діяльності держави, яка складається з військово-технічної, економічної і власне політичної складової. У зв'язку з цим підвищення ефективності військово-технічного співробітництва представляється можливим при використанні сучасних

методів економічного поступу ОВТ на світовий ринок, що повинно доповнюватися належними організаційно-правовими нормами та інформаційними механізмами.

Посилення позиції країни щодо експортних поставок озброєння сприятиме підвищенню обороноздатності та збереженню військово-економічної безпеки. Сьогодні серед факторів, що впливають на формування ринку ОВТ, велику роль відіграє підтримка напружених ситуацій і військових конфліктів у багатьох регіональних і локальних осередках зіткнень, що зберігає потреба в сучасному озброєнні армії і флоту серед держав.

Сучасний світовий ринок озброєнь, на відміну від попереднього десятиріччя, характеризується не стратегічною, а переважно комерційною конкуренцією. Політичні чинники, які домінували у сфері торгівлі зброєю у 70-80-ті або навіть 90-ті роки минулого століття, поступаються місцем ринковим.

Усі експортери розподіляються за рівнем ієрархії.

1. Держави, спроможні до самостійних розробок та інновацій у військовому виробництві, впровадження новітніх технологій. Такі держави здатні забезпечити собі позицію лідера на ринку, послуговуючись власною науково-дослідною та виробничою інфраструктурою (США, РФ, КНР).

2. Держави, котрі виробляють озброєння за новітніми або наближеними до них технологіями, однак, на відміну від країн попередньої групи, мають значно нижчі національні потреби в озброєннях та є обмеженими у власних можливостях щодо утримання потужного оборонно-промислового комплексу (Франція, Німеччина, Велика Британія).

3. Держави, які мають військово-виробництво посереднього рівня, що через економічні або політичні обмеження й проблеми належно не розвивається – не має істотних технологічних проривів

(Україна, ПАР, Бразилія, Пн. Корея).

На регіональних ринках озброєнь український оборонно-промисловий комплекс країни представлено нерівномірно. По-перше, це зумовлено усталеним поділом ринку, що спричиняє жорстку конкуренцію між новими суб'єктами-виробниками за його переділ. По-друге, Україна має замкнений цикл виробництва лише деяких озброєнь – це ускладнює просування продукції і зумовлює залежність вітчизняних підприємств від кінцевого виробника.

Конфлікт на сході України показав необхідність прискореної модернізації збройних сил та зміцнення обороноздатності країни. В першу чергу, це має забезпечуватись силами вітчизняного військово-промислового комплексу (ВПК), який спроможний виробляти широку номенклатуру сучасної зброї, військової техніки та інших товарів військового призначення. Однак це вимагає значних витрат, що породжує проблему пошуку фінансових ресурсів та їх компенсації. Одним з головних шляхів такої компенсації є експорт, тим більше, що можливості вітчизняного ВПК значно перевищують потреби збройних сил. Не дивлячись на певні негативні явища у ВПК, які мали місце в попередні роки, Україна досі втримується у першій десятці світових лідерів експорту озброєнь.

Оборонно-промисловий комплекс

щорічно забезпечує експортні надходження від продажу продукції в США – 10,0-12,0 млрд. дол. США, в Російській Федерації – 6,0 млрд. дол. США, в Франції – 2,0-3,0 млрд. дол. США, у Великобританії – 4,0-5,0 млрд. дол. США, у Німеччині – 0-4,0 млрд. дол. США, в Україні – 0,5-1,2 млрд. дол. США [1, с. 8].

За даними досліджень міжнародної організації «Стокгольмський інститут дослідження проблем миру» (SIPRI) у 2017 році витрати на озброєння у світі склали 1,75 трлн. дол. США [2]. Слід зазначити, що в розвинених країнах витрати на озброєння постійно зменшуються, в той час як у більшості країн, що розвиваються, вони збільшуються, що і дає загальне світове зростання. На кінець 2017 року лідерами в отриманні озброєнь серед регіонів були Азія і Океанія (47% світового імпорту) та Близький Схід (19%). Імпорт озброєнь європейськими країнами зменшився на 25% та склав 21% [3]. Є країни, які паралельно акцентують увагу і на імпорті і на експорті зброї (США, Південна Корея), що пояснюється розвитком міжнародної кооперації при виробництві цієї продукції. Особливо зростання експорту зброї за останнє десятиріччя помітне у Китаї, Україні, Іспанії та Ізраїлі.

Серед імпортерів, найбільші обсяги представлені переважно країнами, що розвиваються (табл. 1).

Таблиця 1

Найбільші світові імпортери зброї, млн. дол. США

Країна	2003	2007	2012	2017
Індія	911	1036	1810	3337
Австралія	364	470	380	1677
Південна Корея	1262	686	1821	1131
Сінгапур	622	543	1123	1078
США	301	501	808	893
Алжир	418	156	1518	791
Саудівська Аравія	158	332	939	2580
Греція	710	389	563	703
Китай	2015	3511	1481	559
ОАЕ	243	2198	748	493

Найбільші імпортери (Індія, Саудівська Аравія) постійно нарощують закупівлю озброєнь, в той час як інші (наприклад, Китай) навпаки – зменшують, інтенсивно розвиваючи цю галузь у себе.

Згідно оцінок експертів, у 2011-2017 роках продажем озброєнь займалися 55 країн, а їх послугами скористались 152 держави. Найбільшу потребу в нарощуванні озброєнь, за оцінками Інституту, все ще мають держави Азійсько-Тихоокеанського регіону – вони займають 47% світового імпорту зброї. Другий за обсягами збуту для експортерів є Близький Схід, куди була поставлена п'ята частина (19%) проданої в світі зброї. Третє місце на ринку імпорту зброї належить європейським країнам (15%), які за цей період значно скоротили свою частку. Експорт зброї в Україні у 2015 році зріс майже до 1,5 млрд. дол.

Перше місце за продажами озброєння та техніки за останні 5 років зберігали США. На американську оборону промисловість у 2013-2017 роках припадало 31% від загального обсягу військових поставок. При цьому за останні роки експорт американської зброї зріс на 23% порівняно із попереднім п'ятирічним періодом. На думку експертів, США традиційно використовують військово-технічне співробітництво як інструмент зовнішньої політики та засобу забезпечення міжнародної безпеки, окрім цього експорт допомагає зберегти оборону промисловість в умовах скорочення власних замовлень.

На другому місці в переліку найбільших експортерів залишається Росія, яка займає 27% ринку. За останні 5 років російський експорт зріс на 37%. Третім за обсягами продажів на сьогодні є Китай. Обсяги продажів китайської зброї за 5 років зросли на 143%, що, однак, поки що не дає можливості наздогнати лідерів.

З'явилися нові тенденції щодо країн-імпортерів озброєння. Продовжують озброюватись країни Ради співробітництва держав Перської затоки. Сумарні закупівлі

шести країн цієї організації за останні 5 років зросли на 71%. Крім того, на ці держави припадає 54% закупівель, здійснених усіма країнами Близького Сходу. Особливо стрімко зростає військовий імпорт у Саудівську Аравію. Він збільшився майже в чотири рази, завдяки чому Саудівська Аравія посіла друге місце в світовому рейтингу імпортерів зброї. Причиною цього вважається необхідність переозброєння армії через швидке моральне старіння військової техніки, а також новими військовими загрозами в регіоні.

Серед 10 країн-лідерів в закупівлі зброї половина розміщена в Азії. Індія займає перше місце, маючи 15% загальносвітового обсягу закупівель. Китай має 5%, Пакистан 4%, Південна Корея та Сінгапур – по 3%.

У 2017 році Україна зайняла десяте місце в списку найбільших експортерів озброєнь та військової техніки в світі. Військовий експорт країни склав 589 млн. дол. Перше місце в цьому рейтингу зайняла Росія з 8,3 млрд. дол., друге – США із 6,2 млрд. дол., третє – Китай із 1,8 млрд. дол. [1].

Експорт озброєння з України у 2011-2017 роках зріс приблизно на 72%. Таким чином, частка України на світовому ринку постачальників зброї зросла до 3% у 2011-2017 роках порівняно із 2% у 2006-2010 роками та країна змістилась на 8-ій сходинці глобального списку. Ключові споживачі зброї українського виробництва – Китай, куди відправляється п'ята частина (21%) експорту зброї, Пакистан (8%) та Росія (7%) [2].

У період з 2011 по 2017 роки частка України на глобальному ринку озброєнь також склала 3%. Україна піднялась у 2017 році на одну сходинку, зайнявши 9 місце у світовому рейтингу експортерів зброї [4].

У 2016 році ДП «Укроборонпром», продав за кордон зброї на суму 1,79 млрд. дол. США. У 2017 році експорт впав через війну у східних регіонах, однак не зупинився зовсім [5].

Основними складовими українського експорту були двигуни АІ-222, які активно постачались до Китаю та ряд інших держав. Окрім того, Україна продавала газові турбіни для військових кораблів Китаю та Індії, фрегати – екваторіальній Гвінеї, ракети для винищувачів МІГ-29 – Чаду, літаки – Хорватії та Мозамбіку. Також Україна продавала броньовані ремонтно-евакуаційні машини, які використовуються для вивозу з поля бою пошкоджених танків та БТР, Азербайджану; бронемашини та танки – Таїланду та Нігерії; протитанкові ракетні установки – Казахстану та неназваній країні у Східній чи Північній Африці [3; 8].

Військово-технічне співробітництво України з іноземними державами за оцінками досягнутих цифр у 2016 році є рекордним. Основний внесок у розвиток вітчизняного ОПК зроблений підприємствами державного концерну «Укроборонпром», частка якого складає 95% обігу (включаючи експортні операції приватних підприємств, які здійснюються через «Укрспецекспорт» та його дочірні підприємства).

Україна надає продукцію спеціального призначення в декілька десятків країн світу, в основному в країни Африки, Близького Сходу та Азії: Азія – 47%, Африка-23%, СНД-21%, Європа-6%, Америка-3%.

За останні роки, незважаючи на тісні виробничі зв'язки, експорт у Росію та Білорусь постійно знижується, а в контексті військового конфлікту з Росією, на сьогодні він заборонений взагалі [3; 8].

Згідно із даними Державної служби експортного контролю України, у 2016 році Україна поставила на експорт 111,2 тисяч одиниць різного стрілецького озброєння та 557 одиниць бронетехніки, артилерійських та ракетних установок. За підсумками 2016 року українські підприємства передали Судану та Ефіопії 20 та 29 основних бойових танків Т-72 відповідно. Також Судан закупив 22 тис.

гвинтівок та карабінів, один БТР-70 та 14 бойових машин піхоти – БМП-1, 11 122-міліметрових самохідних гаубіц 2С1 «Гвоздика», 80 безвідкатних гармат та 29 протитанкових гранатометів та ружжів. Таїланду були передані 42 бронетранспортера БТР-3Е1/М2/РК/ БР, а Іраку – 34 БТР-4/К.

Окрім того, поставки бронетехніки здійснювались в Азербайджан, Польщу та Нігерію. В Нігер та Чад були поставлені два та чотири штурмовика Су-25, а Росії – один гелікоптер Мі-8Т. Судану також були передані десять гаубіц 2С1 «Гвоздика» та Д-30 та 20 бойових машин піхоти БМП-1 [7; 9].

Проведений аналіз експорту за попередні роки підтверджує необхідність нарощування та диверсифікації експорту озброєнь, головним чином за рахунок нових сучасних видів зброї, боєприпасів та обладнання. Україна має цінові переваги на головних ринках, що у найближчі роки стане вирішальним при розширенні позицій. При цьому перспективними для України є ринки фактично всіх регіонів світу і, насамперед, ринку Південно-Східної Азії, який демонструє більш високі темпи зростання. Сьогодні в Україні існує чимало зразків, які можуть скласти гідну конкуренцію на світовому ринку.

Вивчення сьогоденної кон'юнктури світового ринку озброєнь підтверджує можливість розширення ніш України у багатьох сегментах, насамперед: військово-морська техніка (катери і малі десантні кораблі); броневих автомобілів, бойові танки та інші ББМ; стрілецька зброя, легке озброєння та переносні ЗРК нових поколінь; військово-транспортні літаки; ракетне озброєння. У перспективі можливі розробки протисупутникової зброї.

У структурі пропозиції варто охопити обидві сторони попиту:

1 – удосконалені (модернізовані) види озброєнь при мінімально можливій ціні;

2 – нові види озброєнь і техніки при помірній ціні. Щодо нових видів продукції,

то враховуючи зростаючий потенціал вітчизняної інформаційної індустрії, новими можуть бути інструменти інформаційного захисту, програмне забезпечення (наприклад, для систем управління вогнем, для військової логістики і складів, БПЛА тощо).

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Кон'юнктура світового ринку озброєнь в цілому є і у найближчі роки буде залишатись досить сприятливою для України, однак нарощування експорту вимагає прискореного оздоровлення ВПК. Враховуючи зміни світового ринку озброєнь, вітчизняним підприємствам потрібно посилити маркетингові практики, спираючись на цінові переваги, значущість яких підвищилась у більшості регіонів. Удосконалюючи і здешевлюючи існуючі види озброєнь, потрібно сконцентрувати зусилля на розробці нових сучасних зразків. Для нарощування обсягів експорту озброєнь є необхідним перехід до нових моделей постачання, створення поліфункціональних представництв за кордоном, формування цілісної системи військово-технічного співробітництва з включенням у схеми промислової кооперації.

Вирішення цих завдань покладено у сферу стратегічної взаємодії держави й оборонно-промислового комплексу. Державна стратегія структурної перебудови ОПК має полягати в закріпленні позитивних тенденцій та трансформації комплексу в оптимальну гнучку систему, здатну самостійно розвиватися та пристосовуватися до потреб національної оборони і світових товарних ринків. Це дозволить вирішити ряд питань щодо формування на базі наявного науково-технічного, технологічного, виробничого та фінансового потенціалу ефективних структур з високим рівнем стратегічного менеджменту.

ПЕРЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кам'янецька, О.В. Перспективи розвитку експортного потенціалу ринку озброєнь України [Текст] / О.В. Кам'янецька // Молодий вчений. – 2015. – №6(21). – Ч.2. – С. 8-12.
2. Wezeman S.T. Trends in international arms transfers [Electronic resource] / S.T. Wezeman, P.D. Weseman // SIPRI fact sheet. – March, 2014. – Access mode: <http://books.sipri.org/files/FS/SIPRIFS1403.pdf>
3. Сунгуровський, М. Геополітичний аналіз балансу сил і змін у ньому на фоні російсько-українського конфлікту // http://razumkov.org.ua/ukr/article.php?news_id=1121
4. Wezeman S.T. Trends in international arms transfers [Electronic resource] / S.T. Wezeman, P.D. Weseman // SIPRI fact sheet. – March, 2015. – Access mode: <http://books.sipri.org/files/FS/SIPRIFS1403.pdf>
5. Офіційний сайт ДК «Укроборонпром» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukroboronprom.com.ua/
6. У центрі уваги – БТР VARAN TA KRAZ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://narodka.com.ua/7533-u-centri-uvagi-btr-varan-ta-kraz>
7. Україна – один із лідерів з продажу зброї – дослідження [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.radiosvoboda.org/content/article/24939935.html>
8. Порошенко заборонив будь-яку співпрацю з Росією у сфері військово-промислового комплексу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: news.finance.ua/ua/news/~/328067
9. Державна служба експортного контролю [Електронний ресурс] // Інформація про обсяги міжнародних передач окремих категорій озброєнь, здійснених Україною у 2009, 2010, 2001, 2012, 2012, 2013 роках. – Режим доступу:

http://www.dsecu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=48051&cat_id=48050

10. Українські перспективи за оцінкою «EUROSATORY» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://narodka.com.ua/7736-ukraïnski-perspektivi-zaocinkoyu-eurosatory>

11. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятий: монография / В.Л. Дикань. – Х.: Основа, 1995. – 160 с.

12. Аванесова Н.Е. Механізм регулювання корупційних ризиків у сучасному бізнес-середовищі / Н.Е. Аванесова // Ефективність сучасного бізнесу в умовах динамічного середовища: монографія / За заг ред. д-ра екон. наук, проф Л.Л. Калініченко. – Х.: ФОП Панов А.М., 2018. – С.10- 19.

13. Колодяжна Т.В. Моделювання впливу злиттів та поглинань компаній на їх капіталізацію / Сучасна гео економічна модель розвитку України / Бізнес Інформ

Видавничий дім «Інжек» Харківський національний економічний університет за заг ред д.е.н., проф. В.С. Пономаренко м. Харків, 2017. – №7. – С. 106-112.

14. Бондарчук Р. Можливості оборонно-промислового комплексу України в системі національної безпеки [Електронний ресурс]: аналітична записка / Р. Бондарчук // Національний інститут стратегічних досліджень при Президентіві України. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/251/>

15. Горбулін В. Створення ДК «Укроборонпром» як початок формування дієвого ядра ОПК / В. Горбулін, В. Шеховцов // Наука і оборона. – 2013. – №3. – С. 27-31.

16. Уткіна, Ю.М. Методичні підходи до визначення поняття «конкурентостійкість підприємства» / Ю.М. Уткіна // Крымский научный вестник: научный журнал. – 2015. – №1(14). – С. 102-106.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149789

УДК 658.7 (477)

ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГЛОБАЛЬНОГО РУХУ МАТЕРІАЛЬНИХ ПОТОКІВ

*Волохова І.В., к.е.н., доцент,
Волохов В.А., к.е.н., доцент,
Барський В.І., магістр (УкрДУЗТ)*

Вплив глобалізації все істотніше відчувається на розвитку світового господарства. В роботі розглянуто теоретико-методологічні підходи до розробки механізмів управління поточковими процесами в умовах глобалізації, що передбачає розробку стратегії і тактики створення стійких логістичних систем. Визначено завдання глобальної логістики на світовому ринку. Виділено напрямки логістичного забезпечення руху матеріалопотоків в умовах глобалізації. Вказано фактори впливу на розвиток глобальних систем в Україні.

Ключові слова: глобалізація, логістичне забезпечення, світове господарство, матеріальний потік, логістична система.

ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНЫХ ПОТОКОВ

*Волохова І.В., к.э.н., доцент,
Волохов В.А., к.э.н., доцент,
Барський В. І., магістр (УкрГУЖТ)*

Влияние глобализации все существеннее отражается на развитии мирового хозяйства. В работе рассмотрены теоретико-методологические подходы к разработке механизмов управления потоковыми процессами в условиях глобализации, что предусматривает разработку стратегии и тактики создания устойчивых логистических систем. Определены задачи глобальной логистики на мировом рынке. Выделены направления логистического обеспечения движения материальных потоков в условиях глобализации. Указаны факторы влияния на развитие глобальных систем в Украине.

Ключевые слова: глобализация, логистическое обеспечение, мировое хозяйство, материальный поток, логистическая система.

LOGISTIC ENSURING THE GLOBAL MOVEMENT OF MATERIAL STREAMS

*Volokhova I.V., candidate of economic sciences, associate professor,
Volokhov V.A., candidate of economic sciences, associate professor,
Barskyi V.I., magistr (USURT)*

Globalization, competition, increases in the modern world, informative, commodity and financial streams become complicated, the role of logistic continues to grow in the economy of countries, separate industries and enterprises. It costs to consider that expansion of internetwork of multimodal transportations is accompanied the change of priorities of service in direction of decline of risk of failures in continuity of transporting of loads and passengers global reason of development exactly of logistic. It costs to consider that expansion of internetwork of mul'timodal'nikh transportations is accompanied the change of priorities of service in direction of decline of risk of failures in continuity of transporting of loads and passengers global reason of development exactly of logistic. The global logistic becomes a major strategic instrument in providing of competitive edges in the world market of sale of products.

Influence of globalization is all more substantial felt on development of world economy. In work teoretiko-methodological approaches to development of mechanisms of management of potokovy processes in the conditions of globalization are considered that provides development of strategy and tactics of creation of steady logistics systems. It is defined problems of global logistics in the world market. It is allocated the directions of logistic ensuring the movement of material streams in the conditions of globalization. It is specified factors of influence on development of global systems in Ukraine.

Logistics of the global flow of material flow market opens the prospects for further development of companies. First, through market growth, significant savings due to the scale of activity and increase profitability. In this case, logistics, in turn, should be consistent with efforts to identify all available market opportunities and improve the decision-making system. Secondly, to actively exchange the latest technological advances, the results of effective

scientific developments, inventions that will promote convergence of economic levels of different countries, their social and economic integration.

Key words: *globalization, logistic support, world economy, material flow, logistic system.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сучасні тенденції розвитку світового господарства вказують на те, що господарські системи держав, які відчувають вплив глобалізації, все частіше конкурують між собою у сфері виробництва і реалізації продукції, а також у міжнародній торгівлі, через удосконалення і модернізацію функцій та інструментів прикладної логістики. Як результат стрімкого розвитку інформаційних технологій, що підтримують менеджмент, а також як результат уніфікації в масштабі глобальних потреб споживачів логістика інтерпретується сьогодні як одна з умов здобуття конкурентної переваги у ринковому середовищі. У зв'язку з цим роль глобальної логістики посилюється.

У сучасному світі посилюється глобалізація, конкуренція, ускладнюються інформаційні, товарні та фінансові потоки, продовжує зростати роль логістики в економіці країн, окремих галузей та підприємств. Глобальною причиною розвитку саме логістики варто вважати те, що розширення міжнародної мережі мультимодальних перевезень супроводжується зміною пріоритетів обслуговування у напрямку зниження ризику збоїв у безперервності транспортування вантажів та пасажирів. Вищезазначені обставини ставлять перед провідними країнами проблему забезпечення зростання сегменту логістики на внутрішньому та зовнішньому ринках. Саме аналіз тенденцій світового логістичного ринку є одним з перших кроків вирішення даної проблеми.

Україна, як і будь-яка країна світу, не забезпечена всіма факторами виробництва, тому їй необхідно імпортувати деякі

товари і послуги з інших країн для забезпечення внутрішнього попиту, а також для розвитку своєї економіки. Міжнародна торгівля – основна форма міжнародних економічних відносин, оскільки включає торгівлю не тільки товарами в речовинному розумінні цієї категорії, але й найрізноманітнішими послугами. Саме міжнародна торгівля є основною формою зв'язку між національними товаровиробниками різних країн, формуючи їх економічну взаємозалежність. Одним із дійових напрямів підвищення ефективності зовнішньоекономічних зв'язків є використання логістичних механізмів її координації. Глобалізація світового ринку, інтенсивний науково-технічний прогрес і поточні тенденції подальшого міжнародного поділу праці збільшують значущість управління потоковими процесами, ініціюють дослідження в цьому напрямі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у розвиток теорії логістики внесли такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як Д. Бауерсокс, Д. Клосс, А.М. Гаджинський, Б. А. Анікін[1-4]. Прикладним проблемам логістики, у тому числі глобальної, присвячено праці В.Л. Диканя, Є.В.Крикавського, О. М. Сумця [5-10].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Реалізація завдань забезпечення сталого розвитку світового господарства значною мірою стосується управління глобальними матеріальними потоками, інтенсивність та напруженість яких зростає разом з процесами глобалізації, що зумовлює активізацію наукових досліджень у сфері логістичного забезпечення глобального руху матеріальних потоків в усіх сферах світового господарства. Зокрема, з огляду

на зміну принципів транспортної взаємодії між країнами, лібералізацію торговельних відносин та глобалізацію виробничих систем суттєвий наголос у дослідженні маємо зробити на трансформацію національних та міжнародних транспортно-логістичних систем з акцентуванням на транспортну складову та формування інституційного забезпечення їх діяльності.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою даної роботи є поглиблення теоретико-методологічних підходів до розробки механізмів забезпечення розвитку світового господарства через глобалізацію логістичних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Процеси глобалізації, інтернаціоналізації і транснаціоналізації, що відбуваються у світовій економіці, значно підвищили роль логістики як сполучного елемента у системі міжнародного бізнесу та підкреслили необхідність формування та оптимізації міжнародних транспортно-логістичних систем. Економічна інтеграція та багатостороннє співробітництво є тими інструментами, які забезпечують адекватну та гнучку реакцію на зміни споживчих вподобань, а також координацію функціонування транспортної інфраструктури в контексті «інтермодалізму» [1, с. 72].

Розвиток логістичної інфраструктури є однією із передумов активізації динаміки міжнародної торгівлі, інвестиційної привабливості регіонів та транскордонного співробітництва. Як показують дослідження, неефективна логістика, митні процедури та інфраструктура можуть мати великий негативний вплив на конкурентоспроможність системи торгівлі чи завоювання нових ринків.

Однією з основних ознак сучасного розвитку світового господарства є розгортання процесів глобалізації, які чинять суттєвий вплив на систему

міжнародних економічних відносин, і водночас на розвиток національних економік. Процеси глобалізації вимагають відповідної трансформації.

Термін «глобальна логістика» багатьма фахівцями сприймається як стратегія і тактика створення, як правило, стійких макрологістичних систем, що зв'язують бізнес-структури різних країн світу на основі поділу праці, партнерства та кооперування у формі договорів, угод, загальних планів, підтримуваних на міждержавному рівні.

Глобальна логістика - це комплекс взаємопов'язаних функцій з управління логістичними потоками, в тому числі матеріальними, що формуються на їх базі в міжнародному товарному обміні. Глобальна логістика передбачає розробку стратегії і тактики створення стійких логістичних систем, що зв'язують бізнес-структури різних країн світу на основі поділу праці, кооперування і партнерства у формі договорів, угод, підтримуваних на міждержавному рівні [4].

Глобальна логістика відображає в собі розвиток тенденцій в світовій економіці, яка характеризується рухом підприємницької діяльності від спеціалізації по окремих країнах та регіонах до мультіорганізованого світового ринкового господарства [11].

Специфіку глобальної логістики співвідносять з формуванням і забезпеченням функціонування транскордонних ланцюгів, які перетинають національні кордони [7], що вірно, але недостатньо повно. Транскордонні ланцюги можуть вибудовувати національні компанії, що працюють на зовнішньому ринку, виступаючи учасниками міждержавного ринку.

Сучасне розуміння глобалізації як основної тенденції розвитку макрологістичних систем полягає у:

– подальшому розвитку й створенні міждержавних і транснаціональних макрологістичних систем для вільного

переміщення через національні кордони товарів, капіталу й інформації. Метою створення глобальних макрологістичних систем є зниження логістичних витрат, поліпшення сервісного обслуговування та інформаційного забезпечення, створення інтегрованої мережі регіональних розподільних логістичних центрів та формування транспортної та телекомунікаційної інфраструктур світового ринку;

– розвитку менеджменту в глобальних логістичних каналах транснаціональних корпорацій. Такий розвиток пов'язаний з раціональним розміщенням виробничих підрозділів у країнах із дешевою сировиною й робочою силою, оптимізацією структури й розміщення складського господарства, оптимізацією товаропотоків та зниженням логістичних витрат.

Глобалізація на світовому рівні визначається економічними взаємозв'язками між країнами, які зростають та відбиваються на зустрічних потоках товарів, послуг, капіталу та ноу-хау, що постійно збільшуються.

Основною рисою процесу глобалізації є формування глобально функціонуючого виробничого процесу, серцевиною якого є сформовані інтернаціоналізовані відтворювальні цикли – ядра, які виступають своєрідним локомотивом світового господарства. В межах цих циклів формується світовий дохід, перерозподіл якого є головним стратегічним орієнтиром і основою зовнішньої політики будь-якої держави.

У сучасному світі глобалізація справляє домінуючий вплив на розвиток будь-якої держави. З одного боку, через розповсюдження інновацій у сфері технологій і менеджменту, активний обмін товарами, послугами, інвестиціями вона сприяє підвищенню ефективності функціонування національних економік, а з іншого – посилює нерівномірність, асинхронність та диспропорційність розвитку.

Основними рушійними силами глобалізації, на думку провідних західних спеціалістів у галузі, є:

- 1) експансія найновіших технологій;
- 2) розвиток та інтеграція макрорегіональних господарських структур;
- 3) нові можливості для формування глобальних логістичних ланцюгів (каналів);
- 4) реалізація процедур дерегулювання, що проводяться багатьма країнами для прискорення і здешевлення просування матеріальних потоків.

На сучасному етапі завдання логістики на світовому ринку полягають у:

- забезпеченні функціонального циклу глобальної логістики через більшу тривалість, великі відстані, які потрібно перетинати, численних посередників і необхідність використання повільного океанського транспорту;

- акумуляції складних логістичних операцій на світовому ринку як результат розмаїтості одиниць збереження і запасів у цілому, з якими доводиться мати справу, більш об'ємної документації, більшої кількості необхідних складських потужностей і щодо менш розвинутої системи логістичних послуг (зокрема, транспортних і складських). У якості приклада наведемо компанію Toys «R» Us, яка започаткована у США та працює як роздрібний продавець іграшок вміло контролює рух товарів від зарубіжних постачальників (в основному далекосхідних) буквально до дверей своїх магазинів, «розкиданих» по всьому світу. Toys «R» Us користується послугами незалежної компанії, що надає послуги з логістики у світовому масштабі. Ця компанія не лише управляє перевезенням, але за допомогою своєї системи стеження здатна інформувати Toys «R» Us про точне місце розташування кожного контейнера і про його вміст. З тієї миті, як товар залишає азіатську фабрику, інформація надходить до Toys «R» Us, тому за два тижні до прибуття вантажу до Північної Америки

вона може повідомити магазини про те, які товари вони зможуть отримати, про можливі відстрочення і втрати товару. У результаті економія на запасах оцінюється мільйонами доларів.

- упровадженні складних функціональних інформаційних систем, що обумовлюється зростаючою потребою у протяжних каналах зв'язку, використанні різних мов і підтримці гнучкості логістичних процесів;

- створенні та розвитку глобальних виробничих, логістичних і маркетингових союзів. Такі союзи відкривають компаніям доступ до знань про місцеві ринки і забезпечують економію операційних витрат, однак установа глобальних партнерських відносин і управління ними самі по собі потребують значних зусиль. Створенню подібних союзів повинен сприяти розвиток інтегрованих розподільних і транспортних мереж.

Логістичне забезпечення глобального ринку руху матеріалопотоків відкриває перспективи подальшого розвитку компаній. По-перше, шляхом ринкового зростання, значної економії за рахунок масштабів діяльності і підвищення прибутковості. При цьому логістика, у свою чергу, повинна відповідати зусиллям, спрямованим на виявлення усіх наявних ринкових можливостей і вдосконалення системи прийняття рішень. По-друге, активно обмінюватися новітніми технологічними досягненнями (ноу-хау), результатами ефективних наукових розробок, винаходами, що сприятиме зближенню економічних рівнів різних країн, їх соціальній і господарській інтеграції. Так, багатьом відомі приклади успішного формування макрологістичних регіональних структур і систем у країнах ЄС, Південно-Східної Азії, Північної Америки. Їх досвід наочно підтверджує природне прагнення країн до регіональної інтеграції. У той самий час пошук нових резервів зростання і загострення конкуренції викликають прагнення багатьох компаній і фірм шукати нові

ринки збуту, дешеві джерела сировини і трудових ресурсів за межами національних кордонів своїх країн. По-третє, за рахунок міжнародного поділу праці та кооперації створювати велику кількість транснаціональних компаній і фінансово-промислових груп (ФПГ), які використовують у бізнесі логістичні ланцюги й канали. Перспективи їх розвитку пов'язані передусім із можливим збільшенням віддачі на вкладений капітал, більш низькими тарифами логістичних посередників в інших країнах, кращими фінансовими умовами. Створенню логістичних каналів сприятимуть великі міжнародні транспортно-експедиторські фірми, страхові компанії, які користуються глобальними телекомунікаційними мережами. По-четверте, створювати можливості гнучкого реагування на зміни середовища, використовуючи методи відстрочення і локалізації, що нерозривно пов'язане з прозорістю логістичних каналів і дозволяє краще керувати потоком товарів, оптимізувати виробничі, транспортні та складські потужності, зберігаючи запаси на мінімальному рівні. Значною перевагою повної прозорості ланцюга постачань є можливість виявити й усунути вузькі місця і надлишки резервних запасів, створених через нестачу інформації.

До факторів впливу на розвиток глобальних логістичних систем в Україні відносять реструктуризацію та поглиблення спеціалізації в економіці, а саме:

- збалансованість структурної політики;

- участь у міжнародному поділі праці за умови захисту вітчизняних товаровиробників від інтервенції імпортованих товарів;

- посилення індикативного управління зовнішньоекономічною діяльністю;

- раціональність митної, тарифної та податкової політики;

- ліцензійна та сертифікаційна діяльність тощо.

Потенціал глобальної логістики повинен бути спрямований на виконання стратегічних цілей суб'єктів господарювання, насамперед державних організацій і установ, підприємств, що є виконавцями державних замовлень та учасниками процедур державних закупівель, і створення конкурентних переваг кращим із них. Як відомо, ключовими факторами конкурентних переваг у світовій економіці є: висока якість продуктів і послуг; низькі витрати; диференціація; стратегічні цілі.

Отже, глобальна система є одним із основних чинників формування в державі ефективної товарної політики, що забезпечуватиме регулювання оптимальних потоків готової продукції, сировини, матеріалів, напівфабрикатів і комплектувальних виробів усіх галузей господарської діяльності.

Подальша глобалізація логістики потребує:

- зниження логістичних витрат та покращання логістичного сервісу;
- збільшення обсягів продажу шляхом освоєння нових регіональних ринків державних закупівель;
- появи міжнародних логістичних посередників із розвинутою глобальною інфраструктурою;
- подальшого розвитку процесів міжнародної торгівлі;
- дерегулювання транспортних перевезень;
- зменшення екологічного навантаження та впровадження інновацій в інфраструктури глобальних логістичних мереж.

Висновок. Глобальна логістика стає найважливішим стратегічним інструментом у забезпеченні конкурентних переваг на світовому ринку збуту продукції. В умовах глобалізації світової економіки необхідно на принципово нових початках радикально поліпшити загальноекономічну координацію

діяльності товаровиробників, транспортних та торговельних організацій, оптимізувати взаємодію регіональних, міжрегіональних та зовнішньоторговельних товаропотоків та забезпечити зниження транзакційних витрат. Це можливо лише за умови задіяності на усіх рівнях, у т.ч. на макрорівні системного логістичного підходу, здатного виступити основою комплексного управління світовою економікою. Успіх досягається насамперед за рахунок швидкої адаптації товаровиробників до постійно змінних умов ринкового середовища і попиту на продукцію, а також зниження рівня логістичних витрат та підвищення рівня обслуговування.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Bowersox D. J., Closs D.J. *Logistical Management / The Integrated Suplly Chain Process*. The McGRAW-HILL Companies, inc. New York, 1996.
2. Long D. *International Logistics: Global Supply Chain Management*. – Springer, 2003. – 460 p.
2. Логистика: Учебник / Под ред. Б.А. Аникина. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: ИНФРА-М, 2002. — 367 с.
3. Логистика: учеб. пособие / Б.А. Аникин . Под ред. Б.А. Аникина, Т.А. Родкиной. — М.: ТК Велби, изд-во Проспект, 2008. — 408 с.
4. Гаджинський А.М. Логістика: учеб.для высших и средних спец.учеб.заведений. — М.: Информ.-внедренческий центр "Маркетинг", 2000. — 375 с.
5. Дикань В. Л. Глобализационные процессы в экономике Украины / В. Л. Дикань, А. В. Кузуб // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - Вип. 58. - С. 9-18. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2017_58_3.
6. Дикань, В. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера /В. Дикань //

- Українські залізниці. – 2014. – Вип.9. – С. 22-29.
7. Крикавський Є.В. Логістика. — Львів: Вид-во держ. ун-ту "Львівська політехніка", 2004. — 447 с.
8. Крикавський Є. Україна у глобальних ланцюгах поставок / Є. Крикавський, Н. Чернописька // Логістика: теорія та практика. – 2012. – № 1. – С. 92–100.
9. Сумець А.М. Логістика: Теорія, ситуації, практичне завдання: навчальне посібник. — К.: Хай-Тех Пресс, 2008. — 320 с.
10. Алькема В.Г., Сумець О.М. Логістика: Теорія та практика: навчальний посібник. — Київ: Вид. дім "Професіонал", 2008. — 270 с.
11. Джонсон Джеймс Вуд, Дональд Ф., Вордлоу Деніел Л., Мерфи-мл., Поль Р. Современная логистика. — 7-е издание: пер. с англ. — М.: издательский дом "Вильямс", 2002. — 624 с.
12. Кальченко А.Г., Кривещенко В.В. Логістика: навч. Посіб. — Вид. 2-ге, без змін. — К.: КНЕУ, 2008. — 472 с.
13. Модели и методы теории логистики: учебное пособие. — 2-е изд./Под ред. В.С. Лукинського. — СПб.: Питер, 2007. — 448 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149913

УДК 358.312.6

ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ МАТЕРІАЛЬНОГО-ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ГВАРДІЇ УКРАЇНИ З УРАХУВАННЯМ КОРУПЦІЙНИХ РИЗИКІВ

Гафуров О.В., к.т.н., ст. викладач (НА НГУ)

В статті запропоновано вдосконалення системи матеріального-технічного забезпечення Національної гвардії України з урахуванням корупційних ризиків. Проведено аналіз проблеми корупції у сфері військових закупівель. Досліджені основні ризики під час військових закупівель для Національної гвардії України. У дослідженні запропоновані напрями подолання корупційних ризиків в рамках вдосконалення системи матеріального-технічного забезпечення Національної гвардії України в сучасних умовах.

Ключові слова: матеріальне забезпечення, військовий підрозділ, бюджетні кошти, корупційні ризики, логістична система.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ГВАРДИИ УКРАИНЫ С УЧЕТОМ КОРРУПЦИОННЫХ РИСКОВ

Гафуров А.В., к.т.н., ст. преподаватель (НА НГУ)

В статье предложено исследование совершенствования системы материального-технического обеспечения Национальной гвардии Украины с учетом коррупционных рисков. Проведен анализ проблемы коррупции в сфере военных закупок. Исследованы основные риски во время военных закупок для Национальной гвардии

Украины. В исследовании предложены направления преодоления коррупционных рисков в рамках совершенствования системы материального-технического обеспечения Национальной гвардии Украины в современных условиях..

Ключевые слова: материальное обеспечение, военное подразделение, бюджетные средства, коррупционные риски, логистическая система.

IMPROVEMENT OF THE MATERIAL AND TECHNICAL SUPPORT SYSTEM OF THE NATIONAL GUARD OF UKRAINE TAKING INTO ACCOUNT CORRUPTION RISKS

**Gafurov O.V., candidate of technical sciences, Senior Lecturer
(National Academy of the National Guard of Ukraine)**

At the present stage, effective material and technical support of the military units of the National Guard of Ukraine seems possible only if the corruption that may take place in the process of military procurement is overcome. The transparent scheme of procurement organization will create opportunities for improvement of the entire system of material and technical support of the units of the National Guard of Ukraine and bring it closer to international standards. Products, works and services that constitute state secrets are procured without the use of competitive procedures.

According to the requirements of the Law of Ukraine "On State Defense Order", state purchases are made only by economic entities that are registered as producers of products, works and services of defense purposes.

The procedure for the formation and maintenance of the Register of producers of products, works and services for defense purposes, the procurements of which constitute state secrets, is determined by the Cabinet of Ministers of Ukraine. Responsibility for the selection and application of procurement procedures is solely for the official (official) of the customer - members of the competition committee personally.

One of the difficult issues that the Ministry of Defense of any country in the world must solve on a regular basis is in the plane of choice between independent production or the creation of the necessary military equipment, infrastructure, material and technical facilities and services, on the one hand, and their procurement, on the other side This choice will ultimately depend on two key factors. The first is an analysis of the possible choice in terms of effectiveness, and the second is an analysis in terms of effectiveness.

An efficiency analysis justifies the need to change the size and composition of defense infrastructure, as well as logistical support for this infrastructure in accordance with existing and future threats, and is carried out jointly with other members and alliance partners. The performance analysis determines the optimal structure of forces and resources and explores opportunities for reducing the cost of defense activities and / or improving its effectiveness.

Key words: material support, military unit, budget funds, corruption risks, logistics system.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На сучасному етапі ефективно матеріально-технічне забезпечення військових підрозділів Національної гвардії України уявляється можливим лише за умови подолання корупції, яка може мати місце в процесі здійснення військових закупівель. Прозора схема організації закупівель створить можливість вдосконалення всієї системи матеріально-технічного забезпечення

підрозділів Національної гвардії України та приблизить її до міжнародних стандартів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. В роботах [1–3] подані нормативні документи та стандарти, які регламентують матеріальне забезпечення військових підрозділів. В дослідженнях Е. Волкова, О. Голоти та ін. [4, 5] виділяються економічні чинники воєнної безпеки. Роботи Є. Гороховського та О. Іщенка [6, 7] присвячені проблемам управління системою матеріально-технічного забезпечення військових підрозділів. В дослідженнях В. Кивлюка, І. Романенка, Т. Савенкової та ін. [8–10] розглядаються погляди на розвиток системи

В результаті аналізу спеціалізованої літератури виявлено вельми актуальне значення проблематики вдосконалення системи матеріального-технічного забезпечення Національної гвардії України з урахуванням корупційних ризиків. Але літературні джерела не містять системного аналізу управління матеріальним забезпеченням Національної гвардії України з урахуванням корупційних ризиків.

Отже, *метою* статті є дослідження вдосконалення системи матеріального-технічного забезпечення Національної гвардії України з урахуванням корупційних ризиків.

Для досягнення поставленої мети вирішувалися наступні задачі:

- аналіз проблеми корупції у сфері військових закупівель;
- дослідження основних ризиків під час військових закупівель;
- формування напрямів подолання корупційних ризиків в рамках вдосконалення системи матеріального-технічного забезпечення Національної гвардії України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вагомою проблемою

українського суспільства є наявність корупції, зокрема в бюджетній сфері.

Збиток держави в результаті державних закупівель включає до себе:

- фінансові втрати – укладання угод на не вигідних для держави і суспільства фінансових умовах;
- кількісні втрати – завищення або заниження обсягу матеріалів, що постачаються, і наданих послуг, порівняно з необхідною кількістю і т.п.;
- якісні втрати – укладення угод з порушенням необхідних технічних умов, таких як постачання товарів, виконання робіт або надання послуг неналежної якості і т.п.;
- політичні втрати – погіршення інвестиційного клімату в країні, втрата довіри з боку громадян до державних структур і держави в цілому і т.п.

Вирішення проблеми корупції у сфері військових закупівель має передбачати:

- розуміння проблеми (складання схеми корупційного ризику);
- забезпечення добросовісності під час процесу;
- прийняття рішень на основі об'єктивних факторів;
- залучення усіх ключових суб'єктів;
- делегування повноважень;
- звітність за результати та ефективність;
- збереження прозорості в нестійкому середовищі.

Основні ризики під час військових закупівель наступні.

На етапі визначення потреби в закупівлі:

- уникнення процедури відкритих торгів;
- завищення потреби в обсягах та планування закупівлі військового майна, у якому не було потреби взагалі чи яке не прийняте на озброєння (постачання);
- застаріли стандарти військової форми щодо розмірів, ростовки та якості

(як наслідок закупівля товару не належної якості).

На етапі визначення очікуваної вартості предмету закупівлі:

- відсутність затверджених методик визначення очікуваної вартості предмету закупівлі;
- відсутність порядку здійснення контролю за процедурою визначення очікуваної вартості предмету закупівлі;
- наявність прямої можливості визначення та отримання посадовими особами “подяки” від виконавців.

На етапі розробки проекту документації конкурсних торгів:

- формування умов проекту документації конкурсних торгів під “свого” учасника торгів;
- залучення до участі в торгах технічних учасників;
- застарілі технічні норми та вимоги до предмету закупівель.

На етапі організації роботи комітету з конкурсних торгів:

- не своєчасне ознайомлення зі зразками предмету закупівель для визначення відповідності зразкам-еталонам.;
- змова членів комітету торгів з учасниками тендерних закупівель;
- проведення переговорної процедури не забезпечує виявлення найкращого учасника;
- не врегульований законодавством порядок проведення переговорів, вибору учасників, вимоги до документації, етапи проведення переговорів.

Продукція, роботи і послуги, які становлять державну таємницю, закуповуються без застосування конкурентних процедур.

Згідно вимог Закону України “Про державне оборонне замовлення” державні закупівлі здійснюються лише у суб’єктів господарювання, що зареєстровані як виробники продукції, робіт і послуг оборонного призначення.

Порядок формування та ведення Реєстру виробників продукції, робіт і послуг оборонного призначення, закупівлі яких становлять державну таємницю (Реєстр), визначається Кабінетом Міністрів України (Постанова КМУ «Про затвердження Порядку формування та ведення реєстру виробників продукції, робіт і послуг оборонного призначення, закупівлі, яких становлять державну таємницю» [11]).

Органами контролю та регулювання державних закупівель являються наступні:

- уповноважений орган – Міністерство економічного розвитку та торгівлі – регулює сферу державних закупівель, а у разі виявлення порушень законодавства має право надавати рекомендації щодо їх усунення;

- контролюючі органи:

- Державна казначейська служба – перевіряє наявність та відповідність документів замовника і не проводить платежі при виявленні порушень;

- Антимонопольний комітет України – контролює дотримання конкуренції під час державних закупівель, розглядає скарги учасників;

- Держфінінспекція – контролює законне та ефективне витрачання державних коштів;

- Рахункова палата України – уповноважена парламентом на здійснення контролю за законним, ефективним витрачанням державних коштів.

Також, органом контролю та регулювання державних закупівель є Державна служба статистики України і правоохоронні органи в межах компетенції, визначеної Конституцією й законами України.

Відповідальність за вибір та застосування процедур закупівлі несуть виключно службові (посадові) особи замовника – члени комітету з конкурсних торгів персонально.

Склад комітету з конкурсних торгів та положення про комітет з конкурсних торгів затверджуються рішенням

замовника (генерального замовника). До складу комітету входить не менше п'яти осіб, які не можуть бути посадовими особами та представниками учасників, членами їх сімей, народними депутатами України та депутатами місцевих рад.

Одне з важких питань, які постійно мають вирішувати міністерства оборони будь-якої з країн світу, лежить у площині вибору між самостійним виробництвом чи створенням необхідного військового обладнання, інфраструктури, матеріально-технічних засобів і послуг, з одного боку, та їх закупівлею, з другого боку. Цей вибір у кінцевому рахунку залежатиме від двох ключових чинників. Перший – це аналіз можливого вибору з точки зору ефективності, а другий – аналіз з точки зору результативності. Прикладами аналізу з точки зору ефективності можуть слугувати аналіз оборонної стратегії США «Quadrennial Defense Review», що здійснюється один раз на чотири роки, а також аналіз «Base Realignment and Closure», де розглядається й обґрунтовується доцільність перепрофілювання чи закриття військових баз. Аналіз з точки зору ефективності обґрунтовує необхідність зміни розміру та складу оборонної інфраструктури, а також діяльності з матеріально-технічної підтримки цієї інфраструктури у відповідності з існуючими та майбутніми загрозами, та здійснюється спільно з іншими членами й партнерами альянсу. Аналіз з точки зору результативності визначає оптимальну структуру сил і засобів та досліджує можливості для зниження вартості оборонної діяльності та/чи підвищення її результативності.

У якості напрямів подолання корупційних ризиків в рамках вдосконалення системи матеріального-технічного забезпечення Національної гвардії України можна запропонувати наступні:

- формування нової свідомості та побудова доброчесності [12];

- сильна політична воля і підтримка на рівні вищого керівництва, єдність і стабільність політики;

- інституційна спроможність структур і персоналу, який здійснює реформи, безперервний професійний розвиток;

- спільні зусилля керівництва і персоналу як цивільного, так і військового;

- правильні стратегія і фокус, баланс між важкими і легкими завданнями, делегування повноважень;

- утримання сподівань у визначених рамках;

- прозорість і чесний діалог із засобами масової інформації;

- моніторинг та оцінювання результатів через певні проміжки часу;

- залучення зовнішніх сторін – ЗМІ, громадських організацій, волонтерів, науковців;

- міжнародна підтримка;

- зовнішня незалежна оцінка.

Висновки: Таким чином, в даному дослідженні були вирішені наступні наукові та практичні завдання:

- були проаналізовані шляхи вирішення проблеми корупції у сфері військових закупівель та визначено збиток держави в результаті корупційних схем державних закупівель для потреб Національної гвардії України;

- виконано дослідження основних ризиків під час військових закупівель і проаналізовано державні нормативні документи, які регламентують матеріальне забезпечення військових підрозділів;

- виділено напрями подолання корупційних ризиків в рамках вдосконалення системи матеріального-технічного забезпечення Національної гвардії України;

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про затвердження Положення про продовольче забезпечення Національної гвардії України в мирний час [Електронний ресурс]: наказ МВС України.

2015. – № 1118. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1169-15?test=XX7MfyrCSgkyot7IZiOtR2A7H14kos80msh8Ie6>

2. Біла книга 2007. Оборонна політика України. – К.: МОУ, 2008. – 120 с.

3. Біла книга – 2010. Збройні Сили України. – К.: МОУ, 2011. – 79 с.

4. Волкова, Е. Основные проблемы управления материальными запасами / Е.Волкова, Г.А.Портнова // Актуальні питання менеджменту в сучасних умовах / Донец. нац. техн. ун-т. – Донецьк, 2007. – с.288-290.

5. Голота, О. П. Економічні чинники воєнної безпеки / О.П. Голота // Стратегічні пріоритети, 2015. – 312 с.

6. Гороховський, Є. Тил Збройних Сил України: надійність в ім'я боєздатності / Є. Гороховський // Військо України. – 2011.– №1. – С. 26 – 29.

7. Іщенко, О. В. Орган управління системою матеріально-технічного забезпечення Збройних Сил України, яким йому бути? – Електронний ресурс – Режим доступу: <http://defpol.org.ua/site/index.php/uk/arhiv/kolonkaavtora/3109-2015-09-27-09-18-56> (11.01.2013). – Загол. з екрану.

8. Кивлюк, В. С. Погляди на формування та функціонування системи матеріально-технічного забезпечення Збройних Сил України / В.С. Кивлюк // Наука і оборона. – 2006.– №2.– С. 22–27.

9. Романченко, І.С. Погляди на розвиток системи матеріально-технічного, забезпечення Збройних Сил України / І.С. Романченко., В.О. Шуєнкін // Наука і оборона. – 2007.– №4.– С. 22–27.

10. Савенкова, Т. И. Логистика: уч. пособие для вузов / Т. И. Савенкова – 3-е изд., стер. – М.: Омега-Л, 2008. – 255 с.

11. Про затвердження Порядку формування та ведення реєстру виробників продукції, робіт і послуг оборонного призначення, закупівлі, яких становлять державну таємницю [Електронний ресурс]: Постанова КМУ 17 березня 2011 р. № 262 зі змінами – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/262-2011-%D0%BF>

12. Каличева Н.Є. Вплив соціальної відповідальності на розвиток бізнесу в Україні/ Н.Є. Каличева, К.В. Діденко, В.В. Ільєнков// Причорноморські економічні студії: науковий журнал. – Одеса, Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій, 2018. - Вип. 28. - Ч. 1.– С. 79-81

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149914

УДК 658.7

БАР'ЄРИ РОБОТИ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

*Дикань О.В., д.е.н, професор,
Білецька Д.О., аспірант,
Смоляр С.В., магістрант (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена аналізу проблем міжнародної логістики. Особливість міжнародної логістики полягає в тому, що виробник і споживач продукції знаходяться в різних державах і тому логістичний ланцюг поставок формується з урахуванням проходження державних кордонів і митниць. Одна з характерних складнощів, в зв'язку

© Дикань О.В.,
Білецька Д.О.,
Смоляр С.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 64, 2018

з наявністю якої міжнародна логістика значно відрізняється від внутрішньої, - це пролонгація функціональних циклів, які можуть вимірюватися тижнями і місяцями.

Визначено, що ряд проблем може бути подоланий адміністративними узгодженнями, інші - вирішені в результаті реалізації таких великих договірних ініціатив, міждержавних угод, як створення і поширення митних союзів.

Ключові слова: *перевезення, логістика, міжнародна логістика, логістична система, міжнародна торгівля.*

БАРЬЕРЫ РАБОТЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

*Дикань Е.В., д.э.н, профессор,
Белецкая Д.А., аспирант,
Смоляр С.В., магистрант (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена анализу проблем международной логистики. Особенность международной логистики заключается в том, что производитель и потребитель продукции находятся в разных государствах и поэтому логистическая цепь поставок формируется с учетом прохождения государственных границ и таможен. Одна из характерных сложностей, в связи с наличием которой международная логистика значительно отличается от внутренней - это пролонгация функциональных циклов, которые могут измеряться неделями и месяцами.

Определено, что ряд проблем может быть преодолен административными согласованиями, другие - решены в результате реализации таких крупных договорных инициатив, межгосударственных соглашений, как создание и распространение таможенных союзов.

Ключевые слова: *перевозки, логистика, международная логистика, логистическая система, международная торговля.*

BARRIERS TO INTERNATIONAL LOGISTICS SYSTEMS

*Dykan O.V., Doctor of Economics, professor,
Biletska D.O., Postgraduate,
Smolar S.V., Masters (USURT)*

The article is devoted to the analysis of problems of international logistics. International logistics is a special form of theoretical and practical knowledge, business skills, effective actions of professional specialists focused on the organization, technology and techniques of optimization, management and control of interrelated flows that serve the international exchange of material flows, intellectual products, innovations and services in time and space.

The peculiarity of international logistics is that the producer and consumer of products are in different states and therefore the logistic chain of supply is formed taking into account passing of state borders and customs. One of the characteristic difficulties, due to the presence of which international logistics differs significantly from the internal one, is the prolongation of functional cycles, which can be measured in weeks and months.

In order to successfully solve the listed problems, enterprises must study in detail the complexity and variety of operations they face in practice. An important characteristic of the international logistics system is its need for a high level of coordination, the means of which is

the system integration. The interstate specificity of distribution channels hinders the development of international logistics: there is a need to overcome the problems of standardization due to national and regional peculiarities of means of transportation, railway infrastructure, cargo handling equipment.

To reduce the core time of the company often go to a narrow specialization, which, of course, calls for integration with international logistics intermediaries in existing global distribution systems.

It is determined that a number of problems can be overcome by administrative reconciliations, others - solved as a result of the implementation of such large contractual initiatives, interstate agreements, as the creation and expansion of customs unions.

Key words: *transportation, logistics, international logistics, logistics system, international trade.*

Постановка проблеми. Сучасні міжнародні перевезення являють собою комплексні логістичні завдання, вирішувати які під силу тільки фахівцям високої кваліфікації. Зараз практично жодна країна світу не в змозі забезпечити всю різноманітність своїх внутрішніх потреб в різних сферах економіки тільки за рахунок власного виробництва. Вирішується ця проблема за допомогою міжнародної торгівлі, яка дає можливість здійснювати товарообмін між державами. Міжнародний поділ праці створює додаткові передумови, що сприяють подальшому розширенню міжнародної торгівлі і, як наслідок, міжнародних перевезень.

Логістика - це наука, яка досить швидко розвивається. Не можна знайти сферу діяльності підприємства або організації, на яку б не поширювалися логістичні принципи і методи.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичні та практичні проблеми комплексного вирішення задач щодо підвищення ефективності функціонування та розвитку різних видів логістики знайшли відображення у працях вітчизняних вчених: Б.А. Анікіна [1], В.І. Воронова [2], В.Г. Ларіонова [3], Т.Г. Зоріної [4], В.І. Сергєєва [5], В.Л. Диканя [6], Я.Б. Олійника [7] та багатьох інших.

По-різному розглядається поняття «логістика» в зарубіжній і вітчизняній літературі. Більшість дослідників сходяться на тому, що походження слова

сходить до стародавньої Греції, де «логістика» (англ. - logistics) позначала «рахункове мистецтво» або «мистецтво міркування, обчислення».

Метою статті є дослідження головних проблем, які виникають при здійсненні процесу міжнародної логістики та визначення їх причин для формування пропозицій щодо їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток транспортної мережі, який спричинив посилення торговельних зв'язків між державами всього світу, а також прогресуючі процеси глобалізації, виводять на перший план такий напрямок в логістиці, як міжнародна логістика.

Міжнародна логістика - це особлива форма теоретичних і практичних знань, ділових навичок, ефективних дій професійних фахівців, орієнтованих на організацію, технологію і техніку оптимізації, управління та контролю взаємопов'язаних потоків, які обслуговують міжнародний обмін матеріальними потоками, інтелектуальними продуктами, інноваціями і послугами в часі і просторі.

Особливість міжнародної логістики полягає в тому, що виробник і споживач продукції знаходяться в різних державах і тому логістичний ланцюг поставок формується з урахуванням проходження державних кордонів і митниць.

Отже, основними цілями міжнародної логістики є забезпечення вантажоперевезень різноманітних товарів з однієї держави в іншу, а також оптимізація як тимчасових, так і фінансових витрат на доставку товарів від виробника до споживача.

Для досягнення основних цілей міжнародної логістики, логістичним компаніям треба щодня вирішувати безліч завдань.

Серед них:

- вибір оптимального маршруту;
- вибір компанії - експедитора;
- планування кожного етапу доставки й оптимізація її строків;
- проходження митниці;
- організація зберігання вантажів тощо.

Основними елементами міжнародної логістики є транспортні системи (компанії, що здійснюють вантажоперевезення), складські комплекси, а також системи комісіювання.

Одна з характерних складнощів, в зв'язку з наявністю якої міжнародна логістика значно відрізняється від внутрішньої, - це пролонгація функціональних циклів, які можуть вимірюватися тижнями і місяцями. Як правило, це відбувається з наступних причин:

- повільний зв'язок;
- особливості фінансування та розрахунків;
- значні відстані перевезення;
- особливі вимоги до упаковки і маркування;
- виконання митних процедур (декларування, огляд).

Міжнародні логістичні операції припускають багато-мовний супровід продукції, виготовлення упаковки на різних мовах, що також сильно ускладнює справу. Прив'язка споживчих характеристик продукції до певної мови обмежує ринок її використання. Наприклад, в країнах Західної Європи для підтримки маркетингових заходів

створюються великі запаси продукції - окремо для носіїв кожної мови.

Крім пролонгованого функціонального циклу до суттєвих проблем міжнародної логістики також відносяться:

- робота з набагато більшими обсягами замовлень, ніж при поставках на внутрішні ринки (це дозволяє знизити логістичні витрати, приклад - знижки з транспортних тарифів за величину партії);
- різноманітність міжнародних ринків, що обумовлює варіативність доставки товарів і необхідність контактувати з великою кількістю посередників;
- масштабність діяльності, пов'язаної з певними складнощами для підприємств, які не мають великого досвіду роботи на міжнародних ринках;
- поява безлічі нових логістичних посередників при доставці товарів, таких як фрахтові агенти, митні брокерські компанії, провайдери логістики різних рівнів;

- неможливість прямих комунікацій підприємства із споживачами продукції через великі відстані та наявність безлічі задіяних посередників;

- торговельні умови, бази поставки, умови оплати - все це незвично для підприємства, яке тільки вирішило займатися міжнародною торгівлею;

- міжнародна транспортна документація і документальні процедури набагато складніші та різноманітніші за внутрішні аналоги;

- при організації інформаційного обміну між учасниками логістичної системи поставок часто доводиться долати кордони багатьох країн і, відповідно, задіювати різні інформаційні системи [4].

З метою успішного вирішення перерахованих проблем підприємства повинні детально вивчати всю складність та різноманіття операцій, з якими їм доводиться стикатися на практиці.

Важливою характеристикою міжнародної логістичної системи виступає

її потреба у високому рівні координації, засобом якої служить системна інтеграція.

Для підтримки високої результативності функціонування подібної системи вкрай важлива ефективна взаємодія та партнерство у відносинах між вантажо-перевізниками та спеціалізованими логістичними підприємствами. При цьому доцільною є реалізація вироблених міжнародних логістичних стратегій:

- використання спеціалізованих підприємств - це захід, що дозволяє обмежити асортимент і мікс (сукупність асортиментних груп) товарів, вироблених в одному місці, в результаті чого компанія отримує економію за рахунок зростання масштабу виробництва;

- централізація запасів - потреба, зумовлена настанням ери глобалізації. Компанії прагнуть не тільки до більш раціонального розміщення свого виробництва на меншій кількості підприємств, але і до консолідації запасів і їх концентрації в меншій кількості місць, щоб знизити вимоги до резервів. Багато підприємств цілеспрямовано закривають свої склади і перетворюють їх в регіональні оптові бази (РПБ), які обслуговують великі території;

- відстрочка та локалізація - метод перенесення остаточного доведення та індивідуалізації товару, який створюється за рахунок типових комплектуючих і складальних модулів, до моменту потрапляння на ринок, з тим щоб при доставці врахувати запити конкретних покупців.

У глобальному світі існує безліч варіантів ведення міжнародної торгівлі. Універсальної моделі управління логістичними операціями у зовнішньоекономічній діяльності немає і бути не може, кожному підприємству доводиться шукати власні рішення з урахуванням досвіду найбільш успішно працюючих підприємств і фірм.

Глобалізація світової економіки зажадала забезпечення належного

логістичного менеджменту. Незважаючи на високу ступінь інтеграції учасників сучасного світового ринку, не можна вважати, що всі обмеження на шляху становлення глобальної логістики зняті.

Існує досить багато бар'єрів, обумовлених різними причинами [5].

Ринкові та конкурентні бар'єри - це обмеження для вступу на ринок (законодавчі бар'єри, технічні перешкоди до ввезення товарів); недостатня доступність інформації; особливості ціноутворення; сформовані правила конкуренції.

Фінансові бар'єри - це коливання валютних курсів; відмінності в митних правилах і процедурах різних країн; особливості економічної політики держав; інші фактори.

Бар'єри в дистрибуції пов'язані з інституціональною інфраструктурою, відмінностями в роботі національних банків, страхових компаній, юридичних консультантів, транспортних компаній та інших допоміжних інститутів, покликаних забезпечити чітку роботу логістичних систем і посередників.

Міждержавна специфіка каналів розподілу перешкоджає розвитку міжнародної логістики: виникає необхідність подолання проблем стандартизації, обумовлених національними та регіональними особливостями засобів транспортування, інфраструктури залізниць, устаткування вантажопереробки.

Міжнародна організація по стандартизації (ISO), що працює над вирішенням даної проблеми, істотно досягла успіху в уніфікації та стандартизації транспортного устаткування.

Рішення про вибір каналу розподілу компанії приймають з урахуванням торговельних бар'єрів - правил, які безпосередньо обмежують тип товарів або збільшують рівень мит в разі перевищення обсягу імпорту.

Підвищенню конкурентоспроможності компаній покликані сприяти їх гнучкість і динамічність, тобто швидка пристосовуваність до постійно змінюваних умов ринкового середовища і попиту на їх продукцію (в тому числі на міжнародних ринках), що забезпечує скорочення всіх тимчасових фаз логістичного циклу: від науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок до дистрибуції готової продукції та її постачання кінцевому споживачу.

Для скорочення основного часу компанії часто йдуть на вузьку спеціалізацію, що, природно, викликає потребу в інтеграції з міжнародними логістичними посередниками в існуючих глобальних системах дистрибуції.

Висновки. Міжнародна торгівля продовжує розвиватися дуже швидко, швидше ніж сфера виробництва. Всі складові цієї торгівлі залежать від ефективності логістики, що займається переміщенням матеріалів по всьому світу.

Міжнародну торгівлю стимулює ряд факторів. Окремі організації все наочніше бачать перевагу роботи в різних країнах. Міжнародна логістика може зіткнутися з низкою проблем. Багато з них викликаються відмінностями в умовах, що існують по різні боки міжнародних кордонів. Деякі з цих труднощів можуть бути подолані простими адміністративними узгодженнями, інші вирішені в результаті реалізації таких великих договірних ініціатив, міждержавних угод, як створення і поширення митних союзів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аникин Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и

практика. Основы логистики: Учебное пособие / Б.А. Аникин, Т.А. Родкина, В.А. Волочиенко [и др.] // М., 2014. – 308 с.

2. Воронов В.И. Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей задач, функций, интегральной логики, принципов и методов / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Управление . – 2015. – Т. 3. – №2. – С. 27 – 36.

3 Ларионов В.Г. Логистика: функциональные и стратегические особенности [Электронный ресурс] / В.Г. Ларионов, О.Н. Мельников – Режим доступа: <http://bgscience.ru/lib/34597>. – Назва з екрана.

4. Зоріна, Т.Г. Міжнародна логістика: навчальний посібник / Т.Г. Зоріна, М.А. Слонімська // Мінськ: БГЕУ. - 2012. - 244 с.

5. Сергеев, В.И. Глобальні логістичні системи / В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Ельяшевич // Санкт-Петербург: Видавничий будинок «Бізнес-преса». - 2001. - 228 с.

6 В.Л. Дикань. Основы логистичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Журнал «Українські залізниці». Центр інформації транспорту України.- 2014. - №9.- С. 22-26

7 Олійник Я.Б. Міжнародна логістика: навчальний посібник [Електронний ресурс] / Я.Б.Олійник, І.Г. Смирнов - Режим доступа: http://www.lgtinfo.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=147&Itemid=138&lang=en. – Назва з екрана.

8.Проблемы международной логистики [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://lektsii.com/1-121326.html>. – Название с экрана.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149918

УДК 336.221.262

ОПТИМІЗАЦІЯ ПОДАТКОВОГО НАВАНТАЖЕННЯ НА МАКРО- ТА МІКРОРІВНІ

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор,
Фролова А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Регулювання і оптимізація податкового навантаження є вкрай актуальним питанням для економіки України на сучасному етапі розвитку, адже показник податкового навантаження є основним критерієм ефективності системи оподаткування країни. Загальновідомо, що надмірне податкове навантаження поряд із загальною економічною кризою сприятиме зростанню тіньової економіки, зниженню ділової активності суб'єктів господарювання. Оптимізація податкового навантаження – це раціональна багатоваріантна мінімізація податкових платежів, отримання в результаті цього економії, додаткових податкових доходів та ефективно їх вкладення в розвиток підприємства. Цілі і завдання податкового планування на макро- і мікрорівні різні. Держава прагне запланувати якомога більше податкових доходів для бюджету і позабюджетних фондів, а підприємство – намітити вже в процесі планування шляхи й методи зниження податкових зобов'язань.

Ключові слова: *податкове навантаження, оптимізація податкового навантаження, методи оптимізації, підприємство, держава.*

ОПТИМИЗАЦИЯ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ НА МАКРО- И МИКРОУРОВНЕ

*Кирдина Е.Г., д.е.н., профессор,
Фролова А.В., магистр (УкрГУЖТ)*

Регулирование и оптимизация налоговой нагрузки является крайне актуальным вопросом для экономики Украины на современном этапе развития, ведь показатель налоговой нагрузки является основным критерием эффективности системы налогообложения страны. Общеизвестно, что чрезмерная налоговая нагрузка наряду с общим экономическим кризисом будет способствовать росту теневой экономики, снижению деловой активности субъектов хозяйствования. Оптимизация налоговой нагрузки – это рациональная многовариантная минимизация налоговых платежей, получение в результате этого экономии, дополнительных налоговых доходов и эффективное их вложение в развитие предприятия. Цели и задачи налогового планирования на макро - и микроуровне различны. Государство стремится запланировать как можно больше налоговых доходов для бюджета и внебюджетных фондов, а предприятие – наметить уже в процессе планирования пути и методы снижения налоговых обязательств.

Ключевые слова: *налоговая нагрузка, оптимизация налоговой нагрузки, методы оптимизации, предприятие, государство.*

OPTIMIZATION OF THE TAX BURDEN AT THE MACRO AND MICRO LEVEL

*Kirdina E.G., doctor of Economics, Professor,
Frolova A.V., magistr (USURT)*

Regulation and optimization of the tax burden is an extremely important issue for the economy of Ukraine at the present stage of development, because the tax burden is the main criterion for the effectiveness of the tax system of the country. It is well known that the excessive tax burden along with the General economic crisis will contribute to the growth of the shadow economy, reduce the business activity of business entities. Optimization of the tax burden is a rational multivariate minimization of tax payments, resulting in savings, additional tax revenues and their effective investment in the development of the enterprise. The goals and objectives of tax planning at the macro and micro levels are different. The state seeks to plan as much tax revenues as possible for the budget and extra – budgetary funds, and the enterprise – to outline in the process of planning the ways and methods of reducing tax liabilities.

The author concludes that the economic analysis in taxation is a study of the current system of taxation, determining trends in its development, calculations of the impact of various factors on the final results of the enterprise or the state. At the macroeconomic level, the essence of economic analysis is to determine the structure of the country's budget and the share of tax payments in it, General trends in tax changes, their dynamics, factors affecting the size of the tax part of the budget, and to identify negative features of the state tax system. At the microeconomic level, the content of such analysis is to determine the dynamics of tax payments for a specified period, the trends that are formed, the structure and composition of tax payments and the possibility of changing tax payments of enterprises, firms and the like.

Key words: tax burden, tax burden optimization, optimization methods, enterprise, stateю

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. В умовах докорінної перебудови соціальних та економічних основ господарювання в Україні значно зростає роль податків та податкової політики держави. Остання являє собою цілеспрямовану діяльність держави у сфері встановлення і справляння податків.

Однією з найгостріших є проблема надмірного податкового навантаження та визначення оптимального рівня оподаткування, який би забезпечував стабільні та достатні надходження у Державний бюджет України, а, з іншого боку, не ліквідував би стимулів до активізації підприємницької діяльності та розвитку національної економіки в цілому. Ідея зниження податкового тиску є привабливою та має достатньо

прихильників, передусім у країнах з перехідною економікою. Розглянемо, чи існують сьогодні в Україні передумови для ефективного вирішення проблеми значного податкового навантаження і якими шляхами це можна здійснити.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Регулювання і оптимізація податкового навантаження є вкрай актуальним питанням для економіки України на сучасному етапі розвитку, адже показник податкового навантаження є основним критерієм ефективності системи оподаткування країни. Загальновідомо, що надмірне податкове навантаження поряд із загальною економічною кризою сприятиме зростанню тіньової економіки, зниженню ділової активності суб'єктів господарювання. Проблемі податкового навантаження та його впливу на соціально-

економічні процеси, що відбуваються в країні присвятили свої праці такі науковці як Ю. Іванов [4], Л. Кизилова [5], О. Амоша [1], А. Виварець [3], О. Ковалюк [6], В. Корнус [7], Т. Мунтян [8], О. Шарікова [13] та ін. Окремі аспекти теорія оподаткування та її відображення у результатах функціонування підприємств розкрито у працях В. Диканя, С. Панченко, Ю. Уткіної, І. Воловельської, В. Маслової, О. Полякової, О. Шраменко [9-11] та ін.

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми. Але, незважаючи на наявність певних досліджень у напрямі зниження податкового навантаження (тиску) та формування збалансованої оптимальної системи оподаткування, на сьогоднішній день дослідження питань щодо виявлення засобів зниження податкового тиску на суб'єктів підприємницької діяльності не є достатньо розкритим у науковій літературі.

Формування цілей статті. Саме тому метою статті є узагальнення результатів дослідження теоретичних питань щодо податкового навантаження та виявлення засобів зниження податкового тиску на суб'єктів підприємницької діяльності для забезпечення не лише високого рівня податкових надходжень, але й сприяння формуванню збалансованої оптимальної системи оподаткування.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сучасному етапі розвитку економіки забезпечення сталого економічного зростання господарства кожної окремо взятої країни і світового господарства загалом стало пріоритетним завданням як для науковців так і практиків. Зокрема, їх цікавить роль податків у формуванні стратегії цього зростання. При цьому доцільно розрізняти два аспекти цієї проблеми: короткострокове та довгострокове зростання. При короткостроковому зростанні в основному розглядаються ефекти, які реалізуються в межах одного року. Цей аспект досліджуваної проблеми пов'язаний з впливом податків на бажання виробників

працювати, на їхню психологію. Другий аспект розглянутої проблеми стосується більш тривалого часового періоду. Він пов'язаний з відтворювально-технологічними особливостями виробництва і впливом податків на саму можливість виробників працювати. Ця група питань може бути вирішена з допомогою визначення критичного податкового навантаження, при якому здійснюється просте відтворення. Довгостроковий характер розглянутих процесів визначається тривалістю налагодження інвестиційних режимів відтворювального циклу і стійкістю технологічних характеристик виробництва [9; 11].

Розглядаючи податкове навантаження як економічне поняття слід зазначити, що воно пов'язане з процесами формування і використання валового і чистого внутрішнього продукту (валової і чистої доданої вартості) країни, з пропорціями його розподілу і перерозподілу. Так податкове навантаження на «ринку» державних послуг може складатися стихійно, під впливом чинника державної монополії на податки і суспільні блага, а може регулюватися і оптимізуватися в рамках державної податкової політики. З мікроекономічної точки зору, з позиції окремо взятого підприємства, рівень податкового навантаження є індикатором доцільності ведення бізнесу взагалі і ведення його в легальному полі зокрема. В економіці будь-якої країни підприємство не зможе існувати, якщо йому доводиться віддавати у вигляді податків більше половини своїх доходів. З іншого боку, дуже мала доля доходів, сплачена у вигляді податків, не дає підприємству відчуття причетності до формування макроекономічного благополуччя в країні. Тому можливість знати і контролювати рівень податкового навантаження для будь-якого підприємства є важливим інструментом ухвалення фінансових рішень [2].

Оптимізація податкового навантаження – це раціональна багатоваріантна мінімізація податкових платежів, отримання в результаті цього економії, додаткових податкових доходів та ефективно їх вкладення в розвиток підприємства.

В межах управління підприємством можуть використати такі легальні методи оптимізації податків:

- заміни відносин. Його сутність полягає в заміні одних господарських правовідносин підприємства зі своїм партнером, оподаткування результатів яких відбувається за підвищеними ставками, на близькі, однорідні правовідносини, що мають пільговий режим оподаткування [7];

- поділу відносин. Він ґрунтується на заміні видів господарських правовідносин, але в цьому випадку відбувається не проста заміна, а поділ складного блоку господарських відносин на декілька простих господарських операцій, що дозволяє знизити загальне податкове навантаження;

- відстрочення платежу. Його основою є припущення, що термін сплати більшості податків обумовлений моментом виникнення об'єкта оподаткування. Тому, підприємство може перенести частину реалізацію своєї продукції з кінця одного кварталу на початок іншого [12];

- скорочення об'єкту оподаткування. Метою даного методу є відмова від певних операцій, що оподатковуються без шкоди для господарської діяльності підприємства. Наприклад, відмова від частини оренди землі або спеціального використання водних ресурсів;

- делегування відповідальності. Його сутність полягає в передачі відповідальності за сплату основних податків спеціально створеній організації. Найчастіше він використовується для зменшення податку на прибуток підприємств [3];

- використання пільг та

преференцій. Даний метод передбачає перехід підприємств в галузь або на випуск продукції щодо яких запроваджені податкові пільги. Наприклад долучення до учасників технологічного парку;

- зміни юрисдикції. Метою зміни юрисдикції є перенесення реєстрації підприємства або його філій на території де існують податкові пільги. Наприклад в поліські регіони, які мають нижчі ставки фіксованого сільськогосподарського податку або в офшорні зони;

- облікової політики. Він полягає в складанні податкового бюджету підприємства таким чином, щоб не було коливання в розмірах сплати податків в різних податкових періодах [4].

Реальне податкове навантаження в Україні, яке несуть законотворчі платники податків, набагато вище від офіційно визначеного. Головними причинами цієї розбіжності, на нашу думку, є наступні.

1 Відсутність стабільної та послідовної податкової політики, науково обґрунтованих орієнтирів її проведення; постійні зміни податкового законодавства, які практично неможливо відстежити та виконати.

2 Наявність значної кількості податкових пільг та преференцій, що надаються різним категоріям платників податків, встановлених у багатьох випадках лише підзаконними актами, а не спеціальним законом, як цього вимагає Конституція України та Закон України "Про систему оподаткування".

3 Існування механізму незаконного тіньового податкового тиску, який ставить суб'єкти господарювання у скрутне становище. Наявність хабарництва та корупції у податкових і митних органах, що дає змогу багатьом підприємцям уникати сплати повної суми податків.

4 Значна асиметричність податкової системи України. Наявність великої частки у структурі ВВП так званої «бартерної» економіки (до 40% ВВП), від якої фактично немає надходжень у бюджети, а також

«пільгової» економіки, яка сплачує лише такі окремі непрямі податки, як ПДВ та акциз. Тому практично весь податковий тягар повинна нести лише частина офіційної економіки, що сплачує більшу частку своєї доданої вартості.

Ці та ряд інших причин ускладнюють проблему надмірного податкового навантаження. Як наслідок, податкова система в цілому виконує антистимулюючий вплив на економіку, принципи оподаткування порушуються, а непосильний податковий тягар змушує діяти нелегально.

У пошуках виходу з даної ситуації основну увагу необхідно приділити двом основним напрямам.

1 Створення належних макроекономічних умов для стимулювання сукупного попиту як вирішального фактору поживлення економіки, нарощування виробництва, а відтак і розширення податкової бази. Це при тих же розмірах податкових ставок (тобто без посилення податкового навантаження) забезпечить ріст дохідної частини бюджету. Через механізм останнього держава за рахунок збільшення отриманих надходжень зможе більшою мірою стимулювати попит, збільшивши та забезпечивши своєчасну виплату заробітних плат, пенсій, соціальних виплат тощо, збільшивши видатки на інвестиційно-інноваційну діяльність [8].

Даний підхід базується на теорії англійського вченого Дж.М. Кейнса, який у праці «Загальна теорія зайнятості, процента і грошей» (1936) основним фактором забезпечення сталого економічного зростання визначає саме ефективний сукупний попит, для розширення якого, з одного боку, необхідно збільшувати державні видатки, а з іншого – скорочувати податкові надходження. Основними недоліками, які досить ускладнюють використання даного підходу в Україні у сьогоденних умовах, на нашу думку, є:

- по-перше, наявність часового лагу

між заходами із стимулювання сукупного попиту та зростання податкових надходжень як результату розширення виробництва й сфери послуг і, відповідно, розширення податкової бази;

- по-друге, фактична наявність дефіциту Державного бюджету України та зростання зовнішнього державного боргу виключають можливість збільшення державних видатків при одночасному зменшенні податкового навантаження.

2 Другий напрям вирішення цієї проблеми, який, на нашу думку, є більш прийнятним для економіки України, базується на теорії економіки пропозиції. Інтерпретація аргументів прибічників даної теорії представлена кривою Лаффера – залежність податкових надходжень у бюджет від розміру податкових ставок. Дана теорія була використана на практиці адміністрацією президента Рейгана в межах податкової реформи 80-х років, потім практично у більшості розвинених країн Європи [1].

Цілі і завдання податкового планування на макро- і мікрорівні різні. Держава прагне запланувати якомога більше податкових доходів для бюджету і позабюджетних фондів, а підприємство – намітити вже в процесі планування шляхи й методи зниження податкових зобов'язань. Так метою державного податкового планування є оптимальне за обсягом, складом і структурою фінансове забезпечення витратних повноважень органів влади всіх рівнів в рамках реалізації концепції державної економічної, фінансової, соціальної і податкової політики. Метою корпоративного податкового планування є оптимізація податкових потоків підприємством в рамках реалізації його економічної, фінансової і податкової політики.

Складність використання механізму податкового планування полягає в тому, що з одного боку, виникає можливість значно зменшити суму податкових платежів у бюджет, з іншого – небезпека

сплатити в бюджет набагато більшу суму і поставити підприємство на грань банкрутства. Подібна ситуація може виникнути в тому випадку, якщо податкова інспекція знайде, що використовувані на підприємстві способи зниження податкових платежів не відповідають чинному законодавству, тобто є незаконними. У результаті до підприємства застосовуються фінансові санкції [13]. Тому ключову роль в податковому плануванні (як на макро- так і на мікрорівні) повинна грати аналітична стадія збору і обробки інформації, яка поступає як від платників податків, так і з боку держави, для вироблення управлінських рішень.

Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, економічний аналіз в оподаткуванні являє собою вивчення чинної системи оподаткування, визначення тенденцій її розвитку, розрахунки впливу різних чинників на кінцеві результати діяльності підприємства або держави. На макроекономічному рівні сутність економічного аналізу полягає у визначенні структури бюджету країни та частки в ньому податкових платежів, загальних тенденцій зміни податків, їх динаміки, чинників, які впливають на розміри податкової частини бюджету, та у виявленні негативних рис державної податкової системи. На мікроекономічному рівні змістом такого аналізу є визначення динаміки податкових платежів за встановлений період, тенденцій, які складаються, структури та складу податкових платежів і можливості зміни податкових платежів підприємств, фірм тощо. Комплексне вивчення тягара оподаткування на мікрорівні повинне проводитися як різновид моніторингового аналізу податкового навантаження на господарюючі суб'єкти, тобто на підприємства і організації, що представляють різні сектори економіки, різні галузі промисловості і сфери послуг на різних економічних територіях.

Необхідність такого аналізу обумовлена тим, що підприємства є останнім (кінцевим) платником багатьох видів податків, наприклад, на прибуток тощо. Саме підприємство може регулювати (а в окремих випадках і дуже майстерно) свою господарську діяльність відповідно до існуючого податкового законодавства, і тому воно є тим об'єктом, якому адресована цільова економічна функція податків.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Амоша, О. До питання про оцінку рівня податків в Україні [Текст] / О. Амоша, В. Вишневський // Економіка України. – 2007. – № 6. – С. 11-19.

2 Вецепура, Н.В. До питання оптимізації податкового навантаження [Електронний ресурс] / Н.В. Вецепура // Проблемы материальной культуры. Серия: экономические науки. – Режим доступу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/59111/03-Vetsepura.pdf>

3 Выварец, А.Д. Формирование удовлетворительной налоговой системы и возможности управления налоговой нагрузкой российскими предприятиями [Текст] / А.Д. Выварец, И.А. Майбуров // Налогообложение: проблемы науки и практики: монография. – Х.: ИД «ИНЖЕК», 2007. – С. 271-286.

4 Иванов, Ю.Б. Сучасне оподаткування: мотиваційний аспект [Текст]: монографія / Ю.Б. Иванов, О.Л. Єськов. – Х.: ВД «ИНЖЕК», 2007. – 328 с.

5 Кизилова, Л.О. Особливості визначення податкового навантаження підприємств [Текст] / Л.О. Кизилова, М.І. Стецишин // Научно-технический сборник. – Харків: ХДЕУ, 2005. – №83. – С. 216-221.

6 Ковалюк, О.М. Важливий крок до зменшення податкового тягара в Україні [Текст] / О.М. Ковалюк // Фінанси України. – 2004. – №1. – С. 55-62.

7 Корнус, В.Г. Пільги з податку на додану вартість та нерівномірність податкового навантаження [Текст] / В. Г.

Корнус // Фінанси України. – 2004. – №11. – С. 20-25.

8 Мунтян, Т.В. Податкове планування – як засіб зниження податкового тиску на суб'єктів підприємницької діяльності [Текст] / Т.В. Мунтян // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2000. – Вип. 64. – С. 92-97.

9 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.1. Теоретичні основи організації підприємницької діяльності. – 241 с.

10 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. Реалізація

підприємницької діяльності у сучасних ринкових умовах. – 241 с.

11 Панченко, С.В. Управління бізнесом [Текст]: підручник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, В.О. Маслова; За заг. ред. В.Л. Диканя. – Харків: УкрДУЗТ, 2016. – 312 с.

12 Ткачик, Л. Оптимізаційна модель корпоративного податкового менеджменту [Текст] / Л. Ткачик // Вісник ЛНУ ім. І. Франка. Серія економічна. – 2012. – Вип. 47. – С. 434-443.

13 Шарікова, О.В. Податкове навантаження як фактор тінзації економіки: [Електронний ресурс] / О.В. Шарікова. – Режим доступу: www.rusnauka.com/19_NNM_2007/Economics/23354.doc.htm

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149923

УДК 330.34:691

АНАЛІЗ СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ РИНКУ БУДІВЕЛЬНИХ МАТЕРІАЛІВ УКРАЇНИ

*Колесник А.В., студент,
Бутенко О.П., к.е.н., доцент (ХНУБА)*

У статті розглянуто стан ринку будівельних матеріалів України. Проаналізовано кількість вироблених на території України будівельних матеріалів, оптовий та роздрібний товарообіг, експорт та імпорт будівельної продукції. Виявлена залежність України від імпортованої будівельної продукції. На основі проведеного аналізу виявлені причини гальмування розвитку досліджуваного ринку, та його залежності від будівельних матеріалів інших країн.

Ключові слова: *ринок будівельних матеріалів, оптовий товарообіг, роздрібний товарообіг, експорт, імпорт, імпортозалежність.*

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ РЫНКА СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ УКРАИНЫ

*Колесник А.В., студент,
Бутенко Е.П., к.э.н., доцент (ХНУСА)*

В статье рассмотрено состояние рынка строительных материалов Украины. Проанализировано количество произведенных на территории Украины строительных материалов, оптовый и розничный товарооборот, экспорт и импорт строительной продукции. Выявлена зависимость Украины от импортируемой строительной продукции. На основе проведенного анализа выявлены причины торможения развития исследуемого рынка, и его зависимости от строительных материалов других стран.

Ключевые слова: рынок строительных материалов, оптовый товарооборот, розничный товарооборот, экспорт, импорт, импортозависимость.

ANALYSIS OF STATE AND TRENDS OF DEVELOPMENT OF UKRAINE CONSTRUCTION MATERIALS MARKET

*Kolesnik A.V., student,
Butenko O.P., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KNUBA)*

The article deals with the market of building materials of Ukraine, as the whole industry as a whole, as well as individual components. It is observed that together with the growth of production volumes in the industry, there was an increase in the cost of construction materials, as well as significantly changed their structure and assortment, which is a research issue. The work is carried out in order to identify problems and determine the prospects for the successful functioning of the market of building materials consumer orientation. On the basis of the analysis of researches of scientists generalizations of the main problems of the state of the market of building materials of Ukraine. Based on the findings and statistical data, the work focuses on the analysis of wholesale and retail trade, import and export of construction materials. The research is carried out taking into account the three components of which the production of building materials depends, namely on the raw material factor, consumer and transport. The authors analyze the reasons for the decrease and increase in sales of certain types of building materials, taking into account retail and wholesale sales of products. The article deals with such problems as insufficient technical equipment of the enterprises producing building materials, the level of their export and import. It is noted that the technological and technological lag in the industry leads to a narrower assortment and a lower quality of domestic products than to importers. The main products, which are imported in maximum volumes and minimum, are determined. The specified group of goods that are exported the most. The reasons for the low volumes of export of certain types of building materials are indicated. The authors conclude that the market for building materials has a tendency to increase both in volume and in value. It is indicated on the dependence of the market on imported products and the reasons that hinder the development of the market for building materials. Further research is planned to be carried out in the direction of minimization of factors hindering the development of the market for building materials and restraining the development of enterprises producing building materials.

Key words: market of building materials, wholesale trade, retail trade turnover, export, import, import dependence.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Будівельна галузь є однією з основних ланок господарювання в кожній країні. Вона тісно пов'язана, впливає та залежить від розвитку багатьох суміжних галузей таких як металургійна, деревообробна, енергетична, машинобудівна, хімічна, легка промисловість тощо, тому стан будівельної галузі відображає економічний стан країни у цілому. Наразі, за підсумками 2017 року, підприємства України виконали будівельні роботи на суму 101,1 млрд грн, індекс будівельної продукції по відношенню до 2016 року склав 20,9% [1]. Разом зі зростанням обсягів продукції у галузі, що свідчить про позитивну динаміку показників діяльності, відбулось і підвищення вартості будівельних матеріалів, а також значно змінилася їх структура та асортимент, що і є питанням дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням питання стану ринку будівельних матеріалів в Україні займалися Ю. І. Соха та К. В. Процак [2], які розглянули формування будівельного ринку в Україні, та проблеми, що гальмують його розвиток на макро - та мікрорівнях і визначили за головний перспективний напрям – впровадження системи управління якістю. У свою чергу, М. А. Пічугіна та Ю. К. Нужна [3], які проаналізували стан ринку будівельних матеріалів України вказали на управлінську неспроможність бізнес-одиниць. В. О. Шевченко [4] зазначив, що сучасний стан ринку будівельних матеріалів в Україні характеризується збільшенням обсягів виробництва, зростанням цін на будівельну продукцію через підвищення нормативних вимог до продукції та поступовим переоснащенням виробництва. М. Ю. Назукін [5] провів аналіз наявності будівельної сировини в Україні, та вказав на потенціал галузі у самостійному забезпеченні сировиною виробництво будівельних матеріалів усіх

видів. Підсумовуючі дослідження зазначених авторів, головними проблемами на ринку будівельних матеріалів України є такі [4,5]:

- недостатня інформованість про стан будівельного ринку;
- недостатня нормативно - законодавча база;
- недостатня кількість власних фінансових ресурсів у підприємств – виробників будівельних матеріалів, низька рентабельність підприємств;
- недостатня кількість як вітчизняних, так і іноземних інвестицій;
- нестабільність економічної ситуації;
- висока витратомісткість продукції, фізичне та моральне зношення обладнання підприємств – виробників будівельної продукції.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Враховуючи сучасні реалії стану розвитку ринку будівельних матеріалів, автори вважають за потрібне дослідження зміни асортименту та вартості будівельних матеріалів споживчої та сировинної орієнтації, які є індикатором рівня технологій, якості, характеристикою управлінської можливості підприємств, а також стану економіки країни загалом.

Метою статті є аналіз ринку будівельних матеріалів, його асортименту та визначення проблем і перспектив успішного функціонування.

Виклад основного матеріалу дослідження. За твердженням В. І. Борейко розрізняють дві групи галузей виробництва будівельних матеріалів: сировинної орієнтації (виробництво цементу, азбестоцементних і шиферних виробів, вогнетривів, скла, керамічних труб, вапна тощо); споживчої орієнтації (виробництво бетону, залізобетонних виробів і конструкцій, м'якої покрівлі тощо) [6]. У свою чергу, будівельний комплекс складається із п'яти складових: виробництво будівельних матеріалів, будівництво, будівельне машинобудування та проектні й дослідно-

конструкторські будівельні роботи. Перша складова, виробництво будівельних матеріалів залежить від трьох факторів: сировинного, споживчого та транспортного. Розглядаючи транспортну складову, можна зазначити, що процес будівництва вимагає величезних обсягів матеріалів, у зв'язку з чим, організувати їх доставку з інших країн виявляється дуже дорого. Оцінки показують, що перевезення будматеріалів на відстані більше 450 км нерентабельні [7]. Тому імпортозалежність, за думкою деяких авторів, у цій галузі вважається невисокою. Щодо сировинної складової, варто сказати, що Україна багата на природну будівельну сировину: вогнетривкі глини, каоліни, кварцити, будівельний камінь тощо. Галузь виробляє

матеріали, деталі й конструкції для всіх видів будівництва. Основна її продукція - стінові (цегла, бетонні й гіпсобетонні панелі, шлакоблоки), в'язучі (цемент, вапно, будівельний гіпс), покрівельні (черепиця, шифер, толь, руберойд), оздоблювальні, облицювальні, ізоляційні матеріали, будівельне скло, збірний залізобетон і бетон, покрівельні кераміка і фаянс, санітарно-технічні вироби тощо [8, 9]. Важливим для аналізу Українського ринку будівельних матеріалів є споживчі характеристики, які формують обсяги виробництва продукції та її асортимент. Доцільно проаналізувати динаміку обсягів будівельної продукції за останні роки, результати зведені до в табл. 1.

Таблиця 1

*Виробництво певних видів промислової продукції на Україні
(2013-2017р) [10]*

Найменування продукції за Номенклатурою продукції промисловості (НПП), одиниця вимірювання	Вироблено (валовий випуск) за				
	2013	2014	2015	2016	2017
Фарби та лаки на основі поліакрилових чи вінілових полімерів, дисперговані чи розчинені у водному середовищі (уключаючи емалі та політури), тис.т	73,5	66,7	60,7	74,6	76,0
Фарби та лаки інші, дисперговані чи розчинені у водному середовищі, тис.т	16,0	15,9	18,5	17,2	18,3
Фарби та лаки, включаючи емалі та політури, на основі складних поліефірів, дисперговані чи розчинені в летких органічних розчинниках (крім тих, які з вмістом розчинника більше 50% маси розчину), тис.т	67,6	51,7	43,4	53,1	55,5
Плитки та плити, керамічні, млн.м ²	57,3	50,6	44,7	45,4	52,3
Цегла невогнетривка керамічна будівельна (крім виробів з борошна кам'яного кремнеземистого чи ґрунтів діатомітових), тис.м ³	2154	2229	2192	2190	2082
Цемент глиноземистий, цемент безклінкерний шлаковий і цементи гідравлічні подібні, млн.т	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3
Розчини бетонні, готові для використання, млн.т	15,5	12,3	12,5	15,7	18,2
Суміші будівельні сухі (крім розчинів бетонних, готових для використання), тис.т	1759	1601	1574	1702	2209
Шлаковата, вата мінеральна силікатна та вати мінеральні подібні (включно суміші), у блоках, листах чи рулонах, тис.т	155	175	177	182	182
Болти із шестигранними головками з металів чорних (крім зі сталі неіржавної), з межею міцності на розтяг менше 800 МПа, тис.т	14,0	14,0	9,6	8,0	8,9
Болти із шестигранними головками з металів чорних (крім зі сталі неіржавної), з межею міцності на розтяг 800 МПа і більше, тис.т	4,7	2,3	2,5	5,8	5,1
Гайки інші, включаючи самостопорні, з металів чорних, тис.т	8,8	10,0	8,0	7,6	8,0

Графічне зображення виробництва цементу, будівельних сумішей, шлаковати, загального обсягу виробництва фарби,

графік виробництва розчинів бетону складено за даними табл.1.

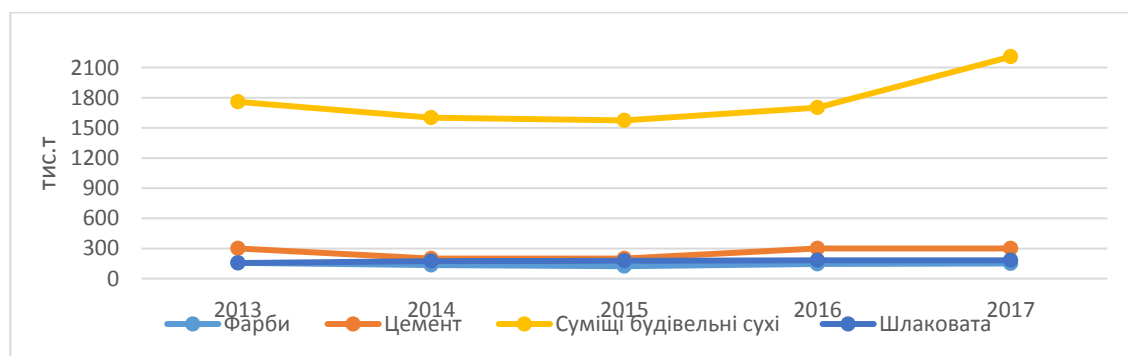


Рис. 1. Графік виробництва деяких видів будівельних матеріалів

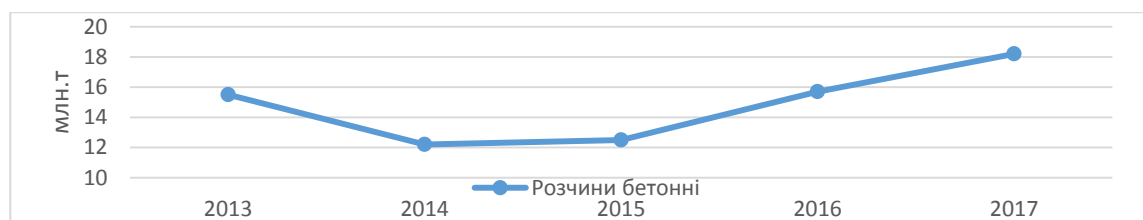


Рис. 2. Графік виробництва розчину бетонів

Результати аналізу свідчать, що для деяких видів продукції спадом стали 2014 – 2015 роки. У період 2016 – 2017 роки, стан виробництва будівельної продукції покращується, певна продукція повертається до стану 2013 року, а такі матеріали як лаки і фарби, шлаковата та сухі будівельні суміші перевищують рівень 2013 року. Це пов'язано, на думку авторів, з нестабільним політичним становищем в Україні в ті роки, зі скороченням обсягів виробництва та будівництва в країні. Для підприємств, що виробляють та реалізують будівельну продукцію, важливим показником є обсяги оптового та роздрібного товарообігу будівельних матеріалів. Динаміка обсягів товарообігу будівельних матеріалів зведена до табл. 2 - 3.

Аналіз статистичних даних свідчить, що відсоток реалізованої оптом будівельної продукції, яка вироблена в Україні, є дещо стабільна, однак є великі

зміни по певним групам товарів. Так, відсоток продажу цементу зменшився на 12% порівняно з 2016 роком, гуртові продажі виробів з асфальту впали з 65,8% до 19,1%. Це відбулося в наслідок низки причин, а саме через втрату деяких заводів в АР Крим та на сході України, а також розриву зв'язків з Росією, яка була головним експортером клінкеру цементу [11].

За даними таблиці можна сказати, що роздрібний товарообіг в Україні є досить стабільним, та загальна частка роздрібно проданих будівельних товарів, що виготовили в Україні, складає приблизно 50%. Таким чином, кількість реалізованої будівельної продукції має тенденцію до збільшення, однак, кількість товарів Українського виробництва, що реалізуються оптом, мають певні проблеми. Що ж стосується роздрібного продажу, то кількість українських товарів, що реалізуються є досить стабільним.

Таблиця 2

Оптовий товарообіг будівельних матеріалів України [Складено за джерелом 10]

	2016			2017			I пол 2018		
	Оптовий товарооборот	У тому числі продано товарів, які вироблені на території України		Оптовий товарооборот	У тому числі продано товарів, які вироблені на території України		Оптовий товарооборот	У тому числі продано товарів, які вироблені на території України	
	тис.грн	тис. грн	у % до відповідної товарної групи	тис.грн	тис.грн	у % до відповідної товарної групи	тис.грн	тис.грн	у % до відповідної товарної групи
Санітарно-технічне обладнання, тис.грн	3008831	1237742	41,1	4240786,7	1638253	38,6	2245636,5	909148,6	40,5
Фарби, лаки та емалі, т	4081267	1507340	36,9	4613355,9	1756444	38,1	2379603	963906,6	40,5
Скло листове, тис.грн	2537397	222321,6	8,8	3189073,9	268648,2	8,4	1093069,7	74832,4	6,8
Портландцемент, цемент глиноземний, цемент без клінкерний шлаковий і цементи гідравлічні подібні, т	4804383	4572143	95,2	6304155,8	5679403	90,1	2887820,6	2410464	83,5
Вироби з азбестоцементу, цементу з волокнами целюлози або подібних матеріалів, тис.грн	290193,3	233306,8	80,4	540284	432136	80	386670	293820,3	76
Вироби з асфальту або подібних матеріалів, тис.грн	423178	289567,4	68,4	622025,2	351961,1	56,6	1198482,5	229034,5	19,1
Інші будівельні матеріали, тис.грн	16772788	11030963	65,8	27263963	18242125	66,9	15156920	10019201	66,1
Шпалери, покриття для підлоги (крім килимів), тис.грн	1420522	401806,3	28,3	1689481,2	326800,1	19,3	1073137,6	304357,8	28,4

Таблиця 3

Роздрібний товарообіг будівельної продукції в Україні [Складено за джерелом 10]

	2016			2017			1 пол. 2018		
	Роздріб-ний товаро-оборот	У тому числі продано товарів, які вироблені на території України, через торгову мережу		Роздріб-ний товаро-оборот	У тому числі продано товарів, які вироблені на території України, через торгову мережу		Роздріб-ний товаро-оборот	У тому числі продано товарів, які вироблені на території України, через торгову мережу	
	тис.грн	тис.грн	у % до відповідної товарної групи	тис.грн	тис.грн	у % до відповідної товарної групи	тис.грн	тис.грн	у % до відповідної товарної групи
Матеріали будівельні та залізні вироби	13513755	7794815	57,7	14081240	7851447	55,8	9887447	5483690	55,5
у тому числі									
лісоматеріали та вироби будівельні дерев'яні	1747506	1138156	65,1	1982866	1263749	63,7	1423652	844371	59,3
матеріали будівельні мінеральні неметалеві (цегла, будівельний камінь, цемент, шифер, черепиця, вапно, крейда, алебастр (гіпс), скло віконне та інші)	3736448	2269553	60,7	3908300	2257340	57,8	2670756	1584133	59,3
фарби, лаки та емалі	1471314	846229	57,5	1651213	989267	59,9	1193030	721941	60,5
санітарно-технічне, водопровідне та опалювальне устаткування і приладдя	2159454	926295	42,9	2468017	1056489	42,8	1815547	774526	42,7
залізні вироби та інші будівельні матеріали	4399033	2614583	59,4	4070845	2284602	56,1	2784462	1558719	56

За даними Державної служби статистики України виробництвом будівельних матеріалів в Україні займається майже 9 тисяч підприємств, більша частина яких зосереджена у Київській, Львівській, Харківській, Донецькій, Сумській та Житомирській областях [5]. Проте більшість українських виробництв в цій галузі характеризуються технічним та технологічним відставанням,

що зумовлює вузький асортимент та нижчу якість продукції, ніж в імпортерів. Важливими показниками для визначення стану галузі є експорт та імпорт продукції, сальдо зовнішньої торгівлі та коефіцієнт покриття імпорту експортом. У табл. 4 наведена кількість експортованих та імпортованих виробів з каменю, гіпсу та цементу.

Таблиця 4

Експорт-імпорт виробів з каменю, гіпсу та цементу [Складено за джерелом 10]

Рік	Експорт		Імпорт		СЗТ*, млн.дол. США	Кпо**, %
	млн.дол. США	% до попереднього періоду	млн.дол.США	% до попереднього періоду		
2014	479,3	82,3	801,5	71,1	-322,2	59,80
2015	331,6	69,2	509,9	63,6	-178,3	65,03
2016	298,5	90	605,8	118,8	-307,3	49,27
2017	363,9	121,9	651,4	107,5	-287,5	55,86
Січень- липень 2018	236,8	117,2	423,7	119,2	-186,9	55,88

*СЗТ – сальдо зовнішньої торгівлі

**Кпо – коефіцієнт покриття імпорта експортом

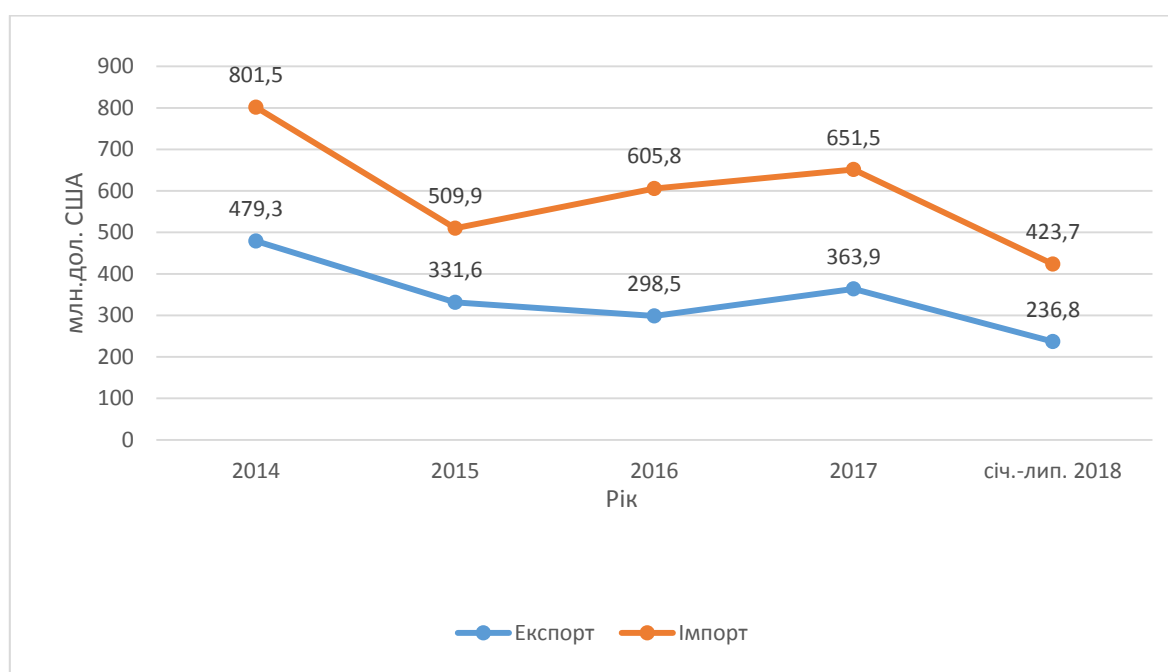


Рис. 3. Динаміка експорту та імпорту виробів з каменю, гіпсу, цементу за 2014-18 р.

Результати свідчать, що з кожним роком кількість виробів з каменю, гіпсу та цементу, що імпортовані на територію України, збільшується з кожним роком. Однак, можливість перекивати імпорт експортом в середньому становить 57%. Це ще раз підтверджує те, Україна є імпортозалежною у галузі будівельних матеріалів. На думку авторів, причинами зростання імпортозалежності є, у першу чергу, невідповідність продукції смакам споживачів, до якої відносяться такі

характеристики як якість, покращені властивості, дизайн виробів, ціна. Імпортозалежність підтверджує думку, що на вироблені в Україні будівельні матеріали існує достатньо сильна прив'язка до курсової різниці гривні та долара/євро, що свідчить про те, що вартість вітчизняних матеріалів залежить від вартості імпортованих складових [12]. У табл. 5 вказані дані максимальних та мінімальних експортних та імпортних поставок будівельних матеріалів.

Експорт-імпорт будівельних матеріалів, тис.дол.

[Складено автором за джерелом 10]

Експортовані товари					Імпортовані товари				
Товар	Min / max	2016	2017	Січ.-лип. 2018	Товар	Min / max	2016	2017	Січ.-лип. 2018
Глини вогнетривкі	max	170127,9	235990,2	1165170,0	Глини вогнетривкі	min	422,7	189,9	147,8
Абразивні матеріали	min	25,3	204,7	73,7	Абразивні матеріали	min	231,2	186,1	164,8
Вапняки	min	8,8	37,8	96,9	Вапняки	max	22992,7	49256,9	40918,6
Азбест	min	2,8	2,0	-	Цементи	max	23077,1	61716,5	25805,9
Панелі, плити, блоки	min	12,2	45,4	40,4	Панелі, плити, блоки	min	239,1	481,2	268,1
Галька, гравій, щебінь	max	39520,4	52110,2	31029,8	Брушатка	min	13,4	2,1	1,7
Вироби з асфальту	min	153,0	156,5	96,4	Шлаковата	max	19624,7	18121,6	24017,1

Результати спостережень такі:
 -основними товарами, що експортуються Україною у дуже великих розмірах є глини вогнетривкі та галька, гравій, щебінь. Це пояснюється наявністю значної кількості цих природних копалин на теренах країни. Мінімум експортованими будівельними матеріалами є абразивні матеріали, вапняки, панелі та плити, вироби з асфальту. Такий результат можливий через недостатню технічну оснащеність на розвиненість підприємств, які займаються виготовленням цих матеріалів. Тобто, ця продукція, значною мірою, може не відповідати стандартам якості інших країн.

-найбільш імпортованими товарами є вапняки, цементи та шлаковата. На думку авторів, це пов'язано з такими проблемами

як недостатній розвиток виробництва, якість, яка не задовольняє потреби будівництва, висока ціна через великі витрати виробництв, залежність від іноземних складових та інші.

-товарами, які імпортуються менше всього є глини вогнетривкі, абразивні матеріали та брушатка. Такий стан пов'язаний з низьким попитом на споживчому ринку саме на цю номенклатуру продукції.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Наразі, ринок будівельних матеріалів має тенденцію зростання. Спостерігається ріст загальної частки роздрібно проданих будівельних товарів, що виготовлені в Україні, що свідчить про зростання показників обсягів будівництва

взагалі і, особливо, у приватному секторі. Більшість українських виробництв галузі характеризуються технічним та технологічним відставанням, що зумовлює вузький асортимент та нижчу якість продукції, ніж в імпортерів. Використання, в значній мірі, імпортованої продукції призводить до імпортозалежності країни від будівельних матеріалів інших країн. Причинами зростання імпортозалежності є, у першу чергу, невідповідність продукції смакам споживачів, до якої відносяться такі характеристики як якість, покращені властивості, дизайн виробів, ціна. Автори вважають, що на вироблені в Україні будівельні матеріали існує достатньо сильна прив'язка до курсової різниці гривні та долара/євро. Група продукції, що експортується, відноситься до сировинної (глини вогнетривкі та галька, гравій, щебінь). Абразивні матеріали, вапняки, панелі та плити, вироби з асфальту експортуються мінімально через невідповідність якісних та технічних характеристик [13]. Основними причинами, що гальмують розвиток ринку будівельних матеріалів є: недостатня інформованість про стан природних ресурсів, стану галузі та ринку, що не дає змогу виробляти необхідну кількість для задоволення власного ринку; законодавча база, що встановлює значний відсоток на імпортований товар, стримує розвиток підприємств; недостатнє фінансування підприємств; відсутність інвестицій через великі відсоткові ставки, що впливає на стан виробничої бази, не даючи можливості модернізувати підприємства.

Подальше дослідження потрібно проводити у напрямку мінімізації причин, що гальмують розвиток ринку будівельних матеріалів та стримують розвиток підприємств-виробників будівельних матеріалів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Парцхаладзе Л. Будівельна галузь України за рік зросла на 21%

[Електронний ресурс] / Лев Парцхаладзе // Главком. – 2018. – Режим доступу до ресурсу:

<https://glavcom.ua/economics/finances/budiv-elna-galuz-ukrajini-za-rik-zrosla-na-21-468242.html>.

2. Соха Ю. І. Формування будівельного ринку України [Електронний ресурс] / Ю. І. Соха, К. В. Процак. – 2009. – Режим доступу до ресурсу: <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/2451/1/28.pdf>.

3. Пічугіна М. А. Аналіз стану ринку будівельних матеріалів України [Електронний ресурс] / М. А. Пічугіна, Ю. К. Нужна // Збірник наукових праць "Сучасні підходи до управління підприємством". – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <http://spu.fmm.kpi.ua/article/view/73057/68388>.

4. Шевченко В. О. Стан і перспективи розвитку ринку будівельних матеріалів України [Електронний ресурс] / В. О. Шевченко // Ефективна економіка. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3124>.

5. Назукін М. Ю. Особливості виробництва будівельних матеріалів та їх вплив на побудову управлінського обліку і контролю / М. Ю. Назукін. // Економічні науки. Сер. : Облік і фінанси.. – 2013. – №10. – С. 14–24.

6. Борейко В. І. Перспективи виробництва будівельних матеріалів в Україні [текст] / В.І. Борейко, М.Ю. Притула // Збірник наукових праць. Проблеми раціонального використання соціально-економічного та природно-ресурсного потенціалу регіону: фінансова політика та інвестиції. – 2011. – Випуск XVII, № 4. – С. 64–71.

7. Слюсаренко О. Ю. Проблеми розвитку промисловості / О. Ю. Слюсаренко. // Вісник НТУ «ХПІ». – 2015. – №28. – С. 118–122.

8. Романчук А. Л. Оцінка сучасного стану промисловості будівельних

матеріалів: "вузькі місця" та перспективи подальшого розвитку [Електронний ресурс] / А. Л. Романчук – Режим доступу до ресурсу: <http://chtei-knteu.cv.ua/herald/content/download/archive/2012/v1/1-2012-25.pdf>.

9. Андрєєва Т. Є. Оптимальне використання сировинної бази підприємствами будівельного комплексу // Т. Є. Андрєєва, О. П. Бутенко / - Будівельне виробництво, №57, 2014 – С. 17-19

10. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

11. Pro consalting. Аналіз ринку цементу (в т. ч. цементних клінкерів), бетону (товарний бетон та ін.) України. 2018 рік [Електронний ресурс] / Pro consalting // Дослідження ринків. – 2018. –

Режим доступу до ресурсу: <https://pro-consulting.ua/ua/issledovanie-rynka/analiz-rynka-cementa-v-t-ch-cementnyh-klinkerov-betona-tovarnyj-beton-i-dr-ukrainy-2018-god.>].

12. Пацюк Е. С. Комплекс маркетинга на підприємствах промисловості строительных материалов / Е. С. Пацюк. – Волгоград: Волгоградский государственный технический университет, 2006. – 154 с.

13. В жилом строительстве доля импортных материалов превышает 15-20% от общего объема необходимых – аналитики [Електронний ресурс]. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <https://stroyobzor.ua/news/v-zhilom-stroitelstve-dolya-importnyh-materialov-prevyshaet-15-20-ot-obshchego-obema-neobhodimyh-analitiki.html>.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149930

UDC 338.27+338.242.2

EVALUATION OF EV MARKET EXPANSION ON THE PERSPECTIVES OF ELECTRIC POWER ENGINEERING DEVELOPMENT IN UKRAINE

Krutsyak M., PhD student (National Technical University of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»)

The analysis of factors that lead to the changes in the market situation for electricity and changes of the development vector of electric power industry in Ukraine, respectively, is carried out. The state and condition of Ukrainian power industry in the coordinates of technology development are determined.

Established in the conditions provided by the current New energy strategy of Ukraine, it should be expected the deficit of electricity in the market and the increasing of the consumption by electric vehicles to the domestic consumers level. The potential influence of the rapid growth of the Ukrainian market of electric vehicles on the general situation in the power industry is determined. The works of the world-renowned experts in the field of energy economy, the statistical data and a number of basic legislative acts concerning the electricity market in Ukraine were analyzed.

The methodological basis to conduct the research is chosen and grounded. The structure of electricity consumption, main fuel, energy resources of the fuel and energy complex of Ukraine is presented. The dynamics of the electric power industry and the market of cars and

electric vehicles in the period from 2012 to 2017 is determined with the help of the graph-analytical method and the method of polynomial extrapolation of data using the approaches of complex and system analysis. The forecast of their development in the perspective up to 2035 are prepared. The separate indicators, which determine the further development of the power industry and the market of electric vehicles are analyzed.

It has been established that the Energy Strategy of Ukraine until 2035 "Safety, Energy Efficiency and Competitiveness" is no longer relevant for today, and therefore it is proposed to reconsider it taking into account the current state of technology development that leads or can lead to significant changes in the electricity market. It is proved that long-term planning and forecasting of the development of the electric power industry has lost its expediency in connection with the accelerated development of technologies. It is proposed to change forecasting and planning on a smaller horizon.

Key words: *electric vehicles, car market, electricity, consumption, generation, fuel and energy complex.*

ОЦІНЮВАННЯ ВПЛИВУ ЕКСПАНСІЇ РИНКУ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ НА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТИКИ В УКРАЇНІ

Круцяк М. О., аспірант (НТУ «КПІ імені Ігоря Сікорського»)

Здійснено аналіз факторів, які призводять до зміни кон'юнктури ринку електричної енергії та зміни вектору розвитку електроенергетики в Україні, відповідно. Визначено стан і положення електроенергетики України в координатах розвитку технологій.

Встановлено, що за умов подальшого розвитку ринку електричної енергії в Україні, передбаченими чинною Новою енергетичною стратегією України, слід очікувати настання дефіциту електричної енергії на ринку та зростання споживання її електромобілями до рівня, співставного із споживанням побутовими споживачами. Визначено потенційно можливий вплив стрімкого зростання ринку електромобілів України на загальну ситуацію в електроенергетиці. Опрацьовано роботи визнаних у світі експертів у галузі економіки енергетики, а також проаналізовано статистичні дані та низку базових законодавчих актів щодо функціонування ринку електроенергії в Україні.

Обрано та обґрунтовано методологічну основу проведення дослідження, що надає можливість врахувати вплив одного крупного споживача електричної енергії на увесь ринок. Приведено структуру споживання електроенергії та основних паливно-енергетичних ресурсів ПЕК України. За допомогою графо-аналітичного методу і методу поліноміальної екстраполяції даних із використанням підходів комплексного і системного аналізу визначено динаміку розвитку електроенергетики та ринку автомобілів і електромобілів у період з 2012 по 2017 роки, а також надано прогноз їх розвитку у перспективі до 2035 року. Проаналізовано окремі показники, що визначають подальший розвиток електроенергетики та ринку електромобілів.

Встановлено, що Нова енергетична стратегія України вже не є актуальною на сьогоднішній день, а тому запропоновано її переглянути з урахуванням сучасного стану розвитку технологій, які призводять або можуть призвести до значних змін на ринку електричної енергії. Доведено, що довгострокове планування і прогнозування розвитку

електроенергетики втратило свою доцільність у зв'язку з пришвидшеним розвитком технологій. Запропоновано змінити горизонт прогнозування і планування на менший.

Ключові слова: електромобілі, ринок автомобілів, електроенергія, споживання, генерація, ПЕК.

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ЭКСПАНСИИ РЫНКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ НА ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКИ В УКРАИНЕ

Круцяк М. О., аспирант (НТУ «КПИ имени Игоря Сикорского»)

Осуществлен анализ факторов, сильно влияющих на конъюнктуру рынка электрической энергии и на изменение вектора развития электроэнергетики в Украине, соответственно. Определено состояние и положение электроэнергетики Украины в координатах развития технологий.

Установлено, что при дальнейшем развитии рынка электрической энергии в Украине в условиях, предусмотренными действующей Новой энергетической стратегией Украины, следует ожидать наступления дефицита электрической энергии на рынке и рост потребления электромобилями до уровня, сопоставимого с потреблением бытовыми потребителями. Определено потенциально возможное влияние стремительного роста рынка электромобилей Украины на общую ситуацию в электроэнергетике. Обработаны работы признанных в мире экспертов в области экономики энергетики, а также проанализированы статистические данные и ряд базовых законодательных актов, касающиеся функционирования рынка электроэнергии в Украине.

Избрана и обоснована методологическая основа проведенного исследования, дающая возможность учесть влияние одного крупного потребителя электрической энергии на ситуацию на всем рынке. Приведена структура потребления электроэнергии и основных топливно-энергетических ресурсов ТЭК Украины. С помощью графо-аналитического метода и метода полиномиальной экстраполяции данных с использованием подходов комплексного и системного анализа определена динамика развития электроэнергетики, а также рынка автомобилей (в том числе, электромобилей) в период 2012-2017 гг. Предоставлен прогноз их развития в перспективе до 2035 года. Проанализированы показатели, определяющие дальнейшее развитие электроэнергетики и рынка электромобилей.

Установлено, что Новая энергетическая стратегия Украины уже не является актуальной на сегодняшний день, поэтому предложено ее пересмотреть с учетом современного состояния развития технологий, которые приводят или могут привести к значительным изменениям на рынке электрической энергии. Доказано, что долгосрочное планирование и прогнозирование развития электроэнергетики утратило свою целесообразность в связи с ускоренным развитием технологий. Предложено изменить горизонт прогнозирования и планирования на менее длительный.

Ключевые слова: электромобили, рынок автомобилей, электроэнергия, потребление, генерація, ТЭК.

Background. Electricity is one of the industry is a prerequisite for the functioning of main branches of the national economy. other, not so important for the economy, Moreover, the normal functioning of the industries. Its role and place can hardly be

underestimated, as there is a close relationship with socio-economic relations, with the environment, with economic security, and with resources support, etc. Therefore, the changes in the power industry have their impact on the related industries. That is why managing of changes in the electric power industry requires careful and prompt actions in order to avoid possible negative consequences.

The accession to the ENTSO-E (European network of system operators of electricity transmission), accession to the Paris climate agreement, and new-fashioned distribution of crypto currency mining closely interconnected with the increase in the share of electric vehicles in the Ukrainian automotive market, and the general decrease in electricity generation, which in the future may lead to the deficit of the latter. Till now we have not felt the negative effects of such changes. But it is important to pay attention to the study of the developing situation and create a set of measures to manage changes in the field of power energy.

Analysis of recent research and publications. Within last years many scientists, not only economists study the interconnections of power engineering as a component of the fuel and energy complex with related branches of the national economy. Particular attention was paid to the study of the relationships between electricity and other sectors of the economy in the context of sustainable development. V. Vernadsky [1], N. Georgescu-Rogan [2], K. Boulding [3], L. Kohrsen [4], and P. Weaver made [5] a significant influence on the development of research in this field. Their ideas were picked up by contemporaries, among which: Y. Paton [6], V. Heets [7], M. Zgurovsky [8], S. Voitko [9], B. Serebrennikov [10], R. Podolets [10], T. Stephens [11], M. Kaplan [12] and many others. Nevertheless the scientific researches of the above-mentioned experts in the field of energy economics are fundamental; the author provides an applied research that taking into account the impact of modern technologies

development only on the one component in the triune concept.

The *aim* of the article is to determine the impact of the dynamic expansion of the domestic electromotive market on the electric power industry in Ukraine.

Previously unresolved parts of the general problem. Taking into account Ukraine's aspiration for entering to the European Union as an energy independent member, and in the future to become a key player in the European electricity market, attention should be paid to a comprehensive analysis of the factors that may lead to a deterioration of the situation in the domestic electric power engineering, as well as to carry out a detailed analysis and to evaluate the potentially consequences. As result, propose ways to solve the problems identified in the prospects for the development of electric power engineering, which has a large significance for the future of economy and its security.

Results. In Ukraine, following the constant changes in politics, economy, exchange rates, state borders, social and economic well-being, as well as transformations in the fuel and energy sector and in the power industry, in particular, raising the level of energy efficiency of the economy, environmental requirements and raising tariffs, while the industry's downturn is followed by a tendency to reduce the consumption of electricity, and, through the "supply-demand" chain, to reduce the generation of electricity, respectively (Fig. 1) [13].

However, such a decrease is not expected for a long term, as the rapid development of the Ukrainian electromotive market may lead to a significant increase in electricity consumption, first of all, by ordinary citizens (at the moment most of them have all the electric vehicles in the country) and then by state and non-state organizations that are more inertial and conservative with respect to technology development.

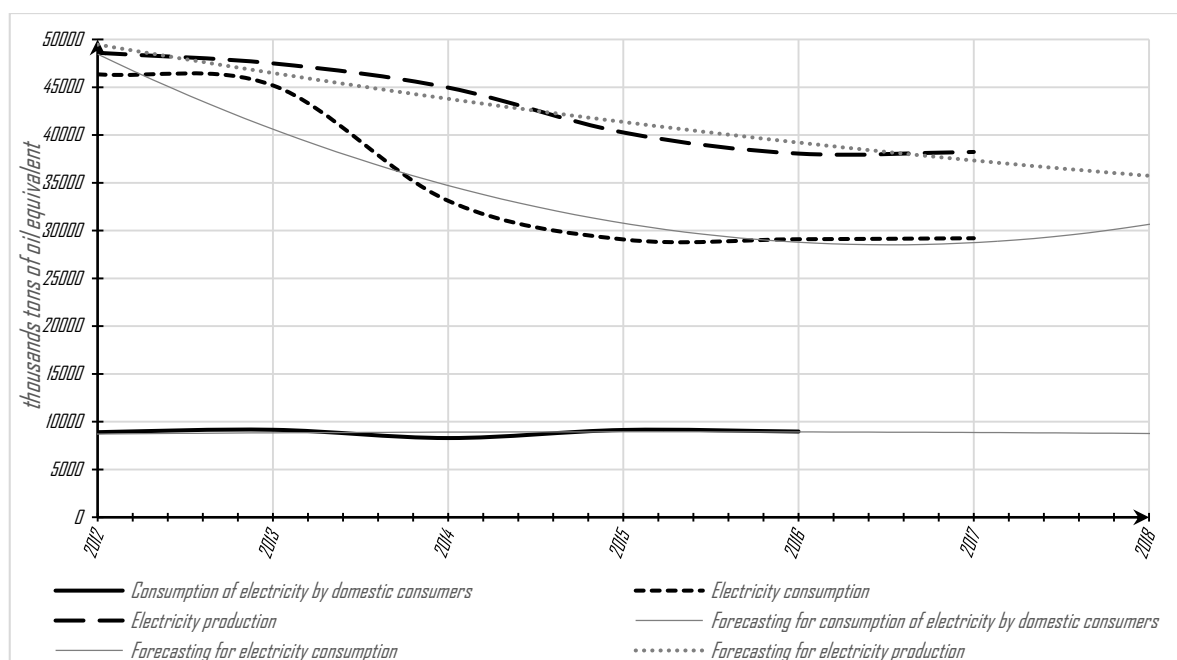


Figure 1. Volumes of total electricity production, total consumption and consumption by household consumers in 2012-2017, thousands tons of oil equivalent [14; 15; 16]

In Ukraine, the market of electric cars has gained considerable development over the last few years (Fig. 2). In the end of 2017, 6.9 million passenger cars were registered in Ukraine [17; 18; 19], among them 4,861 electric motors, which is about 0.07% of their total number. Thus, the average consumption for one electric vehicle is about 37 kWh per day (excluding the efficiency of charging devices), or for all existing cars by electric traction by the end of 2017 is about 65,647.8 thousand kWh (16,149.36 hereinafter tons of oil equivalent, calculated according to methodology of Horticulture business development project) during the year. If we compare the obtained data with the data that the average Ukrainian consumer of electric energy used in 2012 (when there were only 7 cars of this type in the electric vehicles market) is was about 2,200 kWh per year for all their needs (including heating, air conditioning, cooking, etc.) or about 6 kWh per day (calculated by the author on the basis of sources presented by The National Commission for state regulation in the energy and utilities). Thus, taking into account that the number of electricity consumers in recent years has not changed significantly

(16,528,043 people in 2017 compared to 16,556,258 people in 2012), and only 4,861 of them have been purchased electric vehicles for the everyday use, this led to an increase in the electricity consumption of an average Ukrainian consumer by more than 0.5% compared to 2012.

Taking into account the growth rates of the electric vehicles market and decreasing the consumption of electricity by the average consumer, in 2035 it should be expected that the consumption of electricity by the same consumer on the daily fueling of an electric motor vehicle will be compared with electricity consumption for all other consumer needs (Fig. 3). In other words, in 2035 the increase in electricity consumption of the average domestic consumer is expected to double, which is related exclusively to the expansion of the market of electric vehicles.

However, on the one hand, it should be noted that this forecast is pessimistic, since the statistics provides data of the cars number that are not vehicles with internal combustion engines (hereinafter ICEs) in the traditional sense, that is: auto and electric motors, and with a hybrid power plant (cars of this type are charged from their own electrical grids on

board that are not part of the United Energy Grid), and on the other hand, it is rather optimistic, since this forecast does not take into account the consequences of state policy,

aimed to accelerate the development of the domestic market of electric vehicles (tax benefits, the right to travel by lane for public transport, the abolition of import duties etc.).

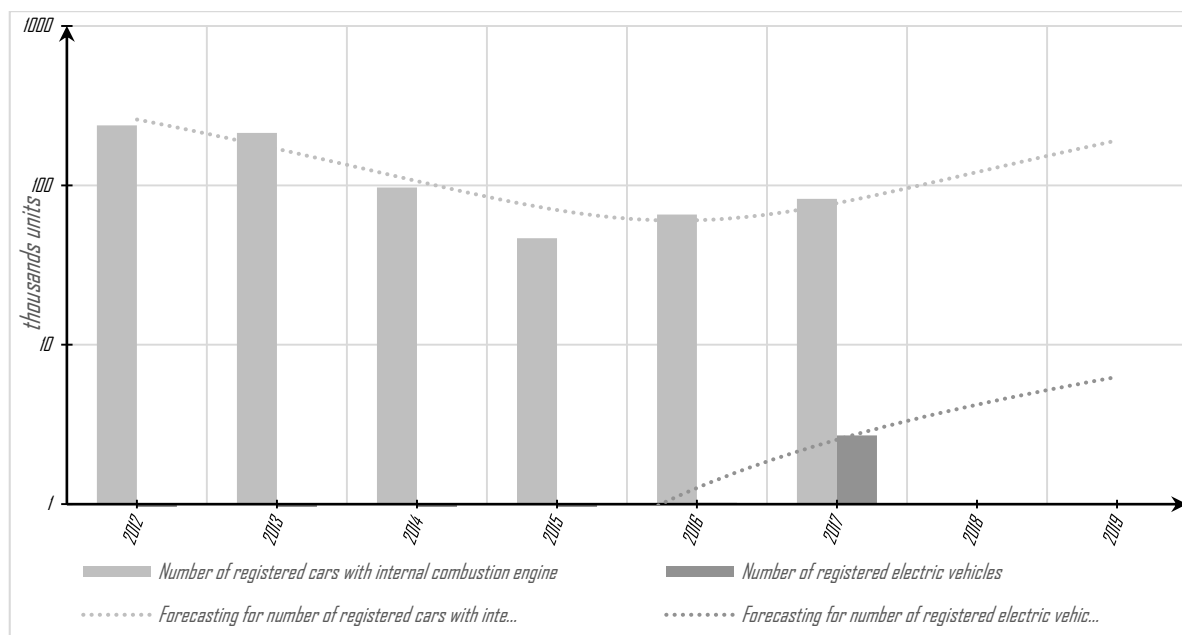


Figure 2. Dynamics of the development of the market of cars and electric vehicles in Ukraine for 2012-2017, thousands units

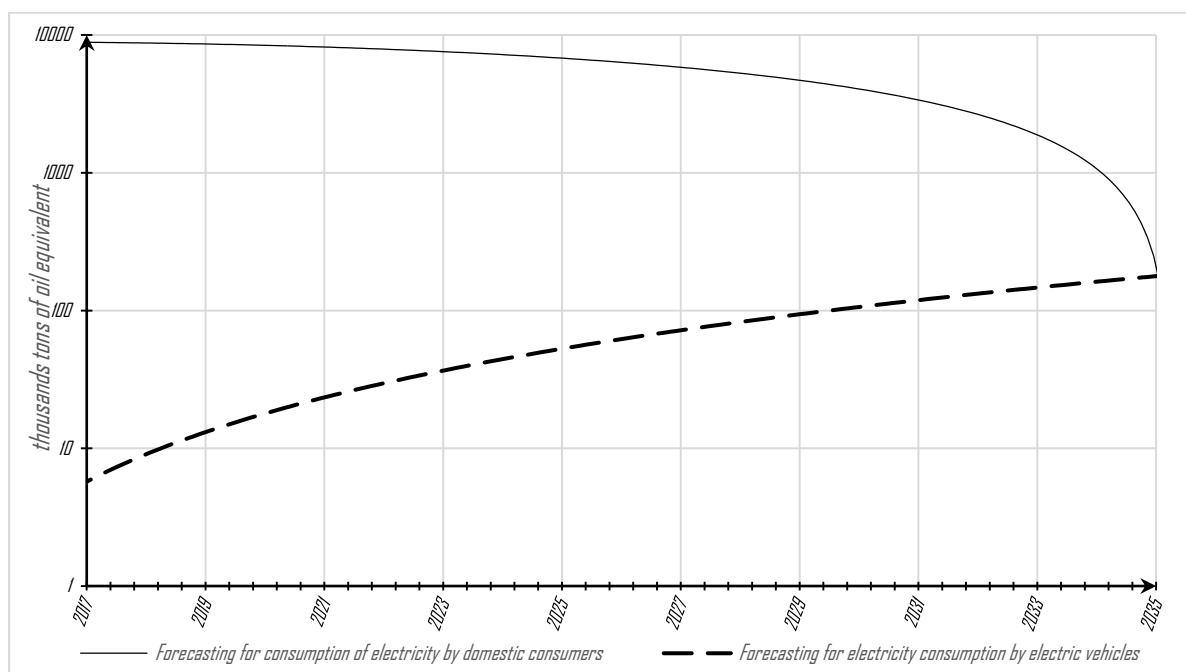


Figure 3. Forecast of total electricity consumption by household consumers in Ukraine taking into account the development of the market of electric vehicles for 2018-2035 years, thousands tons of oil equivalent [20]

In the end, it can be assumed that the majority of Ukraine's automobile fleet with traditional ICEs will be replaced by similar electric motors over the next few decades. As a result, the market feels faster and more rapid increase in electricity demand, which will have to be met.

There are several ways to solve this problem: to increase our own generating capacities or to increase the import of electricity [21]. And taking into account the time run (as well as the rush development of technologies), the solution of this problem will have been already given, and the author believes that therefore the current New Energy Strategy of Ukraine until 2035 (August 18,

2017) should already contain a number of amendments.

In addition, the rapid development of the market of electric vehicles, of course, influence on other sectors of the fuel and energy complex of Ukraine. In the future the decrease of demand and consumption of traditional fuel for cars with ICE is expected. In the short term it is not predicted, because it is directly connected with the high popularity of cars with ICE at the present and with high consumption of refined products for military purposes (Fig. 4), which is practically not influenced by simultaneous increase of prices for petroleum products and reduction of fuel consumption by each new unit of vehicle per mileage.

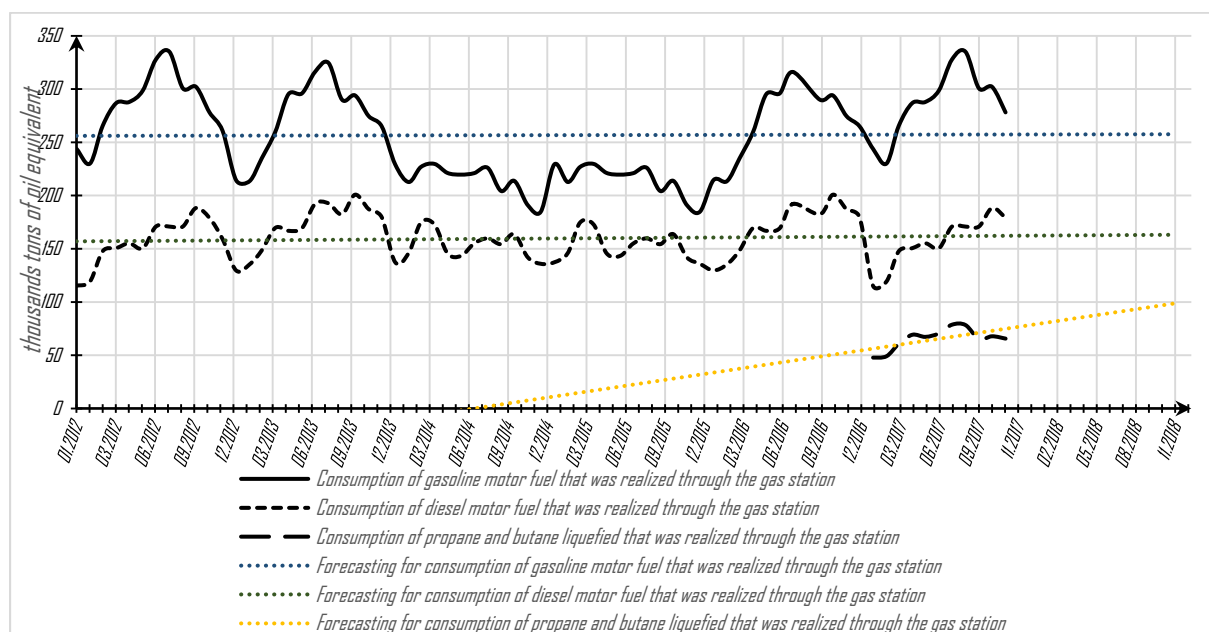


Figure 4. Volumes of consumption of main types of fuel by motor transport in Ukraine in 2012-2017, thousands tons of oil equivalent [22]

Conclusions. Summing up, it can be argued that the current New Energy Strategy of Ukraine until 2035 (August 18, 2017) is not relevant for today. The electricity consumption is under the threat of the rapid development of the electric vehicle market. It should ultimately lead to a sharp increase in its generation and disproportions in the domestic energy balance. In addition, this Strategy has not been taken into account the possible consequences, too.

The scientific novelty of the research connected with the creation of a methodological approach for determining the dynamics of the electric power industry development (in our case, in the retrospective of 2012-2017 and in the perspective up to 2035) and with the implementation of a comparative analysis not only taking into account the state of the industry but also taking into account the changes in indicators its potentially possible large consumers (in our

case, the market of electric vehicles). This provides an opportunity to explore more deeply the development of the electricity industry, as well as draw conclusions on how much the vector of its development is rightly set by the Cabinet of Ministers of Ukraine.

The practical significance of the research. The formation of the domestic fuel and energy sector and the electric power industry, in particular, can only take place if appropriate strategies are adopted taking into account the current state of the technologies development. And the adequate results of assessing their impact on the explored related industries can be provided. As technological progress of the present day proceeds at an accelerated pace, the need to formulate long-term strategies for the development of industries loses its significance and acquires more and more insights, acquaintances, and not predictive signs. That is why it is recommended to change the planning horizon and review the New Energy Strategy of Ukraine taking into account the development of the market for electric vehicles and technologies.

REFERENCES

1. Vernadskij V. I. Biosfera i noosfera / Predislovie R. K. Balandina. — M.: Ajris-press, 2004. — 576 p.
2. Nicholas Georgescu-Roegen. Energy and Economic Myths / Southern Economic Journal. Vol. 41, No. 3. — Jan., 1975. — pp. 347-381.
3. William Boulding, Markus Christen. Sustainable Pioneering Advantage? Profit Implications of Market Entry Order / Marketing Science. Vol. 22, No. 3. — 2003.
4. Jens Koehrsen. Boundary Bridging Arrangements: A Boundary Work Approach to Local Energy Transitions / Sustainability. Vol. 9, No. 3. — 2017. — 424 pp.
5. Weaver P., Jansen L., Grootveld G., Spiegel E., Vergragt P. Sustainable Technology Development. / Routledge : London. — 2000.
6. Paton B., Baryaxtar V., Bakaj A., Neklyudov I. Budushhee atomnoj energetiki. Gazeta «Kievskij telegraf». — Vol. 22. — 2–8 June 2016. — 316 pp.
7. Heiets V. M. Ekonomika Ukrainy : Kliuchovi problemy s perspektyvy. // Naukovyi Visnyk Dyplomatychnoi Akademii Ukrainy, Vol. 23, No. 3. — 2016. — pp. 164-176.
8. Zghurovskiy M. Z., Pereverza K. V., Pereverza E. V. Metodyka Pobudovy Stsenariiv Rozvytku Ukrainy Z Vykorystanniam SWOT-Analizu // M. Z. Zghurovskiy, K. V. Pereverza, E. V. Pereverza. — Kyiv : Polytechnica. — 2009.
9. Voitko S. V., Shatkovskiy O. V. Indykativnyi pidkhid otsiniuvannia investytsiinoi pryvabyvosti krain. Sfera vidnovliuvanoi enerhetyky. // Biznes Inform. Vol. 7. — 2013. — pp. 141-148.
10. Diachuk A. A., Podolets R. Z., Serebrennykov B. S. Politika energoeffektivnosti v Ukraine: veritas momentum. // Ekonomika Ukrainy. Vol. 4. — 2015. — pp. 58-69.
11. Kamguia Simeu, S.; Brokate, J.; Stephens, T.; Rousseau, A. Factors Influencing Energy Consumption and Cost-Competiveness of Plug-in Electric Vehicles. // World Electr. Veh. J. Vol. 23, No. 9. — 2018.
12. Mehmet Efe Biresselioglu, Melike Demirbag Kaplan, Barbara Katharina Yilmaz. Electric mobility in Europe: A comprehensive review of motivators and barriers in decision making processes // Transportation Research Part A: Policy and Practice. Elsevier. — March 2018.
13. The National Commission for state regulation in the energy and utilities (NKREKP) [Electronic resource] : [Web-site]. — Annual electricity consumption report 2016. — Kyiv. — Mode of access: URL: http://www.nerc.gov.ua/data/filearch/elektro/pobytovi/spozhyvannia_elektro/2016/spozhyv-elektro-Ukraine_2016.pdf (viewed on November 15, 2018). — Title from the screen.
14. The National Commission for state regulation in the energy and utilities (NKREKP) [Electronic resource] : [Web-site].

— Annual report 2016. — Kyiv. — Mode of access:

URL: http://www.nerc.gov.ua/data/filearch/Catalog3/Richnyi_zvit_NKREKP_2016.pdf (viewed on November 15, 2018). — Title from the screen.

15. Ministry of Infrastructure of Ukraine [Electronic resource] : [Web-site]. — Annual report 2017. — Kyiv. — Mode of access: URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html> (viewed on November 15, 2018). — Title from the screen.

16. Web-portal “EcoAutoInfo.com” [Electronic resource] : [Web-site]. — EV development in Ukraine 2017. — Kyiv. — Mode of access: URL: <http://ecoautoinfo.com/statti/v-ukraini-kilkist-elektromobiliv-za-2016-rik-zbilshilasya-v-4-razi.html> (viewed on November 15, 2018). — Title from the screen.

17. Ukrainian Motor Vehicle Manufacturers Association ” [Electronic resource] : [Web-site]. — Statistics 2017. — Kyiv. — Mode of access: URL: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika> (viewed on November 15, 2018). — Title from the screen.

18. Horticulture business development project [Electronic resource] :

[Web-site]. — Power units and ratios between different units of measurement heat and power in 2010. — Kyiv. — Mode of access: URL: https://uhbdp.org/images/uhbdp/pdf/library_sabo/odynyci_kilkosti_teplooty_ta_potuzhnosti.pdf (viewed on November 15, 2018). — Title from the screen.

19. Melnyk L. Ekonomika enerhetyky [text] / L. Melnyk, I. Sotnyk. — Sumy : University book, 2015. — 378 p.

20. Ministry of Energy and Coal Industry [Electronic resource] : [Web-site]. — New Energy Strategy of Ukraine until 2035: "Security, Energy Efficiency, Competitiveness". — Kyiv. — Mode of access: URL: <http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/doccatalog/document?id=24521112/> (viewed on November 15, 2018). — Title from the screen.

21. State statistics service of Ukraine [Electronic resource] : [Web-site]. — Use of energy materials and oil refining products. — Kyiv. — Mode of access: URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/energ/vmp/vmp_u/arh_vmp2017_u.htm (viewed on November 15, 2018). — Title from the screen.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.144728

УДК 341.241.8

НАУКОВО-ВИРОБНИЧА ІНТЕГРАЦІЯ ЯК ЗАСІБ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Євтюшкіна О.Д., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто передумови, проблеми та перспективи посилення науково-виробничої інтеграції з метою забезпечення конкурентоспроможності як окремих суб'єктів господарювання наукового та виробничого блоків, так й економіки України в цілому. Серед основних проблем, що гальмують сьогодні процеси науково-виробничої інтеграції, виділені: низька інформованість виробничого блоку про новітні наукові

досягнення, наукового блоку - про науково-технічні та техніко-технологічні проблеми виробництва, а також відсутність зацікавленості бізнесу у фінансуванні наукової діяльності. Обґрунтовано, що найбільш ефективною організаційно-економічною формою науково-виробничої інтеграції, що дозволяє подолати визначені проблеми, є технологічні парки.

Ключові слова: науково-виробнича інтеграція, конкурентоспроможність суб'єкта господарювання, конкурентоспроможність економіки України, технологічні парки.

НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ИНТЕГРАЦИЯ КАК СПОСОБ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,
Евтюшкина О.Д., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрены предпосылки, проблемы и перспективы усиления научно-производственной интеграции с целью обеспечения конкурентоспособности как отдельных субъектов хозяйствования научного и производственного блоков, так и экономики Украины в целом. Среди основных проблем, тормозящих сегодня процессы научно-производственной интеграции, выделены: низкая информированность производственного блока о новейших научных достижениях, научного блока - о научно-технических и технико-технологических проблемах производства, а также отсутствие заинтересованности бизнеса в финансировании научной деятельности. Обосновано, что наиболее эффективной организационно-экономической формой научно-производственной интеграции, позволяющей преодолеть обозначенные проблемы, являются технологические парки.

Ключевые слова: научно-производственная интеграция, конкурентоспособность субъекта хозяйствования, конкурентоспособность экономики Украины, технологические парки.

RESEARCH AND PRODUCTION INTEGRATION AS WAY OF INCREASE IN COMPETITIVENESS OF SUBJECTS OF MANAGING

*Maslova V.O., PhD Econ., associate professor,
Evtyushkina O.D., master (USURT)*

In article prerequisites, problems and the prospects of strengthening of research and production integration for the purpose of ensuring competitiveness as certain subjects of managing of scientific and production blocks, and economy of Ukraine in general are considered. It is investigated that to the main problems, slowing down today processes of research and production integration, belong: 1) low awareness of business on achievements of domestic scientists, on their potential opportunities for the decision both business marketing production problems, and ensuring increase in competitiveness in global market space; 2) lack of the information database about available technical and technological problems on manufacturing installations, in the sphere of infrastructure ensuring business, requiring the scientific solution; 3) lack of effective organizational and economic mechanisms of interaction in a chain "science-investor-business"; 4) insufficiency of financing for implementation of

innovative projects at the local, regional, national levels; lack of interest of business in scientific developments for own development; 5) imperfect standard and legal base of protection of intellectual property and providing transfer of knowledge. It is proved that the most perfect and effective form of the research and production integration capable to overcome the problems defined above, technological parks (science and technology parks) created on the basis of branch scientific centers (research institutions) or higher educational institutions are.

Key words: *research and production integration, competitiveness of the subject of managing, competitiveness of economy of Ukraine, technological parks.*

Постановка проблеми. Глобалізація товарних ринків змушує сучасних виробників приділяти значну увагу питанням підвищення власної конкурентоспроможності у довгостроковій перспективі. Досвід вирішення цього питання провідними компаніями світу говорить про те, що забезпечити не те що підвищення, але й збереження зайнятих позицій та конкурентних переваг без активної інноваційно-інвестиційної діяльності майже неможливо. Розробка та впровадження інновацій у виробничу діяльність є результатом взаємодії наукових установ або підрозділів підприємств з товаровиробниками або їх виробничими підрозділами, яка може проявлятися у різних формах. При цьому така взаємодія є не тільки об'єктивно обумовленою сучасним розвитком суспільства, але й економічно вигідним співробітництвом та інтеграцією. Наукові дослідження, і в тому числі прикладного характеру, потребують значних фінансових ресурсів, які можна отримувати не тільки з бюджету держави, але й від виробничого капіталу як у формі інвестиційних вкладень, так і придбання патентів, ліцензій на використання новацій, консалтингових послуг та інших результатів наукової діяльності. Виробничі підприємства постійно потребують новітніх техніки та технології, методів та способів організації та управління бізнесом, які б дозволяли їм отримувати значні конкурентні переваги як за ціною та якістю продукції, так і швидкістю виведення нового продукту на ринок. Саме тому пошук найбільш ефективної та взаємовигідної форми науково-виробничої інтеграції з метою підвищення конкурентоспроможності

вітчизняних підприємств в сучасних умовах господарювання є актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав значну увагу науковців та фахівців в Україні щодо вирішення питання підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств та економіки в цілому за рахунок активізації інноваційної діяльності та посилення взаємозв'язку науки та виробництва різних галузей народного господарства країни. Зокрема, окремим аспектам цього питання присвячені праці таких вчених, як Бакушевич І.В. [1], Диканя В.Л. [2,3], Драбчук Т.І. [4], Полякової О.М. [7], Саліхової О.Б. [8], Соломнікова І.В. [2] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У той же час у зазначених роботах питання підвищення ефективності науково-виробничої інтеграції з метою забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання обох сфер взаємодії, розглядаються не достатньо.

Метою статті є визначення проблем та перспектив підвищення ефективності науково-виробничої інтеграції в Україні з метою забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання як наукового, так і виробничого блоку, а також обґрунтування найбільш ефективної організаційно-економічної форми такої інтеграції.

Виклад основного матеріалу. Важливість поглиблення науково-виробничої інтеграції для української економіки та суспільства можна позначити висловом президента США Р.Рейгана «Ми

фінансуємо науку не тому, що багаті, але ми багаті тому, що фінансуємо науку». Високотехнологічні наукомісткі виробництва сьогодні не тільки визначають рівень техніко-технологічного розвитку розвинутих країн світу, але й створюють для їхнього суспільства гідний рівень життя та конкурентні переваги на світовій арені [5]. Тому настільки величезне значення мають нові технології і продукти, створені на вітчизняній науково-виробничій базі.

Взаємозалежність впливу науки та виробництва в сучасних умовах соціально-економічного розвитку України посилюється завдяки зростанню ефективності технологічного застосування результатів наукової діяльності та перетворення останніх у безпосередньо продуктивну силу. Так, з одного боку, наукові досягнення використовуються у виробництві, що сприяє підвищенню його конкурентоспроможності, а з іншого – розвиток самої науки, необхідності її фінансування визначається досягнутим рівнем технічного розвитку країни та потребами у вдосконаленні технологій.

Взаємовідносини між наукою і виробництвом як такі в Україні сьогодні відсутні. Виробничі підприємства науку не цікавлять. Якщо інтерес і проявляється, то лише до готового, «під ключ», нового обладнання або технології. При цьому спостерігається й низький рівень проінформованості бізнесу про останні досягнення вітчизняної науки. Українські наукові, науково-освітні та науково-технічні організації проводять актуальні наукові дослідження та створюють перспективні науково-технічні розробки. Хоча закупівлю відносно нових технологій (нових для України, але достатньо вживаних у розвинутих країнах) виробничі підприємства України воліють здійснювати у компаній високорозвинутих країн [3, 7]. Це, безсумнівно, негативно позначається на конкурентоспроможності як суб'єктів виробничої діяльності (оскільки все одно відбувається відставання вітчизняного виробництва у інноваційному розвитку за

таких обставин), так і суб'єктів наукової діяльності (через брак фінансування, у тому числі за рахунок надходження коштів від виробничих підприємств у формі доходів від продажу інтелектуального продукту; деякі наукові розробки, необхідні розвитку української економіки та суспільства, так і залишаються лише «на папері» та не мають практичного застосування).

Науковці здебільшого здійснюють свої дослідження ізольовано від бізнесу й пропонують уже готовий результат, сподіваючись зацікавити ним бізнес. Сьогодні наукове співтовариство вже усвідомлює, що тільки за умови перетворення завершених наукових робіт у сфері нововведень в товар, буде відбуватися збільшення добробуту (доходів) науковців, поліпшення фінансового становища науково-дослідних організацій та забезпечення конкурентоспроможності на ринку наукових розробок (наукова продукція повинна стати товаром і реалізуватися на відповідному ринку [7]). Тому бізнес має бути залучений до процесу дослідження якомога раніше, практично на початкових стадіях наукових досліджень і розробок [1]. Це необхідно для правильного розуміння науковими закладами сучасних техніко-технологічних проблем на виробничих підприємствах.

В умовах сьогодення академічній, галузевій науці та вищим навчальним закладам важко що-небудь запропонувати виробництву - воно вимагає готового зразка, що пройшов випробування та довів свою ефективність, а наукові заклади не здатні виробляти товарну продукцію. Наукову розробку хтось повинен перетворювати у виріб, потрібно обладнання і технології, потужні інженерні кадри.

Існуюча до недавнього часу структура науково-дослідної діяльності передбачала, що наукові рішення, знайдені фундаментальною наукою, опрацьовуються галузевими інститутами в дослідному і конструкторському масштабі і далі поступають на виробниче підприємство.

Зараз намагаються знайти способи уникнути проміжних елементів між наукою і виробництвом. Пропонується створювати малі підприємства при академічних інститутах та ВНЗ. Однак, це навряд чи можливо, тому що їх співробітники просто не мають відповідного досвіду. Галузеві структури в будь-якому випадку треба відтворювати у вигляді науково-дослідних центрів або технопарків, що дозволить прискорити створення нової техніки і впровадження інновацій [6].

Крім того, на даний момент нестача виділених коштів змушує академічну науку відмовлятися від чогось, визначатися з пріоритетами. Щоб змінити цей стан справ, необхідно збільшувати фінансування. Втім, враховуючи соціально-економічну та політичну ситуацію в країні, розраховувати на суттєву підтримку наукових організацій з держбюджету не приходиться. З огляду на це необхідно створювати умови для зростання зацікавленості бізнес-структур щодо участі у фінансуванні наукових розробок та їх впровадження на виробництві.

Таким чином, можна виділити певну низку проблем, які сьогодні гальмують науково-виробничу інтеграцію для забезпечення зростання конкурентоспроможності економіки України в цілому та окремих суб'єктів господарювання у науковій та виробничій сферах. Основними з них є такі:

– низька поінформованість бізнесу про досягнення вітчизняних науковців, про їх потенційні можливості для вирішення як маркетингово-виробничих проблем бізнесу, так і забезпечення підвищення конкурентоспроможності у глобальному ринковому просторі;

– відсутність інформаційної бази даних про наявні техніко-технологічні проблеми на виробничих підприємствах, у сфері інфраструктурного забезпечення бізнесу, що потребують наукового вирішення;

– відсутність ефективних організаційно-економічних механізмів взаємодії у ланцюгу «наука – інвестор –

бізнес»;

– недостатність фінансування для реалізації інноваційних проектів на локальному, регіональному, національному рівнях; відсутність зацікавленості бізнесу у фінансуванні наукових розробок для власного розвитку;

– недосконала нормативно-правова база захисту інтелектуальної власності та забезпечення трансферу знань [1].

Найбільш досконалою та ефективною формою науково-виробничої інтеграції, спроможною подолати визначені вище проблеми, на нашу думку, є технологічні парки (технопарки), створені на базі галузевих наукових центрів (науково-дослідних інститутів) або вищих навчальних закладів.

Технологічні парки, створені на базі вищезазначених наукових структур дозволяють [1, 4, 7]:

1) ініціювати тісну співпрацю з бізнесом шляхом залучення приватних компаній до розроблення й фінансування наукових проектів;

2) започаткувати створення спільних підприємств для здійснення практичних досліджень, які розпочинаються з ідеї та закінчуються спільними правами на інтелектуальну власність отриманого продукту;

3) проводити дослідження та забезпечувати умови для розвитку місцевих компаній, особливо для підприємств малого та середнього бізнесу;

4) сформувати та забезпечити розвиток венчурного бізнесу.

Діяльність технопарків в Україні регламентується Законом України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків», № 991-XIV від 16 липня 1999 року з поточною редакцією від 05.12.2012 року. Згідно чинного законодавства технологічний парк (технопарк) являє собою юридичну особу або групу юридичних осіб (учасники технологічного парку - суб'єкти наукової, науково-технічної, підприємницької діяльності), що діють відповідно до

договору про спільну діяльність без створення юридичної особи та без об'єднання вкладів з метою створення організаційних засад виконання проектів технологічних парків з виробничого впровадження наукоємних розробок, високих технологій та забезпечення промислового випуску конкурентоспроможної на світовому ринку продукції. При цьому спільне підприємство, що створюється для реалізації проектів технопарку – це підприємство, одним із засновників якого є технологічний парк або учасник технологічного парку, а іншими – резиденти чи нерезиденти, сумарний внесок яких до статутного фонду становить суму в національній валюті, еквівалентну не менше 50 000 доларів США.

В даний час в Україні налічується 16 технопарків, з них постійно діючих – 8, партнерами яких є науково-дослідні організації [7]. Концепція технопарків розроблена і реалізується відповідно до чинного законодавства у вигляді науково-промислових комплексів (спільних підприємств) – «віртуальних технопарків» або «технопарків без стін». Така концепція має зацікавити виробничих та наукових суб'єктів у співпраці не тільки пільговим інвестиційним режимом, але й формою організації, яка не передбачає злиття, поглинання та інших способів обмеження юридичної та фінансової самостійності.

Висока економічна ефективність такої моделі дозволяє забезпечувати для технопарків вищі показники, ніж традиційні. Так, протягом 2003-2010 років українські технопарки за рахунок 1 грн державного фінансування випустили інноваційної продукції на 18,5 грн [7].

Висновки. Перспективою та передумовою посилення науково-виробничої інтеграції в Україні є забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання як наукового, так і виробничого блоку на національному та світовому ринку за рахунок створення нових технологій і продуктів на вітчизняній

науково-виробничій базі. Однак існують певні проблеми, які гальмують сьогодні процеси посилення науково-виробничої інтеграції в Україні, серед яких основними є: відсутність доступу до інформації про нові досягнення вітчизняної науки, про потреби науково-технічного та техніко-технологічного розвитку виробничих підприємств; обмежене фінансування державою та відсутність участі бізнесу у фінансуванні наукових розробок, що у більшості випадків не дозволяє довести їх до стану готового інноваційного продукту. Обґрунтовано, що найбільш ефективною організаційно-економічною формою науково-виробничої інтеграції є технологічні парки, що вже довели свою спроможність у вирішенні покладених на них завдань, та дозволяють у найкоротші строки реанімувати матеріально-технічну базу підприємств-товаровиробників та наукових організацій, забезпечити підвищення конкурентоспроможності української економіки, рівня і якості життя українського суспільства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Бакушевич І.В. Розвиток мережевої взаємодії бізнесу, освіти і науки відповідно до нового Закону про вищу освіту в Україні [Текст] / І.В. Бакушевич // Збірник конференції «Будуємо нову Україну» 26-27 листопада 2014 р. - Київ – С. 64-75.

2 Дикань В.Л. Інжинірингово-маркетинговий центр інноваційних технологій як основа активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.Л.Дикань, І.В.Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2017. – № 57. – С.9-20.

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

4 Дрابعук Т. І. Сучасні форми

взаємодії освіти, науки та бізнесу як основа інноваційного розвитку [Електронний ресурс] / Т. І. Драбчук // Аграрна наука, освіта, виробництво: європейський досвід для України : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. – Житомир : ЖНАЕУ, 2015. – С. 513-518.

5 Заверкин А.Н. Взаимосвязь науки и производства [Електронний ресурс] / А.Н. Заверкин // Вестник КГПУ им. В.П. Астафьева. – 2011. - №4. – С.301-306.

6 Наука и производство: проблемы становления инновационной экономики [Електронний ресурс] – Режим доступа:

<http://www.d-kvadrat.ru/dkm/info/14066.html>

7 Полякова О.М. Проблемы і напрями комерціалізації наукових розробок та інноваційної діяльності в Україні [Текст] / О.М. Полякова// Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. - № 54. – С. 338-344.

8 Саліхова О.Б. Високотехнологічні виробництва: від методології оцінки до піднесення в Україні [Текст]: монографія / О.Б. Саліхова; НАН України; Ін-т екон. та прогнозув. – К.: 2012. – 624 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149940

УДК 338.24.021.8

ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ИНВАЙРОНМЕНТАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ НА МАКРО- ТА МІКРОЕКОНОМІЧНОМУ РІВНЯХ

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

Обґрунтовано, що інвайронментальний розвиток є одним із стратегічних пріоритетів, тому необхідним є дослідження механізму інвайронментальної безпеки.

Визначено, що механізм інвайронментального регулювання можна вдосконалювати лише шляхом зміни інструментарію стимулювання раціонального природокористування.

Проаналізовано, що елементами механізму забезпечення інвайронментальної безпеки виступають: об'єкти та суб'єкти інвайронментальної безпеки, інвайронментальні інтереси, методи, важелі, показники інвайронментальної безпеки.

Ключові слова: механізм забезпечення інвайронментальної безпеки, екологічна безпека, інноваційне реформування, екологічна політика, екологічна модернізація.

ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНВАЙРОНМЕНТАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА МАКРО- И МИКРОЭКОНОМИЧЕСКОМ УРОВНЯХ

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

Обосновано, что инвайронментальное развитие является одним из стратегических приоритетов, поэтому необходимым является исследование механизма инвайронментальной безопасности.

Определено, что механизм инвайронментального регулирования можно совершенствовать только путем изменения инструментария стимулирования рационального природопользования.

Проанализировано, что элементами механизма обеспечения инвайронментальной безопасности выступают: объекты и субъекты инвайронментальной безопасности, инвайронментальные интересы, методы, рычаги, показатели инвайронментальной безопасности.

Ключевые слова: механизм обеспечения инвайронментальной безопасности, экологическая безопасность, инновационное реформирование, экологическая политика, экологическая модернизация.

SHAPING THE MECHANISM TO PROVIDE ENVIRONMENTAL SECURITY ON MACRO- AND MICROECONOMIC LEVELS

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

It is justified that environmental development is one of the strategic priorities for any society. Developed countries play a decisive role in ensuring sustainable development, coordinating economic, social and environmental goals. The current issue to study of shaping the mechanism of environmental security is quite relevant at the present stage. It is necessary not only to protect environment and search the potential of natural resources but also to clarify the role of the mechanism, optimize the use of natural resources, environmental innovations etc.

It is determined that the mechanism of the environmental regulation can be improved only by changing the tools and methods of influencing the rational nature management incentive because the mechanisms to ensure sustainable development are not new, they are often only adjusted and additional elements are introduced in accordance with changes in business conditions.

It was analyzed that the elements of the mechanism to provide environmental security are: objects and subjects of the environmental economy, environmental interests, environmental tools, methods, levers, informational and analytical support of the environmental security.

The functions and principles of the mechanism to provide environmental security are considered. The principles include: complexity, consistency and variability, conducting and monitoring the measures aimed at ensuring environmental security.

It was investigated that the action of the environmental instruments is aimed at: supporting activities aimed at the environment conservation, stimulating the reduction of waste and emissions, recycling and rational waste utilization, promoting and producing environmentally-friendly goods, introducing appropriate technologies, promoting balanced territory development, maintaining protected areas and assisting to restore areas that have suffered the damage.

Key words: mechanism of providing of invariant safety, ecological safety, innovative reform, ecological policy, ecological modernization.

Постановка проблеми.

На сучасному етапі одним із основних факторів досягнення соціально-економічного розвитку є забезпечення інвайронментальної безпеки на рівні держави та рівні підприємства.

Усвідомлення цього вимагає оновлення існуючих та створення нових механізмів щодо забезпечення інвайронментальної безпеки, до складу яких входять об'єкти, суб'єкти, інструменти, важелі, методи, показники інвайронментальної безпеки.

Тому подальшого дослідження потребує формування механізму інвайронментальної безпеки, що дозволить забезпечити інвайронментальну безпеку на макро- та мікроекономічному рівнях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичне обґрунтування сутності економічної категорії «інвайронментальна безпека»; визначення пріоритетів інвайронментальної безпеки України; особливості реалізації інвайронментальної безпеки України мають місце у дослідженнях Мащенко М.А. [1, 2, 3]. Цікавими є дослідження стосовно механізму державного управління еколого-економічного розвитку Біль М.М. [4], Карташова Є.Г. [5]. Формування еколого-економічного механізму стратегії екологоорієнтованого розвитку національної економіки досліджено у роботах Тур О.М. [6], Малиш Н.А. [7], Мельник Л.Г. [8], Хопнера А., Канта Б., Шолтенса Б. [9].

Разом з тим, недостатньо дослідженими залишаються питання формування механізму забезпечення інвайронментальної безпеки на макро- та мікроекономічному рівнях.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Подальшого дослідження потребує формування механізму забезпечення інвайронментальної безпеки на рівні держави та підприємства.

Метою статті є формування механізму забезпечення інвайронментальної безпеки на рівні держави та підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інвайронментальна безпека – це стан захищеності економіки та навколишнього середовища, який дозволяє зберігати стійкість до внутрішніх і

зовнішніх загроз, здатний до вирішення проблем збалансованого розвитку економіки й поліпшення стану навколишнього середовища та сприяє розробці й реалізації національних концепцій екологічно стійкого розвитку й механізму його забезпечення [2, с. 55].

Інвайронментальний розвиток є одним із стратегічних пріоритетів для будь-якого суспільства. Розвинені країни відіграють вирішальну роль у досягненні сталого розвитку та координації економічних, соціальних та екологічних цілей. Досить актуальною на сучасному етапі є проблема дослідження механізму інвайронментальної безпеки. Це необхідно не тільки для захисту навколишнього середовища та потенціалу природних ресурсів, але також для оптимізації природних ресурсів, екологічних інновацій тощо.

Аналіз концептуальної основи моделі збалансованого розвитку території (екологічна та економічна мобілізація-інфраструктура, інвестиція-інновація, сталий розвиток), системи забезпечення, дозволяє визначити питання в створенні її механізмів.

Цей механізм означає, що державна політика повинна поєднувати раціональність та екологізацію. Механізм – це серія процесів, прийомів, методів, підходів.

З теорії державного управління відомо, що в найпростішому розумінні механізм розглядається як інструмент і в ширшому контексті – як процес, як сукупність компонентів (структурний підхід) і система [4, с. 45]. З цього приводу виникають протиріччя. Та чи інша позиція щодо трактування механізму залежить від національних особливостей авторів. Так як, в першу чергу, розглядаються механізми управління інвайронментальним розвитком на рівні країни. Механізми часто розглядаються як інструмент, спосіб впливу суб'єкта на об'єкт. Механізми можуть залежати від

різних категорій управління (регулювання, політики).

Механізми управління інвайронментальним розвитком регулюють інші функціональні сфери в області природоохоронної діяльності, сприяють створенню екологічної економіки. Зокрема, вітчизняні вчені досліджують економічні механізми природокористування та охорони природи (природоохоронного законодавства), економічні механізми реалізації екологічної політики, механізми регулювання інвайронментальними процесами, механізми сталого розвитку. Основною характеристикою механізмів управління інвайронментальним розвитком є їх спрямованість на виконання еколого-економічних завдань. Необхідним є стимулювання еколого-орієнтованого способу ведення господарської діяльності суб'єктів національної економіки [6, с. 40].

Раціональне природокористування та господарювання на принципах сталого розвитку неможливе без ефективного забезпечуючого механізму.

Таким чином, економічний механізм екологічного регулювання можна вдосконалювати лише шляхом зміни інструментарію та методів впливу стимулювання раціонального природокористування, оскільки механізми забезпечення сталого розвитку не нові, а часто лише коригуються та вводяться додаткові елементи відповідно до змін умов господарювання.

Поряд з проблемою забезпечення економічного зростання перед суспільством стоїть проблема подолання екологічної кризи.

Екологічна криза характеризується тим, що індустріальне споживання різних природних ресурсів вступає в протиріччя з самовідновлювальною здатністю природи.

У свою чергу, активізація залучення приватних інвестицій в регіон ґрунтується на наступному: поліпшення інвестиційної привабливості; реформування системи регіонального управління інвестиційно-

інноваційною діяльністю; інституціональне забезпечення; розвиток малого підприємництва; поліпшення бізнес-клімату; впровадження в інвестиційно-інноваційну діяльність проектно-орієнтованого підходу.

Для того, щоб Україна і її регіони могли почати сходження по сходинках світових рейтингів в групу розвинених країн, а населення відчуло істотне підвищення рівня життя, потрібно прискорити прийняття і здійснити практичну реалізацію програми економічних реформ, а саме:

підвищення соціальної орієнтації розвитку промисловості регіону і рішення на цій основі комплексу соціально-економічних завдань, пов'язаних з підвищенням рівня життя населення;

ресурсозберігаюча спрямованість використовуваних у виробництві технологій;

підвищення збалансованості розвитку підприємств;

прискорений розвиток виробництв, які здатні підвищити експортний потенціал області, активізація пошуку ефективних напрямків перепрофілювання і розширення спеціалізації промислових підприємств з урахуванням тенденцій розвитку міжнародного поділу праці;

розвиток малого бізнесу в промисловому комплексі, зміна тенденції збільшення рівня, концентрації економічних інтересів малого бізнесу у сфері торговельно-посередницької діяльності, переорієнтація на розвиток виробництва інноваційних, промислових товарів та послуг.

На сьогодні в Україні розроблено і впроваджено основні елементи інвайронментального механізму. Найбільш важливими з них є: плата за екологічне забруднення; плата за спеціальне використання природних ресурсів; погашення збитків, спричинених порушенням законодавства про охорону навколишнього середовища.

Система організаційно-економічних і правових заходів із запобігання економічним загрозам являє собою механізм забезпечення інвайронментальної безпеки.

Елементами механізму забезпечення інвайронментальної безпеки

виступають: об'єкти, суб'єкти, інструменти, важелі, показники інвайронментальної безпеки.

На рис. 1 представлено механізм інвайронментальної безпеки.

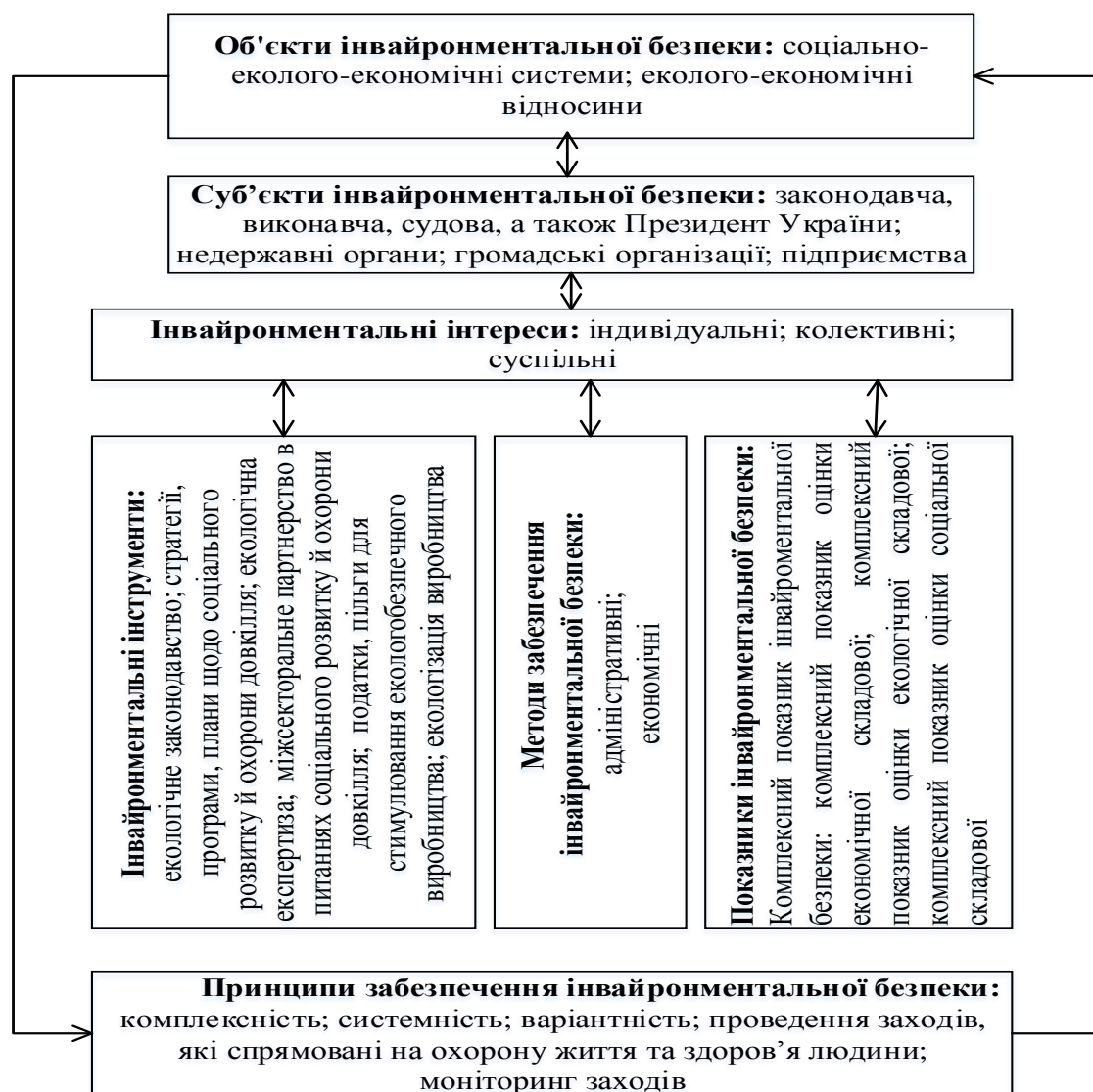


Рис.1. Механізм забезпечення інвайронментальної безпеки держави

Принципами механізму забезпечення інвайронментальної безпеки виступають: комплексність; системність; варіантність; проведення заходів, які спрямовані на охорону життя та здоров'я людини; моніторинг заходів.

Розглянемо функції механізму забезпечення інвайронментальної безпеки.

До головних функцій можна віднести: регулююча; соціальна; контролююча. Об'єктом інвайронментальної безпеки є соціально-еколого-економічні системи різного масштабу й рівня (країна, регіон, підприємство, природний комплекс і взаємозв'язок між ними), тобто вся еколого-економічна система й еколого-

економічні відносини в рамках цієї системи [6].

Об'єктом інвайронментальної безпеки є соціально-еколого-економічні системи різного масштабу й рівня (країна, регіон, підприємство, природний комплекс і взаємозв'язок між ними), тобто вся еколого-економічна система й еколого-економічні відносини в рамках цієї системи [6].

Суб'єкти інвайронментальної безпеки – органи влади та управління всіх рівнів, а саме:

законодавча, виконавча, судова, а також Президент України;
недержавні органи;
громадські організації;
підприємства.

Еколого-економічні інструменти – інструменти, які мають за мету досягнення балансу інтересів держави, товаровиробників та суспільства в цілому та їх діяльності, спрямованої на рішення екологічних проблем.

Необхідним є вибір таких еколого-економічних інструментів, які є адаптованими для національної економіки, що дозволить знизити втрати від використання природних ресурсів, а також забезпечить відтворення природних ресурсів в економіці.

Отже, основними інструментами комплексного механізму формування та реалізації державної політики у сфері безпеки соціально-еколого-економічних систем є такі [5, с. 82]:

екологічне законодавство;
стратегії, програми, плани щодо соціального розвитку й охорони довкілля;
екологічна експертиза;

соціальний захист і контроль у сфері охорони навколишнього природного середовища;

міжсекторальне партнерство в питаннях соціального розвитку й охорони довкілля;

податки, пільги, субсидювання, кредитні ставки, митні тарифи, норми амортизації для стимулювання

екологобезпечного виробництва та впровадження екологобезпечних технологій;

міжнародне співробітництво у сфері охорони навколишнього природного середовища та забезпечення соціальної безпеки;

екологізація виробництва та впровадження ресурсо-зберігаючого типу розвитку національної економіки на сьогодні є одним з пріоритетних завдань. Для виконання якого, необхідним є проведення еколого-економічної оцінки.

Висновок. Таким чином, обґрунтовано, що для забезпечення інвайронментальної безпеки на рівні держави та підприємства необхідним є формування механізму. Визначено, що основними елементами механізму доцільно вважати: об'єкти та суб'єкти інвайронментальної безпеки, інструменти інвайронментальної безпеки, важелі забезпечення інвайронментальної безпеки, показники інвайронментальної безпеки.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Мащенко М. А. Теоретичне обґрунтування сутності економічної категорії «Інвайронментальна безпека» / М.А. Мащенко // Вісник економіки транспорту та промисловості, 2017, № 60. – С. 49–55.

2. Мащенко М.А., Литвиненко А.В. Визначення пріоритетів інвайронментальної безпеки України / М.А. Мащенко, А.В. Литвиненко // Вісник економіки транспорту і промисловості. № 61 – 2018. – С. 47–53.

3. Мащенко М.А. Особливості реалізації інвайронментальної безпеки України / М.А. Мащенко // Управління розвитком. № 2 – 2018. – С. 64–68.

4. Біль М. М. Механізм державного управління туристичною галуззю на регіональному рівні: теоретико-прикладний аспект / М. М. Біль // за наук.

ред. д.е.н. О. П. Крайник. – Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2011. – 288 с.

5. Карташов Є. Г. Державне управління стійкістю регіональних еколого-економічних систем: теорія, методологія, практика : монографія / Є. Г. Карташов. – К. : ТОВ «ДКС Центр», 2015. – 378 с.

6. Тур О. М. Формування еколого-економічного механізму стратегії екологоорієнтованого розвитку національної економіки / О. М. Тур // Механізм регулювання економіки. – 2011. – № 4. – С. 39-43.

7. Малыш Н.А. Механизм реализации геоэкономической стратегии

экологической политики / Н.А. Малыш // Проблемы управления. – 2010. – № 4 (37). – С. 96 – 99.

8. Мельник Л. Г. Екологічна економіка: підручник / Л. Г. Мельник. – 2-ге вид., випр. і доп. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. – 348 с.

9. Hoerner, 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.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149944

УДК 658:620.9:330.341.1(477)

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО Й РЕГІОНАЛЬНОГО РИНКУ ЕЛЕКТРОЗАПРАВНИХ СТАНЦІЙ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,
Островерх Г.Є., аспірант,
Колесніков М.О., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуті нові погляди щодо проблеми розвитку сфери електрозаправних станцій в Україні. Проаналізовано існуючий ринок електрозаправок, виявлено особливості формування ринку електрозаправних станцій в Україні та визначено перспективи його розвитку. Розглянуто бізнес-модель реалізації і поліпшення кількості продажів електрозаправок для електромобілів.

Ключові слова: електромобіль, електроавтозаправна станція, енергосистема, бізнес-модель, інновації, розвиток, енергетика.

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА ЭЛЕКТРОЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ

*Полякова Е.Н., к.э.н., доцент,
Островерх Е., аспирант,
Колесников М.А., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрены новые взгляды на проблемы развития сферы электрозаправочных станций в Украине. Проанализирован существующий рынок электрозаправок, выявлены особенности формирования рынка электрозаправочных

станцій в Україні і определены перспективы его развития. Рассмотрена бизнес-модель реализации и улучшения количества продаж электрозаправок для электромобилей.

Ключевые слова: электромобиль, электроавтозаправна станция, энергосистема, бизнес-модель, инновации, развитие, энергетика.

FEATURES OF THE FORMATION OF THE NATIONAL AND REGIONAL MARKET OF ELECTRIC FILLING STATIONS

*Polyakova O. Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Ostroverkh H., post-graduate student,
Kolesnikov M., master's degree (USURT)*

The article considers new views on the problems of development of the sphere of electric filling stations in Ukraine. The existing market of electric stations was analyzed, features of the formation of the market of electric stations in Ukraine were identified, and prospects for its development were determined. In Ukraine, the electric car market is developing rapidly, which requires the rapid development of the infrastructure of charging stations. Market relations in the field of electric power are formed under the influence of internal and external factors, including the dependence of the industry on the state and dynamics of the development of world and national fuel markets; the specifics of the formation of demand, supply and prices for electricity; imperfection of the financial and credit system of the country.

Ensuring the effective functioning of the market of electric filling stations requires the creation of a competitive environment, balancing the various economic interests of market participants, the formation of market infrastructure, and the conditions for the introduction of various forms of regional cooperation.

The article proves the need to expand the network of charging stations based on the development of a business model for financing the development of infrastructure for charging electric vehicles. The proposed project provides, in addition to the definition of groups of electricity consumers, the study of functions of needs, as well as technologies to meet them.

Keywords: electric car, electric station, power system, business model, innovation, development, energy.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Прагнення України подолати економічне відставання із подальшою інтеграцією у світове співтовариство зумовлює необхідність формування інноваційної моделі розвитку, становлення якої є можливим за умови структурних перетворень економіки країни та її регіонів, новачійних зрушень у виробничій та соціальній сферах, реформування електроенергетичної галузі.

Одним із актуальних напрямів інноваційної діяльності енергетичних компаній є впровадження

електроавтозаправних станцій, які набувають популярності через їх екологічність та економічність. Ринок електрозаправних станцій, як ринок одного виду товару і ряду супутніх послуг, спрямованих на забезпечення процесу купівлі-продажу електричної енергії для автомобілів, може здійснити істотний вплив на економіку України та стимулювати її розвиток.

На сьогоднішній день електротранспорт стрімко розвивається у всьому світі. Новий напрям отримав великий стрибок завдяки науковим відкриттям і необхідність переходу на

відновлювані джерела енергії. За прогнозами світових експертів, до 2020 року частка електромобілів досягне 5-10% від загального числа автомобілів в світі, на сьогоднішній день вона складає менше 0,02% [10]. За даними Bloomberg New Energy Finance, до 2040 року електрокари складатимуть не менш 54% від числа всіх автомобілів, які будуть продаватися в світі [1].

В Україні ринок електромобілів інтенсивно розвивається, щорічний приріст становить понад 150%; за прогнозами фахівців в 2018 році кількість електромобілів мала збільшитися з 4000 до 8000 електромобілів, але всього лише за три місяці поточного року вона зросла до 8500 шт. [2]. В перспективі до 2028 року стратегією розвитку ринку електрокарів планується довести частку екологічного транспорту на автомобільному ринку України до 20-25%.

Зрозуміло, що це вимагає стрімкого розвитку інфраструктури зарядних станцій. На жаль, поки що в питаннях обслуговування електромобілів та їх зарядки в Україні є певні прогалини. Для забезпечення розвитку ринку електромобілів по всій країні держава і місцеві органи самоврядування повинні створити комфортні умови та відповідну інфраструктуру для зарядки електромобілів як в містах, так і на трасах. З огляду на це розробка теоретичних аспектів та прикладних рекомендацій щодо формування та забезпечення розвитку ринку електрозаправних станцій в Україні є актуальним завданням та потребує дослідження і наукової оцінки.

Аналіз досліджень і публікацій.

Рішенням проблеми, пов'язаної з інфраструктурою зарядних станцій займаються вчені всього світу.

Напрями вирішення проблем функціонування та формування національного та регіонального ринку електроенергії досліджували в своїх працях С. П. Сонько [3], Я. І. Олійник [4], О. С. Дупак [5], С. Кулицький [6] та інші.

Особливості державного регулювання електроенергетики України досліджено у працях О.В.Долгальнової [7], Франчука І. А. [8], О.М.Губрієнко [9]. Питанням формування мережі електрозаправних станцій присвячені роботи О.Ю. Хрипунової та А.І. Копніної [10].

Огляд наукових джерел свідчить про посилення уваги дослідників щодо формування ринкових відносин в сфері виробництва та споживання електроенергії, особливостей та специфіки формування національного й регіонального (роздрібного) ринку електроенергії, обґрунтування напрямів розвитку ринку електроенергії, принципів його функціонування, а також шляхів удосконалення системи відносин між основними суб'єктами цього ринку.

Разом з тим, незважаючи на підвищений інтерес з боку науковців до питань розвитку ринку електроенергії та формування на ньому ринкового середовища, наразі існує потреба в подальшому висвітленні теоретичних і методичних засад формування й функціонування ринку електроенергії з метою забезпечення подальшого його стабільного розвитку.

Мета статті. Метою публікації є виявлення особливостей формування ринку електрозаправних станцій в Україні та визначення перспектив його розвитку.

Викладення основного матеріалу.

Ринкові відносини в галузі електроенергетики формуються під впливом дії зовнішніх та внутрішніх факторів [11, с. 133].

Перша група факторів пов'язана зі зміною зовнішніх відносин в галузі.

Найважливішими з них є:

- наявність тісного господарського контакту між галуззю як постачальником електроенергії з усіма підприємствами, що вступили на шлях ринкових відносин;
- залежність галузі як споживача від стану та динаміки розвитку світових та національних ринків палива, сировини, матеріалів, обладнання;

- специфіка формування попиту, пропозиції та ціни на електроенергію як товар в умовах поширення ринкових відносин в економічній системі країни;

- необхідність формування адекватного світовим вимогам механізму забезпечення ринкових реформ в галузі;

- відповідність сучасних параметрів розвитку галузі електрозаправних станцій стратегічним завданням реформування національної економіки та її регіональних складових, що мають базуватися на ринкових відносинах;

- недосконалість фінансово-кредитної системи країни, що вимагає розроблення нової схеми відносин суб'єктів національного ринку електроенергії, а також необхідність формування більш досконалої політики ціноутворення на електроенергію як товар та механізму формування тарифів.

Друга група факторів пов'язана із необхідністю здійснення ринкових реформ стосовно розвитку ринку електрозаправних станцій з метою підвищення попиту на електроавтомобілі.

Існують також й інші специфічні фактори, що ускладнюють процеси ринкових перетворень в електроенергетиці:

- по-перше, виробництво й споживання електроенергії поєднані в часі, відповідно таку продукцію не можна виробити й закупити наперед, наприклад, в очікуванні покращення кон'юнктури ринку, збільшення цін на енергію чи перебоїв в електропостачанні для заправок. Тому на ринку електрозаправних станцій велика увага повинна приділятися питанням прогнозування попиту не тільки за величиною, але й за часом, оскільки завищення попиту призведе до заморожування великих інвестицій, а його заниження може бути пов'язане зі значними збитками для енергопостачальних компаній через зниження надійності електропостачання;

- по-друге, ринки електрозаправних станцій можуть

формуватися і діяти лише за умови нерозривності передачі, розподілу й використання електроенергії. Отже, об'єктивною необхідністю виступає формування об'єднаної мережі електрозаправних станцій, досконалої системи технічного супроводу розвитку галузі та ринкових відносин (комерційних). Це вимагає дотримання певних правил, які зобов'язують будь-якого власника електромереж забезпечити рівноправне обслуговування будь-яких господарюючих суб'єктів і тим самим забезпечувати сприятливість конкурентного ринкового середовища [12];

- по-третє, основними параметрами дослідження ринку електрозаправних станцій як товару, поряд із фізичним обсягом електроенергії є потужність, час, режим споживання, якість (відповідність певним стандартам). Отже, за умов формування збалансованого ринку електрозаправних станцій (збалансування попиту і пропозиції) конкуренція між виробниками і постачальниками енергії може відбуватися лише за рахунок цінкових факторів, пропозиції її за нижчими цінами. Відмітимо, що теоретично збалансований ринок являє собою такий ринок товарів, на якому пропозиція відповідає попитові за кількістю, асортиментом і якістю.

Варто зазначити, що електротранспорт і інфраструктура електрозаправок входять в технологію Smart City, яка є частиною глобальної Vehicle-to-grid (V2G) - концепції двостороннього використання електромобілів і гібридів, що передбачає підключення машин в загальну енергомережу для підзарядки автомобілей і віддача зайвої електроенергії назад. У власників автомобілів з технологією V2G буде можливість продавати електроенергію енергетикам в години, коли машина не використовується, і заряджати автомобіль в години, коли електроенергія дешевша; в багатьох країнах ціна електроенергії залежить від часу доби.

Також буде можливість підключати автомобілі з цією технологією до власних будинків і використовувати їх в якості безперебійного живлення для будинків або офісів. V2G-технологія зараз широко розвивається урядом США і компанією Google.

Всі розвинені країни намагаються підтримувати перехід на електромобілі. Так, в Японії і США проводиться федеральне субсидування покупців таких машин, крім того, електрокари - велика стаття в закупівлях для держпотреб в Європі і США. Крім цього, в більшості країн популярність електромобілів підвищується за рахунок скасування плати за парковку для екологічних машин, зниження або повного обнулення транспортного податку, звільнення від разових податкових зборів при покупці авто. Зарядна інфраструктура в європейських країнах вже кілька років не є якоюсь проблемою. Наряду з невеликими приватними компаніями, найбільші гравці ринку розгорнули програми по відкриттю сотень точок доступу до електроживлення.

На цьому тлі український ринок фактично не має державної підтримки і сильно відстає: поки автопарк електромобілів в Україні становить трохи більше 1000 одиниць. Однак перспектива очевидна: навіть залишаючи за межами екологічні питання, в нинішній економічній ситуації в Україні пересуватися на електромашині виявиться дешевше, ніж використовувати бензинові автомобілі.

Підготовку до забезпечення розвитку цього напрямку необхідно починати з процесу змін і переходу на альтернативні засоби пересування - електромобілі. Також необхідно змінювати законодавство і закладати в інфраструктурні проекти ті норми, які прискорять впровадження інновацій в

повсякденне життя. Існуючі темпи росту кількості електромобілів в Україні та скасування податків на їх імпорт стимулюватимуть український бізнес до інвестицій в інфраструктурні проекти. Державним органам влади варто, перш за все, надати можливість цьому ринку «народитися». Але поки що доводиться констатувати, що ніякої серйозної законотворчої роботи в цьому напрямку в Україні не ведеться.

За різними даними в Україні нараховується близько 600-800 зарядних станцій. Більшість з них (95%) є повільними. Зарядка найбільш розповсюдженої в Україні моделі електромобіля Nissan Leaf на них може займати від 2 до 5 годин. Це, безумовно, стримує розвиток електротранспорту в Україні. Потужний поштовх він отримає з появою високоякісних зарядних станцій потужність в 50 кВт\год і більше. На них зарядка буде тривати від 15 хв (для Nissan Leaf) до 1 години (для Tesla).

В той же час повільні зарядні станції є оптимальним рішенням для нічних паркінгів в житлових масивах. Тут повинен бути налагоджений конструктивний діалог між власниками паркінгів (де зарядна станція може бути встановлена), мережевими компаніями (до мереж яких зарядна станція може бути підключена) і зацікавленими власниками електромобілів. Це нелегкий процес, тому що може бути велике різноманіття рішень в залежності від того, кому належить паркінг, чи є вільна потужність, скільки буде коштувати прокладка кабелів тощо.

В таблицях 1-2 представлений аналіз існуючого ринку електрозаправок в Україні на прикладі найбільшого забудовника цієї ніші (кількість заправок АвтоЕнтерпрайз - це 85% від загальної кількості зарядних станцій в Україні).

Таблиця 1

Аналіз ринку електрозаправних станцій компанії АвтоЕнтерпрайз [13]

Тип станції	Кількість станцій в роботі	Кількість конекторів	Кількість зарядок за весь час	Передано, кВт	В середньому одна зарядка, кВт	Середній прибуток від одного сеансу зарядки, грн	Прибуток від оренди, тис. грн	Прибуток від продажів, тис. грн
Комерційні станції 10 кВт (ver 2.0)	535	1 287	319 484	1 743 110,10	5,456	35,64	7 028,6	4 357,8
SHADEMO (ver 2.0)	113	113	33 905	254 649,20	7,511	40,78	745,9	636,6
Комерційні станції 10 кВт (ver 1.1)	11	20	29 528	295 886, 20	10,021	47,05	649,6	739,7
SHADEMO (ver 1.1)	51	51	19 919	189 078, 30	9,492	45,73	438,2	472,7
Tesla Wall	1	1	35	763,8	21,823	76,56	0,770	1,9
Всього	711	1 472	402 871	2 483 488, 00	-	-	8 863,2	6 208,7
Порівняльна характеристика зарядних станцій								
Тип станції	Кількість, шт	Ціна комерційної зарядної станції, тис. грн	Витрати на установку станції, тис. грн	Кількість сеансів зарядки за весь час	Прибуток, тис. грн	Прибуток/збитки за весь час роботи, тис. грн	Необхідна кількість сеансів для окупності однієї зарядної станції	Необхідна кількість сеансів для окупності всієї мережі
Комерційні станції	546	29,2	15 915,9	349 012	12 775,8	-3 140,1	817,90	446 573,54
SHADEMO	164	132,5	21 730,0	53 824	2 293,4	-19 436,6	3 249,40	532 902,37
Ті, що погребують Update	62	-	-	-	-	-	-	-

Таблиця 2

Аналіз ринку електрозаправних станцій компанії АвтоЕнтерпрайз [13]

Інтервал часу	Кількість машин, одночасно заряджаючихся на всіх станціях, шт.	Прибуток на годину при оренді 22,00 грн	Прибуток від оренди в день за 12 годин, грн	Прибуток від оренди в рік, грн	Окупність комерційних зарядних станцій, днів	Окупність комерційних зарядних станцій, міс.
9:00	90	1 980,00	30 238	11 036 926	526	19
10:00	106	2 332,00				
11:00	110	2 420,00				
12:00	105	2 310,00				
13:00	120	2 640,00				
14:00	136	2 992,00				
15:00	117	2 574,00				
16:00	132	2 904,00				
17:00	149	3 278,00				
18:00	123	2 706,00				
19:00	98	2 156,00				
20:00	103	2 266,00				
21:00	100	2 200,00				
Середнє	115	-	-	-	-	-
Мінімальні показники	80	1760	21120	7708800	754	27

Виходячи з наведених даних (таблиці 1-2), можна стверджувати, що комерційні повільні станції мають невисоку вартість і починають приносити прибутки при нормальній завантаженості вже після 19 місяців роботи, при низькій завантаженості – після 27 місяці роботи.

Розширення мережі зарядних станцій, на наш погляд, можливо забезпечити на основі розробки бізнес-моделі фінансування розбудови інфраструктури для зарядки електромобілів «Invest to green technology».

Умови інвестиції:

- приймаються суми кратні 3000 \$ під 33,84% річних;
- прийняті вклади повертаються після закінчення терміну договору або

дострокового його розірвання з боку інвестора;

- виплати відсотків за користування грошима інвестора проводиться щомісяця, та здійснюється датою підписання договору;
- при підписанні договору інвестору передається в заставу вже встановлені і працюючі громадські зарядні станції власного виробництва;
- інвестору надається доступ до зарядки свого електромобіля в мережі АвтоЕнтерпрайз за собівартістю без плати за простій (плата, стягується за блокування місця для інших автомобілів після завершення зарядки);
- договір підписується на 1 рік з автоматичною пролонгацією;
- розірвання договору з боку інвестора здійснюється в будь-який час

згідно письмового повідомлення за 2 місяці до дати розірвання.

Суми вкладів та сплат приведені в таблиці 3.

Таблиця 3

Суми вкладів та сплат [авторська розробка]

Кількість інвестиційних пакетів	Відсоткова ставка на місяць / на рік	Виплати на місяць / на рік
1	2,82% / 33,84%	84,6\$ / 1 015,2\$
2	2,82% / 33,84%	169,2\$ / 2 030,4\$
3	2,82% / 33,84%	253,8\$ / 3 045,6\$
4	2,82% / 33,84%	338,4\$ / 4 060,8\$

За даним проектом «Invest to green technology» - ми отримуємо інвестиції, що дозволять стрімко збільшувати кількість електрозаправних станцій по Україні та з кожним новим вкладником збільшується здатність виплати відсотків вкладів інвесторам і окупність мережі зарядних станцій. Запропонований проект передбачає, крім визначення груп споживачів електроенергії для автомобілів як товару, вивчення функцій потреб (які саме потреби задовольняються, зміни потреб тощо), а також технологій задоволення цих потреб (адресність, послуг, їх індивідуалізація, достатність тощо).

Висновки. Проведений аналіз стану і тенденцій розвитку електротранспорту в світі і в Україні показав, що в найближчі роки їх кількість істотно зросте, що, в свою чергу, потребує нарощування зарядної інфраструктури, практично не розвинутої на сьогоднішній день.

Забезпечення ефективного функціонування ринку електрозаправних станцій вимагає створення конкурентного середовища, збалансування різноманітних економічних інтересів учасників ринкових відносин у його межах, формування ринкової інфраструктури, а також умов для запровадження різних форм регіонального співробітництва.

Головним завданням подальшого розвитку ринку електрозаправних станцій (як національного, так і регіонального) є досягнення оптимальних пропорцій між дією ринкових механізмів і механізмів

державного регулювання. Це вимагає ґрунтовного дослідження основних етапів становлення ринкових механізмів розвитку галузі. Таким чином, розвиток в Україні ринкових відносин у сфері електрозаправних станцій вимагає дослідження формування регіональних (роздрібних) ринків електроенергії та визначення шляхів поєднання ринкових механізмів та механізмів державного регулювання з метою забезпечення їх розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Україна стремительно наращивает инфраструктуру для электромобилей [Електронний ресурс].- Режим доступу : <https://www.segodnya.ua/economics/avto/ukraina-stremitelno-narashchivaet-infrastrukturu-dlya-elektromobiley-1070005.html>
- 2 В Украине хотят довести долю электромобилей до 20-25% к 2028 году [Електронний ресурс].- Режим доступу : <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=41029>
3. Сонько С. П. Ринок і регіоналістика [Текст]: Навч. посібник / С. П. Сонько, В. В. Кулішов, В. І. Мустафін. — К. : Ельга, Ніка-Центр, 2002. — 287 с.
- 4 Олійник Я. І. Розробка державної програми розвитку електроенергетики Західного регіону України [Текст] / Я. І. Олійник // Вісник Хмельницького

національного університету. — 2010. — Т. 3, № 2. — С. 169 — 172.

5 Дупак О. С. Інформаційно-аналітичне дослідження стану паливно-енергетичного комплексу України [Текст] / О. С. Дупак // Електроінформ: Енергетика. Електротехніка. Електроніка. — 2006. — № 1. — С. 7 — 10.

6 Кулицький С. Економічна ситуація в електроенергетиці України: стан і перспективи [Текст] / С. Кулицький // України: події, факти коментарії. — 2008. — № 22. — С. 16 — 33.

7 Долгальова О. В. Державне регулювання електроенергетичної галузі України [Текст] / О.В. Долгальова // Науково-виробничий журнал Держава та регіон: Серія: Державне управління. — 2009. — № 3. — С. 33 — 37.

8 Франчук І. А. Державна політика розвитку енергетики в Україні: стан, тенденції, перспективи [Текст]: [монографія] / І. А. Франчук. — Донецьк: ТОВ «Юго-Восток, Лтд», 2008. — 356 с.

9 Губрієнко О. Теоретико-правовий аналіз деяких функцій державного управління в галузі енергетики в Україні / О. Губрієнко // Підприємництво, господарство і право. - 2004.- № 5.- С.113-116.

10 Хрипунова О.Ю., Копнина А.И. Аналіз перспектив строительства електроавтозаправочных станций в

республике башкортостан // Вестник УГНТУ. Наука, образование, экономика. Серия: Экономика, - 2017. - №2 (20). - С. 114-120

11 Волкова И. О. Проблемы формирования оптового рынка электроэнергии и мощности [Текст] / И. О. Волкова, В. Р. Огороков, Ю. А. Соколов. — К. : Об-во «Знание» Украины, 1998. — 20 с. 10. Косар Н. С. Адаптація енергопостачальних компаній до ринкових умов функціонування на засадах маркетингу [Текст]: дис... кандидата екон. наук: 08.06.02 / Косар Наталія Степанівна. — Л., 1999. — 278 с.

12 Косар Н. С. Адаптація енергопостачальних компаній до ринкових умов функціонування на засадах маркетингу [Текст]: дис... кандидата екон. наук: 08.06.02 / Косар Наталія Степанівна. — Л., 1999. — 278 с.

13 Офіційний сайт AutoEnterprise [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.autoenterprise.com.ua>

14 Дикань В. Л. Стратегічне управління конкурентоспроможністю як чинник інноваційного розвитку підприємства //Маркетинг: теорія і практика. Зб. наук. праць Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. Вип. — 2010. — Т. 16. — С. 55-58.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149948

УДК 339.944:004

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ІТ-ІНДУСТРІЇ В УКРАЇНІ І СВІТІ

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

В статті розглянуто сучасний стан вітчизняної галузі інформаційних технологій. Досліджено тенденції, які спостерігаються на ринку ІТ впродовж останніх

років в Україні і світі. Визначено фактори, що стримують розвиток ІТ-сектору, основні проблеми та перспективи розвитку української ІТ-індустрії. Встановлено основні перешкоди з боку держави та запропоновано способи їх усунення.

Ключові слова: *інформаційні технології, ІТ-компанії, ІТ-індустрія, аутсорсинг, розвиток.*

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ИТ-ИНДУСТРИИ В УКРАИНЕ И МИРЕ

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

В статье рассмотрено современное состояние отечественной отрасли информационных технологий. Исследованы тенденции, которые наблюдаются на рынке ИТ в последние годы в Украине и мире. Определены факторы, сдерживающие развитие ИТ-сектора, основные проблемы и перспективы развития украинской ИТ-индустрии. Установлены основные препятствия со стороны государства и предложены способы их устранения.

Ключевые слова: *информационные технологии, ИТ-компании, ИТ-индустрия, аутсорсинг, развитие.*

MODERN TRENDS OF IT-INDUSTRY DEVELOPMENT IN UKRAINE AND IN THE WORLD

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

The article considers the current state of the domestic information technology industry. It is shown that the domestic market of information technologies is at the stage of active formation. The key factors for the development of the IT sector are: qualified personnel; building world-class technology infrastructure; open transparent economy; active participation of the state in achieving a balance between the development of technologies and the creation of conditions for the functioning of the market.

The trends that have been observed in the IT market in recent years in Ukraine and the world have been studied. Exports of software and IT services are increasing annually, as is the size of the IT industry market. The leader in the ranking of global competitiveness of the IT industry are the United States. The top five countries include Japan, South Korea and Australia, and the UK heads the list of European countries in front of Sweden and Denmark.

Ukraine is a country with high technological potential, which contributes to the development of the IT industry. However, in the ranking of the level of IT costs and dependence on this level of economic development, Ukraine occupies one of the last places. The low level of IT consumption in Ukraine is both a consequence and a reason for the low level of economic well-being.

The factors constraining the development of the IT sector are identified. These include the low availability of state-of-the-art technologies, the low level of government procurement of goods and services in the IT sector, high tax rates, ineffective promotion of the IT sector in the international arena, and low levels of protection of intellectual property rights.

Established the main obstacles on the part of the state and proposed ways to address them. It was noted that the state should become a major player in the development of a promising IT industry. It is necessary to form a state strategy of interaction with the IT sector. Transparency of business, reducing corruption will affect the international image of Ukraine and the flow of investment.

Keywords: *information technology, IT companies, IT industry, outsourcing, development.*

Постановка проблеми. У сучасному світі зростання економіки можливе лише за умови максимального використання новітніх досягнень науки і техніки. Набувають величезного значення телекомунікації та інформаційні технології. Їх розвиток настільки інтенсивний, що зміни в них відбуваються за порівняно короткий термін. Наприклад, інтернет перетворився у всесвітню інфраструктуру – за 30 років його існування доступ до нього з'явився більш ніж в 180 країнах світу, а інтернет-користувачів зараз налічується понад 3 млрд. Людство переходить на новий рівень існування, в якому інформація є ресурсом розвитку світової економіки.

За словами Білла Гейтса, в майбутньому на ринку залишаться два види компаній: ті, хто в Інтернет і ті, хто вийшов з бізнесу [7]. Даний афоризм на сьогоднішній момент виступає девізом усіх організацій и компаній. Для того, щоб займати передове положення в суспільстві, серед конкурентів, щоб завойовувати лояльність клієнтів та користувачів, компанії абсолютно всіх галузей повинні йти в ногу з розвитком інформаційних технологій. Впровадження найновіших інформаційних технологій відкриває перспективи для удосконалення усіх аспектів людської життєдіяльності: освіти, енергетики, банківського сектору, торгівлі, медицини, індустрії розваг і т. п. [7].

В Україні ІТ-сфера є однією з найприбутковіших та швидкозростаючих сфер економічної діяльності, яка за оцінками Світового Банку, міжнародних консалтингових компаній та вітчизняної ІТ-спільноти, протягом останніх 4-5 років демонструє щорічне зростання не менше

25 %. Збереження такої тенденції прогнозується як мінімум у короткостроковій перспективі і може суттєво вплинути на вихід вітчизняної економіки зі стану глибокої кризи [17]. Це свідчить про значний потенціал зростання для галузі та обумовлює необхідність вивчення тенденцій розвитку українського ринку інформаційних технологій, виявлення основних напрямів руху та можливості інтеграції на світовому ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку інформаційних технологій та їх впливу на економіку України присвячені праці багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема В.Л. Диканя, Ю.В. Єлагіна, О.О. Кулинич, С.В. Войтко, С.О. Пиріг, О.А. Нужної, О.В. Шраменко та багатьох інших [3, 9, 12, 18]. Економічні проблеми ІТ-підприємств, особливості розвитку ринку ІТ-послуг, питання формування конкурентних переваг компаній розглядаються в роботах Р.О. Винничук, Т.В. Склярчук, Н.П. Мешко, М.К. Костюченко, О.В. Навценка, Д.С. Терехова [1, 10, 11, 15].

Однак, не зменшуючи цінності перелічених праць, вивчення проблем ІТ-підприємств України та формування напрямів інтенсифікації розвитку ІТ-сфери потребує подальшого систематичного дослідження.

Метою статті є аналіз світового досвіду розвитку ІТ-індустрії і вивчення особливостей розвитку ринку ІТ-послуг в Україні.

Виклад основного матеріалу. Інформаційні технології (ІТ) являють собою 1) процеси, методи пошуку, збору, зберігання, обробки, надання, поширення

інформації та способи здійснення таких процесів і методів; 2) прийоми, способи і методи застосування засобів обчислювальної техніки при виконанні функцій збору, зберігання, обробки, передачі і використання даних; 3) ресурси, необхідні для збору, обробки, зберігання і розповсюдження інформації.

Основними функціями сучасних інформаційних технологій є:

- пошук потрібної інформації, її аналіз та зберігання;
- створення нової актуальної інформації;
- рішення оптимізаційних завдань.

Аналіз тенденцій розвитку світової економіки показує доцільність зростання такої сфери економічної діяльності як ІТ. В світі існує порівняно небагато економік, де присутні всі необхідні умови для підтримки сектора інформаційних технологій, що швидко розвиваються. Лише в Сполучених Штатах, Японії, Південній Кореї та Великобританії створені найбільш сприятливі умови для підвищення конкурентоспроможності галузі, йдеться в звіті Economist Intelligence Unit [14].

На думку аналітиків, створенню здорового конкурентного середовища для розвитку ІТ- сектора сприяють такі ключові фактори:

- 1) наявність вільних кваліфікованих кадрів;
- 2) формування культури розвитку та впровадження інновацій;
- 3) побудова технологічної інфраструктури світового рівня;
- 4) створення ефективного режиму правового регулювання;
- 5) відкрита прозора економіка, заснована на конкуренції;
- 6) активна участь держави в досягненні необхідного балансу між розвитком технологій та створенням умов для функціонування ринкових механізмів [4, 5, 14].

В тих країнах, де дотримуються таких умов та створюються найбільш

сприятливі умови для конкурентоспроможності галузі, спостерігається успішний розвиток ІТ-індустрії. В більшості розвинутих країн показники розвитку ІТ-сектора забезпечують більше 5% ВВП. Крім того, розвинена ІТ-галузь створює умови для розвитку економіки цих країн, допомагаючи компаніям і фахівцям підвищувати продуктивність та ефективність праці.

Лідером в рейтингу глобальної конкурентоспроможності ІТ-галузі виступають Сполучені Штати. В п'ятірку провідних держав входять Японія, Південна Корея та Австралія, а Великобританія в свою чергу очолює список європейських держав, перед Швецією і Данією. За думкою зарубіжних фахівців в ІТ-галузі найближчими конкурентами України за критеріями ціна/якість на європейському ринку ІТ-індустрії є Польща, а на західному ринку – країни Латинської Америки [14].

Орієнтація на інновації та розвиток сектора ІТ забезпечує економічне зростання всіх розвинутих країн і деяких країн, що розвиваються (Японія, Китай, Ізраїль, Малайзія, Індія). Саме уряди цих держав виступали основними інвесторами в сфері високих технологій, а також здійснювали підтримку даної галузі в формі преференцій, створювання прозорих умов для ведення бізнесу, всебічної підтримки малого і середнього бізнесу [13].

В Україні ж всі спроби підвищення конкурентоспроможності зводяться до застосування такого механізму, як «податкові пільги і преференції». Для подолання розриву, який склався щодо процвітаючих країн, це необхідно, але недостатньо. Разом з преференціями компанії також потребують прозорих правил гри, зниження адміністративного тиску і здешевлення фінансових ресурсів [4].

Безумовно, технології мають безпосередній вплив на економіку. Агентство Top Lead за сприяння компанії

IDC та BusinessViews опублікували інфографічний атлас ІТ-індустрії України. Як відзначають автори дослідження, розвинені зараз країни в минулому були схожі на сучасну Україну, у якій сьогодні є проблеми з технологіями, які створюють найбільшу додану вартість [16]. Варто зазначити, що у країн, які змогли забезпечити добробут своїм громадянам, є спільна риса: вони досягли успіху в розвитку технологій. Уряди створили відповідні умови, інноватори за рахунок вкладених коштів бізнесу отримали можливість для застосування своїх розробок, які в результаті бізнес використовував для того, щоб стати ефективніше.

За різними оцінками, в Україні налічується до чотирьох тисяч ІТ-компаній. 85% – малі та середні компанії, з чисельністю персоналу менше 80 осіб. Основна частина компаній розташована в великих містах України – Києві (44,9%), Харкові (18,7%), Львові (9,3%), Дніпропетровську (8,2%) та Одесі (5,5%) [14]. Вже сьогодні наші ІТ-компанії активно зміцнюють свої позиції у найбільш перспективних технологічних напрямках: Data Science, AR/VR, машинне навчання, штучний інтелект, і можуть похвалитися великою кількістю успішно реалізованих кейсів у даних областях. Це позитивно впливає на імідж України як країни з високим технологічним потенціалом, що однозначно спричинить розвиток галузі у перспективі декількох років.

Проте у рейтингу рівня витрат на ІТ та залежності від цього рівня економічного розвитку Україна (\$32,2 ВВП на особу) займає одне з останніх місць (за даними за 2015 рік). Нижче за цим показником хіба що Індія. Низький рівень споживання ІТ в Україні одночасно є і наслідком, і причиною низького рівня економічного добробуту. Оскільки основою економіки України є сировина, а не технологічна індустрія, це зумовлює відставання у темпах розвитку від розвинутих країн [2, 6].

За думкою учасників *Ukrainian Software Development Forum 5.0* основними проблемами, що заважають розвиватися ІТ-галузі, є відсутність передбачуваного та послідовного оподаткування, низький рівень захисту прав інтелектуальної власності, непослідовний захист від невідповідної практики державних органів та захист прав інвесторів, неструктуроване просування українських ІТ й креативних галузей за кордоном і нерозвинені ринки фінансових та венчурних інвестицій [13].

Проте, незважаючи на це, вітчизняний ринок інформаційних технологій перебуває на стадії активного становлення. Зокрема, збільшується ринок комп'ютеризації підприємств, розширюється мережа доступу до Інтернет, зафіксовано відчутне збільшення експорту української програмної продукції та технологічних послуг. Внутрішній ринок ІТ в 2016 році виріс набагато сильніше, ніж у інших країн. Загальне зростання ІТ-ринку склало 22%. У той же час розвинені світові ринки ростуть не більше ніж на 5% в рік [16].

У 2017 році обсяг послуг української ІТ-галузь знову збільшився. Так, за підрахунками асоціації «ІТ-Україна» обсяг експорту зріс з приблизно \$3 млрд до \$3,6 млрд. На поточний рік прогноз становить \$4,5 млрд. Наразі, оцінки показують, що частка ІТ-індустрії складає близько 3,3% від ВВП України – і може зрости до 15% до 2020 року. До 2025 року галузі прогнозують зростання майже вдвічі [8].

За прогнозами експертів асоціації «ІТ Україна», якщо галузі не заважати розвиватися, до 2020 року вона може зрости в 1,7 раз. Кількість фахівців, зайнятих у галузі, зросте з 116 до 145 тис. осіб. При збереженні існуючих темпів зростання через 5 років інформаційні технології мають всі шанси вийти на друге місце в структурі українського експорту [6]. Проте, частина фахівців вітчизняної ІТ-індустрії стверджують, що значного прориву в цій області очікувати не варто,

оскільки для збільшення частки України на світовому ринку приріст повинен становити не менше 30-40% на рік [5].

Асоціація ІАОР представила рейтинг кращих у світі постачальників послуг аутсорсингу The Global Outsourcing 100. У 2015 році в 100 кращих увійшли лише 4 компанії з офісами в Україні, а вже в 2017 – 12. Важливо відзначити, що мова йде тільки про компанії з центрами розробки в Україні [14]. Основним споживачем українських ІТ-послуг є США. На цю країну припадає близько 70% експорту галузі. Другий за обсягом ринок для нашої індустрії – це країни ЄС. По 7% припадає на Великобританію і Німеччину, ще 7% – на інші країни Європейського Союзу. Окремим рядком можна виділити й Ізраїль, куди поставляється 5% від сукупного обсягу українського експорту ІТ-послуг. Решта 4% розподілені між іншими країнами світу [8].

Сильними сторонами української ІТ-індустрії є фактор людського капіталу (високий рівень грамотності дорослого населення й охоплення населення вищою освітою), низька вартість мобільного зв'язку та інтернету [4]. Сьогодні наша країна має близько 16 тисяч випускників технічних спеціальностей щорічно і займає лідерські позиції у світі за кількістю сертифікованих ІТ-фахівців. А провідні українські університети за підтримки бізнесу запускають освітні програми по найперспективнішим областям інформаційних технологій – Data і Computer Science, Artificial Intelligence, Internet of Things [8].

Для виходу з кризового стану вітчизняної економіки необхідно розробити адекватні підходи та дієві механізми, які б забезпечили зростання ВВП, підвищення ефективності діяльності компаній різних форм власності. Як зазначають експерти, для того, щоб поліпшити ситуацію у сфері ІТ, потрібна планомірна підтримка держави, що включає формування технологічних парків із сприятливим податковим кліматом, а

також створення міжнародних інвестиційних фондів для підтримки ІТ-проектів.

Серед проблем розвитку галузі називають низький рівень захисту прав інтелектуальної власності, нерозвинені ринки фінансових і венчурних інвестицій, «витік мізків» за кордон (за два роки Україну вже покинуло більше 10 тис. фахівців), несприятливе втручання держави у вигляді відсутності передбачуваного і послідовного оподаткування і тиск з боку контролюючих органів [5].

За думкою голови найбільшої в Україні ІТ-компанії EPAM, Юрія Антонюка, «продуктового бізнесу в Україні має бути більше, внутрішнього – набагато більше. Великою проблемою України є 90 % спрямованість ІТ-бізнесу на експорт. Україна в цілому і її економіка зокрема живуть у відсталому світі. А ІТ вирвалося і живе в глобальному світі. І цей розрив потрібно зменшувати» [2].

Висновки. Наша держава має найбільший людський ресурс у сфері інформаційних технологій в Європі, ІТ спеціалісти з України користуються популярністю у всьому світі, оскільки вони одні з небагатьох, хто здатен реалізовувати складні проекти. Індустрія постійно зростає. Об'єми експорту програмного забезпечення та ІТ-послуг збільшуються щороку, як і обсяг ринку ІТ-галузі. Україна входить у Глобальний рейтинг країн по аутсорс-привабливості і щороку покращує свої позиції.

Варто зазначити, що успіх подальшого розвитку та зростання галузі напряму залежить від політики держави щодо цього питання. В свою чергу, основними ризиками для ІТ-галузі є відтік спеціалістів та політика держави, направлена на збільшення ставки податку. Тому саме держава має стати основним гравцем у розвитку перспективної ІТ-індустрії. Потрібно сформуванати державну стратегію взаємодії із ІТ-сектором. Необхідно відмовитися від старих програм

і почати застосовувати нові, закупаючи їх у місцевих виробників сприяючи, таким чином, прозорості і ефективності державних органів. Прозорість бізнесу, зменшення корупції буде впливати на міжнародний імідж України і приплив інвестицій.

В свою чергу, продумана взаємодія із державою дозволить збільшити внесок ІТ-галузі в ВВП з нинішніх 3,3 до 4,5%, що буде дорівнювати \$ 5,1 млрд експортної виручки до 2020 року, а кількість робочих місць в ІТ і в суміжних галузях виросте в декілька разів.

Факторами, що стримують розвиток ІТ-сектору є низька доступність найновіших технологій, низький рівень закупівлі державою товарів та послуг ІТ-сектору, високі податкові ставки, неефективне просування ІТ-сектору на міжнародній арені, низький рівень захисту прав інтелектуальної власності, неефективність систем законотворення.

До сильних сторін ІТ-сектору України потрібно відносити наявність висококваліфікованого людського капіталу, значної кількості ІТ-компаній, глобальних R&D центрів, потужних ІТ-кластерів та крупних міжнародних центрів розробок, швидкозростаючий ринок аутсорсингу ІТ-послуг, низьку порівняно з США та Європою вартість послуг, готовність держави співпрацювати з галуззю інформаційних технологій.

Разом з тим слабкими сторонами вітчизняного ІТ-сектору є низький рівень розвитку інфраструктури, структурна неефективність ІТ-ринку (низька сукупна частка продуктів програмного забезпечення та ІТ-послуг на ринку).

Сформовані напрямки та фактори розвитку ІТ-сектору України дають підстави для подальших досліджень конкурентоспроможності вітчизняного ІТ-сектору в контексті євроінтеграційних процесів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Винничук Р.О. Особливості розвитку ІТ-ринку в Україні: стан та тенденції /Р.О. Винничук, Т.В. Склярчук // Р. О. Винничук, Т. В. Склярчук // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2015. – № 833. – С.3-8. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPL_2015_83_3_3

2 Голова EPAM Ukraine: «Аутсорсинг – це «червоний океан», ніша була цікавою 20 років тому».-2018.- Режим доступу: <https://mind.ua/publications/>

3 Дикань В.Л. Інформаційні технології підвищення ефективності пасажирських перевезень / В. Л. Дикань, Ю. В. Єлагін // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - Вип. 52. - С. 107-110

4 Информационные технологии в Украине: Колосс на глиняных ногах. – Режим доступу: <https://dou.ua/lenta/articles/it-in-ukraine/>

5 ІТ-ринок в Україні: перспективи і тенденції розвитку- 2018.- Режим доступу: <http://marker.ua/ua/ekonomicheski-j-blok/3466-it-rinok-v-ukrayini-perspektivi-i-tendentsiyi-rozvitku/>

6 ІТ України. Допомогати не можна заважати. - 2018.- Режим доступу:<https://news.finance.ua/ua/news/-/419649/it-ukrayiny-dopomagaty-ne-mozhna-zavazhaty>

7 Козьменко Т.В. Положение и тенденции развития рынка информационных технологий в России /Козьменко Т.В. // Молодой ученый. – 2017. – №50. –С. 160-163.

8 Кубраков О. ІТ-потенціал України та інвестиції: скільки потрібно і скільки можна. –Режим доступу: <https://mind.ua/openmind/20180794-it-potencial-ukrayini-ta-investitsiyi-skilki-potribno-i-skilki-mozhna>

9 Кулинич О.О. Напрями розвитку ІКТ-сфери у забезпеченні належного рівня

- конкурентоспроможності на міжнародному ринку ІТ-послуг / О.О. Кулинич, С. В. Войтко. // Економіка. Управління. Інновації. – 2014. – № 1. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui_2014_1_60.pdf.
- 10 Мешко Н.П. Перспективи розвитку сфери ІТ як провідної інноваційної галузі України/ Н.П. Мешко, М.К. Костюченко //Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Менеджмент інновацій». – 2015. – Вип. 4. – С. 71-77.
- 11 Навценя А.В. Конкурентные особенности рынка ИТ-услуг/ А.В. Навценя //Современная наука. – 2015 - №1. – С. 32-34.
- 12 Пиріг С.О. Інформаційні технології та їх використання на підприємствах України / С.О. Пиріг, О.А. Нужна // Економічний форум. – 2014. – № 3. – С. 190–195.
- 13 Світовий ринок ІТ: місце України на ньому. – Режим доступу: <https://mind.ua/publications/20178608-svitovij-rinok-it-misce-ukrayini-na-nomu>
- 14 Тенденції ІТ-аутсорсингу в Україні: інтернет-видання – 2016. – Режим доступу: <http://startupline.com.ua/events/trends-in-it-outsourcing-in-ukraine>
- 15 Терехов Д.С. Економічні проблеми розвитку ІТ-підприємств України / Д. С. Терехов// Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – 2017. - №2. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6035>
- 16 Україна на світовому ІТ-ринку: 10 найцікавіших фактів — інфографіка //Режим доступу: <https://biz.nv.ua/ukr/economics/ukrajina-na-svitovomu-rinku-it-top-10-najtsikavishih-faktiv-infografika-2353974.html>
- 17 Шебзухов А.А. Развитие информационных технологий: состояние и перспективы /А.А. Шебзухов //Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016. –№ 59. – Режим доступа: URL: <http://e-koncept.ru/2016/76116.htm>.
- 18 Шраменко О.В. Удосконалення державного регулювання підприємницької діяльності на основі розвитку інформатизації економічних систем / О.В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – Вип. 59. – С. 32-37.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149951

УДК 336.31(477)

ОЦІНКА ТА НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

*Сухорукова Т.Г., к. е. н., доцент,
Александрова О.Ю., к.е.н., ст. викладач,
Савгира К.Д., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті обґрунтовується першорядна роль фінансової складової у формуванні економічної безпеки держави. Під фінансовою безпекою розуміється такий стан грошово-кредитної, бюджетної, податкової систем, який характеризується спроможністю держави та регіонів на достатньому рівні забезпечувати ефективне функціонування економічних систем, їх структурну збалансованість, стійкість до внутрішніх і зовнішніх

негативних впливів. Розглянуто показники, що формують загальний рівень фінансової безпеки. Запропоновано алгоритм-методика розрахунку фінансової безпеки регіону за кожною складовою. Проведено ситуаційний аналіз стану фінансової безпеки України в регіональному вимірі за період 2000 - 2017 рр. Запропоновані заходи щодо поліпшення ситуації в напрямку забезпечення фінансової безпеки держави і регіонів.

Ключові слова: фінансова безпека, фінансова стабільність, індикатор безпеки, безпека регіону, ситуаційний аналіз, заходи підвищення фінансової безпеки регіону

ОЦЕНКА И НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНОВ УКРАИНЫ

**Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент,
Александрова, к.э.н., ст. преподаватель,
Савгира Е.Д., магистр (УкрГУЖТ)**

В статье обосновывается первостепенная роль финансовой составляющей в формировании экономической безопасности государства. Под финансовой безопасностью понимается такое состояние денежно-кредитной, бюджетной, налоговой систем, который характеризуется способностью государства и регионов на достаточном уровне обеспечивать эффективное функционирование экономических систем, их структурную сбалансированность, устойчивость к внутренним и внешним негативным воздействиям. Рассмотрены показатели, формирующие общий уровень финансовой безопасности. Предложен алгоритм-методика расчета финансовой безопасности региона по каждой составляющей. Проведен ситуационный анализ финансовой безопасности Украины в региональном измерении за период 2000 - 2017 гг. Предложены меры по улучшению ситуации в направлении обеспечения финансовой безопасности государства и регионов.

Ключевые слова: финансовая безопасность, финансовая стабильность, индикатор безопасности, безопасность региона, ситуационный анализ, мероприятия повышения финансовой безопасности региона

ASSESSMENT AND DIRECTIONS OF INCREASE FINANCIAL SECURITY OF THE REGIONS OF UKRAINE

**Suhorukova T.G., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Alexandrova E.Y., Candidate of Economic Sciences,
Savgira K.D., Master (USURT)**

The article substantiates the primary role of the financial component in shaping the economic security of the state. Financial security is understood to be such a state of the monetary, budgetary, tax systems, which is characterized by the ability of the state and regions at a sufficient level to ensure the effective functioning of economic systems, their structural balance, resistance to internal and external negative impacts. The indicators that form the overall level of financial security are considered: gross value added, budget revenues, the amount of actual taxes and fees to the budgets and state trust funds, securities turnover, accounts receivable, payables, production costs. An algorithm is proposed for calculating the financial security of the region for each component. A situational analysis of the financial security of Ukraine in the regional dimension for the period 2000-2017 has been carried out.

The strengths of the financial security of Ukraine in the regional dimension include: the possibility of financial support for regions from the state in the event of a crisis, providing them with a system of benefits and subsidies; the relative effectiveness of the transfer policy of the state in relation to the regions; the rapid growth of the stock market (more than 25 times in the period from 2001 to 2017); development of financial infrastructure in the regional dimension (stock exchanges, insurance companies, funds). The weaknesses of the financial security of Ukraine in the regional dimension include: a decline in many of the stimulant indicators, both in the national dimension and in the regional dimension; significant influence of the disincentive component on the financial security index; the lack of real financial independence of most regions of Ukraine; the localization of high values of indicators-destimulators in Kiev, which creates a threat to the financial system not only of the region, but also of the state; a high level of dependence of local budgets on the state; transfer payments to regions with a high level of economic development; high levels of territorial differentiation in basic safety indicators. The possibilities of financial security of Ukraine in the regional dimension include strengthening the influence of the incentive component on the ratio of financial security, taking into account the existing economic growth; extending the autonomy of local executive bodies for conducting financial policies; improvement of budgetary relations; reduction of the level of territorial differentiation in the main safety indicators. The proposed measures to improve the situation in the direction of ensuring the financial security of the state and regions: strengthening its own financial system, creating the conditions for optimizing incentive indicators; development of a set of measures to improve the management of the financial processes of the state and regions; reducing the influence of the disincentive component on the functioning of the economic system of the capital; expanding the independence of the regions for financial policy; improving the budget system, identifying ways to enhance the role of local revenues in the formation of budget revenues.

Keywords: *financial security, financial stability, security indicator, security of the region, situational analysis, measures to improve the financial security of the region*

Постановка проблеми. Фінансова складова залишається найбільш важливим елементом формування економічної безпеки будь-яких суб'єктів господарювання: від приватного підприємця до держави. Для того, щоб українська економіка могла розвиватися, їй необхідний доступ до значних фінансових ресурсів. Збереження фінансової стабільності входить до переліку найбільш важливих завдань вітчизняної економіки. В звіті прем'єр-міністра В. Гройсмана зазначалося, що Україна щорічно витрачає на обслуговування зовнішнього боргу 4% ВВП. В цей же час на покриття дефіциту Пенсійного фонду витрачається 2,2%, а на безпеку і оборону 5 % [1].

Аналіз останніх досліджень. Дослідження фінансових ресурсів залишаються досить актуальними як у наукових так і популярних виданнях. Майже

кожен науковець більш-менш торкається цей актуальної теми. Вже тривалий час у наукових статтях підкреслюється теза, що фінансова безпека регіону виступає одним з найважливіших аспектів забезпечення стабільного розвитку територій та необхідною умовою становлення ринкової інфраструктури. Гарантування фінансової безпеки є головним критерієм оцінки ефективності державної політики і діяльності владних структур всіх рівнів під час реформування і розвитку фінансової сфери [2].

Багато робіт присвячено дослідженню сутності фінансової безпеки регіонів. Під фінансовою безпекою розуміється такий стан грошово-кредитної, бюджетної, податкової систем, який характеризується спроможністю держави та регіонів на достатньому рівні забезпечувати ефективне функціонування економічних

систем, їх структурну збалансованість, стійкість до внутрішніх і зовнішніх негативних впливів [3].

Окрім того, необхідний рівень фінансової безпеки передбачає захищеність фінансових інтересів суб'єктів господарювання на всіх рівнях економічних відносин, забезпеченість держави, регіонів, секторів економіки, підприємств, організацій та домашніх господарств фінансовими ресурсами, достатніми для задоволення їх потреб [4]. Більшість вчених згодяться в думці, що на сучасному етапі економічного розвитку рівень фінансової безпеки держави і регіонів не є задовільним. За багатьма індикаторами безпеки спостерігаються негативні явища і тенденції, які згубно позначаються на загальному стані народного господарства та суспільства в цілому.

Досить багато публікацій присвячено темі фінансової стійкості місцевих бюджетів. Так, запропонована система І. В. Вусиковим оцінки фінансової стійкості місцевих бюджетів дозволяє комплексно оцінювати фінансове становище територіальних утворень, своєчасно розробляти комплексні заходи, спрямовані на зниження негативних тенденцій і диспропорцій по формуванню фінансових ресурсів бюджетів, фінансування з них витрат, управління місцевим бюджетом, ефективність розподілу централізованої фінансової допомоги між бюджетними програмами [5].

Заслужують уваги праці вчених, які присвячені питанням покращення фінансового стану регіонів та окремих підприємств. Так, колектив авторів (А.В. Непран, І.С. Тимченко та Н.М. Камнева) розглядають роль запозичень у фінансуванні інвестиційної діяльності підприємств реального сектора економіки. Ними визначено обсяг впливу факторів на зміну обсягу залучень фінансових ресурсів підприємствами реального сектору економіки [6].

Виділення невирішених питань

загальної проблеми. Фінансова безпека є економічною категорією, яка бістро змінюється. Тому вона потребує постійної уваги та сучасних підходів к оцінки її рівня.

Метою статті є оцінка фінансової безпеки регіонів України, аналіз основних причин фінансової кризи, та виявлення напрямів виходу з небажаного становища.

Виклад основного матеріалу. Рівень фінансової безпеки зумовлює інвестиційний, технологічний, соціальний і моральний розвиток регіонів. Тільки міцна фінансова база регіонів здатна забезпечити позитивну динаміку основних соціально-економічних показників будь-якого регіону.

Фінансова безпека регіону (ФБР) - фінансова самостійність (автономія), яка в першу чергу проявляється в здійсненні контролю над ресурсами регіону і визначається можливостями найбільш повно використовувати конкурентні переваги регіону; це стабільність регіональної економіки, яка передбачає надійність усіх елементів економічної системи, захист усіх форм власності, створення гарантій для ефективної підприємницької діяльності, стримування впливу дестабілізуючих чинників; здатність до розвитку і прогресу, тобто самостійно реалізувати і захищати регіональні економічні інтереси, здійснювати модернізацію виробництва, ефективну інвестиційну та інноваційну політику, розвивати інтелектуальний і трудовий потенціал регіону [7]. Основним показником фінансової безпеки регіону є валовий регіональний продукт, а точніше – його динаміка. За допомогою цього показника можна не тільки оцінювати розвиток конкретної області, але й проводити об'єктивне порівняння ступеня розвитку різних регіонів країни [8]. Індекси фізичного обсягу регіонального продукту наведено в таблиці 1.

Оцінку фінансової безпеки регіонів слід проводити за методикою, яка надана на рисунку 1.

Таблиця 1

Індекси фізичного обсягу валового регіонального продукту (у цінах попереднього року, відсотків)

Регіон	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ²	2015 ²	2016	2017
Україна ¹	104,1	113,6	105,8	110,7	112,1	102,7	107,3	107,9	102,3	85,2	104,1	105,2	100,2	100,0	93,4	90,2	102,4	102,5
АРК	100,4	108,9	103,2	112,0	108,5	104,0	106,7	109,0	106,6	90,7	103,4	102,7	98,8	101,0
Вінницька	104,2	108,1	102,6	103,5	111,9	105,3	106,2	103,4	105,1	90,1	103,0	107,2	103,7	104,8	104,6	97,1	106,5	101,2
Волинська	110,5	118,4	104,2	102,6	119,0	103,7	103,5	112,1	106,1	86,0	100,2	105,3	104,8	99,3	101,1	95,3	108,2	103,3
Дніпропетровська	105,8	112,8	103,3	108,4	111,0	107,3	108,0	105,3	97,3	83,5	105,8	103,4	97,5	99,3	95,1	90,3	98,4	103,1
Донецька	105,2	111,8	102,8	112,5	110,8	97,1	108,3	104,6	97,1	81,6	111,1	111,4	97,1	94,7	67,1	61,3	99,1	92,5
Житомирська	105,9	106,4	107,5	109,4	115,6	101,1	103,6	105,1	104,2	88,9	112,8	102,7	109,4	101,9	103,6	98,1	105,2	102,7
Закарпатська	107,8	110,6	109,0	118,7	106,4	98,5	106,6	108,2	103,9	82,1	107,7	104,7	103,0	100,6	102,8	93,5	97,3	99,4
Запорізька	104,8	110,1	102,0	111,4	115,6	104,6	106,1	108,5	101,3	78,9	103,2	102,9	97,8	99,3	100,4	94,7	99,7	104,7
Івано-Франківська	105,2	107,9	110,9	114,4	107,6	105,9	102,5	100,8	97,5	89,3	100,5	106,5	103,3	97,7	97,6	92,0	99,0	106,3
Київська	105,8	103,6	106,2	109,4	109,8	107,3	108,8	105,9	104,4	89,2	105,1	111,7	101,9	93,4	99,4	94,0	105,7	105,2
Кіровоградська	110,5	120,9	104,6	101,9	118,9	102,4	105,1	97,9	113,7	85,8	105,7	109,2	100,7	109,5	100,6	91,7	105,0	95,2
Луганська	105,3	118,9	106,1	109,2	108,2	100,3	104,3	105,2	98,9	86,7	102,3	109,1	99,1	92,2	61,0	47,7	118,0	86,4
Львівська	103,7	111,1	111,2	112,1	105,2	98,1	108,3	105,8	100,7	88,3	102,3	108,7	102,0	98,8	100,9	95,2	99,3	101,5
Миколаївська	101,5	119,3	105,5	104,2	118,1	100,1	107,1	99,5	106,9	92,5	103,2	102,7	96,1	104,4	98,4	95,3	105,6	98,6
Одеська	96,9	112,3	109,3	109,1	108,1	99,6	103,5	106,3	111,9	86,8	102,4	102,1	96,8	105,7	98,3	95,8	104,2	106,6
Полтавська	93,3	116,3	117,1	105,0	116,7	99,2	108,2	105,8	94,9	86,8	109,5	101,8	97,8	94,4	96,0	93,8	97,9	95,8
Рівненська	102,1	109,4	105,6	109,5	113,1	102,1	106,9	104,5	99,5	86,5	106,8	104,6	103,3	96,9	102,6	93,4	100,3	100,5
Сумська	104,5	108,9	103,1	102,8	105,9	104,4	103,4	103,4	103,6	88,7	98,9	107,8	101,7	102,7	100,4	96,7	96,6	103,7
Тернопільська	104,9	108,2	108,5	109,2	106,4	102,5	110,3	108,3	105,1	94,5	100,4	111,3	109,0	96,6	108,0	93,7	98,5	103,6
Харківська	103,1	117,9	105,9	113,7	112,2	104,8	107,5	107,2	102,1	86,3	101,7	104,5	98,4	98,8	97,9	90,9	102,1	99,8
Херсонська	103,9	118,0	101,3	107,9	111,2	99,2	104,0	100,4	109,8	93,0	101,8	103,8	100,2	101,1	99,7	98,7	102,8	100,5
Хмельницька	102,5	112,3	106,6	108,7	112,7	103,9	104,2	104,0	99,9	90,6	100,0	108,0	109,0	96,9	102,3	92,2	104,7	109,0
Черкаська	101,5	106,6	103,2	109,8	116,9	107,0	105,6	106,5	114,9	85,5	105,9	106,4	100,9	100,7	98,9	95,0	101,8	98,0
Чернівецька	105,8	113,4	108,1	109,4	109,3	101,5	105,5	108,3	105,4	88,6	100,3	104,0	106,1	101,5	98,3	94,7	99,4	100,3
Чернігівська	106,0	110,5	104,4	107,9	110,0	100,1	103,4	106,5	102,3	89,6	100,0	107,8	104,0	95,8	100,5	93,4	100,6	99,7
м.Київ	107,7	121,4	106,4	116,1	116,8	105,8	110,7	119,7	104,4	81,7	101,4	100,7	101,9	106,4	96,1	93,3	105,5	107,4
м.Севастополь	103,0	116,6	108,9	112,5	107,0	100,9	116,3	106,6	106,9	89,6	106,4	103,1	88,4	106,0

¹ Починаючи з 2012 року розрахунки здійснено відповідно до Методологічних положень оновленої версії системи національних рахунків 2008 року (наказ Держстату України від 17.12.2013 № 398)

² Дані, наведені без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

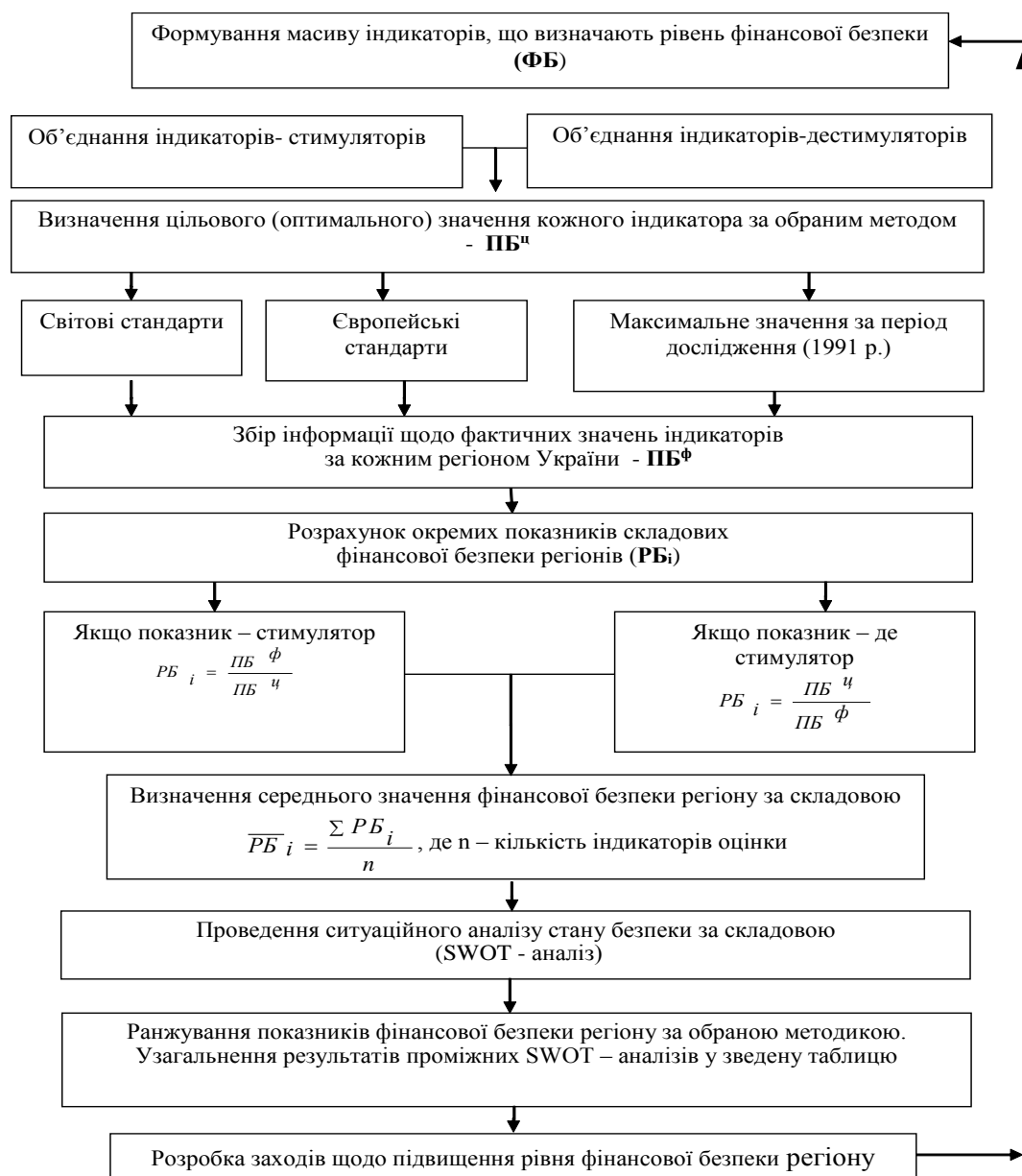


Рис. 1. Алгоритм-методика розрахунку рівня ФБР за кожною складовою

Можна виділити групу показників, які здійснюють позитивний вплив на рівень фінансової безпеки та підвищують її та ті, які її зменшують. Тому для розрахунку коефіцієнтів фінансової безпеки було враховано вплив стимулюючого компонента та дестимулюючого. До показників-стимуляторів належать 5 показників: валова додана вартість, доходи бюджетів (без трансфертів), видатки бюджетів (з урахуванням трансфертів), сума

фактичних надходжень податків і зборів (обов'язкових платежів) до бюджетів та до державних цільових фондів, обіг цінних паперів. До показників-дестимуляторів віднесено 3 показники: дебіторська заборгованість, кредиторська заборгованість, витрати на виробництво продукції (робіт, послуг). Розрахунки були проведені на основі статистичної інформації Державного комітету статистики України [9] та Міністерства економіки України [10].

Результати розрахунків рівня фінансової безпеки наведені у таблиці 2.

Таблиця 2

Рівень фінансової безпеки регіонів

Область	2000	2005	2010	2015	2017
1	2	3	4	5	
Україна	1,035	1,073	1,216	1,212	1,213
Вінницька	1,038	1,130	1,306	1,368	1,369
Волинська	1,110	1,107	1,407	1,365	1,365
Дніпропетровська	1,053	1,111	1,528	1,032	1,031
Донецька	1,047	1,221	1,348	0,581	0,577
Житомирська	1,054	0,915	1,127	1,341	1,343
Закарпатська	1,074	1,130	1,168	1,223	1,221
Запорізька	1,043	0,839	1,063	1,189	1,187
Івано-Франківська	1,047	0,932	1,078	1,215	1,216
Київська	1,053	1,155	1,251	1,279	1,283
Кіровоградська	1,210	1,199	1,309	1,437	1,339
Луганська	1,048	1,040	1,269	0,830	0,789
Львівська	1,032	1,059	1,135	1,090	1,180
Миколаївська	1,010	0,908	0,993	1,412	1,518
Одеська	0,965	0,874	1,009	1,314	1,317
Полтавська	0,928	0,977	1,365	1,283	1,281
Рівненська	1,016	1,062	1,183	1,226	1,227
Сумська	1,041	1,055	1,078	1,429	1,431
Тернопільська	1,044	1,041	1,057	1,257	1,255
Харківська	1,026	1,196	1,187	1,211	1,213
Херсонська	1,034	1,111	1,219	1,347	1,345
Хмельницька	1,021	1,013	1,176	1,330	1,331
Черкаська	1,010	0,987	1,025	1,216	1,215
Чернівецька	1,053	0,952	1,026	1,318	1,316
Чернігівська	1,055	1,058	1,307	1,174	1,172

Протягом періоду, який аналізується, зростає загальний рівень фінансової безпеки регіонів. Незначне його зниження спостерігалось в 2015 році. Показники таблиці 1 відрізняються від показників таблиці 2, тому що таблиця 1 відображає один з найважливіших показників фінансової безпеки регіонів – об’єм валового регіонального продукту. Скорочення об’ємів валового регіонального продукту нівелюється іншими показниками ФБР, як то: надходженнями до бюджету, інвестиціями,

обігом цінних паперів.

Значення коефіцієнту, який дорівнює 1 або наближений до 1, свідчить про середній рівень фінансової безпеки. Відхилення коливається в межах від 1,5 – 3,0 %. Для створення стійкої фінансової основи розвитку вітчизняного бізнесу цього недостатньо. Тим більше треба враховувати, що у 2015 році реальний ВВП України скоротився на 9,9%. В країнах Європи темпи зростання ВВП складають біля 3 %. Зокрема, база для звітності береться інша. ВВП на душу населення в

Європі складає 27,4 тис. євро, в той час як в Україні він дорівнює – 0,9 тис. євро (2015 г.).

У регіональному вимірі максимальні значення коефіцієнтів притаманні регіонам з високим рівнем економічного розвитку. Найвищими значеннями коефіцієнтів фінансової безпеки характеризувалися Сумська (1,429) і Кіровоградська області (1,437). Існування високих значень коефіцієнтів безпеки пояснюється значним рівнем зосередження на території регіонів фінансових ресурсів. На відміну від цих регіонів, мінімальні величини були притаманні Донецької (0,581) і Луганської (0,830) областям.

Місцеві бюджети в розвинутих країнах поповнюються переважно за рахунок податкових надходжень. Зокрема, у країнах членах - Європейського Союзу податкові надходження становлять близько 70%, у Швеції та Данії – понад 80%. Місцеві податки утворюють близько 60% прибуткової бази місцевих органів влади в Німеччині, 48% - у Швейцарії, 38 % - в Італії, 45 % – в Австралії, 44 % - в Норвегії [11]. В Україні частка місцевих податків і зборів у доходах місцевих бюджетів є значно меншою і становить 5 – 7 % .

Процеси децентралізації, які відбуваються у секторі державного управління більшості країн СНД та Центральної і Східної Європи, супроводжуються підвищенням рівня доходної автономії територіальних одиниць. Однак, незважаючи на певні позитивні зрушення, в структурі доходів місцевих бюджетів цих країн досі ще залишається характерним переважаюча частка зовнішніх ресурсів. Так, зокрема, в структурі доходів місцевих бюджетів Польщі власні доходи (місцеві й закріплені державні податки) склали близько 25%, а Угорщини – 22,6 % .

Середнє значення для країн СНД складає 18,5 % [12]. Таким чином, структура доходів місцевих бюджетів свідчить про значний рівень залежності від

державного бюджету. Подібна ситуація притаманна й Україні, коли значна частка фінансових ресурсів формується саме за рахунок централізованих надходжень.

Взагалі, для всіх регіонів України основною проблемою формування бюджетів є той факт, що практично всі економічні показники та інструменти формування ресурсів визначаються центральними державними органами. База оподаткування, ставки, правила адміністрування і звітності визначаються на вищому державному рівні, і органи місцевого самоврядування реального впливу на кожен з цих позицій не мають [13].

Фінансово-стійким вважається регіон, в якому частина внутрішніх джерел фінансування місцевих бюджетів становить не менше 80% доходів [14].

За досліджуваній період на території України відбулися певні зміни процесів формування місцевих бюджетів. Найбільш характерною є ситуація посилення ролі столичного регіону в наповненні державного бюджету. Протягом досліджуваного періоду склад регіонів з найвищими надходженнями до бюджетів залишився сталим, а найменш оптимальні значення мали північно-західні області України.

Різні показники свідчать про існування просторових відмінностей у формуванні місцевих бюджетів, однак, існуючі тенденції до їх зменшення здійснюють позитивний вплив на фінансову безпеку, оскільки сприяють зниженню рівня територіальної диференціації регіонів держави.

В деяких випадках виправити фінансове становище допомагають державні субсидії. Але, треба відмітити, що не завжди вони розподіляються рівномірно між регіонами. Так, згідно з прийнятим бюджетом 2016 року найбільша кількість дотацій (169 млн. грн) йде в Вінницьку область. На другому місці стоїть Київська область (165 млн. грн), на третьому Одеська область (158 млн. грн).

Змінити складне становище здатне дешеве кредитування. Але в Україні вартість фінансових ресурсів на внутрішньому ринку є досить високою. Висока вартість кредиту виступає головним чинником, що обмежує попит нефінансових корпорацій на кредит як джерело фінансування будь-якої діяльності [6].

На основі співставлення фактичних і порогових значень фінансової безпеки держави і регіонів, а також тенденцій її розвитку було проведено ситуаційний аналіз стану фінансової безпеки України в регіональному вимірі. Це дало можливість визначити сильні і слабкі сторони, можливості й загрози безпеці (таблиця 3).

Таблиця 3

Ситуаційний аналіз стану фінансової безпеки України в регіональному вимірі за період 2000-2017 рр.

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ol style="list-style-type: none"> 1. Можливість фінансової підтримки регіонів з боку держави у разі виникнення кризової ситуації, надання їм системи пільг і дотацій. 2. Відносна ефективність реалізації трансфертної політики держави по відношенню до регіонів. 3. Стрімке зростання фондового ринку (більше, ніж в 25 разів за період 2001- 2015 рр.). 4. Розвиток фінансової інфраструктури в регіональному вимірі (біржі, страхові компанії, фонди). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Зниження багатьох показників-стимуляторів як в загальнодержавному вимірі, так і в регіональному. 2. Значний вплив дестимулюючого компоненту на показник фінансової безпеки. 3. Відсутність реальної фінансової самостійності більшості регіонів України. 4. Локалізація високих значень показників-дестимуляторів в м. Києві, що створює загрозу фінансовій системі не лише регіону, а й держави. 5. Високий рівень залежності місцевих бюджетів від державного. 6. Тяжіння трансфертних платежів до регіонів з високим рівнем економічного розвитку. 7. Високі рівні територіальної диференціації за основними показниками безпеки.
Можливості	Ризики загроз
<ol style="list-style-type: none"> 1. Посилення впливу стимулюючого компоненту на коефіцієнт фінансової безпеки, враховуючи існуюче економічне зростання. 2. Розширення автономності місцевих органів виконавчої влади щодо проведення фінансової політики. 3. Удосконалення бюджетних відносин. 4. Зменшення рівня територіальної диференціації за основними показниками безпеки. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Втрата тенденцій зростання показників фінансової безпеки. 2. Зростання показників дебіторської і кредиторської заборгованості, враховуючи існуючу кризу неплатожив. 3. Зменшення стійкості фінансової системи держави та регіонів до загроз внутрішнього і зовнішнього походження. 4. Вірогідності впливу неекономічних факторів на рівень безпеки.

Аналіз стану фінансової безпеки регіонів України показав необхідність реалізації в Україні стандартів розвинених

демократичних країн світу, що передбачає розвиток регіональних фінансів.

Значно покращити фінансове

становище регіонів можуть додаткові інвестиції. Якщо скласти рейтинг інвестиційних надходжень за регіонами країни, то безумовно, традиційне перше місце займуть Київ та Київська область завдяки розвиненій інфраструктурі та більш якісним освіті, побутовим і медичним послугам.

Дніпропетровська область займатиме друге місце завдяки якості автомобільних шляхів та залізничних колій, гнучкості в установленні заробітної плати та здатності до сприйняття інновацій.

Третє місце, з урахуванням потужності потенціалу індустрії, що певним чином галузеве змінюється, посідатиме Харківська область завдяки потужним промисловим можливостям, традиційним інтеграційним зв'язкам та значному резерву робочої сили і великому потенціалу вищих навчальних закладів. Останнє місце належатиме Херсонській області, де найбільшого розвитку набуває аграрний сектор, куди поки ще свої гроші іноземні та вітчизняні інвестори вкладають зовсім неохоче [15].

Висновки. Узагальнюючи проведені дослідження щодо фінансової безпеки регіонів України, можна зробити висновок: жоден регіон не володіє абсолютною безпекою; динаміка рівня ФБР має низпадаючу тенденцію; зростає питома вага регіонів з низьким рівнем фінансової безпеки.

З метою поліпшення ситуації в напрямку забезпечення фінансової безпеки держави і регіонів необхідно реалізувати такі положення:

- зміцнення власної фінансової системи, створення умов для оптимізації стимулюючих показників;

- розробка комплексу заходів стосовно удосконалення управління фінансовими процесами держави та регіонів;

- зменшення впливу дестимулюючого компоненту на функціонування економічної системи

столиці;

- розширення самостійності регіонів щодо фінансової політики;

- удосконалення бюджетної системи, визначення шляхів посилення ролі місцевих надходжень у формуванні доходної частини бюджетів.

Впровадження перерахованих заходів забезпечить підвищення фінансової безпеки регіонів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Отчет правительства за 2017 год. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kp.ua/politics/610985-otchet-pravytelstva-hroismana-mnoho-lesty-y-pokhval>

2. Панченко, С.В. Управління бізнесом: підручник [Текст] / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, і.В. Воловельська, В.О. Маслова; за заг. ред. В.Л. Диканя. - Харків: УкрДУЗТ, 2017. – 357 с.

3. Єрмошенко М.М. Фінансова безпека держави : національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення. – К: КНТЕУ, 2001. – 309 с.

4. Концепція забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері [Електронний ресурс]: затверджено розпорядженням Кабінету міністрів України від 15 серпня 2012 р. № 569-р. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/569-2012>. – Назва з екрана.

5. И. В. Усиков. Теоретические основы финансовой Устойчивости бюджетов в условиях развития местных бюджетов [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/64724/19-Uskov.pdf?sequence=1>

6. Непран А.В. Роль запозичень у фінансуванні інвестиційної діяльності підприємств реального сектору економіки / А.В. Непран, І.С. Тимченко, Н.М. Каменева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 60, 2017. – С. 216 – 223

7. Финансовая безопасность:

сущность и место в системе экономической безопасности. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://studbooks.net/1009/finansy/mehanizm_sistemy_obespecheniya_finansovoy_bezopasnosti_gosudarstva

8. Усик І. Тенденції економічного розвитку територій України // Схід. - №2 (148) березень-квітень 2017. – С. 22 - 26.

9. Офіційний сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua. – Назва з екрана.

10. Минфин – Финансовый портал. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://minfin.com.ua/>.

11. Науменко А. М. Напрями підвищення доходності місцевих бюджетів / А. М. Науменко // Держава та регіони. – 2009. – № 5. – С. 127 – 133.

12. Кірдіна О. Г. Обмеження та орієнтири техніко-технологічного

розвитку України в умовах глобалізації / О. Г. Кірдіна // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – №4. – С. 179 – 184.

13. Жаворонков Р.А. Финансовые проблемы регионов Украины: институционный аспект. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://institutiones.com/general/2468-finansovye-problemy-regionov-ukrainy.html>

14. Жаворонков В.А. Финансовые проблемы регионов Украины: институциональный аспект // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. - №6(209). – 2014. – С. 164 – 170.

15. Дикань О.В., Новак Т.А. Теоретичні та методологічні підходи до стратегії інвестиційної привабливості України // Вісник економіки і промисловості. – 2017. – № 59. – С. 195 – 199.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149970

УДК 338.242.4

МЕХАНІЗМИ ПРИВЕДЕННЯ ДЕРЖАВНОГО АНТИМОНОПОЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ УКРАЇНИ ДО СТАНДАРТІВ ЄС

*Українська Л.О., д.е.н., професор,
Соболева І.В., аспірант (ХНЕУ ім. С. Кузнеця)*

Виконано дослідження умов та причин наближення національного законодавства України до антимонопольних стандартів Європейського Союзу. Здійснено аналіз механізмів наближення національного законодавства України до антимонопольних стандартів Європейського Союзу. Запропоновано механізми приведення стандартів антимонопольного регулювання України до норм ЄС. Розкрито дії антимонопольних органів України з гармонізації конкурентної ситуації в країні в аспекті євроінтеграції.

Ключові слова: Європейський союз, конкуренція, антимонопольний стандарт, Україна, монополізм.

МЕХАНИЗМЫ ПРИВЕДЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО АНТИМОНОПОЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ УКРАИНЫ К СТАНДАРТАМ ЕС

*Украинская Л.О., д.э.н., профессор,
Соболева И.В., аспирант (ХНЭУ им. С. Кузнеця)*

Выполнены исследования условий и причин приближения национального законодательства Украины к антимонопольным стандартам Европейского Союза. Осуществлен анализ механизмов приближения национального законодательства Украины к антимонопольным стандартам Европейского Союза. Предложены механизмы приведения стандартов антимонопольного регулирования Украины к нормам ЕС. Раскрыты действия антимонопольных органов Украины по гармонизации конкурентной ситуации в стране в аспекте евро интеграции.

Ключевые слова: Европейский союз, конкуренция, антимонопольный стандарт, Украина, монополизм.

MECHANISMS OF ENHANCING THE STATE ANTI-MONOPOLY REGULATION OF UKRAINE TO THE EU STANDARDS

*Ukrainska L.O., Doctor of Economic Sciences, full professor,
Soboleva I.V., Postgraduate Student (S. KUZNETS KhNUE)*

An Association Agreement between Ukraine and the EU, aimed at European integration, requires the development of appropriate standards, in particular regarding antitrust policy. A high proportion of monopolization of national and regional markets is actualizing this issue, since they indicate an inadequate state anti-monopoly policy. The purpose of this article is to study the mechanisms of bringing the standards of antimonopoly regulation of Ukraine to the EU norms. The course on integration with the EU puts Ukraine in the task of bringing Ukrainian anti-monopoly regulation to the EU standards. Analyzing antitrust regulation in Ukraine, the main developments should be based on: the system of bodies and institutions to be specially created and functioning for regulatory approximation of EU antitrust standards to the requirements of national legislation, by conducting regulatory monitoring in order to identify gaps in national legislation and to provide recommendations for their elimination; the activities of bodies and institutes in the area of the fulfillment of their tasks and functions in relation to the approximation of national legislation to the EU standards. Approximation of Ukraine's legislation to the EU standards is an important task of our state in the context of the ongoing European integration processes, appropriate legal, organizational, economic, institutional mechanisms must be created for effective realization of this task. The introduction of these mechanisms should take into account the national specifics of the development of a competitive environment in the country.

Key words: European Union, competition, antitrust standard, Ukraine, monopoly.

Постановка проблеми. На сьогодні асоціацію між Україною та ЄС, що перед українською державою постає націлена на євроінтеграцію потребує завдання з приведення механізмів розробки відповідних стандартів, зокрема державного управління до стандартів стосовно антимонопольної політики. Європейського Союзу (ЄС). Угода про Висока частка монополізації

національного та регіональних ринків актуалізують дану проблематику, оскільки вказують на недостатню ефективність державної антимонопольної політики. У зв'язку з цим, склалася нагальна потреба у стратегічній модернізації антимонопольних стандартів з метою забезпечення захисту інтересів суб'єктів ринку від обмежувальної практики, недобросовісної конкуренції, а також антиконкурентних дій. Для ефективного досягнення визначених пріоритетів, в умовах триваючих євроінтеграційних процесів нашої країни, методи і механізми державного впливу повинні бути адекватні новим явищам в економіці, гармоніювати з принциповими змінами в теорії та практиці антимонопольного правового поля, запровадженого в Європейському Союзі, що сприятиме формуванню інституційних умов функціонування конкурентних ринків. Вищенаведене й обумовило необхідність проведення дослідження з даного напрямку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти приведення стандартів антимонопольного регулювання України до норм ЄС досліджено у наукових працях таких науковців, як Н.Я. Барсук, С.С. Валітов, В.М. Грудницький [4], Б.В. Деревянко, А.В. Замрига, Калініна О.М. [8], Н.В. Мирко, А.В. Немчіков [2], В.М. Павліченко, В.М. Шумилов [1], та інші науковці.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим, ті зміни, що тривають в економічній сфері, які на внутрішньодержавному, так і на наднаціональному рівні, потребуються актуалізації наявних досліджень та більш детального розгляду механізмів приведення стандартів антимонопольного регулювання України до норм ЄС.

Метою статті є дослідження механізмів приведення стандартів антимонопольного регулювання України до норм ЄС.

Виклад основного матеріалу. Курс на інтеграцію з ЄС ставить перед Україною завдання з приведення українського антимонопольного регулювання до стандартів ЄС. З моменту створення ЄЕС, проблема підтримки конкуренції на належному рівні була однією з основних економічних і інституційних завдань для європейської спільноти. Досягнення бажаних ефектів спільного ринку потребувало від європейських держав проголошення доміанти відкритої конкурентної ринкової економіки на рівні публічних правовідносин. Таким чином, за основу була покладена концепція, що виключає дискримінацію економічних свобод на державному рівні. Підписання Україною Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, потребує відповідно вжиття заходів щодо забезпечення в країні конкурентного середовища. Подібне завдання не можливе без наближення національного правового поля до антимонопольних стандартів ЄС за допомогою спеціальних механізмів [1, с. 5].

В українському господарському законодавстві загальні традиції європейського континентального права залишаються домінуючими, що обумовлює і близькість антимонопольного регулювання України до стандартів ЄС за формальними критеріями, відображеними в Регламенті і Директивах Ради ЄС. Разом з тим, можливість перенесення антимонопольних стандартів з одного порядку в інший без фундаментальних трансформацій, а шляхом звичайного запозичення не є можливим. Розробка системи механізмів приведення стандартів антимонопольного регулювання до норм ЄС може здійснюватися в різних межах. Аналізуючи антимонопольне регулювання в Україні, основні розробки повинні спиратися на:

1) системі органів та інститутів, що мають бути спеціально створені та функціонувати в цілях нормативного наближення антимонопольних стандартів

ЄС до вимог національного законодавства, шляхом провадження нормативного моніторингу з метою виявлення прогалин у національному законодавстві та надання рекомендацій відносно їх усунення;

2) діяльності органів та інститутів в сфері виконання своїх завдань і функцій щодо наближення національного законодавства до стандартів ЄС;

3) процесі здійснення належних суб'єктам господарювання, гарантованих антимонопольними стандартами ЄС прав і повноважень, їх юридичної охорони та захисту;

4) системі нормативів, що визначають статус антимонопольних стандартів ЄС відносно системи національного законодавства, і суб'єктів, уповноважених та зобов'язаних використовувати і застосовувати дані стандарти, а також контролювати дотримання і виконання цих повноважень і обов'язків;

5) системі фінансового забезпечення втілення антимонопольних стандартів ЄС.

В економічній теорії поняття «механізм» визначається як система, устрій, що визначає порядок будь-якого виду діяльності. Механізм – послідовність станів, процесів, що визначають собою яку-небудь дію, явище. Даний термін часто використовується в поєднанні з такими дефініціями, як "економічний", "правовий", "організаційний" та ін. Отже, при використанні поняття "механізм" передбачається створення такої системи (економічної, господарської, організаційної), яка забезпечує постійне керуючий вплив, спрямований на досягнення визначених результатів діяльності [2, с. 7].

З метою приведення стандартів антимонопольного регулювання України до норм ЄС мають бути розроблені ефективні механізми реалізації даного завдання нашої держави, серед яких слід виокремити: правовий, організаційний, інституційний, економічний механізми.

Важливе місце серед зазначених механізмів належить саме правовому механізмові. Правовий механізм приведення стандартів антимонопольного регулювання України до норм ЄС полягає:

1) в імплементації положень директив ЄС в національне законодавство України;

2) гармонізації діючих національних актів в сфері антимонопольного регулювання у відповідність з нормативно - правовими актами України;

3) вилучення окремих національних актів в сфері антимонопольного регулювання, які не узгоджуються з стандартами ЄС, з системи чинного національного законодавства;

4) заповненні прогалин в національному законодавстві в сфері антимонопольного регулювання, шляхом прийняття нових правових актів на виконання чинних директив ЄС.

Сьогодні в межах правового механізму перед суб'єктами на яких покладено завдання моніторингу національного законодавства стоїть визначний обсяг аналітичної роботи задля виявлення невідповідності національного законодавства стандартам ЄС. На відміну від України, в праві ЄС на нормативному рівні закріплено позицію, згідно з якою недобросовісна конкуренція відноситься до сфери інтелектуальної власності, у зв'язку з чим, підпадає під правове регулювання не тільки антимонопольного законодавства, а й законодавства про інтелектуальну власність. Таким чином, для європейського антимонопольного законодавства характерна проблема його взаємодії з законодавством в області промислової власності. Йдеться про конфлікт антимонопольного права з патентної монополією (винятковим правом на винахід та інші об'єкти промислової власності). У праві більшості держав це протиріччя долається шляхом узаконення так званих легальних монополій, в число яких входить і патентна. На практиці зазначена проблема виникає при

включенні обмежувальних умов у патентні ліцензійні договори і в договори про відступлення (продаж) різноманітних об'єктів промислової власності, ноу-хау. Найчастіше обмежувальна торгова практика регламентується окремими підзаконними нормативними актами, в яких визначається характер (законний або протиправний) тих чи інших обмежувальних умов.

Наступним механізмом є організаційний механізм приведення стандартів антимонопольного регулювання України до норм ЄС, що полягає у створенні та налагодженні упорядкованого процесу запровадження зазначених європейських стандартів та нормативних документів, регламентуючих реалізацію зазначеного процесу. Діяльність щодо впровадженню певного антимонопольного стандарту повинна розпочинатись з формування робочої групи, в яку повинні увійти правники, посадові особи структурних підрозділів сфер діяльності, які перебувають в зоні антиконкурентного ризику, працівники антимонопольного органу та представники суб'єктів господарювання, що перебувають в зоні потенційної антиконкурентної небезпеки, та представники громадських організацій. Має бути надане відповідне забезпечення для організації роботи такої групи.

Важливе місце серед досліджуваних механізмів, займає економічний механізм, що полягає у створенні відповідних важелів впливу на суб'єктів господарювання, сукупність яких створить підґрунтя для зацікавленості суб'єктів господарювання у дотриманні оновлених антимонопольних стандартів. Методи впливу держави на соціально-економічні процеси застосовуються в ціновому, грошово-кредитному, фінансово-бюджетному і адміністративному регулюванні.

Економічний механізм в свою чергу розглядається як ринковий, що поєднує саморегулювання діяльності

господарюючих суб'єктів з регулюючими функціями держави. Так, згідно з антимонопольними приписами ЄС, в країнах – членах ЄС, на відміну від України, займати домінуюче становище не заборонено, забороняється зловживання домінуючим становищем. ЄС залишає за собою право контролю за діяльністю підприємця, що займає домінуюче становище, з метою підтримати існування конкуренції на ринку.

Правове врегулювання даного питання знайшло своє закріплення, насамперед, в одному з основоположних актів ЄС - Амстердамському договорі. Протиправність зловживання домінуючим становищем ставиться в залежність від ступеня шкоди, до якої може призвести таке діяння в межах вільної торгівлі між державами - членами ЄС. Разом з тим, монополістична конкуренція характеризується вищим ступенем загальності, ніж чиста конкуренція в тому контексті, що включає в себе і монополію і конкуренцію і поєднує їх у можливих варіаціях, повністю охоплюючи макроекономічну систему.

Подібне повне охоплення створює велику перевагу, оскільки відношення до оцінки монополій змінюється від бачення в ній її негативного впливу на конкуренцію до зваженого розуміння її місця і ролі в розвитку національної економіки. Крім того, цей підхід є ключем до розуміння того явища, що глобалізація значною мірою змінює уявлення про географічні межі товарних ринків - важливої категоріальної складової антимонопольного регулювання [2, с. 8].

У якості ще одного економічного важелю впливу можна навести цінове регулювання. В даному випадку необґрунтовані дії держави, що виражаються в зниженні або підвищенні цін, можуть спричинити негативний вплив на конкуренцію, так як певне підприємство може отримати перевагу перед конкурентами. У той же час визнання допомоги незаконною не означає, що дана

допомога чинить негативний вплив і шкодить конкуренції в тій мірі, в якій вона суперечить положенням статті 107 Договору про функціонування ЄС [3].

Не можна оминати увагою інституційний механізм, сутність якого полягає у створенні розвиненої інституціональної структури.

Інституціональна структура може набувати власного розвитку за двома напрямками:

- копіювання антимонопольних інституцій та їх складових в успішних країнах, що входять до складу ЄС;

- побудова власної інституційної структури, з врахуванням національних особливостей розвитку сфери конкуренції господарської діяльності, з орієнтацією на існуючі антимонопольні стандарти ЄС.

Такі вимоги засновані на особливостях активної конкурентної політики, пред'являє високі вимоги до стандартів захищеності прав власності та контрактних прав і відповідно безпосередньо пов'язана з такими ключовими характеристиками порядку відкритого доступу, як верховенство права, свобода входу.

Ще одна важлива проблема, на яку слід звернути увагу в межах інституціонального механізму, - це надмірний для ринкової економіки контроль і протекціонізм, які часто виходять від держави з огляду на дублювання функцій окремих інституцій. Монополістичні або протекціоністські дії держав - членів ЄС розглядаються в більшості випадків у якості несумісних зі спільним ринком. Саме тому в країнах ЄС нівелюється економічний протекціонізм і були засновані правила конкуренції, що регулюють не тільки приватну економічну діяльність, але і втручання держави в ринкову діяльність. Під заборону знаходиться будь-яка форма допомоги, що надається державою-членом у вигляді дотації або за рахунок державних ресурсів, яка порушує або загрожує порушити конкуренцію. Заборона діє лише в тій мірі,

в якій названа державна преференція і подальше за нею обмеження конкуренції впливають на торгівлю між державами - членами ЄС [4, с. 61].

Підприємства, на які покладено управління службами загального економічного інтересу або становлять собою за своїм характером фіскальну монополію, повинні підкорятися правилам конкуренції, відтворених у Договорі про функціонування ЄС. Встановлено і обмеження антимонопольного законодавства щодо названих державних підприємств: ці норми застосовуються «в тій мірі, в якій застосування цих положень не підриває, юридично або фактично, виконання ними спеціальних завдань, які на них покладені» [4, с. 61]. Слід відзначити що, незважаючи на відносну досконалість антимонопольного регулювання ЄС, проте, перед ним до сих пір стоїть загроза дискримінації, яка здійснюється суб'єктами приватної форми власності через практики, що обмежують конкуренцію (тарифні угоди, демпінг, примушування до укладення договорів певного характеру і т.п.).

Рішенням проблеми стало проведення ЄС загальної політики в області конкуренції, під якою можна розуміти узгоджені на правовому рівні дії та плани, спрямовані на запобігання порушень конкуренції в рамках спільного ринку. Тобто, загальна політика в даній області спрямована на запобігання суперництва між учасниками ринкового господарювання за кращі умови виробництва, купівлі-продажу товарів і отримання на цій основі максимально можливого прибутку.

В Європейському Союзі антимонопольні стандарти є не тільки гарантією функціонування простору без внутрішніх кордонів, а й обов'язковою умовою існування вільної ринкової економіки, захищеної від втручання з боку держави і монополістичних дій підприємств, що порушують вільну конкуренцію. Метою антимонопольного

регулювання в ЄС, є створення спільного ринку з діючою конкуренцією. Крім того, норми про конкуренцію, закладені в установчих договорах, мають також мету досконалої інтеграції країн – членів ЄС, та потенційних нових учасників ЄС до європейського економічного простору. Україна зі свого боку має впроваджувати наявні стандарти та активно розробляти механізми з приведення антимонопольного регулювання до стандартів ЄС.

Висновки. Вищенаведене дозволяє зробити наступні висновки:

1) наближення законодавства України до стандартів ЄС є важливим завданням нашої держави в умовах триваючих євроінтеграційних процесів;

2) для ефективної реалізації даного завдання мають бути створені відповідні правовий, організаційний, економічний, інституційний механізми;

3) запровадження даних механізмів має враховувати національну специфіку розвитку конкурентного середовища в країні.

Перспективою подальших досліджень є подальше більш ґрунтовне дослідження механізмів та принципів антимонопольного регулювання країн ЄС з метою впровадження результатів в діяльність органів АМКУ та його регіональних відділень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Шумилов В. Договор о ЕАЭС : основа Евразийской интеграции / В.Шумилов // Евразийский юридический журнал. – 2012. – №5 (48) – С. 5-7.

2. Немчиков А. Конкурентная политика Европейского Союза на

современном этапе / А. Немчиков // Мировая экономика. – 2011. – №3. – С. 3-10.

3. Договор о функционировании Европейского Союза // Европейский Союз: Основопологающие акты в редакции Лиссабонского договора с комментариями / Отв. ред. С. Кашкин. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. – 698 с.

4. Грудницький В. Гармонізація національного законодавства про зловживання монополієм (домінуючим) становищем із правом Європейського Союзу / В. Грудницький // Підприємництво, господарство и право. – 2017. - № 4. – С. 59–63.

5. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Міжнародний документ ЄЕС від 27 червня 2014 р. // Офіційний вісник України. – 2014. – № 75. – Т. 1. – Ст. 2125

6. Договор о Европейском Союзе // Европейский Союз: Основопологающие акты в редакции Лиссабонского договора с комментариями / Отв. ред. С.Ю. Кашкин. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. – 698 с.

7. Commission Decision on State aid SA.21918 (C 17/07) (ex NN 17/07) implemented by France // Official Journal of European Union. – 2012. – С 398. – Р. 10–30. Par. 12, 168.

8. Калініна О. М. Правове регулювання діяльності компаній в Європейському союзі [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11 / О.М. Калініна. – К., 2014. – 22 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149960

УДК 656.073:658.7(477)

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОРГАНІЗАЦІЇ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

*Громова О.В., к.е.н., доцент,
Петриковець Ю.І., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглядається питання застосування логістики при організації вантажних перевезень залізничним транспортом. Визначено роль, принципи та функції логістичного підходу до організації перевезень вантажів залізничним транспортом. Розглянуто питання узгодженої роботи транспорту та комерційних служб. Основну увагу приділено впровадженню логістики при розробці ефективних транспортних маршрутів. Запропоновано шляхи впровадження логістичних підходів у комерційну роботу залізничної галузі.

Ключові слова: логістика, залізничниця, вантажні перевезення, транспорт, послуги, комерційні перевезення.

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Громова Е.В. к.э.н., доцент,
Петриковец Ю.И. магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассматривается вопрос применения логистики при организации грузовых перевозок железнодорожным транспортом. Определены роль, принципы и функции логистического подхода к организации перевозок грузов железнодорожным транспортом. Рассмотрены вопросы согласованной работы транспорта и коммерческих служб. Основное внимание уделено внедрению логистики при разработке эффективных транспортных маршрутов. Предложены пути внедрения логистических подходов в коммерческую работу железнодорожной отрасли.

Ключевые слова: логистика, железная дорога, грузовые перевозки, транспорт, услуги, коммерческие перевозки.

LOGISTIC APPROACH TO THE ORGANIZATION OF FREIGHT BY RAILWAY TRANSPORT

*Gromova O.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Petrikovets Y.I., master (USURT)*

The transport component is one of the most important factors of social production and the national economy as a whole. In the conditions of market relations there is a sharp complication of functions of management of transportation processes. Today, the work of the industry should be not only in the implementation of transportation of goods. The logistics approach makes it possible to comprehensively consider the entire chain from the supply of raw materials to production to the delivery of finished products to the recipient. Therefore, the purpose of the article is to reveal the role and basic functions and principles of logistics in the implementation of freight transport by rail.

In the transport industry, logistics is considered as the movement of goods from one point to another on the optimal route. The development of transport infrastructure contributes to the increase in the number of material flows that require the organization of a conducting level of management and optimization. Commercial structures for the purchase and sale of products for industrial purposes affect the re-process, because it is the largest share in the volume of cargo transportation by different modes of transport. The largest share of freight traffic in the sphere of trade is carried out in conjunction with commercial services that provide production needs. In this regard, we need a coordinated work of transport and commercial services, which would create conditions for timely and uniform transportation. Effective work of the industry is based on the principles of formation and application of organizational and managerial mechanism of coordination of actions of specialists of various services and complex consideration of the movement of material flows from source to consumer.

The article describes the main ways of implementation of logistics approaches in the industry. The main attention is paid to the implementation of logistics in the development of effective transport routes. The ways of implementation of logistics approaches in the commercial work of the railway industry.

Key words: *logistics, railway, freight transportation, transport, services, commercial transportation.*

Постановка проблеми. Транспорт є найважливішим елементом системи руху товару, що забезпечує існування матеріального потоку. Він являє собою одну з найскладніших структур, що характеризується безліччю взаємопов'язаних параметрів. Транспортна складова є одним з найважливіших чинників суспільного виробництва, основна функція якого полягає в разі потреби надавати транспортні послуги населенню та галузям економіки в перевезеннях.

В умовах ринкових відносин відбувається різке ускладнення функцій управління перевізними процесами. Якщо раніше основна задача залізниці була пов'язана виключно з перевезеннями, то сьогодні робота галузі полягає не тільки у здійсненні транспортного обслуговування на основі раціонального використання матеріально-технічної бази залізниці. Ринок дає можливість до вільного вибору клієнтом альтернативного виду транспорту, вибору перевізника та укладання умов перевезень згідно зі встановленими законодавством правилами. У роботі галузі при вирішенні даних проблем приймати управлінські рішення допомагає використання основних положень та засад логістики.

Зарубіжні вчені логістикою називають науку, яка вивчає оптимізацію господарських зв'язків і вирішує проблеми перевезення пасажирів та вантажів. Це молода наука, яка дає можливість знайти відповіді на важливі питання зі створення алгоритмів перевезень, вирішувати транспортні задачі, надає можливості до розроблення нових маршрутів, проводить пошук постачальників та споживачів продукції транспорту.

Аналіз останніх публікацій. Автори ряду публікацій розглядають логістику, передусім, як науку, що дає змогу оптимізувати кооперативні зв'язки. Інші (Є. Крикавська, К. Кальченко) вважають основним середовищем застосування логістики внутрішньовиробничі процеси з обов'язковим включенням питань планування завантаження обладнання, визначення розмірів партій випуску деталей[2].

Вчені-транспортники вважають, що логістичну науку можна застосовувати не тільки на підприємствах транспортної галузі, але й у роботі залізничного транспорту. Внесок у вивчення питання застосування логістики у транспортній галузі під час формування ланцюгів постачання різних ресурсів, при

плануванні транспортних маршрутів було зроблено відомими українськими вченими - І. Аксьоновим, Ю. Кулаєвим, Ю. Пащенко, В. Щелкуновим, Л. Чернюк, О. Д. Омельченко, Ю. В. Пономарьовою, О. М. Тридід, та ін. [3, 8].

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми. Методика проведення будь-якого дослідження та формулювання висновків, які є результатом роботи, значною мірою залежать від виваженості й досконалості розроблених наукових понять, якими оперує наука. Логістикою у наукових джерелах називають науку про просування товарів та послуг на ринку збуту. У транспортній галузі логістику розглядають як переміщення вантажів із однієї точки в іншу за оптимальним маршрутом [1, 2].

Мета статті та завдання. Метою статті є виявлення особливостей організації вантажоперевезень на основі логістичного підходу, що дозволяє отримати конкурентні переваги, істотно підвищити якість надання логістичних послуг та знизити витрати учасників ланцюга поставок. Ставиться завдання аналізу та оцінки використання логістичних підходів до перевезення вантажів залізничним транспортом.

Виклад основного матеріалу. В умовах глобального ринку відбувається переорієнтація та усвідомлення нових потреб у транспортно-логістичних системах. Застосування логістичного підходу, в тому числі, до процесу перевезення, дозволяє знівелювати витрати обігу, пов'язані з рухом матеріальних потоків. В умовах нестабільної економічної ситуації, падіння курсу національної валюти, спостерігається зростання цін на товари народного споживання, в зв'язку з чим, актуальним стає використання логістики як інструменту, що дозволяє істотно знизити витрати на транспортування товару.

У сфері товарообороту логістика містить і розглядає різні стадії і операції транспортування як єдине ціле. Комплексний підхід до системи логістики

транспорту здійснюється задля ритмічного, своєчасного і якісного забезпечення споживачів товарами, замовників - послугами зі скороченнями витрат як споживачів, замовників, так і взаємодіючих з ними інших суб'єктів ринків товарів і послуг.

В наш час широке використання логістики в господарській діяльності зумовлене необхідністю скорочення часових інтервалів між пошуком сировинних джерел й постачанням товарів кінцевому споживачеві, а також зменшенням часу реалізації товару, часу простоїв під вантажними та технічними операціями. Логістика дозволяє мінімізувати товарні запаси або взагалі відмовитись від їх використання, дає можливість до скорочення часу доставки товарів від постачальника до споживача прямим шляхом, прискорює процес отримання інформації, підвищує рівень сервісу, а в кінцевому результаті - економія витрат на здійснення перевізного процесу та роботи всієї інфраструктури [1].

Логістична діяльність - це інтеграція процесу від виготовлення продукції до доставки споживачу, що включає в себе вантажно-розвантажувальні операції, зберігання і транспортування товарів, а також необхідні інформаційні процеси, використовує процес планування, реалізації і контролю ефективних та економних з огляду на витрати переміщення та зберігання матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції, а також одержання інформації про постачання товарів від місця виробництва до місця споживання згідно з вимогами клієнтури [2]. Усі вищезазначені операції входять до спектру послуг транспортного обслуговування споживачів і створюють умови до розвитку активної комерційної діяльності.

Наприклад, аналізуючи динаміку вантажообігу з 2010 по 2013 рр., можна відзначити, що за всіма видами транспорту цей показник залишився на одному рівні, а з 2013 по 2016 рр. спостерігався спад, окрім

автомобільного транспорту. Однак, порівнюючи показники між різними видами транспорту (табл. 1)[7], можна констатувати, що по залізничному транспорту він склав 187,6 млрд т-км у 2016 р. проти 212,1 млрд т-км у 2010 році,

що потребує застосування логістичного підходу планування вантажних перевезень з метою зменшення транспортної складової у собівартості перевезеної продукції.

Таблиця 1

Вантажообіг за видами транспорту, (млрд.ткм)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Транспорт	411,1	437,9	405,9	393,3	353,6	334,7	344,2
Залізничний	212,1	237,7	232,4	219,5	210,2	195,1	187,6
Морський	5,0	4,9	3,5	3,2	4,1	3,9	2,5
Річковий	3,8	2,2	1,7	1,4	1,3	1,6	1,5
Автомобільний	52,8	56,3	56,4	57,4	56,0	53,3	58,0
Авіаційний	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2
Трубопровідний	137,0	136,5	111,5	111,4	81,8	80,7	94,4

Комплексний підхід застосування логістики в управлінні матеріальними та інформаційними потоками в межах системи повинно включати такі принципи:

1) комплексний розгляд руху матеріальних потоків від первинного джерела до кінцевого споживача, що передбачає виконання таких видів діяльності, як транспортування, завантаження, розвантаження, переміщення, складування і зберігання матеріалів;

2) формування і застосовування організаційно-управлінського механізму координації дій спеціалістів різних служб, які беруть участь в управлінні матеріальними потоками. Адже від успішного ув'язання комплексу заходів щодо оптимізації розміру замовлень і рівня запасів, вибору найвигідніших маршрутів, переміщення матеріалів, удосконалення складування та інших операцій буде залежати результативність роботи [2].

З розвитком зовнішньоекономічної діяльності України з'явилися нові вимоги до залізничної галузі, такі як розбудова міжнародних транспортних магістралей, удосконалення існуючих законодавчих норм та законів щодо проведення міжнародної комерційної роботи. Для

цього необхідно створити привабливі інвестиційні та партнерські умови, щоб залучити якомога більше іноземних інвесторів та партнерів.

Для забезпечення гнучкої, орієнтованої на споживача логістичної системи необхідно, щоб фізична система функціонувала паралельно інформаційній системі.

Логістична інформаційна система повинна функціонувати відповідно до цілей і завдань оптимального управління матеріальними і супутніми їм потоками, причому ці завдання мають бути об'єднані як внутрішніми цілями організації товаропотоку, так і зовнішніми.

Застосування принципів логістики при організації вантажних перевезень є важливим етапом визначення основних шляхів впровадження даного механізму в роботу галузі, які повинні включати:

- системний підхід до організації матеріальних потоків на рівні галузі, підприємств та його підрозділів;
- можливість обліку та аналізу витрат протягом усього логістичного ланцюга під час виробничої діяльності галузі;
- технічне оснащення, яке б відповідало поставленим;

- залучення професійно-орієнтованого персоналу, забезпечення безпечних та комфортних умов праці;
- відповідне сервісне обслуговування клієнтів;
- здатність адаптування до умов ринку.

З метою об'єктивної оцінки потенціалу транспортної галузі доцільно проводити аналіз її сильних та слабких сторін - SWOT-аналіз. Він дає можливість для оцінки переваг та недоліків залізничної галузі з метою використання переважаючих факторів як інструменту, який здатен підвищити конкурентоспроможність залізниці вище, ніж потенційні можливості його транспортних конкурентів[10].

Згідно з ранжируванням, значна перевага належить залізничному транспорту, який задовольняє потреби клієнтів з мінімальними витратами при максимальній оптимізації роботи.

Концепція розвитку комплексного логістичного управління транспортуванням обґрунтовується таким чином: фактичне переміщення товарів у процесі обігу, яке здійснюється шляхом їх транспортування, забезпечується системою комерційно-посередницьких організацій і комерційних служб підприємств. Комерційна діяльність залізниці, яка сьогодні ґрунтується на принципах логістики та менеджменту, розвивається відповідно до вимог ринку.

За допомогою логістичного підходу, визначення послідовності проходження продукції через пункти складування із подальшим розміщенням її у складських приміщеннях стає більш спрощеним, що є на користь галузі і її клієнтам. Залучення до роботи новітніх технологічних розробок та досягнень дають можливість до оперативного регулювання поставок та перевезень з найменшими втратами часу і матеріальних ресурсів, дають можливість до розвитку та модернізації складського господарства.

Комерційні структури із закупівлі і продажу продукції виробничо-технічного

призначення впливають на перевізний процес, оскільки він становить найбільшу частку в обсязі вантажних перевезень різними видами транспорту. Найбільша частка вантажних перевезень у сфері товарообігу виконується спільно з комерційними службами, забезпечуючими виробничі потреби.

Вони визначають не тільки обсяги, напрями і чергові вантажопотоки, а й створюють необхідні умови для раціонального використання логістики, яка оптимізує транспортування продукції і удосконалює складські операції. У свою чергу, транспорт впливає на кількість характеристик і показників комерційної діяльності. Регулярність вантажних перевезень впливає на своєчасність поставок продукції. І разом з тим, порушення ритму роботи транспортних організацій збільшує розміри запасів продукції, додаткові складські і транспортні витрати, число невиконання поставок, простого виробничого обладнання.

У зв'язку з цим потрібна узгоджена робота транспорту і комерційних служб, яка б створювала умови своєчасних і рівномірних перевезень. Зниження собівартості перевезень створює визначальні умови для відносного зниження транспортних тарифів і, як слідство, призводить до скорочення рівня останніх. Тому комерційно-посередницькі та інші комерційні служби, забезпечуючи зниження витрат обігу, мають бути зацікавлені у скороченні витрат і транспортних організацій. Під впливом змін у запасах продукції залежно від розміру розміщення транспортних засобів формується кількість одноразових постачальників[5].

Ефективні господарські зв'язки, які укладаються між контрагентами, розвиваються при умові надання галузю комерційних і транспортно-експедиційних послуг і бажано одним пакетом. Це дозволяє використання досягнень логістики при наданні транспортно-експедиційних послуг, що є запорукою

підвищення ефективності вітчизняного транспортного комплексу й активізації його інтеграції у світову транспортну систему.

При вирішенні проблем, пов'язаних із розвитком транспортної галузі в сьогоденних умовах господарювання, все частіше використовують проведення аналізу логістичних систем, що включає у себе процес дослідження та формування даних систем будь-якого економічного об'єкта. Суть методу аналізу полягає в максимально можливому спрощенні складної проблеми, яку необхідно вирішити. Такі завдання аналізують і перетворюють на серію простих задач, що мають аналоги розв'язання у більш успішних галузях. При цьому відбувається пошук ефективних важелів управління складними логістичними об'єктами галузі.

Механізм застосування даного підходу при плануванні вантажних перевезень з метою спрощення вироблення управлінського рішення або вирішення складних задач повинен полягати в такому[8]:

1. Поставлену задачу можна розділити на прості складові, які можна легко вирішити.

2. Проводиться підбір і застосування у плануванні найбільш прийнятних спеціальних методів логістики для вирішення окремих задач.

3. Конкретні рішення окремих задач складаються у єдину систему, яка окреслює пошук вирішення глобальної проблеми.

Для здійснення даних етапів потрібні певні заходи зі збору конкретної інформації про об'єкт, що досліджується, при цьому розробляються декілька варіантів вирішення проблеми або формування плану перевезень.

При плануванні вантажних перевезень важливо визначити за допомогою розрахунків та методів прогнозування конкретні основні експлуатаційні показники функціонування галузі з метою виявлення найбільш негативних явищ у роботі. Правильно

проведений аналіз розрахунків дає можливість передбачити подальший розвиток об'єкта, заздалегідь окреслити можливі фактори впливу на об'єкт, розробити систему запобігання негативним наслідкам у випадках невиконання плану[9].

Висновки. Отже, застосовуючи логістичний підхід до організації вантажних перевезень залізничним транспортом можливо зробити весь комплекс дій від постачання сировини на виробництво продукції до доставки готового товару одержувачу більш спрощеним та економічно вигідним. Залучення новітніх технологічних розробок та досягнень дають можливість оперативного регулювання поставок та перевезень з найменшими втратами часу і матеріальних ресурсів, дають можливість до розвитку та модернізації складського господарства, адже у залізничній галузі існує потреба у пошуку шляхів досягнення зниження витрат, оскільки засоби та ресурси для досягнення цілей галузі є обмеженими.

Сучасні методи підвищення ефективності управління матеріальними потоками мають практичний інтерес для української економіки, їх використання дасть можливість підприємствам нашої країни ефективно діяти як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, підвищити рівень сервісного обслуговування та конкурентоспроможності вітчизняної продукції.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Горяїнов, О. М. Практика вантажних перевезень і логістики : навч. посіб. / О. М. Горяїнов. -Х.: Вид-во «Кортес-2001», 2008. - 323 с.

2. Крикавська, Є. Логістика - нова філософія управління / Є. Крикавська // Податкове планування. - 2002. - № 5. - С. 28-31

3. Основи економіки транспорту : підручник / В. І. Щелкунов, Ю. Ф. Кулаєв,

Л. Г. Зайончик та ін. - К. : Кондор, 2011. - 392 с.

4. Орловська, О. В. Комплексний розвиток продуктивних сил Карпатського регіону / дис. ... канд. ек. наук: 08.00.05 - К., 2007. - 148 с.

5. Таньков, К. М. Виробнича логістика : навч. посіб. / К. М. Таньков, О. М. Тридід, Т. О. Колодязева. - Х. : ВД «ІНЖЕК», 2004. – 352 с.

6. Николаева, М. А. Товароведение потребительских товаров. Теоретические основы : учеб. для вузов / М. А. Николаева. - М. : НОРМА, 2000. -283 с.

7. Транспорт і зв'язок України -2012 : статистичний зб. - К., 2013. – 269 с.

8. Омельченко, О. Д. Створення логістичної системи керування вантажопотоками на залізничному транспорті [Текст] / О. Д. Омельченко, С. О. Артем-чук // Зб. наук. пр. ДЕДУТ. Сер. Транспортні системи і технології. - 2007. - Вип. 12. - С. 141-145.

9. Пономарьова, Ю. В. Логістика [Текст]: навч. посіб. / Ю. В. Пономарьова. - К.: Центр навчальної літератури, 2003. - 192 с.

10. Тридід, О. М. Логістика [Текст]: навч. посіб. / О. М. Тридід.- К. : Знання, 2008. - 566 с

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149570

УДК 656.2.001.73(477)

СТАН І ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ

*Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент,
Глущенко Ю.В., магістр,
Цапко Л.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Визначено поточний стан рухомого складу та особливості різних напрямів його оновлення. Набагато більшою проблемою порівняно з дефіцитом вагонів являється дефіцит локомотивів. Прискорене оновлення та поповнення тягового рухомого складумпотрібно усім ключовим галузям економіки України. Для цього потрібна участь в оновленні локомотивного парку приватних операторів перевізників.

Ключові слова: локомотиви, оновлення тягового рухомого складу

СОСТОЯНИЕ И ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ УКРЗАЛИЗНЫЦИ

*Елагин Ю.В., к.э.н., доцент,
Глущенко Ю.В., магистр,
Цапко Л.В., магистр (УкрГУЖТ)*

Рассмотрено текущее состояние подвижного состава и основные особенности разных направлений его обновления. Намного большей проблемой сравнительно с дефицитом вагонов является дефицит локомотивов. Ускоренное обновление и пополнение тягового подвижного состава, необходимо всем ключевым отраслям

экономики Украины. Для этого необходимо участие в обновлении локомотивного парка частных операторов.

Ключевые слова: локомотивы, обновление тягового подвижного состава

STATE AND REPLENISHMENT OF THE ROLLING STOCK IN CONDITIONS OF UKRZALIZNYTSIA REFORM

*Elagin Y.V., Ph. D., associate Professor,
Hlushchenko Y.V., Master Degree,
Tsapko L.V., Master Degree (USURT)*

The article is devoted to the analysis of the current state and features of the updating process of the Ukrzaliznytsia rolling stock. The article defines the current state of rolling stock and the main features of various directions of its updating and replenishment in accordance with the demand and opportunities of the economy. Regarding to rolling stock, the situation with replenishment and renewal of wagons is significantly improving. Own fleets of freight wagons are replenished by "Ukrzaliznytsya" as well as private cargo owners who use them. Comparing to the problem of shortage of wagons, the shortage of freight and electric locomotives is more important. At present, the technical condition of locomotives is characterized by ever-increasing operating costs and low profitability compared to the rolling stock of the new generation. An accelerated renewal and replenishment of rolling stock, primarily traction, is required for all key sectors of the economy and the Ukrainian society in general. All this requires not only the use of the country's resources and Ukrzaliznytsia, but also the creation of conditions, mechanisms and regulations of participation in updating the locomotives, transportation of other participants except Ukrzaliznytsia, including private ones. There is a need for such an organizational and legal framework in which private capital will be interested in cooperation with the state as well as the state will benefit from cooperation with private investors. It is Important and topical issue of the establishment of the production of freight electric locomotives in Ukraine.

Key words: rolling stock, locomotives, electric locomotives, diesel locomotives, renewal of traction rolling stock, private capital, key sectors of economy.

Постановка проблеми. За останні три роки суттєво погіршилися основні експлуатаційні показники роботи залізничного транспорту : вантажообіг, обсяг транзитних перевезень, обіг вагону, середньодобова продуктивність вагону, простій на одній технічній станції, середньодобова продуктивність локомотиву, середньодобовий пробіг локомотиву.

В основному це відбувається унаслідок дефіциту тягового рухомого складу. Останніми роками парк вантажних локомотивів неухильно скорочувався. За оцінками фахівців, дефіцит локомотивів "Укрзалізниці" перевищує сто одиниць. На сьогодні на 100 кілометрів залізничної

колії в Україні доводиться 2,5-3 локомотиви, коли в сусідній Польщі цей показник більш ніж в три рази вище - 9,4. За даними департаменту локомотивного господарства УЗ, вже до 2020 року залізнична галузь буде мати дефіцит магістральних електровозів і тепловозів в об'ємі 440 одиниць, або близько 40% робочого поточного парку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Вагоме значення для сучасної науки при розв'язанні проблем реформування залізничної галузі та її адаптації до роботи в ринковому середовищі мають праці: Ю. С. Бараша[1], О. М. Гненного[2],

В. Л. Диканя[3], М. В. Макаренка[7] та інших. В той же час проблема оновлення тягового рухомого складу залишається актуальною і потребує вирішення.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є визначення поточного стану тягового рухомого складу та оптимальних напрямів його оновлення відповідно до потреб та можливостей економіки.

Виклад основного матеріалу. Офіційна статистика по перевезеннях вантажів надається Міністерством інфраструктури в розрізі 18-ти товарних статей, проте у підсумку вони представляють кінцеві продукти і складові для виробництва всього чотирьох основних галузей, які формують 90% попиту на залізничні перевезення. Так, кокс і залізна руда - це внутрішнє транспортування до заводів по виплавці чорних металів і продуктів з них. Аналогічно, хімічні і мінеральні добрива використовуються при виробництві зернових, а цемент і мінеральні будівельні матеріали - у будівництві. Таким чином, увесь вантажообіг залізницею ділиться на чотири основні галузі: енергетику, сільське господарство, металургію і будівництво. На інші галузі доводиться всього 33,14 млн тонн або 9,7% від загального обсягу перевезень у 2017 році.

Ключові галузі української промисловості - гірничо-металургійний комплекс, енергетика, виробництво будматеріалів, а також аграрний сектор сильно залежать від залізниці, яка є для них основним, а часто і безальтернативним перевізником. За показниками 2017 року «Укрзалізниця» не забезпечила вивіз більш ніж 25% вантажів цих галузей. Це блокує реалізацію продукції, викликає нестачу обігових коштів, затоварювання складів, зростання логістичних витрат а подекуди і припинення виробництва.

Наприклад у червні 2018 року проблеми з нестачею тягового рухомого складу "Укрзалізниці" привели до масових

простоїв вантажних вагонів. Цього разу знерухомими виявилися вагони з вугіллям для теплоелектростанцій. Причому найбільш критична ситуація з рухомих складом склалася на Львівській залізниці, де з 44 електровозів працювали не більше 27-28 електровозів. Також залізниці щодня бракувало 18-24 магістральних тепловозів.

У напрямі Маріуполя кількість потягів на ділянці Очерет-Зоря - Волноваха знизилася з 21,3 пар потягів у березні до 19,3 пар в червні. При цьому знизилася і кількість вагонів в кожному складі в середньому на 7 одиниць. В результаті Маріупольський металургійний комбінат ім. Ілліча в червні був вимушений знизити обсяги виробництва чавуну на 25 тис. тонн.

Вже на даний момент "Укрзалізниця" не в змозі забезпечити до 20% попиту на перевезення зернових, змушуючи аграріїв користуватися послугами автоперевізників, середній тариф яких в 5-10 разів вище, чим пропонує "УЗ". Так, з 41,8 млн тонн експорту зернових в 2017-му році "Укрзалізницею" було доставлено до портів всього 31,2 млн тонн або 74,6%. 10,3 млн тонн, які залишилися за вирахуванням річкових перевезень, - було доставлено по автомагістралях, які, не призначені для вантажних перевезень в таких масштабах.

Це відбувається унаслідок дефіциту провозної спроможності «Укрзалізниці», в основному тягового рухомого складу.

Що стосується вагонного рухомого складу, то ситуація з поповненням і оновленням вагонів помітно покращується. Власні парки вантажних вагонів поповнюють як «Укрзалізниця», так і приватні вантажовласники, які їх використовують.

Згідно з даними Державної служби статистики України, за 2017 рік вагонобудівні підприємства виробили 6831 вагон, що в 2,4 рази більше, ніж в 2016 році. При цьому в 2016 році, коли було вироблено 2811 вагонів, зростання склало 2,5 рази в порівнянні з 2015 роком.

Що стосується вагонного парку «Укрзалізниці», то за даними департаменту комерційної роботи «УЗ» якщо у 2016 році на власних потужностях було побудовано 370 найбільш затребуваних для перевезень піввагонів, то вже у 2017 році на власних потужностях було побудовано 2606 піввагонів та 115 вагонів було закуплено у сторонніх виробників: 50 піввагонів у Попаснянського ВРЗ і 65 фітінгових платформ у "Дніпровагонмашу". А у першому кварталі 2018 року потужностях було побудовано 805 піввагонів. Згідно з фінансовим планом на 2018-й рік, "УЗ" збирається придбати 7050 піввагонів, з яких 3600 виробити на власних потужностях, а також придбати 3450 піввагони, 100 фітінгові платформи для перевезень вантажних контейнерів і 137 зерновозів.

Станом на жовтень 2018 року на залізницях України використовувались 64 тис. вантажних вагонів власності «УЗ», 65 тис. вагонів парку українських приватних компаній та ще 3 тис. вагонів компаній інших країн.

Найбільше металургійне підприємство України ArcelorMittal-Кривий Ріг придбало у 2018 році 500 вагонів. За даними Полтавського ГОК(Ferrexpo), незважаючи на те, що на даний момент Ferrexpo було закуплено близько 2250 вагонів, різке збільшення часу обороту вагонів не дозволяє своєчасно відвантажувати продукцію, частина якої залишається на складі і зараз на складах майже 300 тис. тонн окатишів, які не вивозяться.

Постійне погіршення тягових потужностей відображається в зниженні продуктивності використання вагонного парку, вимірюваній як середній період обороту вантажного вагону. З 2003-го року цей показник погіршився з 5,2 до 9,6 діб. Відповідно, впала на 41,4% ефективність використання вагонів. Тож очевидно, що набагато більшою проблемою порівняно з дефіцитом вагонів являється дефіцит локомотивів.

На сьогодні технічний стан локомотивів характеризується постійно зростаючими експлуатаційними витратами та має низьку економічність порівняно з рухомим складом нового покоління.

Середній знос парку локомотивів «Укрзалізниці» становить 96,8%. В тому числі, електровозів - 93,3%, тепловозів магістральних - 99,6%, тепловозів маневрових - 99,9%. Середній вік електровозів складає 40,6 років при нормі 30 років, магістральних тепловозів - 37 років при нормативному 20 років, маневрових тепловозів - 35,8 років при нормі 25 років.

У порівнянні з 2017 роком станом на вересень 2018 року кількість локомотивів зменшилася на 280 одиниці в тому числі магістральних електровозів на 92 одиниці і тепловозів на 18 одиниць, маневрових тепловозів на 170 од. Всього на станом на вересень 2018 року інвентарний парк «Укрзалізниці» нараховує 3566 одиниць локомотивів, з яких: пасажирські 550 одиниць (71 тепловоз та 479 електровозів); 1758 вантажні (609 тепловози та 1149 електровози); та 1258 маневрові тепловози.

З усієї кількості локомотивів інвентарного парку у експлуатації знаходяться 287 пасажирських локомотивів, вантажних тепловозів- 202 од., вантажних електровозів – 743 одиниці.

В той же час IMF Group Ukraine у дослідженні [8] наводить ще нижчі дані по практичному застосуванні локомотивів на коліях «Укрзалізниці».

При цьому, з огляду на зношеність локомотивів в наступні п'ять років вони будуть вибувати з ладу прискореними темпами. На теперішній час навіть з урахуванням вже підписаного контракту на поставку перших 30 локомотивів General Electric, сумарна кількість робочих локомотивів «Укрзалізниці», призначених для вантажних перевезень становить сьогодні всього 579 одиниць і щорічно скорочується в середньому на 4,4% або 25 локомотивів. Так, якщо припустити, що в наступні п'ять років темпи вибуття

локомотивного складу зберігатимуться на рівні 2012-2017 років, то при збереженні поточних показників їх продуктивності і вибування - до 2022-го року у «УЗ» залишиться всього 504 локомотива, здатних перевозити по 0,58 млн тонн на рік. Тобто, загальний обсяг річних потужностей «Укрзалізниці» по вантажообігу складе всього 291 млн тонн на рік [8].

Зважаючи на високий ступінь зносу виробничих засобів, ключовим напрямом забезпечення перевезень та відповідно виконання завдань реформування галузі є техніко-технологічне оновлення засобів перевезень та їх обслуговування і, насамперед, рухомого складу [4].

Згідно з офіційним прогнозом МВФ, до 2022-го року реальний ВВП України зросте до 1195 млрд грн (в цінах 2010 року) або на 19,6%. Очевидно, що слідом за обсягом реального ВВП зростатиме і попит на вантажні перевезення залізницею. Якщо побудувати кореляційну модель на основі даних за 2008-2017 роки, то можна побачити, що зростання реального ВВП на 1 млрд грн супроводжується приростом вантажообігу залізницею в середньому на 0,59 млн т. Відповідно зросте і потреба у локомотивах і вагонах.

Таким чином термінове оновлення та поповнення рухомого складу, в першу чергу тягового, потрібно усім ключовим галузям економіки і взагалі суспільству України.

Одже виникає необхідність визначити перспективи і шляхи оновлення, насамперед, тягового рухомого складу.

Перший напрям поповнення локомотивного парку, найбільш цікавий для економіки в цілому – це організація виробництва у середині країни. За останні роки при потужній державній підтримці практично з нуля побудований ряд великих підприємств: спільне з General Electric (США) по виробництву тепловозів в Казахстані; з Siemens (Німеччина) – в Росії. Показовим є досвід Казахстану, якому за

останні 7 років вдалося зменшити знос локомотивів з 77% до 55%. Знос тягового рухомого складу в Росії - 62%. На наш погляд стосовно організації виробництва тепловозів в Україні, час втрачено: по-перше організувати виробництво в країні, маючи власні виробничі потужності у суміжних країнах економічно не доцільно, а по-друге це обумовлено втратою потужностей підприємства "Лугансктепловоз", а також неможливістю чекати ще 4-5 років, для організації виробництва. А от стосовно виробництва електровозів, стан яких дещо кращий, у України ще є 4-5 років, відповідні профільні підприємства і, відповідно, перспективи налагодження виробництва електровозів.

Другий напрям поповнення тягового рухомого складу – закупівля нових локомотивів. Вони є ефективнішими і розраховані на тривалішу експлуатацію, ніж модернізовані старі машини. Цей шлях на сьогодні і обрала «Укрзалізниця». Для оновлення рухомого складу «Укрзалізниця» склала спеціальну Стратегію розвитку залізниць на 2017-2021 роки. Згідно зі Стратегією, до 2021 року залізниця мали отримати 52 вантажних тепловозів, 170 електровозів, з яких: 10 двосистемних пасажирських, 75 вантажних змінного струму, 85 вантажних постійного струму, 40 двосистемних грузових, на покупку яких повинні були витратити 150 мільярдів гривень.

Але на кінець 2017 року ця стратегія була переглянута і станом на 2018-2019рр. реалізується купівля перших 30 тепловозів GE, 5 вантажних електровозів та ведуться переговори про співробітництво зі світовими компаніями Alstom та CRRC, мета яких до кінця 2018 року визначитися із стратегічним партнером з виробництва електровозів. Потреби «Укрзалізниці» придбати не менше 200 локомотивів упродовж наступних семи років, а до 2029 року – до 500 нових електровозів.

Цей напрям оновлення найбільш ефективний, коли закупівлі здійснюються

за власні кошти. У випадку, як із тепловозами GE, поставки яких здійснюються на умовах фінансового лізингу, їх вартість зростає на 15-30 % за рахунок економічних витрат та інтересів лізингодавця.

Наступний напрям поповнення парку тягового рухомого складу полягає у допуску до перевезень приватних локомотивів. Лібералізації ринку приватної тяги - це зобов'язання України, які торкаються імплементації європейської моделі залізничного транспорту, яка має на увазі створення конкурентних умов і рівного доступу до інфраструктури приватних перевізників. Європейський залізничний ринок припускає наявність декількох перевізників зі своєю тягою і вагонами на залізниці.

Зараз в Україні дозволено використання приватних вагонів, а приватні локомотиви з виходом на магістральні шляхи - це, швидше, виключення. УЗ має можливість навіть без ухвалення законопроекту «Про залізничний транспорт» №7316, який встановлює принципи рівноправного доступу до послуг інфраструктури приватних операторів-перевізників, допустити приватну тягу на свої магістралі. Більше того, такі приклади вже є. На сьогодні розроблені правила технічної експлуатації, в яких передбачено використання приватних локомотивів. Немає тільки затвердженого порядку оборотності рухомого складу, формату реалізації доступу приватної тяги на загальну інфраструктуру, а також часових рамок її імплементації.

Цей шлях не вимагає від «Укрзалізниці» інвестицій. Але потребує віддати частину монопольних функцій локомотивної роботи іншим операторам. Якщо подивитися на досвід європейських країн, то там вродовж перших 5-7 років допуску приватних перевізників, держоператори втрачали до 30% свого ринку. Проте ця відносна втрата в умовах зростання ринку та обсягів перевезень, в

абсолютному значенні не така значна, а якість перевезень значно зросла за рахунок виникнення конкуренції. До того ж через вище згадані проблеми з перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні, порівняно з 2017 роком в 2018-му відбувається в середньому приблизно на 4,5% скорочення об'ємів залізничних перевезень. В той же час автоперевезення показують зростання на 8%.

Значною проблемою, яку необхідно вирішити при впровадженні приватної тяги є ліквідація перехресного субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних і створення механізму фінансування збиткових пасажирських перевезень. Перевезення пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому і особливо регіональному сполученні є збитковим видом діяльності. Для його функціонування і розвитку потрібна фінансова підтримка. У тих державах, де припинена практика перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, обов'язково здійснюється фінансова підтримка за рахунок держави. Там, де така підтримка була припинена, суттєво зросла вартість квитків, скоротилось оновлення основних фондів, підвищилась кількість аварій, скоротились обсяги перевезень пасажирів [5].

Одже для впровадження приватної локомотивної тяги необхідно розробити механізми і нормативну базу фінансування збиткових пасажирських перевезень та інфраструктури, затвердити правила допуску перевізників до інфраструктури. Спершу можна втілити застосування приватних локомотивів на окремих ділянках залізниці, забезпечивши за допомогою приватної тяги, наприклад, перевезення від конкретного виробника в порт.

І, нарешті, останній напрям поповнення парку тягового рухомого складу, що викликає найбільше недовіри з боку приватного бізнесу, це державно-приватне партнерство (ДПП). Концепція державно-приватного партнерства являє

собою альтернативу приватизації життєво важливих об'єктів державної власності, які мають стратегічне значення і застосовується при обмеженості фінансових можливостей держави для розвитку галузей інфраструктури, у тому числі залізничного транспорту.

ДПП полягає у об'єднанні ресурсів і дій держави і приватного сектора в різних формах для забезпечення розширеного відтворення і розвитку галузі. Практичне втілення ДПП може полягати, наприклад, у створенні спільної компанії з використання і управління загальним парком рухомого складу.

Успішне функціонування спільних державно-приватних підприємств досягається за умови, коли державний і приватний сектори можуть спільно забезпечити вигоди, які є недосяжними для кожного з них окремо. Поєднання інтересів держави і приватного капіталу, розподіл ризиків та відповідальності має досить значний спектр варіантів: від виключно державної власності на об'єкт до виключно приватної власності на нього.

Основним чинником, який стримує розвиток державно-приватного партнерства в транспортній галузі України, являється слабка нормативно-правова база. Враховуючи і так достатню зарегульованість транспортної галузі і усі складнощі, пов'язані з проходженням бюрократичних процедур, приватний бізнес негативно відноситься до ДПП.

Висновки і пропозиції. Необхідне прискорене оновлення тягового рухомого складу. Для цього вважаємо за потрібне не тільки використання власних ресурсів держави та «Укрзалізниці», а і створення умов, механізмів і регламентів участі в оновленні локомотивного парку, перевезеннях інших учасників крім «Укрзалізниці» у тому числі приватних. Необхідне таке організаційно-правове забезпечення, за якого приватний капітал буде зацікавлений у співробітництві з державою, а держава, в свою чергу, отримуватиме переваги від співпраці з приватними інвесторами. Важливим і

актуальним питанням є налагодження в Україні виробництва ватажних електровозів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

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

2. Гненний О.М. Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві./ О.М. Гненний, А.В. Вишнякова// Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2015, вип. 9.- С. 105-112.

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 Укрзалізниці: стан і особливості. / Єлагін Ю.В., Брильов Д.І., Зубарева Л.А. // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2018. №63 с.??-??.

5. Єлагін Ю.В. Реформування і суспільні ефекти пасажирських перевезень залізничної галузі [Текст] / Ю.В. Єлагін, Н.О. Проценко // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2017. – Вип. 58. – С. 96-102.

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. Исследование достаточности объема локомотивных мощностей для

грузовых перевозок железнодорожным транспортом в условиях роста урожая и восстановления экономики Украины до 2023 года. [Электронный ресурс].– Режим доступа: [https:// http://imfgroup.com.ua /ru/2018/07/23/](https://http://imfgroup.com.ua/ru/2018/07/23/)

9. Вопрос времени: Как внедрять частную тягу на железных дорогах Украины [Электронный ресурс].– Режим доступа: https://cfts.org.ua/articles/vopros_vremeni_kak_vnedryat_chastnyuyu_tyagu_na_zheleznykh_dorogakh_ukrainy_1374/98979

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149571

УДК 339.138:656.2 (477)

ФОРМУВАННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ КОМПАНІЇ АТ "УКРЗАЛІЗНИЦЯ"

*Зоріна О.І., д.е.н., професор,
Чернявський А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті запропоновано SWOT – аналіз в якості інструменту визначення ключових факторів, що знижують конкурентоспроможність пасажирських перевезень на транспортному ринку України. Визначено підходи до покращення діяльності залізничної компанії АТ "Укрзалізниця". Розроблено пропозиції по формуванню позитивного іміджу транспортного підприємства в галузі пасажирських перевезень залізницями. Як наслідок це покращить сприйняття споживачів про надані, залізничною компанією, послуги.

Ключові слова: Укрзалізниця, SWOT – аналіз, імідж, транспорт, послуги, громадська думка.

ФОРМИРОВАНИЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО ИМИДЖА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОМПАНИИ АО "УКРЗАЛИЗНИЦЯ"

*Зоріна О.І., д.э.н., професор,
Чернявский А.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье предложен SWOT - анализ в качестве инструмента определения ключевых факторов, снижающих конкурентоспособность пассажирских перевозок на транспортном рынке Украины. Определены подходы к улучшению деятельности железнодорожной компании АО "Укрзалізниця". Разработаны предложения по формированию положительного имиджа транспортного предприятия в области пассажирских перевозок железными дорогами. В результате это улучшит восприятие потребителей по предоставленным, железнодорожной компанией, услугам.

Ключевые слова: Укрзалізниця, SWOT - анализ, имидж, транспорт, услуги, общественное мнение.

FORMATION OF POSITIVE IMAGE OF THE RAILWAY COMPANY JSC "UKRZALIZNITSYA"

*Zorina. O.I., Ph.D, professor,
Cherniavskiy A.V., master (USURT)*

The main objective of the study is to identify the most significant factors hindering the development of quality and increase in income of the regional branch of the railway company of JSC Ukrzaliznytsia.

As a result, a SWOT analysis is presented with the identification of key factors hindering the development of the passenger transportation industry and, as a consequence, an increase in railroad revenue. The key issues to improve the activities of railway company were resolved. As a result of the identified factors of SWOT - analysis, key elements were identified to form an image, which in turn is a solution to a part of the task of improving the quality of services, consumers' perception of the transport company and, consequently, an increase in railway revenues. A methodology has been developed to form a positive image of a transport enterprise in the field of passenger transportation by rail.

Positive image contributes to the development of the railway company. After all, the image of the organization is reflected in the minds of the people of the whole structure, or rather the totality of significant features of this organization. The content of the image has a structure in accordance with the nature of social relations in which the organization is included and how people perceive it. The management will be able to adequately assess their image, that is, to have a real idea of how the organization is perceived by staff, owners, business partners.

The formation of a multifaceted image of such an enterprise as the regional branch of the railway company has a great responsibility to the consumer and entails an idea of the company. and therefore will have a direct impact on the formation of the income of the enterprise.

As a result, this will improve the perception of consumers about the services provided by the railway.

Keywords: Ukrzaliznytsia, SWOT - analysis, image, transport, services, public opinion.

Постановка проблеми. На даний час діяльність залізничної компанії АТ "Укрзалізниця" в галузі пасажирських перевезень має багато невирішених питань, а отже і фінансових втрат внаслідок недосконалого функціонування підрозділу в цілому. Основною проблемою є те, що залізниця приділяє мало уваги маркетинговим дослідженням, а саме даний вид роботи є основою ринку, особливо напрямом соціального сприйняття.

В статті проведений SWOT – аналіз пасажирських перевезень, що надаються залізничною компанією АТ "Укрзалізниця", та представлено шляхи вирішення деяких ключових факторів, перешкоджаючих розвитку галузі пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти проблеми

пасажирських перевезень знайшли своє відображення в наукових працях багатьох вітчизняних та зарубіжних учених, які в основному розглядають загальні концепції знань з точки зору економічних дисциплін, фінансів, управління, податків, підприємницької діяльності без урахування особливостей транспортної залізничної мережі. Тому дослідження набувають особливої актуальності і розробляються у багатьох напрямках на сучасному етапі. До них слід віднести наукові розробки відомих учених: К. Ф. Котлера, Ф. Триас де Беца [8], Т.О. Примак [5], О.І. Зоріної [7], М.В. Бердинских [10], Б. Джи [9], К. Андерсона, М. Леві, Р. Блекуелла, Д. Говарда, К. Камерона, М. Тевене [11], Е. Шейна, Р. Каплана, Є.П. Голубкова, та інші [5 - 11].

Серед цих напрямків особливе місце займає корпоративний імідж підприємства. Вчена Т.О. Примаєк [5] наголошує, що зростання уваги до проблеми формування позитивного іміджу організації не випадкове. Сильний корпоративний імідж стає необхідною умовою досягнення фірмою стійкого і тривалого ділового успіху.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. На сьогоднішній день аналізуючи діяльність АТ "Укрзалізниця" видно, що й досі невирішено проблему розвитку пасажирських перевезень, які мають динаміку змін залежних від побажань користувачів послугами залізничної компанії.

Метою статті є виявлення найбільш суттєвих факторів, що перешкоджають розвитку якості та збільшенню доходів залізничної компанії АТ "Укрзалізниця".

Виклад основного матеріалу досліджень. Для повноцінного відображення сьогоденної ситуації по діяльності АТ "Укрзалізниця" виконано SWOT-аналіз, як найбільш ефективного засобу оцінки поточної ситуації компанії.

SWOT-аналіз - це метод оцінки поточної ситуації та майбутніх перспектив бізнесу, основне завдання якого: визначити сильні (Strengths) і слабкі сторони (Weaknesses), можливості (Opportunities), загрози (Threats) [4].

До сильних і слабких сторін відноситься внутрішнє середовище бізнесу: то, що є на момент проведення аналізу.

Під можливостями та загрозами розуміється те, що може або не може статися у зовнішньому середовищі бізнесу і залежить чи не залежить від дій підприємця або керівника компанії.

За допомогою SWOT - аналізу отримують структурований опис конкретної ситуації. На його підставі робимо висновки: чи правильно розвивається бізнес, які ризики треба передбачити, що слід зробити, які перспективи компанії.

Для виявлення зовнішніх та внутрішніх факторів та оцінки їх впливу на діяльність залізничної компанії АТ "Укрзалізниця" застосовуємо SWOT – аналіз (табл.1).

Отже є необхідність підприємства у зниженні загроз та зменшенні слабких сторін у своїй діяльності, незмінюючи при цьому показники, позитивно впливаючі на розвиток і діяльність підприємства.

Виходячи зі SWOT – аналізу є потреба в розробці досконалої та прозорої методики ціноутворення, адже на незначних неврахуваннях прибуток компанії може носити нелінійний характер, що може потягнути велику кількість фінансового відтоку; створення додаткової мотивації працівників – у вигляді преміальних місячних заохочень, похвал, символічних подарунків, що підносять діяльність підприємства, створення рейтингу "кращій працівник"; вдосконалення якості обслуговування та контроль цієї якості та роботи працівників загалом, досягнути це можна періодичними навчаннями на підприємстві по якості надання послуг, на які в даний час є попит, а для контролю ефективності роботи кожного працівника перевіряти безпосередньо під час надання послуг, а не лише звітність по завершенню роботи. Важливим етапом є оновлення чи модернізація технологічного устаткування та рухомого складу, адже це вирішує ряд попередньо поставлених питань, створює комфортну психологічну атмосферу для споживача, формує позитивний імідж компанії. Також є необхідність в додатковому стимулюванні попиту на послуги та продукцію компанії у вигляді слоганів, рекламних звернень, формулюванні позитивного корпоративного іміджу, щоб поїздка потягом була не лише засобом і задоволенням потреби в переміщенні, а й так званим "засобом гордості" у споживача, тобто, іншими словами, користування послугами залізниці було елітним та похвальним зі сторони споживача, але й доступним для кожного сегменту ринку.

Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 1

SWOT – аналіз діяльності залізничної компанії АТ "Укрзалізниця" в галузі пасажирських перевезень

Середовище	Внутрішнє	Сильні сторони (S)	Слабкі сторони (W)
		Широкий вибір послуг	Відсутність клієнтської бази, а також постійних клієнтів
		Високий рівень кваліфікації співробітників	Складність ціноутворення послуг, що надає підприємство
		Охоплення широкого сегменту споживачів	Застаріла матеріальна база підприємства
		Всесезонність роботи підприємства	Велика розбіжність в якості обслуговування на однакові види послуг
		Можливість надання деяких послуг в онлайн режимі	Відсутність додаткової мотивації (моральних стимулів) у працівників організації
		Наявність зворотнього зв'язку споживачів з підприємством	Відсутність належного механізму контролю ефективності роботи персоналу
		Задоволення потреб у вільних діях споживачів під час руху	
		Наявність всіх підрозділів для повного циклу виробництва та надання послуг	
	Зовнішнє	Можливості (O)	Загрози (T)
		Зростання якості життя населення	Можливі зміни уподобань споживача
		Збільшення впливу маркетингу, реклами	Неможливість точного прогнозування ситуації в майбутньому
		Зростання купівельної спроможності	Складнощі при роботі з партнерами, можливі збої в роботі з ними
		Формування позитивного іміджу компанії	Зростання конкуренції зі сторони інших транспортних компаній
		Міжнародні сполучення, а отже охоплення іноземного сегменту споживачів	Зниження попиту через різке зниження купівельної спроможності внаслідок зростання інфляції
			Зміна курсу валют
			Коливання цін
			Поява на ринку компаній, здатних надати більш якісні послуги
			Посилення податкового тягара
			Вплив політичного фактору
			Перенасичення даного сегмента ринку (надання транспортних послуг в даному регіоні)
		Позитивна	Негативна
		Оцінка	

Беручи до уваги останнє, саме формування позитивного іміджу сприятиме розвитку компанії [2]. Адже імідж компанії - це формування, у свідомості людей, уявлення та ставлення до всієї структури компанії, а точніше сукупності значущих характеристик даної компанії.

Імідж організації – це цілісне сприйняття (розуміння та оцінювання) організації різними групами громадськості, що формується на основі інформації, яка зберігається в їх пам'яті про різні аспекти діяльності даної організації [1].

Зміст іміджу структурується відповідно до характеру соціальних відносин, в які включена дана організація і як сприймають її люди [8]. Для керівництва організації дуже важливо адекватно оцінювати свій імідж, тобто мати реальне уявлення про те, як організація сприймається персоналом, власниками (акціонерами), діловими партнерами.

Для створення іміджу залізничної компанії АТ "Укрзалізниця" необхідно створити дві складові: інформаційну, щоб створити нове уявлення про залізницю, шляхом рекламних звернень, публікацій, слоганів, висвітленні досягнень залізниці для своїх клієнтів [6], саме ці дії будуть формувати нове уявлення під дією емоційного забарвлення інформаційного потоку; та складову оцінки й ставлення до залізниці. Остання складова несе вже відповідність інформації до наданих послуг і якщо клієнт буде задоволений, то й наступного разу вже на емоційному рівні буде користуватися послугами залізниці.

Не слід забувати, що імідж організації має ієрархічну будову, а отже має свою структуру. Розглядаючи перевезення, як послугу, основними характеристиками є функціональна, споживча цінність і додаткові атрибути [1]. Функціональна характеристика несе в собі основну послугу, тобто перевезення, додаткова – обслуговування під час руху. Цінність послуги повинна заключатися в

тому, щоб споживач ототожнював себе з товаром і його виробником.

Також імідж підприємства, послуги повинен в деякій мірі відповідати чи доповнювати, але в жодному разі не "затуманювати" імідж споживача, тому слід мати уявлення про стиль життя, суспільний статус і характер споживачів. Фахівці з соціальної психології виділяють три основних детермінанти стилю життя: індивідуальні особистісні цінності або ціннісні орієнтації; інтереси і думки особистості, що демонструють її систему цінностей, активність особистості [3].

Ціннісні орієнтації - тверді і стійкі переконання, що певна життєва мета і певні способи її досягнення є найкращими.

Інтереси особистості - актуальні потреби особистості, то, що вона вважає для себе важливим у навколишньому середовищі.

Думки стосуються ідей особистості, того, що вона думає про себе, навколишнє середовище, політику, промисловість, екологію.

Висновки. Виходячи з вище викладеного матеріалу саме сформований корпоративний позитивний імідж залізничної компанії відкриває для неї інформаційні та фінансові ресурси. SWOT – аналіз надає інформаційну складову, що несе виявлення найбільш суттєвих факторів, що перешкоджають розвитку якості та збільшенню доходів залізничної компанії АТ "Укрзалізниця". А саме виявлено потребу в розробці досконалої та прозорої методики ціноутворення; створення додаткової мотивації працівників; вдосконалення якості обслуговування та контроль цієї якості та роботи працівників, що надають її; створення комфортної психологічної атмосфери у внутрішньому середовищі та для користувачів послугами залізничної компанії; додаткове стимулювання попиту на послуги та продукцію компанії у вигляді слоганів, рекламних звернень, створення сучасного логотипу; формування позитивного іміджу; оновлення чи

модернізація технологічного устаткування та рухомого складу.

Слід зауважити, що імідж несе в собі окрім інформаційної та фінансової складових й соціальну, яка формується на емоційному рівні "психологічної картини" в користувачів послугами компанії, тому формування багатогранного, позитивного іміджу залізничного підприємства АТ "Укрзалізниця" несе велику відповідальність перед споживачем та тягне за собою уявлення про компанію. В результаті позитивний імідж матиме прямий вплив на формування доходів підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бутенко Н.В. Маркетинг: підручник / Н.В. Бутенко. – К.: Атіка, 2006. – 300 с.
2. Шкардун В.Д., Ахтямов Т.М. Оценка и формирование корпоративного имиджа предприятия [Текст] / В.Д. Шкардун, Т.М. Ахтямов // Маркетинг в России и за рубежом. 2001. – Вып. № 3.
3. Особистість у сучасній психології. Психологічна характеристика [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://osvita.ua/vnz/reports/psychology/10026/> , – Назва з екрану. – (Дата звернення: 12.10.2018).
4. Что такое SWOT – анализ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bizbe.biz/base/term/90-что-такое-swot-analiz.html#sel=11:1,17:2;5:1,8:27> , – Название с экрана. – (Дата обращения: 22.09.2018).
5. Примак Т.О. Маркетингові комунікації: навчальний посібник / Т.О. Примак. – К.: Ельга, НікаЦентр, 2003. – 280 с.
6. Зоріна О.І. Застосування концепції позиціонування бренду ПАТ "Укрзалізниця" з метою підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень [Текст] / Зоріна О.І., Нескуба Т.В. // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент». - № 31. – 2018. – С.4-7.
7. Зоріна О.І. Benchmarking of the Transport Market with Hierarchical Clustering of Rail Companies [Електронний ресурс] / Зоріна О.І., Нескуба Т.В., Мкртчян О.М., Волохов В.А. // International Journal of Engineering and Technology, 7 (4.3)/ - 2018. – p. 557 – 562.
8. Котлер Ф. Новые маркетинговые технологии / Ф. Котлер, Ф. Триас де Без ; пер. с англ. – СПб. : ИД «Нева», 2014. – 192 с
9. Джи Б. Имидж фирмы. Планирование, формирование, продвижение [Текст] / Б. Джи ; пер. с англ. – СПб. : Питер, 2000. – 221 с. (Теория и практика менеджмента). – ISBN 5-314-00024-5. - Д8-00/51257.
10. Бердинских М.В. Особенности формирования имиджа организации у различных социальных субъектов / М.В. Бердинских // Дискуссия. – 2012. – № 12(30). – С. 90–94.
11. Тевене М. Культура предприятия, 3 – е издание / Тевене М. :НЕВА, 2003. – 128 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149572

УДК 338.47:656.2(477)

АКТИВІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНИХ ІНСТИТУТІВ В ПРОЦЕСАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),
Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент, професор (Інститут підготовки
юридичних кадрів для СБ України Національного юридичного
університету імені Ярослава Мудрого), докторант (УкрДУЗТ)*

Державне регулювання економіки в умовах становлення та розвитку ринкового господарства потрібне для стабілізації та пристосування вітчизняної економічної системи до мінливих зовнішніх умов. Тому втручання держави у розвиток окремих галузей народного господарства, які виступають його основою, необхідне для усунення суперечностей і неузгодженостей в їх діяльності. Вітчизняний транспортний сектор, основу якого складає залізничний транспорт, є фундаментом ефективного функціонування національної економіки й для забезпечення його ефективної роботи в сучасних ринкових умовах потрібна надійна та дієва підтримка державних інститутів.

Ключові слова: держава, залізничний транспорт, управління, функціонування, ринок транспортних послуг, державне регулювання

АКТИВИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНСТИТУТОВ В ПРОЦЕССАХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Каличева Н.Е., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ),
Чередниченко А.Ю., к.э.н., доцент, профессор (Институт подготовки
юридических кадров для СБ Украины Национального юридического
университета имени Ярослава Мудрого), докторант (УкрГУЖТ)*

Государственное регулирование экономики в условиях становления и развития рыночного хозяйства необходимо для стабилизации и приспособления отечественной экономической системы к изменяющимся внешним условиям. Поэтому вмешательство государства в развитие отдельных отраслей народного хозяйства, которые выступают его основой, необходимое для устранения противоречий и неувязок в их деятельности. Отечественный транспортный сектор, основу которого составляет железнодорожный транспорт, является фундаментом эффективного функционирования национальной экономики и для обеспечения его эффективной работы в современных рыночных условиях нужна надежная и эффективная поддержка государственных институтов.

Ключевые слова: государство, железнодорожный транспорт, управление, функционирование, рынок транспортных услуг, государственное регулирование

ACTIVATION OF THE ACTIVITIES OF STATE INSTITUTIONS IN THE PROCESSES OF REFORMING RAILWAY TRANSPORT

Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor (USURT), Cherednychenko O.U., PhD in Economics (Juridical Personnel Training Institute for the Security Service of Ukraine, Yaroslav Mudryi National Law University), doctoral student (USURT)

The transport sector is a key component of the efficient functioning of the national economy, and its governance should be effective.

New economic conditions which formed the level of use of a particular type of vehicle on the market, led to the immediate withdrawal position of road, water and air transport, which are more mobile and less infrastructure. Under these conditions, the farm complex infrastructure rail transport has to compete with private shipping companies other modes of transport that are able to respond quickly to market needs, using existing motor structure and infrastructure. The operation of the new transport services market leads to a revision of approaches in the management of the transport system of any country. Thus, during the last decades, due to the need to react quickly to changes in the market, there have also been changes in the structure of transport.

For a long time the activity of domestic rail transport was regulated by the state by coordinating its activities with different departments and structures. But the market of transport services places new demands on the functioning of the transport sector, should take account of globalization the world changes, new forms and patterns of international trade, the redistribution of global productive forces, the development of new services and others. All these factors lead to the need to review the role of rail transport in the market of transport services and to change their competitive position. Therefore, the further effective interaction between rail transport and the state should be based on new realities. Railway enterprises should be able to function on the market as independent commercial organizations, which will allow them to adapt themselves to market conditions and carry out economic activities in accordance with market needs. As a result, a significant proportion of railway companies becomes private, but as the world experience shows, railway companies are not able to independently operate and maintain such a complex industry in a reliable and operational state. Some countries, even, have returned the railways and transported back to their property. Thus, in order to ensure the truly harmonious operation of the rail transport in the market of transport services, it is necessary to create and implement effective mechanisms and tools for the close interaction of state authorities and transport companies.

The state's role in the effective development of rail transport is a significant, but not regulation state institutions capable of providing the appropriate level of competition in the industry, to increase the share of rail transport in total passenger and freight traffic, improve productivity and increase competitiveness and efficiency of the industry.

Key words: *state, railway transport, management, operation, market of transport services, state regulation*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Дослідження проблем розвитку залізничного транспорту виводить на перший план симбіоз інтересів держави і галузі. Взаємодія цих двох найбільших суб'єктів господарювання виступає прикладом задоволення інтересів кожного з них. Залізничний транспорт забезпечує стабільне задоволення потреб народного господарства і населення; через податки і

збори наповнює державний бюджет; створює нові робочі місця, знімаючи тим самим соціальну напруженість в суспільстві.

Держава, в свою чергу, регулює розвиток залізничного транспорту через такі важелі як загальна державна політика; фінансування перспективних проектів; тарифна політика; ліцензування діяльності; забезпечення транспортної безпеки, політика в області оплати праці залізничників та інші.

Діяльність організаційних інститутів держави має бути спрямованою на: активізація роботи по залученню додаткових інвестицій; формування фондів пільгового кредитування та фінансування, особливо найбільш перспективних та аварійних ділянок та напрямів; розвиток наукового, техніко-технологічного та кадрового потенціалу.

Зміна умов функціонування однієї системи призводить до зміни характеру її взаємодії з іншою системою. Мова, перш за все, йде про процеси реформування залізничної галузі. Реалізація програми реформування залізничного транспорту вимагає зміни характеру, масштабів, напрямків діяльності державних інститутів управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання державного регулювання транспортного сектору, із виділенням специфіки функціонування залізничної галузі, розкрито в роботах Диканя В.Л., Гудкової В.П., Овчиннікової В.О., Матвієнка В.В., Собакаря А.О. та інших [1-6], де визначено, що на даний час державне регулювання в транспортній сфері, в основному, зводиться до застосування різноманітних підходів та методів, які стосуються технічного, антимонопольного та тарифного регулювання.

Відносно рекомендацій щодо структурних та інституційних змін, то вони видаються державними органами, як програмні документи подальшого стратегічного розвитку галузі із конкретними пропозиціями щодо шляхів

вирішення тих чи інших питань ефективного розвитку залізничного транспорту. Але для забезпечення ефективного розвитку залізничної галузі, політика державного регулювання в цій царині має бути спрямована на інтеграцію вітчизняного транспорту в світову транспортну систему, що виражається через дотримання світових, зокрема європейських, норм функціонування всіх видів транспорту, в тому числі й залізничного.

Більшість науковців та дослідників питань ефективного розвитку залізничного транспорту виділяють наступні фактори, які має забезпечувати держава, а саме [7; 8; 9]: ринкову та цінову доступність; надійність, безпеку та екологічність; відповідність національним та міжнародним вимогам; державну підтримку та регулювання.

Метою статті є дослідження напрямів активізації діяльності державних інститутів в процесах реформування залізничного транспорту.

Викладення основного матеріалу дослідження. Нові економічні умови, котрі формують рівень використання того чи іншого виду транспорту на ринку, призвели до виведення на першочергові позиції автомобільних, водних та повітряних перевезень, які є більш мобільними та менш інфраструктурними. За таких умов, складному інфраструктурному господарству залізничного транспорту доводиться конкурувати із приватними перевізними компаніями інших видів транспорту, які спроможні швидко реагувати на потреби ринку, використовуючи наявний руховий склад та інфраструктуру. Й в цьому процесі держава повинна приймати більш активну участь.

Жорстке державне регулювання діяльності залізничного транспорту характерно для тих країн, в яких зародження і подальший розвиток залізничної галузі здійснювалося (і багато в чому продовжує здійснюватися) за рахунок державних коштів, через

фінансування державної вертикально-інтегрованої транспортної монополії (Великобританія, Німеччина, Російська Федерація, Республіка Казахстан, в деяких штатах Австралії, США і т.д.).

Взагалі, основною роллю державного регулювання та управління є створення таких умов для функціонування суспільства, реалізація яких сприятиме його соціальному, економічному, технічному й іншим напрямкам розвитку та буде майже непомітною. Адже чітке виконання державними інститутами своїх обов'язків сприяє ефективному розвитку національного добробуту країни. Тим більше, що держане управління виступає узгоджуючим чинником щодо врегулювання всіх видів суперечностей між різними групами суспільства і роль державних інститутів, за таких умов, є досить важливою [10].

Загальна державна політика розвитку залізничного транспорту регламентується державною цільовою моделлю розвитку галузі залізничного транспорту [11]. Хоча ця програма не дає конкретних індикаторів економічного розвитку галузі, проте висуває цілком слушні принципи положення і настанови щодо структурних змін підвищення

економічної стійкості галузі, розвитку ринку транспортних послуг на основі її реструктуризації.

Основа подальшого організаційно-економічного розвитку залізничного транспорту формують наступні інструменти транспортної політики: інтенсивне запровадження енергоощадних технологій; збільшення рівня державного інвестиційного забезпечення; підтримка соціального забезпечення робітників; змінення підходів до перевезення небезпечних вантажів; підтримка вітчизняного виробника; посилення співпраці з іноземними партнерами; запровадження міжнародних норм та правил у вантажних та пасажирських перевезеннях та інше.

Залізничний транспорт потребує особливої уваги з боку держави, оскільки залишається лідируючим суб'єктом на ринку транспортних послуг. За даними Держслужби статистики за 2017 рік щодо обсягів перевезень вантажів за видами транспорту (без урахування території АР Крим, та ОРДЛО) частка залізничного транспорту становить 53% в обсягах перевезень вантажів і 56 % у вантажообігу (без трубопровідного - 65% та 81% відповідно) (таблиця 1).

Таблиця 1

Обсяг роботи транспорту України у 2017 році

Показник	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн. т-км	% до 2016 р.	млн. т	% до 2016 р.
Транспорт разом, у т. ч.	343057	105,8	635,9	101,8
- залізничний	191914	102,3	339,5	98,9
- автомобільний	41179	108,4	175,6	104,7
- водний	4257	106,3	5,9	88,1
- трубопровідний	105434	111,7	114,8	107,6
- авіаційний	273	120,5	0,1	110,5

У 2017 році за всіма видами транспорту спостерігається збільшення обсягів вантажообігу, але по залізничному та водному транспорту обсяг перевезених вантажів скорочувався. За 2017 рік залізницями перевезено 339,6 млн. тон вантажів, що менше за аналогічний період минулого року на 3,9 млн. тон, або на 1,1%.

При цьому показник вантажообігу більше за 2016 рік на 2,3% і склав 191914 млн. т-км.

На залізничному транспорті ситуація з обсягами перевезень стала продовженням тенденції, що склалася за останні роки (рисунок 1).

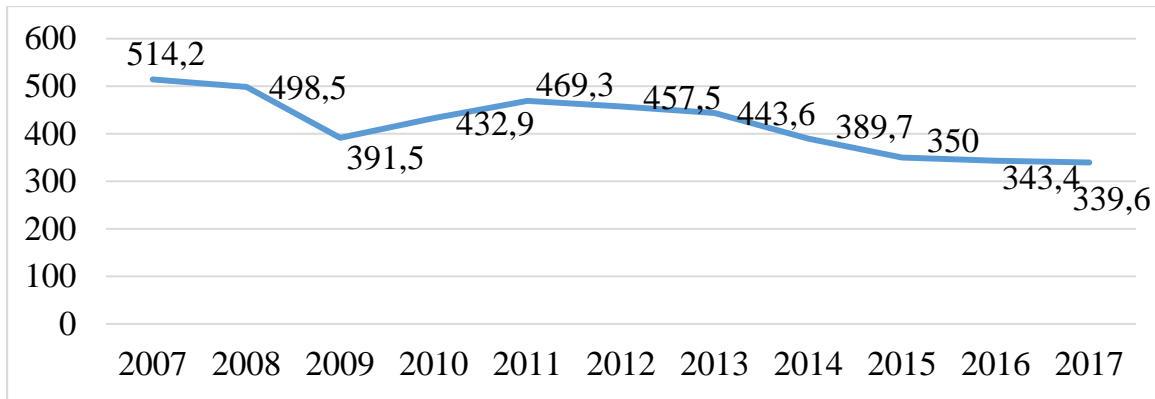


Рис. 1. Обсяги перевезення вантажів залізничним транспортом за останні 10 років, млн. т

Ринок транспортних послуг висуває нові вимоги до функціонування транспортного сектору, що має враховувати глобалізаційні світові зміни, створення нових форм та моделей у міжнародній торгівлі, перерозподіл світових виробничих сил, розвиток нових видів послуг та ін. Всі ці фактори призводять до потреби переглядати роль залізничного транспорту на ринку транспортних послуг та до зміни їх конкурентних позицій [12].

З метою недопущення дискримінації соціальних пасажирських перевезень держава повинна виступати їх державним замовником, приділяючи особливу увагу дотаційним регіонам. При цьому не можна відмовлятися від плацкартних вагонів, які користуються особливим попитом у соціально незахищених груп населення. Під пильною увагою держави повинні залишатися і приміські перевезення за рахунок встановлення правил на формування державного замовлення із перевезення пільгових категорій, як на рівні країни, так і на місцевому, та регулювання соціально-орієнтованих тарифів, що сприятиме розвитку бізнесу в цій сфері за рахунок прагнення виконання державного замовлення.

Одним з основних важелів державного регулювання залізничної галузі повинно стати пряме фінансування. Сьогодні фінансовий стан залізниць свідчить про недостатність відповідних

коштів. Потреба в коштах, необхідних для виконання секторальної політики складає приблизно 20 - 30 млрд. грн щорічно: на оновлення рухомого складу - 15-20 млрд. грн; на реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів інфраструктури, рухомого складу - 4-6 млрд. грн; на реалізацію інвестиційних проектів - близько 2 млрд грн. Відповідно до плану інвестиційних витрат на придбання рухомого складу, модернізацію та придбання нематеріальних активів в 2018 році складуть 3625, 7 млн. грн [13].

Фінансові важелі держави активно використовуються у світовій практиці. Серед останніх прикладів є схвалення Європейської комісії програми щодо державної підтримки операторів, які переключають вантажі з автомобільного транспорту на залізничний або водний в сполученнях з морськими портами Бельгії. Програма вартістю 70 млн євро триватиме до жовтня 2023 г. Вона передбачає виплату субсидій операторам перевезень вантажів по залізничних і водних шляхах. Одиницею розрахунку субсидії є потяг або контейнер. Ініціатива покликана компенсувати додаткові витрати операторів, пов'язані з накопиченням вантажів для формування відправок економічно виправданого об'єму. За заявою Єврокомісії, вона необхідна, щоб мотивувати замовників транспортних послуг до вибору видів транспорту з меншим негативним впливом на навколишнє середовище і сприяти

зниженню навантаження на автомобільні дороги [14].

В цілому реалізація інвестиційних проектів, що фінансуються за рахунок бюджетних коштів, спрямована на соціально-економічний розвиток України в частині транспортної інфраструктури державної власності.

Вчені акцентують увагу на те, що впродовж ряду років держава не здійснювала фінансування капітальних вкладень в національні залізниці. Нажаль оновлення рухомого складу на вітчизняних залізницях йде дуже повільно. Так у 2016 році було побудовано 370 піввагонів, у 2017 році – 2604. У 2018 році планується побудувати 3600 піввагонів. Станом на кінець 2 кварталу 2018 року побудовано 1454 піввагона.

На сьогодні потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольняються лише на 25-30%. В той час як обсяги інвестицій у розвиток залізничного транспорту в розвинених країнах сягають 10-15%, в Україні інвестиції становили 7,1% [15].

Вирішити проблему оновлення основних фондів здатні додаткові фінансові кошти. Але в Україні вартість фінансових ресурсів на внутрішньому ринку є досить високою. При цьому в реальному вираженні через високу інфляцію ставки по депозитах залишаються негативними, що знижує стимули заощадження і не сприяє підвищенню ефективності кредитування. Висока вартість кредиту виступає головним чинником, що обмежує попит нефінансових корпорацій на кредит як джерело фінансування інвестиційної діяльності. Рівень рентабельності операційної діяльності більшості підприємств реального сектору економіки не перевищує 15 %, що робить економічно не вигідним фінансування інвестиційної діяльності за рахунок кредиту. Банкам набагато вигідніше надавати довгострокові кредити населенню, оскільки відсоткова ставка за такими кредитами є значно вищою, що в кінцевому випадку забезпечує

банку отримання більшого прибутку [16].

В якості інвесторів можуть виступати і місцеві органи влади. В зв'язку з цим необхідно нагадати досвід західноєвропейських країн, де, наприклад, землі (в Німеччині), регіони (у Франції) і інші місцеві державні органи прийняли на себе обов'язки по фінансуванню послуг місцевого залізничного транспорту в обмін на отримання щедрої компенсації від центральних державних органів.

В умовах обмеженості інвестиційних ресурсів доцільно більш активно застосування інструменту лізингу для задоволення потреб залізничного транспорту в рухомому складі.

Враховуючі, що характерними рисами сучасного стану залізниць є високий рівень зносу основних фондів, саме держава повинна стимулювати питання щодо приватизації деяких об'єктів, залучення інвестицій та технологічної модернізації в галузі. Головним напрямком цієї роботи є продовження виведення зі структури державного залізничного транспорту і передача в муніципальну власність об'єктів житлово-комунального господарства, акціонування і приватизація загальнобудівельних організацій, ремонтних заводів, підприємств торгівлі і громадського харчування, а також інших підприємств і об'єктів непрофільного призначення, безпосередньо не пов'язаних з перевезеннями. Доходи від продажу, здачі в оренду або розпорядження яким-небудь іншим способом майна, що належить підприємствам залізничного транспорту, а також кошти від приватизації повинні бути спрямовані на інвестиційні цілі.

Підприємства залізничної галузі повинні мати можливість функціонувати на ринку як самостійні комерційні організації, що дасть їм змогу самостійно пристосовуватися до ринкових умов та здійснювати господарську діяльність відповідно до потреб ринку.

З іншого боку, у більшості країн, залізнична інфраструктура історично

зберігає державну власність. Невдала спроба Великобританії приватизувати залізничний інфраструктурний комплекс показала не готовність приватних інвесторів забезпечити адекватний обсяг інвестиційних коштів, необхідних для підтримки надійного функціонування і подальшого розвитку об'єктів залізничної інфраструктури, на шкоду власним інтересам, спрямованим на отримання максимальної прибутковості на

інвестований ними капітал [17].

Прерогативою держави залишається тарифне регулювання. Слід відмітити, що у національній валюті тарифи на перевезення щорічно зростають. Але у доларовому еквіваленті тарифи мають тенденцію скорочення.

Щоб ситуація була більш наочною, слід навести індекс цін виробників промислової продукції (рисунок 2).



Рис. 2. Індекси цін виробників промислової продукції та тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, % до 2008 року

Як бачимо з рисунка 2 ціни виробників промислової продукції зростають більш швидко ніж залізничні тарифи. Це оказує вплив на фінансовий стан транспорту у цілому.

В системі залізничного транспорту повинні бути виділені в якості структурних підрозділів види діяльності, які є природно-монопольними і потенційно конкурентними. У монопольному секторі буде здійснюватися державне регулювання тарифів, а в конкурентному - їх поетапна лібералізація в міру розвитку конкуренції на ринку пасажирських та вантажних перевезень. Поступове звуження сфери тарифного регулювання стане значним стимулом для інвесторів вкладати кошти в розвиток залізничного транспорту.

В якості інструменту, здатного забезпечити узгодження фінансових інтересів держави і підприємств залізничного транспорту деякі науковці [15] пропонують застосувати регресійне оподаткування прибутку. Застосування регресійного оподаткування прибутку, за висновками авторів, є фактором стимулювання процесу технологічного та інноваційного розвитку підприємства оскільки сприятиме зниженню ставки спадкування при щорічному зростанні прибутку підприємства. Зниження ставки оподаткування здійснюється безперервно і дає можливість підприємству направляти додаткові інвестиції для здійснення технічно-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту.

Суттєве значення має вдосконалення податкового законодавства, зокрема, необхідно прийняти поправки, що усувають подвійне оподаткування пасажирських компаній по оборотним податках [18]. Крім того, необхідно зберегти податкову базу відповідних областей при проведенні структурних перетворень. Тим самим з боку відповідних територій буде забезпечена політична підтримка реформ. Внесення до чинного законодавства цих, і інших, змін дадуть можливість сформувати необхідну правову базу для реалізації планів по структурному реформуванню залізничного транспорту.

Безумовно, слід звернути увагу на законотворчу функцію держави в сфері забезпечення транспортної безпеки. В умовах збереження конфлікту на сході країни це особливо актуально. Значу роль у цьому процесі повинні виконати місцеві адміністрації. Як показує успішний закордонний досвід, самостійне місце займають тут транспортні асоціації, неурядові фонди та інші суспільні інститути. Побудова єдиної системи транспортної безпеки має носити комплексний характер.

Стан безпеки, пов'язаний із залізничними транспортними подіями, за останні роки наведено у таблиці 2 [19].

Таблиця 2

Кількість залізничних транспортних подій в структурі ПАТ «Укрзалізниця»

Вид транспортної події	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Катастрофа	0	0	0	0	0	0
Аварія	0	1	0	0	0	1
Серйозний інцидент	31	27	20	19	27	31
Інцидент	735	736	698	654	575	537
Всього	766	764	718	673	602	569

Кількість залізничних транспортних подій має тенденцію до зменшення. Але треба відмітити, що це здійснюється на фоні скорочення обсягів перевізної роботи. За шість останніх років загальна кількість залізничних подій скоротилася більш ніж на 25 %. В той же час відправлення вантажів залізничним транспортом за той же час скоротилося на 27 %, а відправлення пасажирів – на 11 %.

По відношенню до галузі державне управління за всіма його формами повинно бути ефективним. Відповідно до [20] для підвищення ефективності державного управління необхідно дотримуватися наступних принципів: консолідація державної політики відповідно до потреб народного господарства у державному управлінні; отримання реальних результатів від управлінського процесу; децентралізація певних повноважень шляхом передачі їх на нижчі рівні управління або в приватний сектор; застосування нових управлінських, навіть

не традиційних, підходів, особливо в сфері кадрової політики.

Всі перераховані вище принципи мають функціонувати в тісній взаємозалежності, що сприятиме формуванню самокерованої системи державного управління [21]. А для сфери державного управління застосування такого підходу є найбільш ефективними, бо в його основу покладена спроможність системи бути відкритою для змін та нововведень, практичних доповнень та коректив. Тому, ефективність державного управління, особливо в транспортній сфері, має ґрунтуватися на таких підходах: соціальна орієнтованість; комплексність, що включає вирішення економічних, соціальних, політичних, технологічних, виробничих, екологічних, регіональних, культурних та інших проблем в країні; оптимальність, особливо при прийнятті рішень, які враховують, як національні інтереси, так і - регіональні;

Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць, – Харків : УкрДАЗТ. – 2005. – № 9-10. – С. 140-145

13. Соломніков, І.В. Інвестиційне забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту / І.В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 60, 2017. – С. 223 -228.

14. Еврокомиссия одобрила программу поддержки перераспределения грузов в пользу железнодорожного и водного транспорта <https://railway-publish.com/news/7858-evrokomissiiia-odobrila-programmu-podderjki-pereraspredeleniia-gryzov-v-polzy-jeleznodorojnogo-i-vodnogo-transporta.html>

15. Соломніков, І.В. Державна підтримка техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту [Електронне наукове видання]/ І.В. Соломніков // Мукачівський державний університет. - Випуск № 6/2016. - С. 215-219. - режим доступу: http://economyandsociety.in.ua/journal/6_ukr/36.pdf

16. Непран, А.В. Роль запозичень у фінансуванні інвестиційної діяльності підприємств реального сектору економіки / А.В. Непран, І.С. Тимченко, Н.М.

Каменева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 60, 2017. – С. 216 – 223.

17. Railway Reform in Germany: Restructuring, Service Contracts, and Infrastructure Charges [Text] / Von der Fakultät VII - Wirtschaft und Management der Technischen Universität Berlin zur Erlangung des akademischen Grades, Berlin, 2008 - 236 p.

18. Матвеева Н.А. Инновационные модели инвестиционной стратегии управления предприятиями железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации, №9 (171), сентябрь 2009, С. 14 -17.

19. Лапін П. В. Виробничі загрози економічної безпеці підприємств залізничного транспорту [Текст] / П. В. Лапін // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 55, 2016. – С. 41 - 50

20. Цветков В. В. Державне управління: основні фактори ефективності (політико-правовий аспект)/ В.В. Цветков. – Х. : Право, 1996. –192 с.

21. Ефективність державного управління в умовах реформ: наук. розробка / Ю. В. Ковбасюк, Н. Г. Джинчарадзе, Ю. П. Сурмін [та ін.]. – К. : НАДУ, 2014. – 76 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149573

УДК 656.078

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Корінь М.В., к.е.н., доцент,
Сендюк В.Е., магістр,
Муквіч О.С., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті вивчено теоретичні основи модернізації, що дозволило представити авторське розуміння даного терміну. Запропоновано під модернізацією підприємств залізничного транспорту розуміти процес якісних перетворень на підприємствах галузі за рахунок освоєння сучасних технологій організації транспортного процесу та оновлення інфраструктури, спрямованих на підвищення енего- і ресурсоефективності,

рівня безпеки в галузі, покращення її фінансово-економічного становища та в цілому конкурентоспроможності на ринку перевезень. Проаналізовано сьогочасну ситуацію зі станом основних фондів залізничного транспорту, що дозволило обґрунтувати необхідність реалізації саме модернізаційних перетворень в галузі. Визначено основні напрямки модернізації таких ключових для залізничного транспорту бізнес-вертикалей, як вантажні перевезення та логістика, пасажирські перевезення, інфраструктура, послуги тяги, виробництво та сервіс.

Ключові слова: залізничний транспорт, модернізація, напрямки, бізнес-вертикалі, знос.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Коринь М.В., к.э.н, доцент,
Сендюк В.Э., магистр,
Муквич О.С., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье изучено теоретические основы модернизации, что позволило представить авторское понимание данного термина. Предложено под модернизацией предприятий железнодорожного транспорта понимать процесс качественных преобразований на предприятиях отрасли за счет освоения современных технологий организации транспортного процесса и обновления инфраструктуры, направленных на повышение энерго- и ресурсоэффективности, уровня безопасности в отрасли, улучшение ее финансово-экономического положения и в целом конкурентоспособности на рынке перевозок. Проведен анализ существующей ситуации относительно состояния основных фондов железнодорожного транспорта, что позволило обосновать необходимость реализации именно модернизационных преобразований в отрасли. Определены основные направления модернизации таких ключевых для железнодорожного транспорта бизнес-вертикалей, как грузовые перевозки и логистика, пассажирские перевозки, инфраструктура, услуги тяги, производство и сервис.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, модернизация, направления, бизнес-вертикали, износ.

THEORETICAL BASES OF MODERNIZATION OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

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

The article states that for today the modernization of key business management vertical lines is the tool that will enable PJSC «Ukrzaliznytsja» to become a leader in the European market of transport and logistics services by bringing the quality of transport and logistics services to the requirements and standards of the EU . The study of the stages of the evolution of the theory of modernization and approaches to the interpretation of the content of this economic category, allowed to present the author's understanding of this term. It is proposed to modernize railway enterprises to understand the process of qualitative transformations at the enterprises of the industry through the development of modern technologies for the

Вісник економіки транспорту і промисловості № 64, 2018

organization of the transport process and the updating of the infrastructure aimed at increasing the profit and resource efficiency, the level of security in the industry, improving its financial and economic situation and overall competitiveness in the market transportation. The present situation with the state of fixed assets of railway transport was studied, which allowed to establish a significant level of their workability. It is determined that the critical level of depreciation of fixed assets is one of the reasons for the deterioration of the performance indicators of PJSC «Ukrzaliznytsja», increase of resource and energy consumption of the transport process, decrease of demand for transportation, and, consequently, decrease of competitiveness of Ukrainian railways in the European market of transport services. On this basis, the necessity of realization of modernization transformations in the industry is substantiated. Taking into account that at present in PJSC «Ukrzaliznytsja» there is a change in the corporate governance system due to the creation of new business verticals, the formation of which will take place by transferring to the balance of currently available fixed assets in the industry, the main directions of modernization of such key business lines for rail transport, such as freight transport and logistics, passenger transportation, infrastructure, traction services, production and service.

Keywords: *railway transport, modernization, directions, business vertical, demolition.*

Постановка проблеми. Реформаційні процеси, що наразі мають місце на залізничному транспорті України, спрямовані на активне включення українських залізниць в систему транс'європейських транспортних зв'язків та забезпечення реалізації вигідного для країни транзитного потенціалу. Однак, попри численні заходи щодо входження ПАТ «Укрзалізниця» в європейський транспортний простір наразі в галузі наявні численні асиметрії розвитку, що обмежують можливість її повноцінної інтеграції в Європу. В значній мірі наявні асиметрії зумовлені технологічною відсталістю залізничного транспорту від рівня розвитку європейських залізниць, що відбивається в нагромадженні фізично і морально зношеного рухомого складу, залізничної інфраструктури, контактної мережі, засобів зв'язку тощо.

Особливу загрозу фактор технологічної відсталості становить для безпеки та привабливості перевезень, а відповідно й операційної ефективності галузі в умовах її переходу до моделі управління активами за бізнес-вертикалями. Адже згідно зі Стратегією розвитку ПАТ «Українська залізниця» кожна бізнес-вертикаль буде створення на основі фондів, що наразі експлуатуються у відповідних підрозділах, і

функціонуватиме як окремий суб'єкт з обслуговування певного сегменту ринку. Створення бізнес-вертикалей шляхом передачі критично зношених фондів у їх структуру наперед означає збереження низького рівня ефективності компанії, а тому виникає необхідність в пошуку напрямків реалізації модернізаційних перетворень на підприємствах залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У сучасній економічній науці існує багато досліджень, присвячених проблематиці модернізації. До числа найбільш відомих науковців, які обіймаються питанням теоретичного осмислення процесу модернізації, належать Бужимська К., Мамалуй О., Михальченко М., Пашута М., Петрович Й., Шкільнюк О. та інші [1-5].

Пошуку інструментів модернізації підприємств залізничного транспорту присвячені публікації таких провідних вчених транспортної галузі, як Дикань В., Зубенко В., Калініченко Л., Корінь М., Маслова В., Токмакова І., Шраменко О. та інші [6-10]. Незважаючи на достатню увагу вчених до проблеми подолання критичного стану основних фондів галузі, нові умови функціонування залізничного транспорту, що проявляються в створенні бізнес-вертикалей для обслуговування окремих

сегментів ринку залізничних перевезень, актуалізують питання пошуку напрямків модернізації ключових для галузі бізнес-вертикалей. Саме тому, метою статті є теоретичне осмислення змісту категорії «модернізація підприємств залізничного транспорту» та обґрунтування напрямків її реалізації в ключових для залізничного транспорту бізнес-вертикалях.

Виклад основного матеріалу дослідження. Термін «модернізація» походить від французького «modernisation», що означає оновлення, удосконалення, надання будь-чому сучасного вигляду, переробка відповідно до сучасних вимог [11]. Основні ідеї теорії модернізації були закладені в XVI ст. і розвивають по теперішній, що зумовило виникнення значних дискусій щодо

визначення змісту самої категорії «модернізація». В цілому в науковій літературі вченими виділяється 4 етапи розвитку теорії модернізації, кожен з яких відображає зміну поглядів на модернізацію під впливом розвитку науково-технічного процесу. Так, перший етап – це етап ранньої індустріальної (мануфактурної) модернізації, що припадає на XVI ст. – середина XVIII ст.; другий етап – індустріальної модернізації (кін. XVIII ст. – середина XIX ст.); третій етап розвитку теорії модернізації – пізня індустріальна модернізація (I пол. XX ст.) і сучасний етап, розпочався з середини XX століття та триває по теперішній час – період постіндустріальної модернізації. Етапи еволюції теорії модернізації подано в таблиці 1.

Таблиця 1

Етапи еволюції теорії модернізації [12]

і	Коротка характеристика
Період народження та стрімкого росту дослідження модернізаційних процесів в класичній версії / друга половина 1950-х – перша половина 1960-х рр. /	Модернізація розглядалася як єдиний глобальний процес переходу суспільств від традиційності до сучасності на основі розповсюдження існуючих ідей і технологій з європейського центру по всьому світу. Представники класичної теорії модернізму вважали, що перехід від традиційності до сучасності зумовлює зміни у всіх сферах життя
Критичний період / кінець 1960-х – 1970-ті рр. / Валерстайн І.	Труднощі реалізації теорії модернізації країнами третього світу, оскільки країни не завжди мали у розпорядженні необхідні ресурси. Суспільна критика дала поштовх представникам і прихильникам теорії модернізму усунути некоректні теоретичні складові модернізаційної течії та вдосконалити їх
Посткритичний період / 1980-х рр. / Соу Е., Хантінгтон С.	Представники школи модернізації відмовились розглядати модернізацію як рух до західних інституцій і прийшли до висновку, що країна може розвиватись, вибравши власний, оригінальний, шлях на основі національних моделей модернізації з врахуванням національних традицій
Період неомодернізаційного та постмодернізаційного аналізу / кінець 1980-х – 1990-х рр. / Тіріакян Е., Штомпка П., Цапф В.	Становлення неомодернізаційного та постмодернізаційного аналізу зумовлено грандіозними трансформаціями у країнах Центрально-Східної Європи та Євразії. Основні теоретичні положення даного етапу: відмова від розуміння модернізації як руху в сторону західних цінностей, визнання можливості власних оригінальних ідей розвитку; визнання позитивної ролі традицій при здійсненні модернізаційних перетворень; чинник історії; відмова від трактування модернізації як єдиного процесу системної трансформації; циклічність природи модернізації
Сучасний етап / Амосов О.Ю.	Стрімка зміна стадій росту на макрорівні (системній кризі передують соціально-економічна сталість у більшості країн, а подолання кризи супроводжується загостренням суперечностей у суспільстві, збільшенням соціальних трансформацій, зміною конфігурації суспільних матриць), що відповідає постмодернізаційному аналізу в посткризовий період

Кожному із зазначених період розвитку теорії модернізація притаманне власне визначення даного поняття. Так, термін модернізації порозглядався як процес переходу до сучасності; як процес впровадження результатів науково-технічного прогресу та як процес здійснення перетворень. Зокрема, у словнику з суспільствознавства [13] поняття модернізації розглядається з позиції переходу до нової індустріальної стадії розвитку. В економічному ж словнику при визначенні терміну «модернізація» основна увага акцентується на змісті даного поняття і трактується як впровадження удосконалень, відповідних сучасним вимогам [14].

Серед науковців також не існує єдиного підходу до трактування змісту даної економічної категорії. Так, Пашута М. Т. та Шкільнюк О. М. [4] визначають модернізацію з точки зору процесу оновлення та зміни технологічної бази підприємств. Ці науковці розглядають модернізацію в якості ключового чинника зростання техніко-економічних показників діяльності підприємства та посилення його інтенсивного розвитку. Подібним є трактування, запропоноване Петровичем Й., який розглядає модернізацію в аспекті впровадженнь досягнень науково-технічного процесу задля зростання рівня інноваційності та конкурентоспроможності продукції підприємств всіх галузей економіки [5].

Більш розширеним є визначення, запропоноване Бужимською К. Цей науковець розглядає модернізацію з точки зору осучаснення, вдосконалення та забезпечення найбільш сучасного рівня розвитку соціально-економічної системи, що досягається за рахунок реалізації економічних, політичних державно-правових, психологічних та культурологічних перетворень [1]. Михальченко М. зазначає, що «...модернізація орієнтує суспільство і його структури, сфери на вдосконалювання, просування вперед, на

розробку й реалізацію нових цілей, задач, пріоритетів, стратегій. Модернізація – це творчо-перетворююча функція розвитку. Модернізація є незавершеним проектом, і проектом, що ніколи не завершується у глобальному вимірі. Суспільство, яке завершило модернізаційний проект, може вирушати на історичний смітник» [3].

Отже, визначення поглядів на зміст категорії «модернізація» дозволило встановити наступне:

по-перше, модернізація більшістю вчених визначається з точки зору процесу, тобто до її трактування застосовується в основному процесний підхід;

по-друге, модернізація завжди означає залучення інноваційного фактору – інноваційний характер процесу;

по-третє, сфери реалізації модернізації різні – від модернізації технологічної до забезпечення культурних перетворень.

Таким чином, ґрунтуючись на вище визначеному, під модернізацією підприємств залізничного транспорту доцільно розуміти процес якісних перетворень на підприємствах галузі за рахунок освоєння сучасних технологій організації транспортного процесу та оновлення інфраструктури, спрямованих на підвищення енеґо- і ресурсоефективності, рівня безпеки в галузі, покращення її фінансово-економічного становища та в цілому конкурентоспроможності на ринку перевезень.

Сьогочасна ситуація на залізничному транспорті вказує на нагальну потребу в реалізації саме модернізаційних перетворень в галузі. Адже саме критичний рівень зносу основних фондів є однією із причин погіршення показників роботи ПАТ «Укрзалізниця», зростання ресурсо- та енерґоемності транспортного процесу, падіння попиту на перевезення, а відповідно, і зниження конкурентоспроможності українських залізниць на європейському ринку

транспортних послуг. Згідно з статистичними даними вже наразі вичерпали свій експлуатаційний ресурс більше 90 % фондів галузі [15]. Зокрема, найбільш критичною ситуація є зі станом рухомого складу для виконання як пасажирських, так і вантажних перевезень. Аналіз поточного стану вантажного рухомого складу дозволив встановити, що наразі парк вантажних вагонів зношений на 90 %, парк вантажних електровозів – на 88 %, а парк тепловозів і взагалі на 100 % [16]. Досить складною є ситуація і з рухомими складом, призначених для пасажирських перевезень. Зокрема, середній термін експлуатації усього парку пасажирських вагонів наразі становить 27,5 років, а рівень зношеності – 87 %. Із загальної кількості електропоїздів робочий парк нараховує лише 37 %, а дизель-поїздів і взагалі лише 5 %. Масштабної модернізації потребує й залізнична інфраструктура, фізичний знос якої перевищує 60 %, у тому числі об'єктів колійного господарства – 86 % [17].

Згідно зі Стратегією розвитку ПАТ «Українська залізниця» до 2021 року наразі відбуваються зміни в системі корпоративного управління галуззю, що пов'язанні з формуванням 5 бізнес-вертикалей, що націлені на обслуговування окремих сегментів ринку, а саме: бізнес-вертикаль вантажні перевезень, бізнес-вертикаль пасажирські перевезення, інфраструктура, послуги тяги, виробництво та сервіс [15]. Враховуючи те, що нові бізнес-вертикалі формуються на базі діючих сфер діяльності залізничного транспорту і відповідно, їх створення буде відбуватися шляхом передачі на баланс наразі наявних в галузі основних фондів, то вважаємо за необхідне зупинитися на характеристиці основних напрямків реалізації модернізаційних перетворень у кожній бізнес-вертикалі (рисунок 1).

Перша бізнес-вертикаль «Вантажні перевезення та логістика», діяльність якої пов'язана з надання логістичних послуг та послуг в сфері вантажних перевезень.

Враховуючи існуюче становище сфери вантажних перевезень, основними напрямки модернізації даної бізнес-вертикалі варто визначити:

- оновлення парку вантажних вагонів шляхом придбання та проведення капітального ремонту існуючих моделей, налагодження спільних виробництв вагонів з провідними закордонними компаніями;

- формування і розвиток ефективної збалансованої термінально-складської мережі на всій території України шляхом створення вантажопереробних терміналів, мультимодальних термінальних комплексів багатоцільового призначення, що надають широкий спектр складських, митних та супроводжуваних послуг;

- розширення портфелю транспортних послуг за рахунок переходу до інтегрованих послуг з перевезення вантажів «від дверей до дверей» за принципом «одного вікна»;

- впровадження інформаційно-телекомунікаційних систем обслуговування, в тому числі програм з обміну інформацією, баз роботи з клієнтами та програм автоматизованого розподілу парку вантажних вагонів між клієнтами тощо;

- запуск нових контейнерних та контрейлерних поїздів, мультимодальних транспортних маршрутів, в тому числі участь у проектах розбудови нових сухопутних маршрутів;

- будівництво окремих залізничних ліній для обслуговування вантажних перевезень тощо.

До основних напрямків модернізації бізнес-вертикалі «Пасажирські перевезення» варто віднести:

- оновлення парку пасажирських вагонів за рахунок придбання нових типів вагонів та збільшення парку рейкових автобусів, придбання та проведення капітального ремонту моторвагонного рухомого складу;

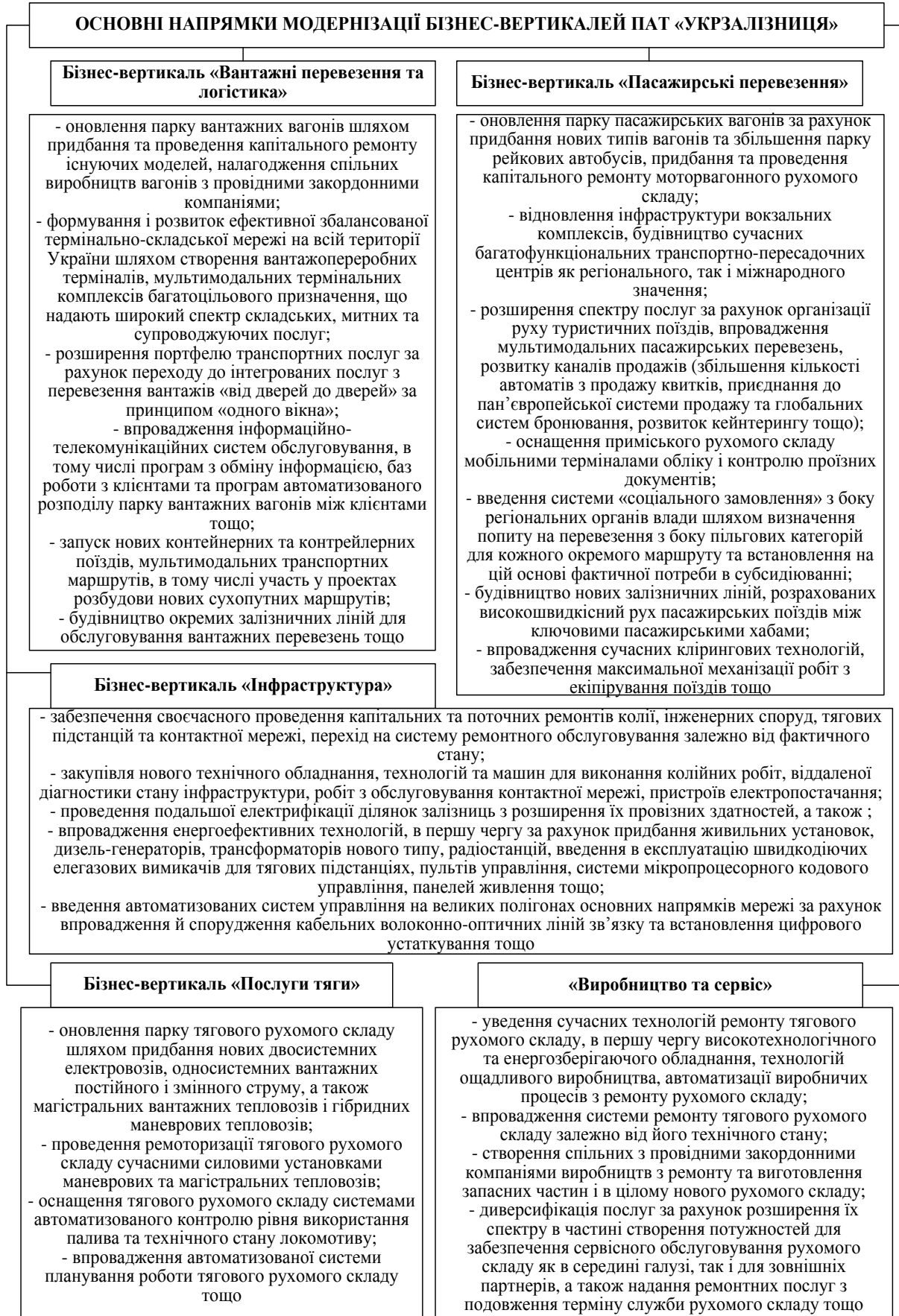


Рис. 1. Основні напрямки модернізації бізнес-вертикалей ПАТ «Укрзалізниця»

- відновлення інфраструктури вокзальних комплексів, будівництво сучасних багатофункціональних транспортно-пересадочних центрів як регіонального, так і міжнародного значення;

- розширення спектру послуг за рахунок організації руху туристичних поїздів, впровадження мультимодальних пасажирських перевезень, розвитку каналів продажів (збільшення кількості автоматів з продажу квитків, приєднання до пан'європейської системи продажу та глобальних систем бронювання, розвиток кейнтерингу тощо);

- оснащення приміського рухомого складу мобільними терміналами обліку і контролю проїзних документів;

- введення системи «соціального замовлення» з боку регіональних органів влади шляхом визначення попиту на перевезення з боку пільгових категорій для кожного окремого маршруту та встановлення на цій основі фактичної потреби в субсидюванні;

- будівництво нових залізничних ліній, розрахованих на високошвидкісний рух пасажирських поїздів між ключовими пасажирськими хабами;

- впровадження сучасних клірингових технологій, забезпечення максимальної механізації робіт з екіпірування поїздів тощо.

Модернізація бізнес-вертикалі «Інфраструктура» має проводитися за такими напрямками:

- забезпечення своєчасного проведення капітальних та поточних ремонтів колії, інженерних споруд, тягових підстанцій та контактної мережі, перехід на систему ремонтного обслуговування залежно від фактичного стану;

- закупівля нового технічного обладнання, технологій та машин для виконання колійних робіт, віддаленої діагностики стану інфраструктури, робіт з обслуговування контактної мережі, пристроїв електропостачання тощо;

- проведення подальшої електрифікації ділянок залізниць з

розширення їх провізних здатностей, а також ;

- впровадження енергоефективних технологій, в першу чергу за рахунок придбання живильних установок, дизель-генераторів, трансформаторів нового типу, радіостанцій, введення в експлуатацію швидкодіючих елегазових вимикачів для тягових підстанцій, пультів управління, системи мікропроцесорного кодового управління, панелей живлення тощо;

- введення автоматизованих систем управління на великих полігонах основних напрямків мережі за рахунок впровадження й спорудження кабельних волоконно-оптичних ліній зв'язку та встановлення цифрового устаткування тощо.

Основними напрямками модернізації бізнес-вертикалі «Послуги тяги» необхідно визначити:

- оновлення парку тягового рухомого складу шляхом придбання нових двосистемних електровозів, односистемних вантажних постійного і змінного струму, а також магістральних вантажних тепловозів і гібридних маневрових тепловозів;

- проведення ремоторизації тягового рухомого складу сучасними силовими установками маневрових та магістральних тепловозів;

- оснащення тягового рухомого складу системами автоматизованого контролю рівня використання палива та технічного стану локомотиву;

- впровадження автоматизованої системи планування роботи тягового рухомого складу тощо.

Бізнес-вертикаль «Виробництво та сервіс» може бути модернізовано шляхом:

- уведення сучасних технологій ремонту тягового рухомого складу, в першу чергу високотехнологічного та енергозберігаючого обладнання, технологій ощадливого виробництва, автоматизації виробничих процесів з ремонту рухомого складу;

- впровадження системи ремонту тягового рухомого складу залежно від його технічного стану;

- створення спільних з провідними закордонними компаніями виробництв з ремонту та виготовлення запасних частин і в цілому нового рухомого складу;

- диверсифікація послуг за рахунок розширення їх спектру в частині створення потужностей для забезпечення сервісного обслуговування рухомого складу як в середині галузі, так і для зовнішніх партнерів, а також надання ремонтних послуг з подовження терміну служби рухомого складу тощо.

Узагальнюючи, варто зазначити, що в умовах реалізації якісно нової для галузі моделі корпоративного управління, яка передбачає передачу активів ПАТ «Укрзалізниця» у підпорядкування новостворених бізнес-вертикалей з обслуговування окремих сегментів ринку залізничних перевезень, виконання визначених напрямків модернізації дозволить:

по-перше, підвищити рівень безпеки перевезень та технічну готовність залізничного транспорту до задоволення потреб економіки в безперебійності процесу транспортно-логістичного обслуговування;

по-друге, покращити якість обслуговування за рахунок формування зручних маршрутів, зростання швидкості та комфортності перевезень, впровадження послуг з інтегрованого обслуговування;

по-третє, підвищити операційну ефективність ПАТ «Укрзалізниця» за рахунок оптимізації витрат та зростання продуктивності використання рухомого складу;

вчетверте, активізувати виробничі можливості власних підприємств з ремонту і виробництва рухомого складу та підвищити рівень їх інвестиційної привабливості, інноваційності та економічної ефективності;

по-п'яте, підвищити конкурентоспроможність українських залізниць на європейському ринку

транспортно-логістичних послуг та якісно змінити ділову репутацію ПАТ «Укрзалізниця».

Висновок. Таким чином, на сьогоднішній день саме модернізація ключових для галузі бізнес-вертикалей управління є тим інструментом, що дозволить ПАТ «Укрзалізниця» стати лідером на європейському ринку транспортно-логістичних послуг за рахунок доведення рівня якості транспортно-логістичного обслуговування до вимог та стандартів ЄС. Вивчення теоретичних основ модернізації дозволило представити авторське розуміння даного терміну. Запропоновано під модернізацією підприємств залізничного транспорту розуміти процес якісних перетворень на підприємствах галузі за рахунок освоєння сучасних технологій організації транспортного процесу та оновлення інфраструктури, спрямованих на підвищення енего- і ресурсоефективності, рівня безпеки в галузі, покращення її фінансово-економічного становища та в цілому конкурентоспроможності на ринку перевезень. Вивчено сьогочасну ситуацію зі станом основних фондів залізничного транспорту, що дозволило обґрунтувати необхідність реалізації саме модернізаційних перетворень в галузі. Враховуючи те, що наразі в ПАТ «Укрзалізниця» відбувається зміна системи корпоративного управління за рахунок створення нових бізнес-вертикалей, формування яких відбуватиметься шляхом передачі на баланс наразі наявних в галузі основних фондів, визначено основні напрямки модернізації таких ключових для залізничного транспорту бізнес-вертикалей, як вантажні перевезення та логістика, пасажирські перевезення, інфраструктура, послуги тяги, виробництво та сервіс.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Бужимська К. О. Теорія модернізації: виникнення, розвиток,

сучасний стан / К.О. Бужимська // Вісник ЖДТУ. – 2008. – № 2(44). – С. 216-227.

2 Мамалуй О.О. Про зміст механізму модернізації української економіки / О.О. Мамалуй // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010. – № 3. – С. 27-35.

3 Михальченко М. Політична реальність в Україні: трансформація, модернізація, революція? [Електронний ресурс] / М. Михальченко. – Режим доступу:

[http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/59635/6-](http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/59635/6-Mikhalchenko.pdf?sequence=1)

[Mikhalchenko.pdf?sequence=1](http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/59635/6-Mikhalchenko.pdf?sequence=1). – Назва з екрана.

4 Пашута М. Т. Інновації: понятійно-теормінологічний апарат, економічна сутність та шляхи стимулювання: навч. посіб. / М. Т. Пашута, О. М. Шкільнюк. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 118 с.

5 Петрович Й. М. Модернізація промислових підприємств як передумова їх ефективного розвитку [Електронний ресурс] / Й. М. Петрович. – Режим доступу: http://ena.lp.edu.ua:138_Petrovich.pdf. – Назва з екрана.

6 Дикань В.Л. Соціально-економічна модернізація залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, Л.Л. Калініченко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 38. – С. 121-131.

7 Зубенко В.О. Визначення пріоритетності інвестування рухомого складу / В.О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 403-405.

8 Корінь М.В. Теоретичні засади підвищення рівня технологічної безпеки залізничного транспорту / М.В. Корінь, В.М. Кривда // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 59. – С. 68-75.

9 Маслова В.А. Приоритетные направления инвестиций на

усовершенствование технико-технологической базы в условиях ограниченных финансовых ресурсов / В.А. Маслова, Е.В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 52. – С. 132-136.

10 Токмакова І.В. Сучасні підходи до вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 25. – С. 82-84.

11 Словник іншомовних слів / За ред. члена-кореспондента АН УРСР О. С. Мельничука. – Київ: Головна редакція української радянської енциклопедії, 1977. – 776 с.

12 Гедз М. Й. Еволюція розвитку теорії модернізації / М. Й. Гедз // Економічний простір. – 2014. – № 88. – С. 28-38.

13 Словарь по обществознанию / Ю. Ю. Петрунин, М. И. Панов, Л. Б. Логунова и др.; под ред. Ю. Ю. Петрунина. – 3-е изд. – М.: КДУ, 2006. – 512 с.

14 Азрилиян А. Н. Большой экономический словарь / А. Н. Азрилиян, О. М. Азриелян, Е. В. Калашникова, О. К. Квардакова. – М.: Институт новой экономики, 2007. – 1152 с.

15 Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017-2021 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/general_informat ion/. – Назва з екрана.

16 Обговорення довгострокової стратегії зміни тарифів на вантажні перевезення ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/451909/. – Назва з екрана.

17 Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/>. – Назва з екрана.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149574

УДК 330.341.1:656.2

СИСТЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ «ПІВДЕННА ЗАЛІЗНИЦЯ»

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Голованова Т.О., слухач магістратури (УкрДУЗТ)*

В статті виконані розрахунки рівня економічної безпеки Південної залізниці у 2014 – 2017 рр. і виявлені причини знаходження його у зоні ризику. Це низька продуктивність праці та продуктивність вагона, зменшення поточної ліквідності, поглиблення збитковості виробничо-фінансової діяльності.

Окреслено сутність і властивості системи забезпечення економічної безпеки регіональної філії «Південна залізниця» як підсистеми системи забезпечення економічної безпеки ПАТ «Українська залізниця».

Визначені основні завдання, які повинна вирішувати система забезпечення економічної безпеки залізниці.

Ключові слова: економічна безпека залізниці; оцінка рівня економічної безпеки залізниці; система забезпечення економічної безпеки залізниці; властивості і завдання системи забезпечення економічної безпеки залізниці

СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ФИЛИАЛА "ЮЖНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА"

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Голованова Т.О., слушатель магистратуры (УкрДУЗТ)*

В статье выполнены расчеты уровня экономической безопасности Южной железной дороги в 2014 - 2017 гг. и выявлены причины нахождения его в зоне риска. Это низкая производительность труда и производительность вагона, уменьшения текущей ликвидности, углубления убыточности производственно-финансовой деятельности.

Определены сущность и свойства системы обеспечения экономической безопасности регионального филиала "Южная железная дорога" как подсистемы системы обеспечения экономической безопасности ПАТ "Украинская железная дорога".

Определены основные задачи системы обеспечения экономической безопасности железной дороги.

Ключевые слова: экономическая безопасность железной дороги; оценка уровня экономической безопасности железной дороги; система обеспечения экономической безопасности железной дороги; свойства и задачи системы обеспечения экономической безопасности железной дороги

A SYSTEM OF PROVIDING ECONOMIC SECURITY OF THE REGIONAL BRANCH "SOUTH RAILWAY" OF PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "UKRAINIAN RAILWAY"

*Nazarenko I.L., PhD (economics), assistant professor,
Golovanova T.O., master's student (USURT)*

Railway transport is one of basic industries, providing transportation of goods and passengers, and is known to be a basis of national security.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 64, 2018

Economic security of transport is determined by its possibility to satisfact demand of economic subjects on internal and international transportations qualitatively; to compete on international transportation markets; to realize its transit potential effectively.

The biggest threats to economic security of railway transport are reduction of transit potential of Ukraine as a result of military operations on the East and occupation of Crimea, reduction of own production in basic economic industries of Ukraine, aging of rolling stock and transport buildings, and other factors.

Therefore a timely task is assessment and increasing economic security level of railways which requires proper methods. Economic security of a railway is its state of protection from external and internal threats and its ability to adapt to changes in surroundings.

In the article the calculations of economic security level of the South railway in 2014 - 2017 are executed and reasons of being it in the risk zone are revealed. They are: low labour productivity, reduction of current liquidity, low productivity of carriage, deepening of unprofitableness of activity of the railway.

Aforementioned problems which cause low level of economic security of the regional branch "South railway" of public joint stock company "Ukrainian railway" are typical for all Ukrainian railways and call for creating a system of providing economic security. Its essence and properties are determined in the article. A system of providing economic security is holistic, complex, opened, having connections with surroundings, goal-oriented, non-linear, stochastic, dynamic, controllable, heterogeneous.

In the article some other properties are named which should be taken into account while creating a system of providing economic security of a railway. They are: sustainability of the system, reliability, sensitiveness to the changes; this system must quickly react to the changes of surroundings. The basic tasks of the system of providing economic security of a railway are also determined in the article.

Keywords: economic security of railway; assessment of economic security of railway; system of providing of economic security of railway; properties and tasks of the system of providing of economic security of railway

Постановка проблеми. Залізничний транспорт є однією з базових галузей, забезпечуючи перевезення вантажів та пасажирів, і є основою національної безпеки. Як вказано у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, однією з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі зокрема є системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але і національній безпеці.

Економічна безпека (ЕБ) транспорту визначається його спроможністю якісно забезпечувати попит економічних суб'єктів на внутрішні та міжнародні перевезення; конкурувати на ринках міжнародних перевезень; ефективно

реалізовувати транзитний потенціал.

Найбільшими загрозами економічній безпеці залізничного транспорту є скорочення транзитного потенціалу України внаслідок військових дій на Сході, окупації Криму та інших факторів, зменшення власного виробництва в основних вантажоутворюючих галузях, прогресуюче старіння основних виробничих фондів (незважаючи на виконану на папері їхню переоцінку, яка дозволила знизити коефіцієнт зносу з 85-95% до 10-15%) [1].

Тому актуальним є дослідження економічної безпеки залізниці, її оцінка та створення системи забезпечення економічної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням економічної безпеки залізничного транспорту присвячені праці вітчизняних та

зарубіжних науковців, зокрема Г. Ейтутіса, Р.А. Кожевнікова, З.П. Межох, Н.П. Терьошиної, Д.І. Ковальова, В.Л. Диканя, І.Л. Плетникової (Назаренко), Т.О. Тимофєєвої, О.І. Платонова, Т.Г. Сухорукової, А.В. Толстої, Ж.С. Костюк, та інших учених [2 – 11]. В їх працях розглядається сутність, складові економічної безпеки залізничного транспорту, розроблені методики її оцінювання. Створенню системи забезпечення ЕБ підприємств залізничного транспорту присвячена зокрема стаття А.Ю. Чередниченка [12], в якій сформульовано принципи забезпечення ЕБ, визначено об'єкти і суб'єкти системи забезпечення економічної безпеки підприємств

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але дотепер в літературі не приділялося уваги розробленню системи забезпечення економічної безпеки залізниць, не визначені її сутність та властивості.

Метою статті є оцінка рівня економічної безпеки регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Українська залізниця», визначення сутності, властивостей і завдань системи її забезпечення.

Основний матеріал статті. Регіональна філія «Південна залізниця» є відокремленим підрозділом ПАТ «Українська залізниця» без статусу юридичної особи, метою діяльності якої є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб в безпечних, якісних залізничних перевезеннях, роботах та послугах, забезпечення ефективного функціонування та розвитку виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту загального користування, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку від здійснення підприємницької діяльності.

На нашу думку, базуючись на визначенні ЕБ підприємства [5, 8], економічна безпека залізниці – це стан захищеності її діяльності від негативного

впливу внутрішніх та зовнішніх загроз; стан, при якому забезпечується стабільне функціонування і прогресивний розвиток залізниці, досягається шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюється.

Спочатку оцінимо рівень ЕБ Південної залізниці за методикою, розробленою у дисертації І.Л. Плетникової [6]. Згідно з методикою, рівень ЕБ залізниці залежить від обраних показників її діяльності:

$$U_{ЭБП} = 0,27f(\Pi_T) + 0,1f(\Pi_B) + 0,04f(\Pi_L) + 0,05f(K_{Год}) + 0,08f(\Phi_{Отд}) + 0,34f(R) + 0,12f(K_{Т.л.}), \quad (1)$$

де $f(\Pi_T)$, $f(\Pi_B)$, $f(\Pi_L)$, $f(K_{Год})$, $f(\Phi_{Отд})$, $f(R)$, $f(K_{Т.л.})$ – локальні функції залежності рівня ЕБ від продуктивності праці; продуктивності вагона; продуктивності локомотива; коефіцієнта придатності основних виробничих фондів; фондівдачі; рентабельності виробничо-фінансової діяльності; коефіцієнта поточної ліквідності відповідно.

Формули локальних функцій визначено у [5, 6] з урахуванням типу показника (стимулятор, дестимулятор, «інтервал»). Сума питомих вагів значущості не дорівнює одиниці, адже принцип їх визначення – виходячи з розрахунку середнього відсотку зростання локальної функції при зростанні значення кожного локального показника на 1%. Визначення питомих вагів значущості виконано у [6].

Динаміка показників діяльності регіональної філії ПАТ УЗ «Південна залізниця» - локальних показників ЕБ у 2014 – 2017 рр. наведена в табл. 1.

Необхідно відмітити, що колосальне зростання коефіцієнта придатності основних фондів – з 0,008 до 0,905 обумовлено переоцінкою основних засобів у 2015 році у зв'язку з формуванням ПАТ «Українська залізниця», і не викликано реальним оновленням фондів. Тією ж причиною обумовлений і стрибок

фондовіддачі у 2015 році. Результати програми, розробленої у DELPHI 5 розрахунків, виконані за допомогою (наведена у [6]), представлені на рис. 1.

Таблиця 1

Локальні показники економічної безпеки залізниці

Найменування показника	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.
1 Продуктивність праці, тис. прив. ткм /1 люд.	961,7	1029,8	1000,6	1036,7
2 Середньодобова продуктивність вантажного вагона, ткм нетто	3752	3587	4052	3781
3 Середньодобова продуктивність локомотива, тис. т-км брутто	1650	1631	1683	1620
4 Коефіцієнт придатності ОВФ	0,008	0,905	0,872	0,838
5 Фондовіддача основних виробничих фондів (по залишковій вартості), грн/грн	0,013	1,004	0,933	0,331
6 Рентабельність виробничо-фінансової діяльності, %	1,5	0,4	-8,9	-21,3
7 Коефіцієнт поточної ліквідності	0,3611	0,1347	0,0244	0,0319

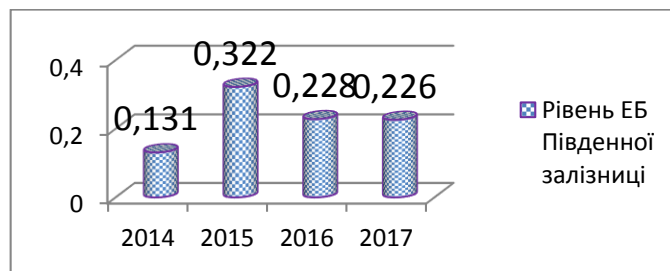


Рис. 1. Рівень ЕБ регіональної філії «Південна залізниця» у 2014 – 2017 рр.

Згідно з визначеними у [6] зонами економічної безпеки (див. рис. 2), бачимо, що протягом аналізованого періоду рівень ЕБ знаходиться у зоні ризику (від 0,0 до 0,8), в основному під впливом таких негативних чинників: низької продуктивності праці та продуктивності вагона, зменшення поточної ліквідності, поглиблення збитковості виробничо-фінансової діяльності. Це вимагає не тільки розроблення заходів по його підвищенню, а й організації такої роботи на постійній основі.

Тому актуалізується проблема створення системи забезпечення економічної безпеки як ПАТ «Українська залізниця» в цілому, так і системи забезпечення ЕБ залізниці.

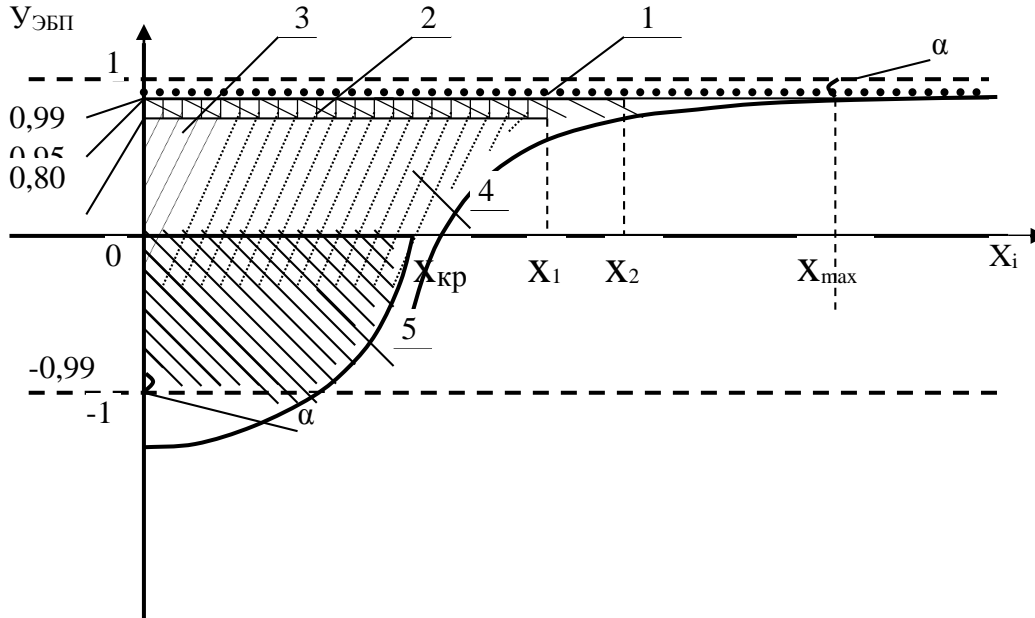
На нашу думку, серед наявних в літературі визначень СЕБП найбільш адекватним є визначення, наведене у

роботі [13, с. 38], згідно з яким система економічної безпеки підприємства – це сукупність взаємопов’язаних елементів (органів, засобів, методів і заходів), що діє на основі певних принципів, та сформована для забезпечення необхідного рівня захищеності підприємства від наявних і потенційних загроз та мінімізації їх негативного впливу.

Уточнюючи це визначення та враховуючи специфіку функціонування залізниці, під СЗЕБ залізниці будемо розуміти сукупність взаємопов’язаних елементів (органів, засобів, методів і заходів), що діє на основі певних принципів, та спрямована на захист всіх функціональних складових економічної безпеки залізниці та її життєво важливих інтересів (як сфери інтересів ПАТ «Українська залізниця») від зовнішніх та внутрішніх загроз та мінімізації їх

негативного впливу для забезпечення успішного фінансово-економічного розвитку. Забезпечення ЕБ залізниць включає комплекс видів діяльності за функціональними складовими ЕБ

залізниць: це фінансова; інтелектуальна і кадрова; техніко-технологічна; політико-правова; інформаційна; екологічна; силова [14, 6, 8].



1 - зона ідеальної безпеки; 2 - зона високої безпеки; 3 - зона прийнятної безпеки; 4 - зона ризику; 5 - зона загрози катастрофи.

Рис.2. Зони економічної безпеки, ризику і загрози катастрофи для підприємства (залізниця) [6]

Як слушно відмічає В.М. Павліченко у [15], побудування надійної й ефективної системи економічної безпеки підприємства можливе лише з застосуванням системного підходу до її організації, з визначенням категорійного апарату, методологічної бази.

На думку більшості дослідників у царині безпекології, система економічної безпеки є соціальною системою, і базуючись на цьому постулаті, у роботі [15] досліджена система забезпечення економічної безпеки підприємства (СЗЕБП), визначено її властивості. Названо як загальні властивості систем (цілісність; відносна відособленість від зовнішнього середовища; наявність зв'язків з зовнішнім середовищем; структурованість – наявність частин і зв'язків між ними; цілеспрямованість – підпорядкування всієї організації системи визначеній меті), так і специфічні (складність; відкритість;

нелінійність; ймовірнісність, динамічність, багаторівневість, неоднорідність, керованість).

Крім того, визначено, що за походженням СЗЕБП є змішаною, тому що вона містить як елементи, створені людиною (машини, механізми, будівлі тощо), так і елементи природного походження (кадри). За природою елементів – змішана, адже містить і матеріальні і абстрактні елементи (теорії, наукові знання, логічні системи тощо). За характером цілей виділяють системи, призначені для певної цілі, та системи, здатні обирати ціль і до неї прагнути. СЗЕБП не може змінити мету свого існування – забезпечення прийняттого рівня економічної безпеки підприємства, тому вона є призначеною для певної (вищеназваної) мети.

За описом вхідних (x), вихідних (y) і внутрішніх перемінних (z) СЗЕБП можна

вважати системою зі змішаними перемінними. За типом опису оператора системи СЗЕБП є «білою шухлядою». За способом керування: СЗЕБП є системою з комбінованим управлінням, а саме – організаційною [15]. Стосовно СЗЕБ залізниці: зауважимо, що вона є підсистемою системи вищого рівня – СЗЕБ «ПАТ «Українська залізниця».

На нашу думку, всі вищепераховані властивості СЗЕБП є властивими і для системи забезпечення економічної безпеки залізниці. Але у цьому переліку відсутні найважливіші властивості - це її гнучкість, стійкість та чутливість.

При проектуванні системи забезпечення ЕБ ПАТ «Українська залізниця» та окремих філіалів – залізниць необхідно враховувати, що ця система повинна швидко реагувати на зміни як зовнішнього, так і внутрішнього середовища, бути стійкою, надійною, але водночас чутливою до змін.

Якщо стан системи зберігається незалежно від зовнішніх збуджень, тоді це свідчить про її стійкість. Стійкість системи звичайно розглядають як позитивну її характеристику. Але інколи стійкість можна розглядати як небажану, що не допускає гнучкості в управлінні системи.

Надійність — здатність зберігати свою системоутворюючу властивість при елімінації будь-якої кількості елементів, крім одного.

Властивості, які формують здатність системи до самозбереження, часто називають зберігаючими. Серед них:

а) здатність зберігати стаціонарний нерівноважний стан незалежно від умов зовнішнього середовища та умов функціонування системи, що змінюються;

б) здатність утримувати суттєві перемінні внутрішнього середовища в допустимих межах (стосовно до технічних систем цю властивість називають гомеостазом, а до біосистем — гомеостазисом); з огляду на те, що за походженням СЗЕБП є змішаною, а не природною, не можемо називати цю

властивість гомеостазисом, а отже, це гомеостаз;

в) здатність пристосовуватись (адаптуватись) до зміни речовинного, енергетичного та інформаційного середовища (процес адаптації розглядається як зміна властивостей і поведінкових реакцій системи, спрямована на збереження її цілісності й гомеостазу на всіх системно-структурних рівнях організації);

г) здатність динамічно реагувати на зміни і впливи навколишнього середовища за рахунок структурно-функціональних перебудов (властивість динамічності);

д) властивість якісної неоднорідності, що виявляється в тому, що в рамках однієї й тієї ж функціональної системи спільно і злагоджено працюють підсистеми з якісно різними керуючими сигналами (речовинними, енергетичними, інформаційними);

е) властивість часової неоднорідності, яка проявляється в тому, що в одній функціональній системі взаємодіють підсистеми з різними постійними часу (повільні, швидкі);

ж) властивість структурно-функціональної організованості, що виявляється у високій стійкості структури і функцій системи;

з) властивість структурно-функціональної стохастичності, яка проявляється в різновиді реакцій у відповідь на одні й ті ж дії середовища;

к) властивість структурної дискретності, що виявляється в можливості поділу системи на дискретні елементи, компоненти, підсистеми;

л) властивість функціональної безперервності, тобто варіабельність кількісних параметрів у межах однієї і тієї ж дискретності [16].

СЗЕБ залізниці, будучи стійкою, повинна також мати достатню чутливість. Поняття чутливості системи використовують для характеристики здатності системи повертатись до стану рівноваги чи зміщувати свій стаціонарний стан при тривалих відхиленнях значень

перемінних зовнішнього середовища. Чутливість системи — це чутливість вектора стаціонарних (рівноважних) значень координат стану до вектора стаціонарних значень входів [16]. Іншими словами, це здатність системи (у даному випадку – СЗЕБ залізниці) реагувати на навіть незначні зміни навколишнього середовища, які можуть бути загрозливими для ефективного функціонування залізниці, тобто, вчасно розпізнавати зміни перемінних зовнішнього середовища (параметрів економічної безпеки) та генерувати відповідні реакції для повернення системи до стану рівноваги (забезпечення достатнього рівня економічної безпеки, якому відповідають зони прийнятної, високої та ідеальної безпеки).

Сформулюємо перелік основних завдань, які повинна вирішувати система забезпечення економічної безпеки залізниці: оцінку надійності і ступеня захищеності діяльності залізниці від внутрішніх і зовнішніх загроз; своєчасне виявлення посягань на ресурси залізниці та ефективне припинення загроз керівництву і персоналу на основі комплексного підходу до безпеки; виявлення причин і умов, що сприяють нанесенню фінансового, матеріального і морального збитку інтересам залізниці, порушення її нормального функціонування та розвитку; добування необхідної інформації для вироблення оптимальних управлінських рішень з питань стратегії і тактики стійкої економічної діяльності; вивчення партнерів, клієнтів і конкурентів, забезпечення безпеки зовнішньої діяльності залізниці; створення умов для відшкодування матеріального і морального збитку, що наноситься неправомірними діями юридичних і фізичних осіб, ослаблення негативних наслідків, що виникли при порушенні економічної безпеки; надання впливу на формування у партнерів і клієнтури сприятливого думки про залізницю; збір, аналіз, оцінку і прогнозування даних, що характеризують стан всього комплексу системи

забезпечення безпеки залізниці, контроль за ефективністю її функціонування.

Організаційно система ЕБ повинна бути втілена у вигляді служби економічної безпеки залізниці, концепція та функції якої були розроблені це у [17]. Її начальник повинен підпорядковуватися безпосередньо начальнику залізниці й бути його заступником з ЕБ. Відділи і служби, що ввійдуть до складу служби ЕБ, будуть продовжувати виконувати свої функції відповідно до діючих Положень про служби, підпорядковуючись своїм начальникам, а нові функції, пов'язані із забезпеченням економічної безпеки, повинні здійснювати під оперативним керівництвом заступника начальника залізниці з ЕБ, знаходячись, таким чином, у подвійному підпорядкуванні.

Висновки і перспективи подальших досліджень. В статті виконані розрахунки рівня економічної безпеки Південної залізниці у 2014 – 2017 рр. і виявлені причини знаходження його у зоні ризику. Це зокрема низька продуктивність праці та продуктивність вагона, зменшення поточної ліквідності, поглиблення збитковості виробничо-фінансової діяльності.

Досліджено сутність системи забезпечення економічної безпеки залізниці та її властивості як соціально-економічної системи. Нами визначено, що окрім існуючих в літературі властивостей, при її проектуванні повинні забезпечуватися наступні властивості: стійкість, надійність, чутливість до змін, необхідно враховувати, що ця система повинна швидко реагувати на зміни середовища. Визначені основні завдання, які повинна вирішувати система забезпечення економічної безпеки залізниці.

Напрямами подальших досліджень може бути визначення елементів системи забезпечення економічної безпеки залізниці.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 48-52.

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. // <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>

2. Назаренко І.Л., Черненко С.В. Оцінка економічної безпеки вагонної дільниці // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 62, 2018. –С. 89 – 96.

3. Кожевников Р.А., Межох З.П., Терешина Н.П. и др. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта: учебник для вузов ж.-д. транспорта. – М.: Маршрут, 2005. – 326 с.

4. Ейтутіс Г. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту // Економіст. – 2009. - №1. – С. 56-59.

5. Ковальов Д.І., Плетникова І.Л. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства // Економіка України. – 2001. - №4. - С. 35 – 40.

6. Плетникова І.Л. Визначення рівня і забезпечення економічної безпеки залізниці: дис. ... канд.екон. наук: спец. 08.07.04 – Економіка транспорту і зв'язку. Хар. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2001. — 234 с.

7. Тимофєєва Т. О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту: автореф. дис. ... канд.екон. наук : спец. 08.00.03 "Економіка та упр. нац. госп-вом"; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009.- 20 с.

8. Дикань В.Л., Назаренко І.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства: монографія. - Харків:УкрДАЗТ, 2010. – 142 с.

9. Ковалев Д.И., Сухорукова Т.Г. Экономическая безопасность предприятия // Экономика Украины. - 1998- No 11.- С.

10. Толстова А. В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип.37.- 2012. — С. 75–78.

11. Костюк Ж.С. Сутність поняття «Економічна безпека підприємств залізничного транспорту» // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – №41. – С. 173-179.

12. Чередниченко А.Ю. Система економічної безпеки підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 51, 2015. – С. 67 – 72.

13. Матвійчук Н. М. Теоретичні основи формування системи економічної безпеки підприємства //Формування ринкової економіки в Україні: [зб. наук. праць]. – Львів, 2014. – Вип. 31 – С. 37-44.

14. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность): учебно - практ. пособие./Под. ред. Е.А. Олейникова - М.: ЗАО "Бизнес-школа Интел - СИНТЕЗ", 1997. - 279 с.

15. Павліченко В. М. Визначення основних властивостей системи забезпечення економічної безпеки підприємства // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - Вип. 50. - С. 254 - 258.

16. Системологія на транспорті: підручник. У 5 кн. / За заг. ред. М.Ф. Дмитриченка. - К. : Знання України. Кн. 1: Основи теорії систем і управління / Е. В. Гаврилов [та ін.]. - 2005. - 344 с.

17. Плетникова І.Л. Структура та функції служби економічної безпеки залізниці // Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна.. – 2001. - №512. – С. 191 – 193.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149591

УДК 330.332:656.2(477)

РОЗРОБКА МЕХАНИЗМУ СОЦІАЛЬНОГО ІНВЕСТУВАННЯ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

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

Процес соціального інвестування ПАТ «Укрзалізниця» є динамічним процесом реалізації взаємовідносин між суб'єктами та об'єктами інвестування, який покликаний збалансувати інтереси корпоративного та соціального секторів економіки. Автором доведено, що механізм управління соціальною інвестиційною діяльністю ПАТ «Укрзалізниця» охоплює традиційні компоненти системи управління, серед яких планування, аналіз, організація, контроль, оцінка, мотивація соціальної інвестиційної діяльності. Крім того, включає специфічні набори інструментарію залучення інвестицій, відрізняється моделями розподілу інвестиційних ресурсів, напрямками активізації інвестиційної діяльності та чинниками забезпечення інвестиційної привабливості. Він визначається як сукупність організаційно-економічних форм і методів, інструментів і важелів дії на соціальну інвестиційну діяльність, взаємопов'язаних в єдиний механізм, що припускає мотиваційне, правове, ресурсне і методичне забезпечення, котрий дозволяє визначити обсяг, структуру, напрями і реалізацію соціальних інвестицій з метою досягнення максимального корисного ефекту і забезпечення стабільної фінансово-господарської діяльності ПАТ «Укрзалізниця» в найближчій і подальшій перспективі.

Ключові слова: соціальні інвестиції, механізм соціального інвестування, залізничний транспорт, ПАТ «Укрзалізниця», процес соціального інвестування

РАЗРАБОТКА МЕХАНИЗМА СОЦИАЛЬНОГО ИНВЕСТИРОВАНИЯ ПАО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ»

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

Процесс социального инвестирования ПАО «Укрзалізниця» является динамическим процессом реализации взаимоотношений между субъектами и объектами инвестирования, который призван сбалансировать интересы корпоративного и социального секторов экономики. Автором доказано, что механизм управления социальной инвестиционной деятельностью ПАО «Укрзалізниця» охватывает традиционные компоненты системы управления, среди которых планирование, анализ, организация, контроль, оценка, мотивация социальной инвестиционной деятельности. Кроме того, включает специфические наборы инструментария привлечения инвестиций, отличается моделями распределения инвестиционных ресурсов, направлениями активизации инвестиционной деятельности и факторами обеспечения инвестиционной привлекательности. Он определяется как совокупность организационно-экономических форм и методов, инструментов и рычагов воздействия на социальную инвестиционную деятельность, взаимосвязанных в единый механизм, предполагающий мотивационное, правовое, ресурсное и методическое обеспечение, позволяющий определить объем, структуру, направления и реализацию социальных инвестиций с целью достижения максимального полезного эффекта и обеспечения стабильной финансово-хозяйственной деятельности ПАО «Укрзалізниця» в ближайшей и дальнейшей перспективе.

Ключевые слова: социальные инвестиции, механизм социального инвестирования, железнодорожный транспорт, ПАО «Укрзалізниця», процесс социального инвестирования

**DEVELOPMENT OF MACHINISM SOCIAL INVESTMENT PJSC
«UKRZALIZNYTSIA»**

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

The process of social investment of PJSC "Ukrzaliznytsia" is a dynamic process of implementation of relationships between subjects and objects of investment, which is designed to balance the interests of the corporate and social sectors of the economy. The author proves that the mechanism of management of social investment activity of PJSC "Ukrzaliznytsia" covers the traditional components of the management system, including planning, analysis, organization, control, evaluation, motivation of social investment activity. In addition, includes a specific set of targeting tools, different patterns of allocation of investment resources, investment activity and factors providing investment attractiveness. It is defined as a set of organizational and economic forms and methods, tools and levers of influence on social investment activities, interrelated in a single mechanism, involving motivational, legal, resource and methodological support, which allows to determine the volume, structure, direction and implementation of social investments in order to achieve the maximum beneficial effect and ensure stable financial and economic activity of PJSC "Ukrzaliznytsia" in the near and future.

The effective mechanism of management of social investment activity of PJSC "Ukrzaliznytsia" makes it possible to achieve the goals and solve the main tasks with the maximum speed, contributes to the effective implementation of specific functions of management of social investment activity, full and consistent practical implementation of which is the key to a reliable active investment policy of PJSC "Ukrzaliznytsia" and its effective economic activity.

Keywords: *social investments, mechanism of social investment, railway transport, PJSC "Ukrzaliznytsia", the process of social investment*

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

У сучасному світі людський, інтелектуальний і соціальний капітал стають основою багатства, визначають конкурентоспроможність економічних систем та є ключовим ресурсом її розвитку. В останні роки в Україні питання про соціальну відповідальність бізнесу постало особливо гостро, оскільки через низку причин держава сьогодні не в змозі забезпечити прийнятний рівень соціальної захищеності людей. Установлені мінімальні соціальні гарантії, нагальні соціальні проблеми не вирішуються, механізми соціальної допомоги показують свою неефективність. Отже, розвиток суспільства потребує уваги до соціального інвестування як до цілеспрямованого вкладення ресурсів у розвиток соціальної сфери, тобто сфери, де саме формується і нарощується людський, інтелектуальний і соціальний капітал. Соціальні інвестиції є основним інструментом і важливою ознакою

соціальної відповідальності на всіх рівнях, що здійснюються з метою одержання корисного суспільного ефекту в майбутньому.

Централізація управління залізничним транспортом призводить до того, що рух інвестиційних ресурсів усередині галузі носить централізовано-перерозподільний характер, відображаючись на специфіці механізму формування і розподілу інвестиційних ресурсів. Наслідками дії такого механізму є: по-перше, обмежена можливість залучення приватних інвестицій, у тому числі іноземних інвесторів; по-друге, непрозорість фінансово-інвестиційної діяльності; по-третє, розподільчий механізм ресурсів може не враховувати повною мірою інвестиційні інтереси всіх залізниць. Крім цього, компенсаційний механізм є непрацездатним, участь місцевих бюджетів у формуванні інвестиційних програм – ілюзійною, як і фінансування за рахунок держбюджету.

З урахуванням специфіки функціонування ПАТ «Укрзалізниця» до джерел формування соціальних інвестиційних ресурсів відносять: власні (частка прибутку, амортизаційні відрахування, виручка від реалізації основних засобів, частка оборотних коштів, страхова сума відшкодування збитків), позикові (кредити комерційних банків, емісія облігацій, цільовий державний кредит, фінансовий лізинг), залучені (емісія акцій, вклади інвесторів, цільова безоплатна передача коштів державними органами).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні підходи до визначення сутності соціального інвестування та механізму його 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. З проблемою соціальних інвестицій пов'язане широке коло нерозв'язаних питань. Це не лише інвестування в освіту, охорону здоров'я, в поліпшення умов проживання та культурний розвиток особистості, а й сучасний стан системи освіти, охорони здоров'я тощо. Питання соціального інвестування є об'єктом дослідження різноманітних суспільних та міжнародних організацій, спеціалізованих науково-дослідних інститутів. Однак, на жаль, проблематика дослідження механізмів соціального інвестування тільки починає набувати широкого висвітлення у наукових роботах.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою статті є розбудова механізму соціального інвестування ПАТ «Укрзалізниця».

Виклад основного матеріалу дослідження. На сучасному етапі розвитку соціального інвестування ПАТ «Укрзалізниця» соціальні інвестиції товариства в більшій мірі спрямовані на реалізацію внутрішніх програм, метою яких є розвиток власного людського капіталу, ресурсозбереження та задоволення потреб співробітників [6]. Левову частку серед них посідають програми «базового» рівня соціального інвестування, які охоплюють сплату внесків за програмами загальнообов'язкового соціального та недержавного медичного страхування, видатки на забезпечення належних умов праці, підвищення кваліфікації та освітні програми для співробітників. Поряд з цим можна виділити соціальні інвестиції «розширеного» або корпоративного рівня, що охоплюють забезпечення працівників не лише адекватними умовами праці, а й належними умовами життя (профілактичне лікування та сприяння фізичному розвитку, будівництво житла, розвиток соціальної інфраструктури, забезпечення повноцінного відпочинку та дозвілля) [5]. Вищий рівень соціального інвестування передбачає реалізацію соціальних програм, що виходять за межі підприємства та спрямовані на вирішення проблем місцевої громади, території, на якій розташовано підприємство, або проблем регіонального та державного значення.

При розбудові механізму соціального інвестування ПАТ «Укрзалізниця» важливо:

- по-перше, щоб процес соціального інвестування був децентралізованим, тобто програми, які реалізують відокремлені структурні підрозділи, повинні ними ж розроблятися;

- по-друге, розробка та реалізація програм соціального інвестування повинна сприяти досягненню як стратегічних цілей компанії, так і тактичних цілей відокремлених структурних підрозділів;

- по-третє, здійснення соціальних інвестицій повинно сприяти не лише сталому розвитку громад, а й створенню умов для досягнення позитивних фінансово-економічних результатів відокремлених структурних підрозділів, відповідно, і компанії у довгостроковій перспективі.

Процес соціального інвестування ПАТ «Укрзалізниця» є динамічним процесом реалізації взаємовідносин між суб'єктами та об'єктами інвестування, який покликаний збалансувати інтереси корпоративного та соціального секторів економіки. Особливістю реалізації цих відносин для товариства є те, що підприємства – відокремлені структурні підрозділи ПАТ «Укрзалізниця» узгоджують інтереси із представниками громад, на території яких вони функціонують, а головна компанія реалізуючи корпоративну соціальну відповідальність, повинна сприяти досягненню задекларованих на рівні держави загальносуспільних інтересів [2]. Водночас, така їх діяльність має бути спрямована на досягнення цілей як окремих підприємств, так і компанії загалом. Відносини між суб'єктами та об'єктами, які виникають у процесі соціального інвестування, демонструють їх (соціальних інвестицій) економічну суть. Тобто механізм здійснення капіталовкладень в об'єкти соціальної сфери передбачає виникнення відповідного соціального ефекту, з одного боку, та дотримання взаємних зобов'язань перед суб'єктами інвестування – з іншого. Досягнення мети соціального інвестування є особливо важливим і для суб'єктів інвестування, оскільки крім отримання значного соціального ефекту (наприклад, покращення добробуту місцевої громади), це ще й підвищує їх інвестиційну привабливість, тобто є передумовою сталого розвитку.

Механізм управління соціальною інвестиційною діяльністю ПАТ «Укрзалізниця», на нашу думку, охоплює традиційні компоненти системи управління, серед яких планування, аналіз, організація, контроль, оцінка, мотивація

соціальної інвестиційної діяльності. Крім того, включає специфічні набори інструментарію залучення інвестицій, відрізняється моделями розподілу інвестиційних ресурсів, напрямками активізації інвестиційної діяльності та чинниками забезпечення інвестиційної привабливості.

Він визначається як сукупність організаційно-економічних форм і методів, інструментів і важелів дії на соціальну інвестиційну діяльність, взаємопов'язаних в єдиний механізм, що припускає мотиваційне, правове, ресурсне і методичне забезпечення, котрий дозволяє визначити обсяг, структуру, напрями і реалізацію соціальних інвестицій з метою досягнення максимального корисного ефекту і забезпечення стабільної фінансово-господарської діяльності ПАТ «Укрзалізниця» в найближчій і подальшій перспективі.

Слід зазначити, що даний механізм є складовою фінансово-економічного системи галузі, рушійним елементом останнього є інвестиційна галузева політика, котра сформована у відповідності із засадами розвитку економічної системи країни та реформ, що його супроводжують [7].

Основні складові механізму управління соціальною інвестиційною діяльністю представлено на рис. 1.

Забезпечення сталої роботи ПАТ «Укрзалізниця» певною мірою залежить від своєчасного та достатнього забезпечення соціальними інвестиційними ресурсами. До основних джерел фінансування соціальних інвестицій на залізничному транспорті належать: власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування); кошти державного і місцевого бюджетів, які можуть надаватися на зворотній та незворотній основі, а також у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського відсотка за наданими кредитами; кошти позабюджетних фондів; кредити банків та інших фінансових установ; облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів; лізинг [4].

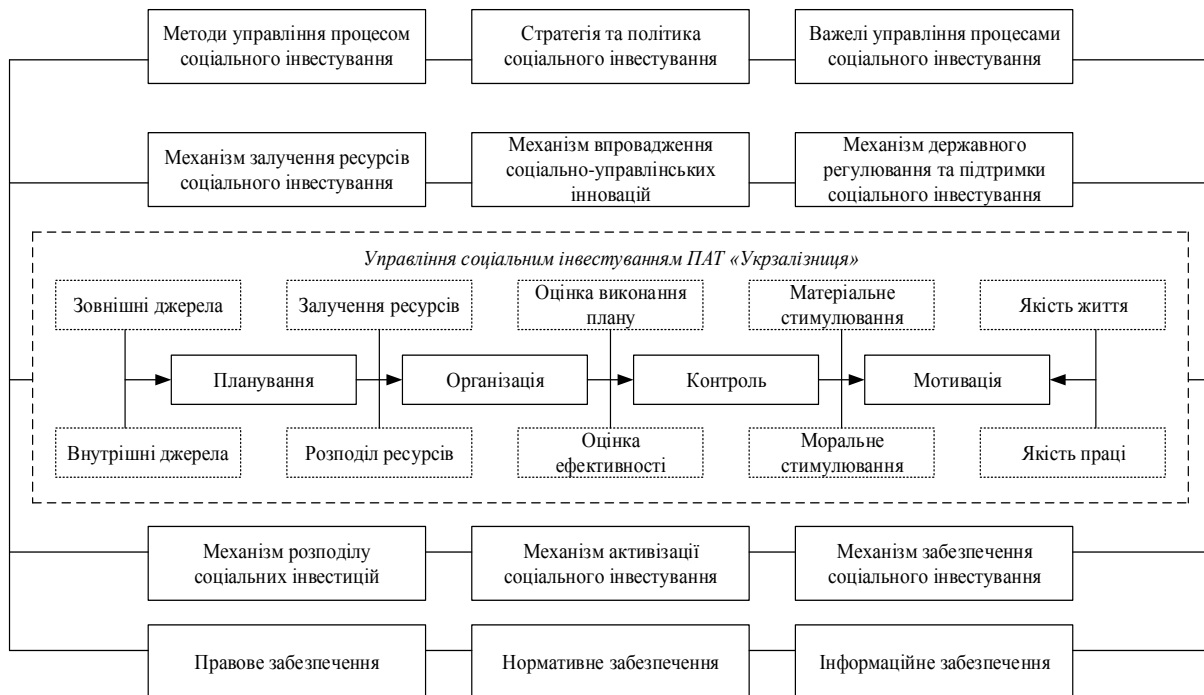


Рис. 1. Механізм управління соціальною інвестиційною діяльністю ПАТ «Укрзалізниця»

Форми державної підтримки передбачають: надання фінансової допомоги у вигляді дотацій, субсидій, субвенцій, бюджетних позик; реалізації заходів щодо розвитку та захисту економічної конкуренції; реалізація стратегії роздержавлення і приватизації власності; проведення політики ціноутворення тощо.

Важливою особливістю соціального інвестування ПАТ «Укрзалізниця» є змішаний метод інвестування, певний вид диверсифікації джерел, поєднання різних форм фінансування проектів тощо. В цілому всі методи інвестування можна поділити як такі, де використовуються посередники (держава, приватні інвестори, змішане фінансування) та не використовуються (повне самоінвестування) [7]. Останні внаслідок браку власних фінансових ресурсів залізницями використовуються обмежено. Негативно впливає на соціальну інвестиційну діяльність існуюча централізація управління залізничним транспортом, яка призводить до того, що рух інвестиційних потоків усередині залізничної системи також носить централізовано-перерозподільчий характер і

диктує специфічний механізм формування й розподілу інвестиційних ресурсів. Основними недоліками такої схеми є: недостатня фінансова прозорість фінансово-інвестиційної діяльності; обмежені можливості залучення приватних інвестицій; дискримінаційне відношення при розподілі інвестиційних ресурсів.

Для активізації соціальних інвестиційних процесів ПАТ «Укрзалізниця» вирішальне значення мають такі заходи: розвиток механізмів державних гарантій, збільшення обсягів державних інвестицій; подальше удосконалення програмних завдань всебічної структурної перебудови економіки галузі на перспективу; здійснення координації напрямків діяльності інвесторів та застосування нових ринкових схем та механізмів їхньої участі в інвестуванні інноваційних програм та проектів галузі; залучення до фінансування інноваційних розробок, орієнтованих на створення перспективних об'єктів залізничного транспорту, впровадницько-інноваційних фірм – фірм ризикового (венчурного) капіталу, як нового для галузі джерела інвестиційних ресурсів; розробка

привабливих для потенційних інвесторів інноваційних проєктів, впровадження маркетингових підходів до пошуку та залученню інвестиційних ресурсів.

Важливим фактором отримання додаткових соціальних інвестицій є підвищення інвестиційної привабливості підприємств залізничної галузі. Для цього необхідно збільшити їх капіталізацію; створити стабільну та спрямовану для інвесторів законодавчу базу; підвищити інвестиційний рейтинг; забезпечити рентабельну діяльність підприємств залізничного транспорту.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, на нашу думку, ефективний механізм управління соціальною інвестиційною діяльністю ПАТ «Укрзалізниця» дає змогу з максимальною швидкістю досягти поставлених цілей та вирішити основні завдання, сприяє результативному виконанню конкретних функцій управління соціальною інвестиційною діяльністю, повна і послідовна практична реалізація яких є надійною запорукою активної інвестиційної політики ПАТ «Укрзалізниця» та його результативної господарської діяльності.

Для вирішення проблем соціального інвестування необхідне удосконалення самого механізму інвестиційної діяльності в галузі – всіх його складових (в тому числі інституцій), що приведе до його спрощення, здешевлення в утриманні, прозорості діяльності, маневреності, розбюрократизації. Крім того, необхідний перехід механізму соціального інвестування в більш гнучку, мобільну форму функціонування, що сприятиме його відповідності сучасним умовам господарювання.

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 бизнесу 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_Trends_Exec_Summary.pdf

УДК 656.224.027

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ШЛЯХОМ СТАНОВЛЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Шевченко П.М., слухач магістратури ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

В статті на основі аналізу належності швидкісного руху до певних типів інновацій з'ясовано, що його можна віднести до товарних (послужових) інновацій. Крім того, впровадження швидкісного руху тягне за собою інновації як безпосередньо виробничі, так і організаційно-управлінські. Проаналізовано обсяги перевезень пасажирів та населеність поїзда Інтерсіті та Інтерсіті+, зроблений висновок про зростання попиту на швидкісні перевезення в Україні.

Систематизовані основні фактори, які впливають на впровадження швидкісного руху в Україні, вони розділені на групи за їх природою (технічні, фінансово-економічні, соціальні, політичні, екологічні) та по відношенню до ПАТ «Українська залізниця» (ендогенні та екзогенні).

Ключові слова: інноваційний розвиток, залізничний транспорт, швидкісний рух, фактори розвитку швидкісного руху

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ ПУТЕМ СТАНОВЛЕНИЯ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ

*Назаренко И.Л., к.э.н., доцент;
Шевченко П.М., слушатель магистратуры ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

В статье на основе анализа принадлежности скоростного движения к определенным типам инноваций выяснено, что его можно отнести к товарным инновациям (инновациям услуг). Кроме того, внедрение скоростного движения влечет за собой инновации как непосредственно производственные, так и организационно-управленческие. Проанализированы объемы перевозок пассажиров и населенность поезда Интерсити и Интерсити +, сделан вывод о росте спроса на скоростные перевозки в Украине.

Систематизированы основные факторы, влияющие на внедрение скоростного движения в Украине, они разделены на группы по их природе (технические, финансово-экономические, социальные, политические, экологические) и по отношению к ОАО «Украинская железная дорога» (эндогенные и экзогенные).

Ключевые слова: инновационное развитие, железнодорожный транспорт, скоростное движение, факторы развития скоростного движения

INNOVATIVE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE THROUGH THE FORMATION OF HIGH-SPEED TRAFFIC

*Nazarenko I.L., PhD (economics), assistant professor,
Shevchenko P.M., student of master's TEMPUS programme (USURT)*

Railway transport is one of basic industries, providing transportation of goods and passengers, and is known to be a basis of national economy of Ukraine.

One of the most important directions of innovative development of railway transport in Ukraine is the introduction and advancement of high-speed traffic.

According to classification of the main types of railway transport innovations, high-speed traffic can be attributed to commodity (service) innovations, namely - to innovations in raising the level and quality of transport services, because passengers are provided with an improved service - transportation at high speeds and with greater comfort.

In 2012 the Ukrainian Railways Express Company was created - the first Ukrainian company for passenger transportation by day high-speed trains INTERSITI +.

In the article we analyzed the volumes of passenger transportation by high-speed trains in Ukraine in 2012 - 2016 and the average population of trains in different directions. Thus, we see that high-speed rail passenger traffic in Ukraine increases every year. Let's note that the current prospects for their development are given by the huge tourist and recreational potential of Ukraine, demand for travelling to the EU countries, the development of rail tourism. But the further development of high-speed traffic depends on many factors.

The main key factors that influence the introduction of high-speed traffic in Ukraine are systematized in the article, they are divided into groups according to their nature (technical, financial, economic, social, political, environmental) and according to relation to PJSC "Ukrainian Railways" (endogenous and exogenous). For instance, the most important endogenous technical factors are: the state of railway tracks and the infrastructure as a whole; level of electrification of railway lines; condition of locomotive and car park.

The most important endogenous social factors are: HR policy of PJSC "UZ" in the field of providing high-speed traffic; availability of the necessary human resources for introduction of high-speed traffic; the level of labor productivity, etc. Exogenous social factors are: effective demand for high-speed transportation; level of development of rail tourism (and demand for it); desire of people to reduce time for a trip, etc.

Key words: *innovative development, railway transport, high-speed traffic, factors of development of high-speed traffic*

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує майже 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту.

Необхідно зазначити, що, згідно з Законом про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні від 8 вересня 2011 року N 3715-VI (стаття 4), до стратегічних пріоритетних напрямків на 2011 – 2021 роки відноситься «освоєння нових технологій високотехнологічного

розвитку транспортної системи», що обумовлює актуальність та своєчасність досліджень в галузі інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Інноваційний розвиток залізничного транспорту – це цілеспрямований систематичний процес позитивних змін якісного стану всіх його підсистем (виробничої, маркетингової, фінансової, управлінської та ін.) через впровадження інновацій (розроблених як власними, так і зовнішніми силами) в діяльність залізничного транспорту з метою досягнення як цілей

інноваційної діяльності, так і стратегічних цілей ПАТ «Українська залізниця».

Як відмічено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, на сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Серед переліку загальних проблем, що потребують розв'язання, у Національній транспортній стратегії відмічено технологічне відставання транспорту та інфраструктури, низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в транспортну галузь. А у переліку завдань, які необхідно виконати для розв'язання проблем, вказано забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проєктів у транспортній галузі, зокрема високошвидкісного залізничного руху.

Зважаючи на тенденції розвитку швидкісного та високошвидкісного руху на залізницях Європи та світу та курс українських залізниць на інтеграцію в європейську транспортну систему, вельми актуальним є дослідження становлення швидкісного руху в Україні та шляхів підвищення його ефективності як напрямку інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам інноваційного розвитку залізничного транспорту присвячена велика кількість наукових праць. Значний внесок належить таким вченим, як Є.М. Сич та В.П. Ільчук, які розробили концепцію інноваційно-інвестиційного розвитку залізничного транспорту [1], В.Л. Дикань та В.О. Зубенко, монографія яких [2]

присвячена забезпеченню ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту; В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна, робота яких [3] присвячена питанням економіки та організації інноваційної діяльності на залізничному транспорті, О.Г. Кірдіна, у працях якої розроблені концептуальні основи інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу [4 та ін.]; М.В. Корінь, яка запропонувала економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту [5] та ін. Проблемами становлення швидкісного руху в останні роки займалися А. А. Босов, Ю. С. Бараш, О.М. Гненний, А.В. Момот, Т. Ю. Чаркіна, В. Л. Дикань, Ю. В. Єлагін, Ю. Ф. Кулаєв, Є. М. Сич, І. М. Аксьонов, В. П. Гудкова, О. М. Гудков, Зайцева І.Ю., О. О. Карась, М.О. Єр'оміна [6 - 10] та інші учені, в працях яких розроблено основи впровадження швидкісного руху в діяльність українських залізниць.

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але дотепер недостатньо розробленими є питання організації швидкісних перевезень як шляху інноваційного розвитку залізничного транспорту України в умовах її євроінтеграції, потребують подальшого дослідження фактори впровадження швидкісного руху в Україні.

Метою статті є дослідження шляхів інноваційного розвитку залізничного транспорту саме через подальше становлення швидкісного руху, виявлення та систематизація факторів розвитку швидкісного руху в Україні.

Основний матеріал статті. Згідно світової практики, виділяють два способи вирішення проблеми підвищення швидкості:

- організація швидкісного руху на існуючих лініях (160 - 200 км/год.);
- будівництво та введення в експлуатацію спеціалізованих високошвидкісних магістралей (для досягнення швидкостей більше 200 км/год.).

Другий спосіб потребує величезних інвестицій, а перший можна реалізовувати шляхом модернізації існуючих ліній. Тому учені (зокрема, у [11]), визнають, що поки що високошвидкісні магістралі в Україні є неефективним проектом, і необхідно розширювати мережу швидкісного руху.

Концепція впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2004 -2015 рр. була прийнята ще у 2004 році, і з тих пір велися роботи по підготовці впровадження швидкісного руху.

Згідно з класифікацією основних напрямів інновацій на залізничному транспорті Є.М Сича та В.П. Ільчука [1], швидкісний рух можна віднести до товарних (послужових) інновацій, а саме – до інновацій з підвищення рівня та якості транспортних послуг, з огляду на те, що пасажиром надається удосконалена послуга – перевезення підвищеною швидкістю та з більшим рівнем комфорту. З іншого боку, організація швидкісного руху тягне за собою впровадження інновацій безпосередньо виробничих (інновацій процесу виробництва транспортних послуг), а саме – технічних (інновацій в основні фонди, передовсім – новий рухомий склад), а також технологічних (інновації в технологічний процес перевезень), зокрема організація нових форм та методів комплексного та фірмового обслуговування. Крім того, впровадження швидкісного руху вимагає й організаційно-управлінських інновацій (зокрема, реструктуризації управлінського апарату, впровадження нових методів управління).

Такі інновації були здійснені у 2012 році, коли була створена Українська залізнична швидкісна компанія - перша в Україні компанія з перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами ІНТЕРСІТІ+. Філія «Українська залізнична швидкісна компанія» ПАТ «Українська залізниця» є відокремленим підроздом публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» і не має

статусу юридичної особи; створена з метою розширення та покращення комплексу послуг, що надаються пасажиром під час поїздки у швидкісних поїздах.

Сьогодні на балансі Української залізничної швидкісної компанії обліковується рухомий склад: 10 швидкісних міжрегіональних електропоїздів подвійного живлення моделі HRCS2 виробництва компанії «Hyundai Rotem» (Корея); 2 швидкісних міжрегіональних електропоїзда подвійного живлення моделі ЕКр-1 вітчизняного виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»; 2 швидкісних двоповерхових електропоїзда подвійного живлення моделі EJ 675 виробництва компанії «Skoda Vagonka» (Чеська Республіка); 10 пасажирських вагонів поліпшеної конструкції, з експлуатаційною швидкістю 160 км/год вітчизняного виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», які експлуатуються у складі двох міжрегіональних поїздів у п'ятивагонній комплектації [12].

Основними перевагами послуг, які надаються пасажиром швидкісних поїздів Української залізничної швидкісної компанії, є:

- час подорожі (час подорожі денними швидкісними поїздами ІНТЕРСІТІ+ є співрозмірним із аналогічним та не набагато більшим, ніж під час подорожі літаком;

- вартість перевезень (прямими конкурентами за вартістю перевезень є організації, які надають аналогічні за функціональним призначенням послуги, – це авто- та авіатransпорт);

- надійність (залізничний транспорт — найбезпечніший транспорт у світі. Запорукою надійності швидкісних поїздів ІНТЕРСІТІ+ є ще і комплекс систем безпеки руху нового покоління);

- комфорт (подорожі швидкісними поїздами ІНТЕРСІТІ+ є комфортними та зручними для пасажирів за рахунок сучасного рухомого складу із затишним інтер'єром, який

створено з урахуванням всіх законів ергономіки);

- зручний розклад руху (розклад руху розроблено з урахуванням максимального попиту пасажирів з відправленням поїздів вранці та ввечері, що дозволяє пасажирам більш оптимально спланувати свій день і здійснити поїздку туди/зворотно протягом доби);

- сервіс (Українська залізнична швидкісна компанія вперше в Україні запровадила концептуально новий підхід в обслуговуванні пасажирів під час перевезень залізничним транспортом, який полягає в наданні комплексу матеріальних і нематеріальних послуг для забезпечення комфортної, швидкої та приємної подорожі).

Основними напрямками розвитку та стратегією Української залізничної швидкісної компанії є поліпшення умов проїзду пасажирів за рахунок

комфортабельних поїздів і висококваліфікованого персоналу.

Впровадження в Україні високої швидкості руху викликає необхідність вирішення нових досить складних проблем: підвищення технічного рівня інфраструктури залізниць; виробництво швидкісного рухомого складу та різної залізничної техніки; створення нових автоматизованих систем інформаційних технологій. Як свідчить досвід залізниць іноземних держав, на лініях із суміщеним рухом вантажних і пасажирських поїздів швидкість руху пасажирських поїздів через значні відмінності технічних параметрів для різних видів руху має обмеження. Вона, як правило не перевищує 200-220 км/год.

Розглянемо динаміку перевезення пасажирів швидкісними поїздами в Україні (див. рис. 1).

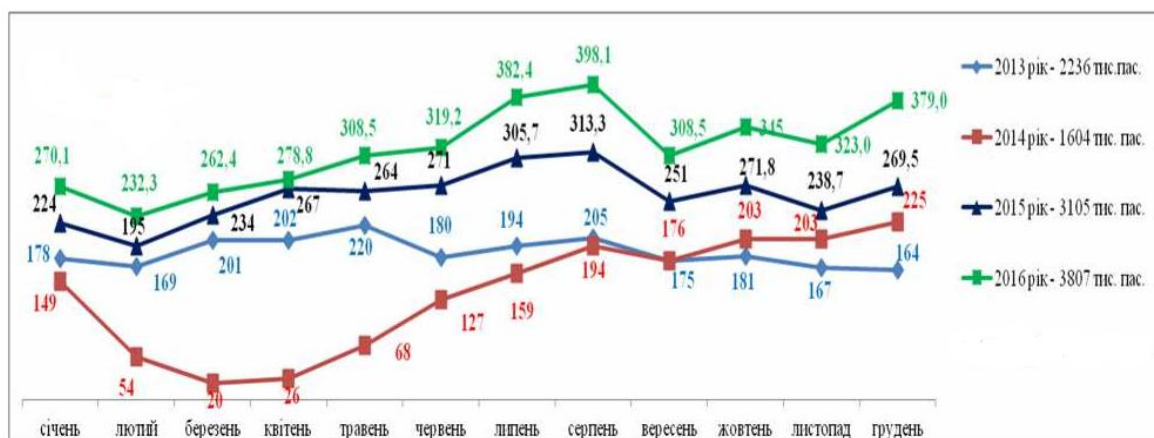


Рис. 1. Перевезення пасажирів швидкісними поїздами категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті по місяцях року, тис. пас.

Як бачимо, протягом чотирьох років наявні тенденція до збільшення кількості пасажирів, тобто, швидкісні поїзди стають все більш популярними. Пік перевезень традиційно припадає на літні місяці – липень і серпень, період відпусток.

З 2013 року по 2016 рік середня населеність поїздів класу «Інтерсіті+» в

Україні збільшилась з 49 до 64 % відповідно. При цьому населеність вечірнього рейсу Київ - Харків у другому кварталі 2016 р. досягла неймовірного показника в 91 %. Середня населеність поїздів «Інтерсіті +» за I та II півріччя 2015 р. у відсотках подана на рис. 2.

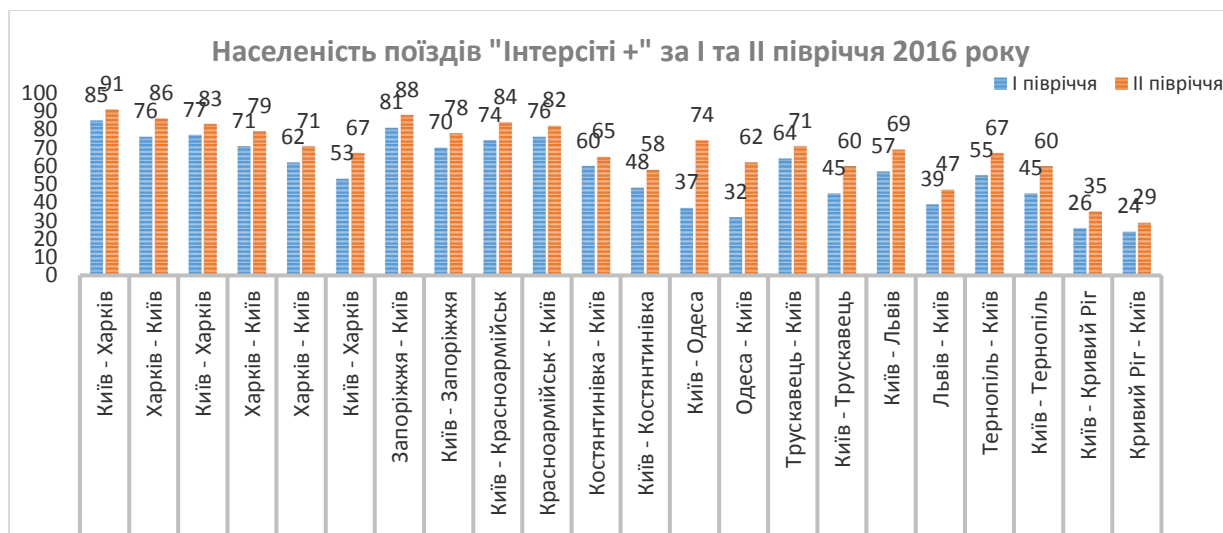


Рис. 2. Населеність поїзда Інтерсіті+ за I та II півріччя 2016 р.

Порівнюючи залізничне пасажирське швидкісне сполучення з європейськими країнами, бачимо, що середнє завантаження наших поїздів класу «Інтерсіті+» задовільне.

Наприклад, у Польщі середня завантаженість поїздів «Репбоіпо» дуже неоднорідна. Так, на найпопулярнішому напрямку Варшава - Краків - Варшава завантаження є на рівні 79-85 %, на всіх інших - менше 37 %. Варшава - Катовіце - взагалі 25 %. Завантаження поїздів «СеБке бгау» (державний пасажирський залізничний оператор Чехії) у 2014 році склало 26 %.

Таким чином, бачимо, що швидкісні залізничні пасажирські перевезення в Україні зростають з кожним роком. Відмітимо, що наявні перспективи їх розвитку, з огляду на величезний туристично-рекреаційний потенціал України, потенційний попит на поїздки до країн ЄС, розвиток залізничного туризму.

Але подальший розвиток швидкісного руху залежить від багатьох факторів. Ми зробили спробу систематизувати основні фактори, які впливають на впровадження швидкісного руху в Україні, розділивши їх на групи за їх

природою та по відношенню до ПАТ «Українська залізниця» (див. рис. 3).

Висновки і перспективи подальших досліджень. Отже, в статті на основі аналізу належності швидкісного руху до певних типів інновацій з'ясовано, що його можна віднести до товарних (послужових) інновацій, а саме – до інновацій з підвищення рівня та якості транспортних послуг. Крім того, впровадження швидкісного руху тягне за собою інновації як безпосередньо виробничі, так і організаційно-управлінські.

В статті зроблений висновок про зростання попиту на швидкісні перевезення в Україні. Систематизовані основні фактори, які впливають на впровадження швидкісного руху в Україні, вони розділені на групи за їх природою (технічні, фінансово-економічні, соціальні, політичні, екологічні) та по відношенню до ПАТ «Українська залізниця» (ендогенні та екзогенні).

Напрямами подальших досліджень може стати обґрунтування впровадження нових маршрутів швидкісних поїздів в межах України та країн ЄС.

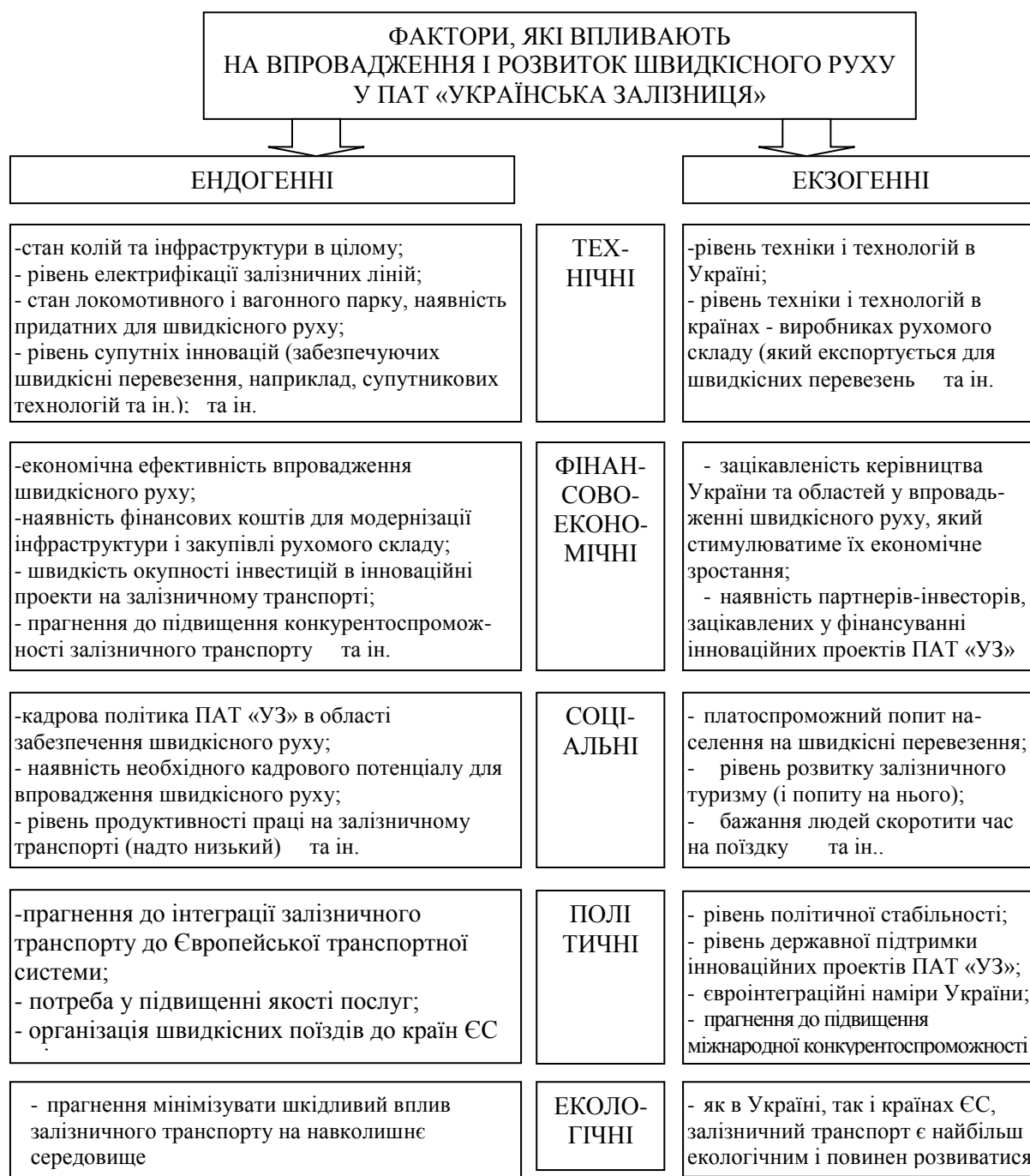


Рис. 3 Фактори впровадження швидкісного залізничного руху.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Сич Є.М, В.П. Ільчук. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту. - К.: Логос, 2002. – 256 с.

2. Дикань В.Л., Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного

транспорту: Монографія. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

3 Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: Навчальний посібник. / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна / Під ред. В.Л. Диканя. - Харків: УкрДАЗТ, 2014. – 225 с.

4 Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку

залізничного комплексу України: монографія. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.

5 Корінь М.В. Економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту // Зб. наук. пр. Держ. екон.-технол. ун-ту транспорту. Сер. Економіка і управління. – К., 2012. - Вип. 20. – С. 112-117.

6 Бараш Ю.С., Гненний О.М., Момот А.В. Аналіз роботи швидкісного руху в Україні // Залізничний транспорт. –2014. –С. 53–62.

7 Босов А. А., Кирпа Г. Н. Формирование вариантов рациональной сети линий высокоскоростного движения поездов в Украине - Дніпропетровськ.: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. - 144 с.

8 Дикань, В.Л., Корнилова И.В. Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы его развития в Украине // Вісник економіки транспорту та

промисловості. – 2010. – № 32. – С. 15-25.

9 Зайцева І.Ю. Особливості створення на залізницях України мережі швидкісних залізничних магістралей // Вісник економіки транспорту і промисловості № 60, 2017. – С. 86 – 93.

10 Єрьоміна М.О. Забезпечення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень за рахунок швидкісного руху: Автореферат .. канд.. екон. наук.. – Харків, УкрДУЗТ, 2009. – 22 с.

11 . Овчиннікова В.О., Габелков М.В. Стратегічне управління високошвидкісними залізничними перевезеннями // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 59, 2017. - с. 76 – 84.

12 Філія «Українська залізнична швидкісна компанія» // https://www.uz.gov.ua/about/general_information/entertainments/ukrainian_fastspeed_railway_company/

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149523

УДК 336.13:332.8

ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

*Чорнобровка І.В., к.е.н., доцент,
Зорянська В.А., магістр,
Шаріков С.С., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті авторами досліджено сучасні тенденції функціонування підприємств житлово-комунального господарства. Визначено, що наразі житлово-комунальні підприємства знаходяться в досить скрутному фінансово-економічному становищі, яке характеризується високим рівнем їх збитковості. Проаналізовано динаміку видатків державного та місцевого бюджетів на утримання житлово-комунального господарства, що дозволило визначити невідповідність планових та фактичних обсягів фінансування й поступового зменшення їх розміру. Розкрито сукупність факторів, що зумовлюють виникнення кризового стану підприємств житлово-комунального господарства. Серед основних причин виникнення такого становища виділяють зменшення обсягів бюджетного фінансування галузі, невідповідність тарифів на житлово-комунальні послуги та рівня фактичних витрат, накопичення дебіторської заборгованості підприємствами житлово-комунального господарства унаслідок

нерівномірної оплати населенням житлово-комунальних послуг. Розглянуто наукові підходи до формування фінансово-інвестиційного базису функціонування підприємств житлово-комунального господарства та систематизовано інструменти інвестиційного забезпечення їх розвитку.

Ключові слова: підприємства житлово-комунального господарства, житлово-комунальні послуги, негативні фактори, бюджетне фінансування, інструменти інвестиційного забезпечення.

ИНВЕСТИЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

*Чернобровка И.В., к.э.н., доцент,
Зорянская В.А., магистр,
Шариков С.С., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье авторами исследованы современные тенденции функционирования предприятий жилищно-коммунального хозяйства. Определено, что сейчас жилищно-коммунальные предприятия находятся в весьма затруднительном финансово-экономическом положении, которое характеризуется высоким уровнем их убыточности. Проанализирована динамика расходов государственного и местного бюджетов на содержание жилищно-коммунального хозяйства, что позволило определить несоответствие плановых и фактических объемов финансирования и постепенного уменьшения их размера. Раскрыто совокупность факторов, обуславливающих возникновение кризисного состояния предприятий жилищно-коммунального хозяйства. Среди основных причин возникновения такого положения выделяют уменьшение объемов бюджетного финансирования отрасли, несоответствие тарифов на жилищно-коммунальные услуги и уровня фактических затрат, накопление дебиторской задолженности предприятиями жилищно-коммунального хозяйства вследствие неравномерной оплаты населением жилищно-коммунальных услуг. Рассмотрены научные подходы к формированию финансово-инвестиционного базиса функционирования предприятий жилищно-коммунального хозяйства и систематизированы инструменты инвестиционного обеспечения их развития.

Ключевые слова: предприятия жилищно-коммунального хозяйства, жилищно-коммунальные услуги, негативные факторы, бюджетное финансирование, инструменты инвестиционного обеспечения.

INVESTMENT DEVELOPMENT OF ENTERPRISES OF HOUSING AND COMMUNAL SERVICES

*Chernobrovka I.V., Ph. D., Associate Professor,
Zoryans'ka V.A., master's degree,
Sharikov S.S., master's degree (USURT)*

In the article the authors investigated the current trends in the functioning of the enterprises of housing and communal services. It is defined that now housing and communal enterprises are in rather difficult financial and economic situation which is characterized by high level of their unprofitability. It is established that the main sources of financing remain own funds,

allocations from the state and local budgets. The dynamics of expenditures of the state and local budgets for the maintenance of housing and communal services is analyzed, which allowed determining the discrepancy between the planned and actual funding and reducing their size. A set of factors causing the emergence of the crisis state of the enterprises of housing and communal services is revealed. Among the main reasons for the emergence of such a situation are the reduction in the volume of budget financing of the industry, the mismatch of tariffs for housing and communal services and the level of actual expenses, the accumulation of debt obligations to housing and communal services due to the uneven payment of housing and communal services by the population, imperfection and inconsistency of the national legislation in the sphere of housing and communal services at the state and local levels, political speculation and financial fraud in the sphere of housing and communal services, deterioration of the material and technical base of housing and communal services, including critical obsolescence and high energy intensity of equipment. The scientific approaches to the formation of financial and investment basis for the functioning of enterprises of housing and communal services are considered. The author systematized tools for investment development, among which: state subsidies and subventions; budget financing; concession contracts; preferential taxation; factoring; leasing; credit resources; grant funds; private investments; venture financing; public-private partnership; public-private partnership; external loans under programs of international organizations; restructuring of credit debt; joint financing of investment projects, etc.

Key words: *enterprises of housing and communal services, housing and communal services, negative factors, budget financing, investment support tools.*

Постановка проблеми. Сьогодні житлово-комунальне господарство (ЖКГ) як найбільш стагнаційний сектор національної економіки характеризується вкрай тяжким становищем, про що свідчить критичний стан зношеності основних засобів, низький техніко-технологічний рівень та вкрай важке фінансово-економічне становище підприємств. Все це ускладнюється особливостями функціонування житлово-комунального господарства як складної системи, протікання процесів в якій практично неможливо зупинити на тривалий період, тому необхідно здійснювати складний, тривалий і безперервний процес інноваційно-технологічної модернізації, удосконалення системи управління підприємством, реформування економічних механізмів його функціонування.

Поглиблення збитковості підприємств житлово-комунального господарства та загострення проблеми суспільної невдоволеності якістю житлово-комунальних послуг потребує реалізації

кардинальних реформаційних перетворень з метою активізації інноваційного розвитку підприємств та підвищення рівня їх інвестиційної привабливості. Проте, реалізація реформаційної політики потребує значних фінансових витрат, що, у свою чергу, актуалізує потребу пошуку альтернативних джерел інвестиційного забезпечення реформування та розвитку підприємств житлово-комунального господарства.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження проблем функціонування підприємств, у т.ч. житлово-комунального господарства, і пошуку напрямків забезпечення їх ефективного розвитку, зокрема у фінансово-інвестиційному аспекті, знаходиться в центрі уваги багатьох вчених, серед яких: В.Л. Дикань, А.О. Дубас, Н.Є. Каличева, О.С. Максименко, І.О. Панасенко, О.М. Парубець, О.М. Полякова, Д.О. Сугоняко, А.В. Толстова та ін. [1-8].

Однак, на сьогодні система управління підприємствами житлово-комунального господарства залишається

неефективною, що призводить до поглиблення фінансово-інвестиційних проблем їх розвитку та наближення до межі банкрутства. У зв'язку з цим вагомим значення набуває формування інструментарію інвестиційного забезпечення розвитку підприємств житлово-комунального господарства у сучасних умовах функціонування.

Метою статті є дослідження проблем підприємств житлово-комунального господарства та розробка інструментарію інвестиційного забезпечення їх розвитку.

Виклад основного матеріалу. У загальному сенсі житлово-комунальне господарство представляє собою сукупність підприємств різних галузей, що забезпечують населення та підприємства водою, теплом, газом, електроенергією та ін., тобто надають окремі види житлово-комунальних послуг. До таких галузей відносяться: постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря; водопостачання; каналізація, поводження з відходами; деякі підгалузі з діяльності у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування тощо.

Відповідно до чинного законодавства, житлово-комунальні послуги – результат господарської діяльності, спрямованої на забезпечення умов проживання та/або перебування осіб у житлових і нежитлових приміщеннях, будинках і спорудах, комплексах будинків і споруд відповідно до нормативів, норм, стандартів, порядків і правил, що здійснюється на підставі відповідних договорів про надання житлово-комунальних послуг. До житлово-комунальних послуг належать [9]:

- житлова послуга – послуга з управління багатоквартирним будинком, яка включає: утримання спільного майна багатоквартирного будинку, зокрема прибирання внутрішньобудинкових приміщень та прибудинкової території, виконання санітарно-технічних робіт, обслуговування внутрішньобудинкових

систем (крім тих, що використовуються для надання відповідної комунальної послуги у разі укладення індивідуальних договорів про надання такої послуги, за умовами яких обслуговування таких систем здійснюється виконавцем), утримання ліфтів тощо; купівлю електричної енергії для забезпечення функціонування спільного майна багатоквартирного будинку;

- комунальні послуги – послуги з постачання та розподілу природного газу, постачання та розподілу електричної енергії, постачання теплової енергії, постачання гарячої води, централізованого водопостачання, централізованого водовідведення, поводження з побутовими відходами.

Так, на 1 січня 2018 р. житловий фонд країни становив 984,8 млн. м² загальної площі (на 1 січня 2017 р. – 977,9 млн. м²), з якої 60,9 % (599,4 млн. м²) – у міських поселеннях. Майже весь житловий фонд (98,4 %) розташовувався в житлових будинках (багатоквартирні та індивідуальні житлові будинки). Із загальної кількості квартир (17,0 млн.) однокімнатні квартири становили 19,5 %, двокімнатні – 36,6 %, трикімнатні – 32,6 %, чотири та більше кімнат – 11,3 %. Загальна кількість старих житлових будинків складає 44859 од. (загальною площею 3,25 млн. м²), у яких проживає 62,73 тис. осіб [10]. При цьому, слід зазначити, що лише 60,9 % від загальної кількості квартир обладнанні водопроводом, 47,1 % – гарячим водопостачанням та 58,9 % – каналізацією.

Останніми роками підприємства житлово-комунального господарства знаходяться в тяжкому фінансово-економічному стані, що характеризується сталою тенденцією їх збитковості (табл. 1). Якщо у 2012-2013 рр. фінансовим результатом діяльності підприємств галузі постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря є отримання прибутку у розмірі, що коливається від

Інвестиційна та інноваційна діяльність

1264,1 млн. грн до 7570,5 млн. грн, то період 2014-2017 рр. відображає збитковий характер діяльності у розмірі від 2978,5 млн. грн до 35379,1 млн. грн. Подібні тенденції властиві й підприємствам галузі

«водопостачання, каналізація, поводження з відходами», збитковий характер якої кількісно коливається у межах від 73,0 млн. грн до 2233,7 млн. грн.

Таблиця 1

Фінансові результати діяльності підприємств житлово-комунального господарства за період 2012-2017 рр. [11]

Галузь / рік	Фінансовий результат до оподаткування, млн. грн	Підприємства, які одержали прибуток		Підприємства, які одержали збиток	
		у % до загальної кількості підприємств	фінансовий результат, млн. грн	у % до загальної кількості підприємств	фінансовий результат, млн. грн
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря					
2012	7570,5	52,7	13853,6	47,3	-6283,1
2013	1264,1	44,3	14561,7	55,7	-13297,6
2014	-24175,5	51,3	4948,7	48,7	-29124,2
2015	-35379,1	53,6	8847,0	46,4	-44226,1
2016	-2978,5	54,2	17986,2	45,8	-20964,7
2017	-9441,6	53,4	15973,1	46,6	-25414,7
Водопостачання, каналізація, поводження з відходами					
2012	-73,0	54,8	1169,9	45,2	-1242,9
2013	-1506,7	56,5	522,1	43,5	-2028,8
2014	-2190,9	52,7	482,0	47,3	-2672,9
2015	-2233,7	64,3	529,0	35,7	-2762,7
2016	-2108,9	63,9	557,8	36,1	-2666,7
2017	-695,1	62,6	896,4	37,4	-1591,5

Не дивлячись на постійне зростання тарифів та коригування соціальних нормативів споживання послуг, витрати підприємств житлово-комунального господарства залишаються непокритими. Однією з причин виникнення такого стану вбачають у накопиченні заборгованості населення зі сплати за житлово-комунальні послуги. У вересні 2018 р. населенням країни сплачено за житлово-комунальні послуги 4,4 млрд. грн (105,7 % від нарахованої суми). Однак, аналізуючи період вересня 2017 р. – вересня 2018 р., стає зрозумілим, що досить частими є випадки не своєчасної або часткової оплати населенням житлово-комунальних послуг (рис. 1) [12]. Піковий негативний

період спостерігається в січні 2018 р., коли рівень сплати склав лише 68,3 %.

Унаслідок нерівномірної сплати населенням житлово-комунальних послуг відбулося накопичення дебіторської заборгованості підприємствами житлово-комунальних послуг. Так, на кінець вересня 2018 р. заборгованість зі сплати за постачання природного газу становила 16,8 млрд. грн, за централізоване опалення та постачання гарячої води – 10,0 млрд. грн, за утримання будинків та споруд і прибудинкових територій – 4,0 млрд. грн, за централізоване постачання холодної води та водовідведення – 3,0 млрд. грн, за вивезення побутових відходів – 0,6 млрд. грн, за постачання електричної енергії – 3,8 млрд. грн [12].

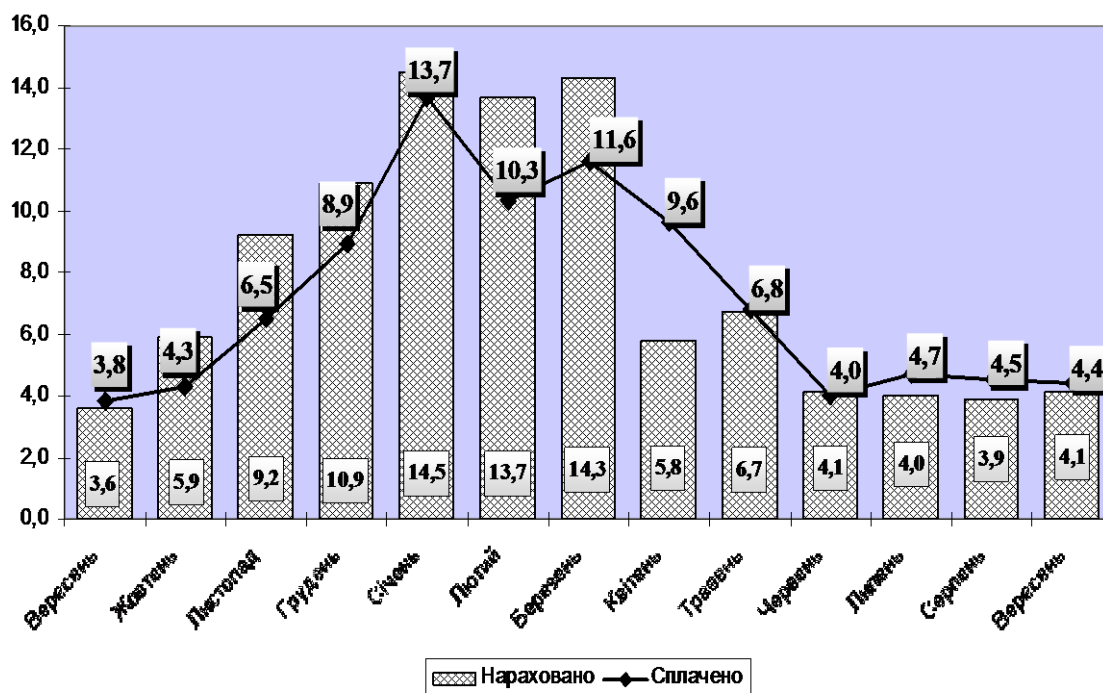


Рис. 1. Динаміка оплати населенням житлово-комунальних послуг за період вересня 2017 р. – вересня 2018 р., млрд. грн [12]

Нині на підприємствах житлово-комунального господарства з метою мінімізації накопиченого боргу використовується механізм реструктуризації заборгованості. Так, у січні-вересні 2018 р. з населенням укладено 57,1 тис. договорів щодо погашення реструктуризованої заборгованості на загальну суму 369,1 млн. грн. Сума внесених платежів, з урахуванням довгострокових договорів, відповідно, склала 218,4 млн. грн. [12]. Однак, присутні випадки порушення умов договору і невиконання боргових зобов'язань зі сторони боржника.

Враховуючи той факт, що житлово-комунальне господарство є дотаційною галуззю, то основними джерелами фінансування залишаються власні кошти, асигнування з державного та місцевого бюджетів. Проте, вивчення динаміки дотаційних надходжень, дає зрозуміти, що виникла негативна тенденція до скорочення обсягів державного бюджетного фінансування, відбувається перехід до децентралізованого управління

й перекладання фінансових зобов'язань на місцеві органи влади. При цьому, варто підкреслити, що рівень фактичних видатків місцевих бюджетів не відповідає запланованим показникам (табл. 2).

Аналізуючи сучасні тенденції розвитку підприємств житлово-комунального господарства, стає зрозуміло, що виникнення кризового стану та загострення збитковості підприємств обумовлено впливом низки негативних факторів, серед яких найбільш деструктивного впливу завдали такі з них:

- недосконалість та суперечливість національного законодавства у сфері житлово-комунального господарства на державному та місцевому рівнях;
- невизначеність повноважень та обов'язків у сфері житлово-комунального господарства між державними центральними та місцевими органами влади;
- недосконалість системи оподаткування для обслуговуючих організацій;

- недостатнє бюджетне фінансування житлово-комунального господарства;

- політичні спекуляції та фінансові махінації у сфері житлово-комунального господарства;

- зношеність матеріально-технічної бази житлово-комунального господарства, у т.ч. критична застарілість та зависока енергоємність обладнання;

- значна розбіжність між тарифами на житлово-комунальні послуги та їх фактичною собівартістю;

- невідповідність інфраструктурних потужностей та зростаючого рівня потреб у житлово-комунальних послугах;

- низька платіжна дисципліна споживачів житлово-комунальних послуг;

- збільшення кількості застарілого та аварійного житлового фонду;

- недосконалість та непрозорість механізму формування тарифів на житлово-комунальні послуги;

- недосконала система фінансування робіт з обслуговування об'єктів житлово-комунального господарства тощо.

Таблиця 2

Видатки державного та місцевого бюджетів на утримання житлово-комунального господарства [13]

Показники	Роки					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Видатки державного бюджету на утримання ЖКГ						
Планові видатки, млн. грн	785,8	127,7	149,9	493,0	38,7	38,8
Фактичні видатки, млн. грн	376,6	96,9	111,5	21,5	12,5	16,9
Відношення фактичних видатків до планових, %	48,3	75,9	74,4	4,4	32,3	43,6
Видатки місцевих бюджетів на утримання ЖКГ						
Планові видатки, млн. грн	22193,8	12456,7	21478,1	17586,9	20479,0	30799,1
Фактичні видатки, млн. грн	19680,0	7607,8	17697,0	15678,9	17535,0	27170,5
Відношення фактичних видатків до планових, %	88,7	61,1	82,4	89,2	85,6	88,2

Вітчизняними вченими тривалий час обговорюються питання принципової можливості функціонування житлово-комунального господарства з такими високими питомими витратами матеріальних і енергетичних ресурсів, втратами та нераціональними витратами питної води і теплової енергії, безгосподарним відношенням до утримання та експлуатації об'єктів житлово-комунального господарства як власників, так і споживачів [6].

Зокрема, науковцями достатньо ґрунтовно вивчаються проблеми фінансового та інвестиційного забезпечення розвитку підприємств житлово-комунального господарства. Так,

колектив авторів [14] зазначають, що велика кількість дрібних власників, вимоги соціального захисту населення і зумовлена об'єктивними причинами неліквідності неподільного майна загального користування в житловому господарстві стримують залучення фінансових ресурсів, не дозволяють використовувати механізм майнових гарантій повернення банківських кредитів і забезпечення економічних інтересів інвесторів.

Дубас А.О. та Новікова Л.А., вивчаючи особливості формування механізму інвестування підприємств житлово-комунального господарства, виділяють такі напрямки вдосконалення механізму фінансування як створення

інвестиційного фонду функціонування і розвитку підприємств ЖКГ; перетворення в оподаткуванні; запровадження системи електронних розрахунків; розробка ефективної тарифної політики; вдосконалення системи субсидювання; реструктуризація кредиторської заборгованості [3].

Максименко О.С. пропонує застосовувати селективне управління до розподілу джерел фінансування ЖКГ, що передбачає кошти з держбюджету спрямовувати на фінансування неприбуткових програм і загальнопроектних розробок; іноземні інвестиції – на модернізаційні проекти; кошти з іноземних фондів – на формування корпоративної культури відносин; з малого бізнесу – у локальні проекти з коротким строком окупності; з великого бізнесу – на енергозбереження; з місцевого бюджету на розвиток інфраструктури; власні кошти підприємств ЖКГ – на капітальний ремонт споруд та устаткування [5].

Колектив авторів [7] висловлюють думку, що в умовах хронічного дефіциту коштів на оновлення матеріально-технічної бази ЖКГ необхідно впроваджувати децентралізовані підходи, спрямовані на розвиток основних форм державно-приватного та муніципально-

приватного партнерства, орендних та лізингових відносин, створення мережі комунальних банків, розвиток співпраці з міжнародними фінансовими організаціями. Автори підкреслюють, що особливо важливим є створення необхідних правових, довірчих, майнових відносин у сфері взаємодії приватного капіталу і муніципальної власності для фінансового забезпечення реалізації партнерських проектів комунального і приватного сектору.

Таким чином, ґрунтуючись на наукових здобутках у сфері фінансово-інвестиційного розвитку підприємств, доцільно виділити такі інструменти інвестиційного забезпечення підприємств житлово-комунального господарства: державні дотації та субвенції; бюджетне фінансування; концесійні договори; пільгове оподаткування; факторинг; лізинг; кредитні ресурси; грантові кошти; приватні інвестиції; венчурне фінансування; державно-приватне та публічно-приватне партнерство; зовнішні позики за програмами міжнародних організацій; реструктуризація кредиторської та дебіторської заборгованості; спільне фінансування інвестиційних проектів тощо (рис. 2).



Рис. 2. Інструментарій інвестиційного забезпечення розвитку підприємств житлово-комунального господарства

Висновки. Підводячи підсумки проведеного дослідження, доцільно наголосити, що в умовах критичного дефіциту власних коштів та обмеженого бюджетного дотування й субсидювання житлово-комунального господарства, актуальним питанням є визначення альтернативних джерел інвестиційного забезпечення розвитку підприємств цієї галузі. У зв'язку з цим проаналізовано сучасний фінансово-економічний стан підприємств житлово-комунального господарства. Розглянуто наукові пропозиції стосовно можливих джерел інвестування житлово-комунального господарства. Сформовано інструментарій інвестиційного забезпечення розвитку житлово-комунального господарства, що враховує альтернативні варіанти фінансування підприємств даної галузі. Використання представленого інструментарію створить передумови для інноваційно-технологічного оновлення матеріально-технічної бази, підвищення якості житлово-комунальних послуг і виходу підприємств з фінансової кризи.

ПЕРЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань В.Л. Реанимирование экономики Украины / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 45. – С. 11-17.

2 Дикань В.Л. Развитие экономики Украины на основе принципа равноправности отношений державы, бизнеса та общества / В.Л. Дикань, А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 63. – С. 9-19.

3 Дубас А.О. Механизм инвестирования предприятий жилищно-коммунального хозяйства / А.О. Дубас, Л.А. Новикова // Инвестиции: практика та досвід. – 2013. – № 11. – С. 35-38.

4 Каличева Н.С. Проблемы та перспективы развития экономики Украины в современной мировой экономической системе / Н.С. Каличева // Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького

економічного університету. – 2015. – Вип. 4 (40). – С. 117-120.

5 Максименко О.С. Реформування житлово-комунального господарства України: орієнтація на енергозбереження / О.С. Максименко // Економіка і регіон. – 2015. – № 1 (50). – С. 43-49.

6 Панасенко І.О. Особливості функціонування та розвитку житлово-комунального господарства в Україні [Електронний ресурс] / І.О. Панасенко // Державне будівництво. – 2012. – Вип. 2/2012. – Режим доступу: <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2012-2/doc/1/11.pdf>.

7 Парубець О.М. Напрями вдосконалення механізму фінансування житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс] / О.М. Парубець, Д.О. Сугоняко, Ю.В. Краснянська // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. – 2017. – Вип. 3 (08). – Режим доступу: http://www.easterneuropebm.in.ua/journal/8_2017/57.pdf. (4)

8 Полякова О.М. Світовий досвід фінансування розвитку автодорожньої інфраструктури на основі державно-приватного партнерства / О.М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – №48. – С. 69-73.

9 Про житлово-комунальні послуги: Закон України № 2189-VIII від 09 листопада 2017 р. [Електронний ресурс]. Із змінами та доповненнями № 2454-VIII від 09 червня 2018 р. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2189-19>.

10 Житловий фонд України: статистичний збірник [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/07/zb_jf_2017_pdf.pdf.

11 Фінансові результати великих та середніх підприємств до оподаткування за видами економічної діяльності [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

12 Про оплату населенням житлово-комунальних послуг у вересні 2018 року: експрес-випуск [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2018/10/164.pdf>

13 Виконання державного бюджету // Офіційний веб-сайт Державної казначейської служби України. URL:

<http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=146477>.

14 Сухонос М.К. Аналіз технічного стану житлового фонду України та пропозиції щодо його оцінки [Електронний ресурс] / М.К. Сухонос, Т.Г. Молодченко, В.М. Прасол // Економічний вісник Донбасу. – 2014. – № 1 (35). –Режим доступу: <http://ojs.kname.edu.ua/index.php/area/article/viewFile/1115/1047>.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149526

УДК 330.131.7

АНАЛИЗ МОДЕЛЕЙ ПРОЦЕССА ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ В СИТУАЦИИ РИСКА

*Воловельська І.В., к.э.н., доцент,
Слепцов М., магистр,
Семиошко Е., магистр,
Тимкова В., магистр (УкрГУЖТ)*

Залогом успеха предпринимательской деятельности является ее планирование и выбор оптимальных решений с учетом влияния политических, экономических, социальных, культурных и других факторов, регулирующих работу предприятия в данный момент времени.

Выбор оптимального решения - это гарантия независимости, условие стабильности и эффективной жизнедеятельности, гарантия успеха страны, предприятия, личности.

Агрессивная конкурентная борьба, отсутствие законодательной базы по обеспечению предпринимательской деятельности и охране интеллектуальной собственности, неразвитость рынка страховых услуг, практическое отсутствие ценностных ориентиров, нестабильность налоговой политики, активное развитие информационных технологий и др. - все это факторы, требующие постоянного внимания. Все эти проблемы требуют теоретического осмысления для подготовки практических рекомендаций их преодоления.

В статье рассмотрены основные тенденции развития моделей принятия управленческих решений предприятий и дан их краткий анализ.

Ключевые слова: модель, процесс принятия решений, управленческие решения, риски.

АНАЛІЗ МОДЕЛЕЙ ПРОЦЕСУ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ У СИТУАЦІЇ РИЗИКУ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Слепцов М., магістр,
Семиошко К., магістр,
Тимкова В., магістр (УкрДУЗТ)*

Процес прийняття рішень – це система дій, в результаті якої здійснюється вибір оптимального альтернативного рішення з метою досягнення поставленого завдання.

Основна проблема при моделюванні процесів прийняття рішень, полягає в тому, що обов'язково є випадкові процеси, що виникають через вплив зовнішніх факторів або негативно налаштованих факторів внутрішнього середовища. Фактори внутрішнього середовища з'являються внаслідок появи індивідуальних переваг, що йдуть в розріз з об'єктивними.

Моделювання рішень - це творчий процес, що вимагає аналізу і синтезу всіх попередніх елементів завдання прийняття рішень.

Запорукою успіху підприємницької діяльності є її планування і вибір оптимальних рішень з урахуванням впливу політичних, економічних, соціальних, культурних та інших чинників, що регулюють роботу підприємства в даний момент часу.

Вибір оптимального рішення - це гарантія незалежності, умова стабільності й ефективної життєдіяльності, гарантія успіху країни, підприємства, особи.

Агресивна конкурентна боротьба, відсутність законодавчої бази із забезпечення підприємницької діяльності та охорони інтелектуальної власності, нерозвиненість ринку страхових послуг, практична відсутність ціннісних орієнтирів, нестабільність податкової політики, активний розвиток інформаційних технологій та ін. - це фактори, які вимагають постійної уваги. Всі ці проблеми вимагають теоретичного осмислення для підготовки практичних рекомендацій їх подолання.

Виходячи з проведеного аналізу можна зробити висновок про те, що існує безліч моделей прийняття управлінських рішень. Однак, слід зазначити, що для кожного окремо взятого підприємства необхідно обрати свою, особливу модель і спробувати адаптувати її до зовнішніх і внутрішніх умов навколишнього середовища.

Для цього, необхідно виробити таку стратегічну політику підприємства, яка була б спрямована на постійне поліпшення не тільки економічного становища, а й психологічного клімату в колективі.

У статті розглянуті основні тенденції розвитку моделей прийняття управлінських рішень підприємств і дано їх короткий аналіз.

Ключові слова: *модель, процес прийняття рішень, управлінські рішення, ризики.*

ANALYSIS OF MODELS OF DECISION-MAKING PROCESS IN A RISK SITUATION

***Volovelska I. V., Ph. D. in Economics, associate Professor,
Sleptsov M., master,
Semioshko E., master,
Timkova V., master (USURT)***

The decision-making process is a system of actions, as a result of which the choice of the optimal alternative solution in order to achieve the task.

The main problem in the modeling of decision-making processes is that there are always random processes that occur due to the influence of external factors or negative factors of the internal environment. Factors of the internal environment appear as a result of the appearance of individual preferences that run counter to the objective.

Decision modeling is a creative process that requires analysis and synthesis of all previous elements of the decision-making problem.

The key to the success of business activity is its planning and selection of optimal solutions, taking into account the influence of political, economic, social, cultural and other factors that regulate the operation of the enterprise at a given time.

The choice of the optimal solution is a guarantee of independence, a condition of stability and effective life, a guarantee of success of the country, enterprise, personality.

Aggressive competition, the lack of a legal framework to ensure business and intellectual property protection, underdevelopment of the insurance market, the lack of practical value guidelines, the instability of tax policy, the active development of information technology, etc. - all these factors that require constant attention. All these problems require theoretical thinking in order to prepare practical recommendations to overcome them.

Based on the analysis, it can be concluded that there are many models of management decision-making, however, it should be noted that for each individual enterprise it is necessary to choose its own, special model and try to adapt it to external and internal environmental conditions.

To do this, it is necessary to develop a strategic policy of the enterprise, which would be aimed at continuous improvement of not only the economic condition, but also the psychological climate in the team.

The article describes the main trends in the development of management decision-making models of enterprises and their brief analysis.

Keywords: *model, decision-making process, management decisions, risks.*

Постановка проблеми: основная проблема состоит в том, что не смотря на достаточное количество научных работ по вопросам, связанным с процессом принятия решений, недостаточное внимание уделено моделированию комплексного обеспечения процесса принятия оптимальных управленческих решений инструментами, связанными с постоянными изменениями внешней и внутренней среды отечественных предприятий.

Необходимость изучения таких инструментов, а также факторов, на них влияющих, и послужили основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы, в которых раскрываются основы управления бизнесом, в том числе процессов принятия решений, рассматривали такие ученые, как: В.Л. Дикань, И.В. Воловельская, Е.В. Маковоз, С.В.Панченко, В.А.Маслова, и др. [1, 2].

Вопросам, касающимся непосредственно проблематике моделей управленческих решений, а так же рискам посвящены работы таких ученых, как Злобина Н.В, Машина Н И и др... [3,4,5].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексного адаптированного подхода к изучению различных классификаций моделей процессов принятия управленческих решений в условиях риска и неопределенности. Это связано с тем, что, не смотря на огромное количество исследований, достаточное

количество важных аспектов финансовых, политических, социальных рисков не принимается во внимание из-за быстро меняющихся условий внешней среды, причем не только в Украине, но и в мире.

Цель статьи заключается в изучении и анализе современных моделей процесса принятия решений в ситуации риска.

Изложение основного материала исследования.

Процесс принятия решений – это система действий, в результате которой осуществляется выбор оптимального альтернативного решения с целью достижения поставленной задачи.

Основная проблема при моделировании процессов принятия решений, состоит в том, что обязательно имеются случайные процессы, возникающие из-за влияния внешних факторов или негативно настроенных факторов внутренней среды. Факторы внутренней среды появляются вследствие появления индивидуальных предпочтений, идущих в разрез с объективными.

Моделирование решений – это творческий процесс, требующий анализа и синтеза всех предшествующих элементов задачи принятия решений.

Существуют следующие модели процесса принятия решений:

1. **Дескриптивные и нормативные модели.** Дескриптивные служат для описания свойств и параметров процесса принятия решений в целях прогнозирования его хода в будущем. Успех применения дескриптивных

моделей в значительной степени зависит от точности описания законов и закономерностей функционирования объекта управления

2. Нормативные модели используются для управления процессом принятия решений, формирования его существенных элементов и его развития. Предполагают активную роль в процессе принятия решений и его моделировании участников процесса принятия решений

3. Индуктивные и дедуктивные модели. Индуктивные модели строятся путем обобщения наблюдений по единичным частным фактам, которые считаются важными для принятия управленческого решения. Качество индуктивной модели определяется тем, насколько, с одной стороны, удается упростить описание ситуации принятия решения, с другой — насколько верно удается отразить основные свойства моделируемой ситуации. При разработке дедуктивных моделей исходят не из анализа конкретных фактов, а из упрощенной системы гипотетических ситуаций. Здесь путь создания модели — от абстрактного представления управленческой ситуации к ее конкретной реальности

4. Проблемно-ориентированные модели и модели решения. Проблемно-ориентированные модели строятся на внедрении новых методов моделирования применительно к конкретной проблемной ситуации принятия решения. Модели решения разрабатываются с учетом возможностей проведения экспериментов с ними, а также современных управленческих технологий и направлены на решение важнейших управленческих задач.

5. Одноцелевые и многоцелевые модели. Нередко для оценки альтернативного варианта решения требуются несколько независимых критериев, ориентированных на достижение различных, подчас трудно сопоставимых, целей. Однако решение

должно приниматься одно, и наиболее предпочтительный вариант решения должен быть обязательно найден.

При управлении взаимодействием организации с внешней средой, основной задачей является максимальная адаптация организации к внешней среде и достижение стратегических целей.

Этапы формирования решений:

1. определить возможную область и характер решений. Здесь производится предварительный анализ проблемной ситуации, который дает возможность определить область решения (экономическую, техническую, организационную и др), которая сужается до определенных сфер управленческой деятельности.

2. определить тип решения. Существует три типа решения:

- стандартные решения (для типовых ситуаций);
- решения — усовершенствования;
- оригинальные решения.

Наиболее используемые решения — усовершенствования, т.к. большинству экономических ситуаций, которым требуются управленческие решения, удовлетворяют типовые решения с некоторыми изменениями

Оригинальные решения используются, если нужен новый подход к разрешению проблемной ситуации. Здесь используют методы генерации идей, основанные на следующих подходах: мозговой штурм; экспертный вывод; генерация альтернативных решений

Обычно генерируются несколько альтернативных вариантов решений, удовлетворяющих заданным требованиям. Затем из них отбирают оптимальные.

3. сформулировать крайние варианты множества решений (лучший и худший). Из множества вариантов решений необходимо сформулировать 2 крайних варианта решения. Формирование этих крайних вариантов дает шкалу, по которой можно задать оценку и

направление изменения промежуточных вариантов решения для достижения максимального или ухода от минимального результата.

4. генерация промежуточных вариантов. Здесь проводится анализ на рациональность и достижимость возможных решений и дается качественное описание ожидаемых преимуществ и недостатков по каждому варианту.

5. оценка вероятности реализации решения и сравнительная оценка предпочтений по достижению цели. В качестве критериев оценки альтернативных решений используется значение степени (вероятности) выполнимости решений. При формировании системы предпочтений при выборе решения вырабатываются критерии сравнения и оценки вариантов решения, которое необходимо использовать как на качественном, так и на количественном уровне.

Но все предприятия имеют свои отличия и определенные характеристики. Модель решения проблем в организации – это, прежде всего, представление механизма управления ее проблемами.

Поэтому, несмотря на использование классических, есть смысл обратить внимание на более «приближенные к действительности» модели:

1. Модель «муравейник». Предприятие описывается как машина, не имеющая «души», в виде многоуровневой административной системы, состоящей из формализованных структур, связей, не имеющих системы личностных взаимоотношений между ее членами. Большое внимание при этом уделяется единству командования, механизмам управления. Решения принимает руководство, мнение подчиненных не учитывается. При такой организации имеют место четко определенные, стандартизированные задачи; инновации не приветствуются.

2. Модель «закрытость» предполагает, что предприятия могут развиваться по собственным законам. Они обладают способностью самонастраиваться, реагируя на внешние и внутренние изменения. Отклонение от цели не считается отрицательным результатом, поскольку такое предприятие функционирует, в условиях со значительным элементом неопределенности исключительно извне.

3. Модель «группа». В соответствии с этой моделью главным регулятором являются принятые на предприятии и в коллективе нормы поведения. Особое значение придается межличностным отношениям, отношениям между отдельными членами организации, взаимным привязанностям, общим интересам. Управленческие решения принимаются совместно, учитывается мнение каждого члена коллектива

4. Модель «прогресс». Согласно этой модели, особое значение в структуре организации придается влиянию технологического процесса производства на внутригрупповые связи. В данной модели учитываются инновации как техногенного, так и личностного прогресса.

5. Модель «личностные ценности». В этой модели основное внимание уделяется роли постоянного совершенствования системы личностных ценностей членов организации, их представлениям о ситуации, взаимодействию между членами организации с целью противостояния внешним изменениям и принятию оптимальных управленческих решений.

7. Конфликтная модель. При использовании конфликтной модели предполагается, что внутри организации сталкиваются и противодействуют друг другу противоположные цели и институции. Это делается специально в виде некоей психологической игры, суть которой «только в споре рождается истина».

Вывод: Исходя из проведенного анализа можно сделать вывод о том, что существует множество моделей принятия управленческих решений однако, следует отметить, что для каждого отдельно взятого предприятия необходимо выбрать свою, особенную модель и попытаться адаптировать ее к внешним и внутренним условиям окружающей среды.

Для этого, необходимо выработать такую стратегическую политику предприятия, которая была бы направлена на постоянное улучшение не только его экономического положения, но и психологического климата в коллективе.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1 Дикань, В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч.

посібник / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрГАЗТ, 2011. – 243 с.

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

3 Злобина Н.В.. Управленческие решения : учебное пособие / Н.В. Злобина. - Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та. - 80 с. -. 2007

4 Наиболее распространенные модели процесса принятия управленческих решений.
<https://helpiks.org/9-6784.html>

5 Машина Н. І. Економічний ризик та методи його вимірювання [Текст]: навч. посібник/Н. І. Машина. – К.: Центр навчальної літератури, 2013. – 188 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149529

УДК 339.138

ОСНОВНІ ПІДХОДИ ДО РОЗРОБКИ МАРКЕТИНГОВОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВА

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Сапієнко І.В., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуті основні підходи до розробки маркетингової стратегії підприємства. Результатом використання клієнтоорієнтованого підходу є розробка маркетингової стратегії, спрямованої на максимальне задоволення потреб і бажань споживача. Результатом використання конкурентоорієнтованого підходу є розробка маркетингової стратегії, спрямованої на створення продукції, що відрізняється від продукції конкурента, і формування попиту у споживачів на таку продукцію. Визначено, що ефективність використання того чи іншого підходу до розробки маркетингової стратегії підприємства залежить від масштабів його діяльності і конкурентної позиції в галузі.

Ключові слова: маркетингова діяльність, маркетингова стратегія, поведінка споживачів, поведінка конкурентів.

ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К РАЗРАБОТКЕ МАРКЕТИНГОВОЙ СТРАТЕГИИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,
Сапиенко И.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрены основные подходы к разработке маркетинговой стратегии предприятия. Результатом использования клиентоориентированного подхода является разработка маркетинговой стратегии, направленной на максимальное удовлетворение потребностей и желаний потребителя. Результатом использования конкурентоориентированного подхода является разработка маркетинговой стратегии, направленной на создание продукции, отличающейся от продукции конкурента, и формирование спроса у потребителей на такую продукцию. Определено, что эффективность использования того или иного подхода к разработке маркетинговой стратегии предприятия зависит от масштабов его деятельности и конкурентной позиции в отрасли.

Ключевые слова: маркетинговая деятельность, маркетинговая стратегия, поведение потребителей, поведение конкурентов.

MAIN APPROACHES TO DEVELOPMENT OF MARKETING STRATEGY OF THE ENTERPRISE

*Maslova V.O., PhD Econ., associate professor,
Sapienko I.V., master (USURT)*

In article the main approaches to development of the marketing business strategy of the enterprise are considered. The first approach is guided by behavior of the consumer (client), development of the marketing strategy directed to the maximum satisfaction of requirements and desires of the consumer is result of use of such approach. The second approach is guided by behavior of the competitor, development of the marketing strategy directed to creation of production different from production of the competitor, and formation of demand at consumers for such production is result of such approach.

It is defined that the main destination of marketing in general and marketing strategy in particular is increase in sales volumes of production of the enterprise and, respectively, income for rather long period. In this regard, it is investigated that the efficiency of use of this or that approach to development of marketing strategy of the enterprise will depend on scales of activity of the enterprise and its competitive position in branch. So for achievement of a main objective of marketing activity large and average the enterprises it is more preferable to be guided by behavior of competitors, small – by behavior of consumers. As for a competitive position in branch, for leaders, applicants and followers application of the approach focused on competitors is characteristic of beginners – the approach focused on the consumer.

Keywords: marketing activity, marketing strategy, behavior of consumers, behavior of competitors.

Постановка проблеми. В умовах філософію бізнесу та як функцію сучасного бізнесу маркетинг як поняття управління. Маркетинг як економічний варто розглядати у трьох основних процес являє собою сукупність дій із аспектах: як економічний процес, як забезпечення контакту між виробником та

споживачем, підвищення ефективності ринкового обміну між ними та усунення завдяки цьому невідповідності між пропозицією та попитом. Маркетинг як філософія бізнесу може бути розглянутий в контексті образу мислення, при якому динамічному збуту продукції та послуг підприємства підпорядковується прийняття будь-яких управлінських рішень. Нарешті, маркетинг як функція управління визначає ринкову (ділову) та виробничу стратегію підприємства. Втім, в якому б аспекті не розглядалося це поняття, основне призначення маркетингу – збільшення доходів підприємства за рахунок забезпечення зростання обсягу продажів продукції, робіт, послуг підприємства у довгостроковій перспективі.

Роль маркетингу відповідно з його призначенням особливо актуальна в умовах нестабільної економічної ситуації, невизначеності ринкового середовища, оскільки потреби суспільства майже безмежні, але можливості або ресурси для їх задоволення обмежені. За таких умов найбільш доцільним є застосування стратегічного підходу до ведення маркетингової діяльності, що полягає у розробці та реалізації маркетингових стратегій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що, зважаючи на зростання ролі маркетингу в сучасних умовах господарювання, питанням підвищення ефективності маркетингової діяльності підприємств приділяється велика увага як науковців, так і фахівців з питань маркетингу в Україні та світі. Серед досліджень за останні роки можна виділити праці Котлера Ф., Амстронга Г., Вонг В., Сондерса Д. [1], Траута Д., Райса Е. [2], Воловельської В.Л., Маслової В.О. [3], Петруня Ю.Є. [4] та інших вчених та фахівців, в яких розглядаються поняття, цілі, принципи, методи, підходи маркетингу тощо, наголошується на зростаючій ролі маркетингової діяльності у забезпеченні

конкурентоспроможності підприємств в сучасних умовах ведення бізнесу. Питання застосування стратегічного підходу до управління у тому числі й маркетинговою діяльністю досліджувалися у працях таких вчених, як Дж. О'Шонесси [5], Траута Д., Райса Е. [2], Диканя В.Л. [6,7], Панченко С.В., Воловельської І.В., Маслової В.О. [7], Войтович С.Я. [8], Герасименко В.М. [9], Черкашеної М.В. [10] та інших вчених і фахівців, де розглядалися питання підвищення ефективності розробки та реалізації маркетингової стратегії, її місця та ролі в системі стратегічного планування діяльності підприємства.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У той же час у зазначених роботах питання застосування основних підходів до формування маркетингової стратегії відповідно до конкурентної позиції підприємства на ринку, розглядаються не достатньо.

Метою статті є визначення основних підходів до розробки, вибору та реалізації маркетингової стратегії підприємства, їх особливостей та обґрунтування доцільності їх застосування у відповідності до конкурентної позиції підприємства на ринку.

Виклад основного матеріалу. Маркетингова стратегія являє собою концепцію діяльності (програму дій) підприємства, спрямовану на збільшення обсягу продажів та доходів у довгостроковому періоді за умови раціонального використання наявних для цього ресурсів підприємства.

В структурі функціональних стратегій на сьогоднішній день маркетинговій стратегії відводиться першочергове значення, оскільки, як відомо, будь-яке підприємство створюється з метою отримання прибутку за рахунок задоволення ринкового попиту. Всі інші функціональні стратегії (виробнича, фінансова, інвестиційна, інноваційна тощо) розроблюються на основі маркетингової стратегії.

При цьому маркетингова стратегія завжди повинна відповідати змінам у поведінці клієнтів та конкурентів, без цього підприємству не вдасться зайняти вигідної позиції на ринку.

У зв'язку з цим можна виділити два основних поведінкових підходи до формування маркетингової стратегії підприємства: 1) клієнтоорієнтований підхід; 2) конкурентоорієнтований підхід.

Клієнтоорієнтований підхід спрямований, перш за все, на дослідження поведінки споживачів, визначення факторів, що спонукають споживачів до зміни своєї поведінки, аналізу їхніх потреб, рівню задоволення цих потреб та орієнтацію маркетингової політики та стратегії діяльності підприємства саме на задоволення існуючих потреб споживача, клієнта.

Це загальноприйнятий підхід до розробки та реалізації маркетингової стратегії, він відповідає класичному визначенню маркетингу, за яким мета маркетингу полягає у задоволенні потреб споживачів.

В основі цього підходу лежить ієрархія потреб Маслоу та визначення потреби як того, що необхідно людині для існування і оптимального функціонування. Нагадаємо, що до них відносяться: фізіологічні потреби (голод, спрага, холод); потреби самозбереження (безпека); соціальні потреби (любов); потреби в повазі (статус); потреби в самоствердженні (самореалізація) [3].

При цьому під поведінкою споживача розуміється когнітивна (пізнавальна), емоційна і фізична активність, яка проявляється людьми (споживачами) при виборі, оплаті, використанні товарів і послуг, та припинення такої при задоволенні людських потреб і бажань [3].

Більшість науковців та фахівців з питань маркетингу схилиються до думки, що використання саме цього підходу дозволить досягти підприємству конкурентних переваг на ринку.

Конкурентоорієнтований підхід полягає у тому, що підприємство при формуванні та реалізації маркетингової стратегії досліджує поведінку конкурентів та фактори, що спонукають конкурентів до зміни своєї поведінки на ринку.

Під поведінкою конкурента будемо розуміти ринкову активність товаровиробника, спрямовану на розширення або збереження обсягів власної діяльності за рахунок зменшення ринкової долі іншого товаровиробника - суб'єкта цього ринку або ринку взаємозамінюваного товару.

Можна виділити три основні типи поведінки конкурентів: креативний, пристосовницький, забезпечуючий [11]. При креативній поведінці підприємство здійснює заходи, спрямовані на створення нових елементів відносин, які забезпечували б перевагу над конкурентами. Наприклад, розробка і впровадження нової продукції, нові технології, нових способів організації виробництва тощо. Головна ознака креативної поведінки - це прагнення до зміни існуючої структури попиту та пропозиції. Така поведінка притаманна лідерам галузі із значним інноваційно-інвестиційним потенціалом.

Пристосовницький тип поведінки полягає у врахуванні інноваційних змін в виробництві у конкурентів і заходи попереджувальних дій конкурентів. Пристосовницька поведінка застосовується тоді, коли підприємство не зовсім впевнено в своїх інноваційних можливостях і тому прагне до копіювання, можливо в більш короткі терміни досягнення конкурентів, у тому числі шляхом промислового шпигунства. Такий тип поведінки найбільш притаманний претендентам на лідерство.

Забезпечуюча поведінка заснована на прагненні підприємства до збереження на тривалу перспективу свого становища на ринку за рахунок підвищення якості товару, розширення асортименту, надання додаткових послуг. Цей тип поведінки

застосовується тоді, коли підприємство не має можливості суттєво змінити виробничу і збутову програми і має слабкий інноваційний потенціал. Більше за інших до такого типу поведінки схильні підприємства-послідовники.

У будь-якому разі при використанні конкурентоорієнтованого підходу для розробки маркетингової стратегії підприємство спрямовує свої зусилля на аналіз дій конкурентів та визначення їх слабких місць у продуктових стратегіях. Головна мета такого підходу – обійти конкурента, наприклад, за ціною, якістю або асортиментом продукції, швидкістю подачі товару-новинки на ринок, а потім сформулювати у споживача уявлення, що саме ця продукція задовольнить якусь його потребу, активно доводячи інформацію до потенційного клієнта про наявність такого товару та її унікальні відмінності від аналогічної продукції інших продавців на ринку.

Засновниками цього підходу у маркетингу можна вважати Джека Траута та Ела Райса [2]. Основна теза їхньої праці полягає у тому, що «справжня природа маркетингу на сьогодні є конфлікт між корпораціями, а не задоволення людських потреб». І справді, розвиток науково-технічного прогресу, наприклад, у сфері телефонного зв'язку (стаціонарний провідний телефон – радіотелефон – сотовий телефон – нарешті, смартфон) відбувся завдяки інноваційно-інвестиційній діяльності підприємств цієї сфери бізнесу та рекламі (доведеної до потенційного споживача інформації про наявність) отриманих результатів. Навряд чи власник стаціонарного телефону взагалі мав реальну потребу у безпроводному зв'язку, так само як і власник сотового телефону вимагав задовольнити потребу у тому, щоб мати мінікомп'ютер завжди під рукою. Тобто відбулося формування попиту на ці види продукції, а не задоволення раніше існуючих потреб.

Тут треба звернути увагу на те, що автори говорять не про будь-яке

підприємство, а саме про корпорації. За законодавством України корпорацією визнається договірне об'єднання, створене на основі поєднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, що об'єдналися, з делегуванням ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації. Тобто маються на увазі достатньо великі за масштабами діяльності суб'єкти господарювання з масовим, крупносерійним або серійним виробництвом продукції. Такі підприємства мають можливість активно вести інноваційно-інвестиційну діяльність відносно розробки нових видів продукції, а також діяльність з просування своїх нових товарів на ринок.

Безсумнівно, певні побажання своїх споживачів відносно виробництва необхідної для задоволення їхніх потреб продукції виконуватися будуть, але це стосуватиметься удосконалення базової стандартної продукції, випуском якої займаються й фірми-конкуренти. Саме напрямком удосконалення такої базової стандартної моделі буде відрізнятися продукція конкуруючих корпорацій. Крім того, великі за обсягами виробництва і реалізації продукції підприємства прагнуть до максимального використання ефекту від масштабу діяльності, зниження собівартості продукції, що можна досягти за рахунок стандартизації та уніфікації всіх складових виробництва (обладнання, ресурсів, бізнес-процесів, самої продукції тощо). Тому розраховувати на те, що великі підприємства будуть займатися задоволенням унікальних потреб одного або групи споживачів, не приходиться.

Крім того, підприємство, розробляючи свою продуктову стратегію на базі лише визначення потреб споживачів, отримує в результаті ряд продуктів (товарів), ідентичних тим, що випускаються підприємствами-конкурентами, які також витрачають колосальні кошти на дослідження того ж

самого ринку та визначення тих же самих потреб. Тобто задоволення попиту відбувається, але суттєве збільшення обсягів продажів та зростання доходів від цих продажів мало ймовірно. Основне призначення маркетингу у цьому випадку не буде досягнуто.

Таким чином, щоб стати переможцем у конкурентній боротьбі за обсяги продажів підприємства, перш за все, крупного бізнесу повинні орієнтуватися на конкурентів з метою визначення найбільш уразливих місць у їхніх позиціях та «влаштувати маркетингові атаки, спрямовані саме туди [2]».

Саме тому для великих за масштабами діяльності підприємств найбільш доцільним буде застосування конкурентоорієнтованого підходу до визначення маркетингової стратегії та досягнення конкурентних переваг на ринку.

Інша справа, підприємства індивідуального та дрібносерійного виробництва. Їх діяльність характеризується високою якістю та вартістю продукції саме через необхідність максимального задоволення потреб та виконання вимог споживача. Для таких підприємств застосування клієнтоорієнтованого підходу до розробки та реалізації маркетингової стратегії є найбільш доцільним та може забезпечити певні конкурентні переваги на ринку.

Також клієнтоорієнтований підхід може бути вдало застосований підприємствами-новачками, для яких характерним є пошук ринкової ніші, яка повинна бути досить прибутковою, мати потенціал зростання і не привертати увагу великих конкурентів.

Висновок. Таким чином, при розробці маркетингової стратегії підприємства, головним призначенням якої є забезпечення зростання обсягів продажів та доходів від них, може застосовуватися як клієнтоорієнтований підхід (забезпечення потреб та бажань

споживача), так і конкурентоорієнтований підхід (формування потреб і бажань споживача). Ефективність застосування того чи іншого підходу у маркетинговій діяльності визначається переважно масштабами діяльності підприємства в цілому (великі та середні підприємства орієнтуються переважно на поведінку конкурентів, малі – на поведінку споживачів) та конкурентною позицією підприємства у галузі (для лідерів галузі, претендентів та послідовників характерно застосування конкурентоорієнтованого підходу, для новачків – клієнтоорієнтованого підходу).

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Котлер Ф. Основы маркетинга (5-е европейское издание) / Ф.Котлер, В.Вонг, Д.Сондерс, Г.Армстронг. – М.: ИД «Вильямс», 2012. – 752 с.

2 Траут Д. Маркетинговые войны / Джек Траут, Эл Райс. – С-Пб: Питер, 2018. – 288 с.

3 Воловельская И.В. Исследование факторов, влияющих на поведение потребителей в современных условиях / И.В.Воловельская, В.А.Маслова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. - №61. – С.117-123.

4 Петруня Ю. Є. Маркетинг: навч. посіб. / Ю.Є.Петруня, В.Ю.Петруня; 3-тє вид., переробл. і доповн. – Дніпропетровськ: Університет митної справи та фінансів, 2016. – 362 с.

5 О'Шонесси Дж. Конкурентный маркетинг: стратегический подход / Дж. О'Шонесси; пер. с англ. под ред. Д.О. Ямпольской. – СПб: Питер, 2001 – 864 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 учебной литературы, 2013. – 272 с.

7 Дикань В.Л. Управління бізнесом: підручник / В.Л. Дикань, С.В. Панченко, І.В. Воловельська, В.О. Маслова. – Х.: УкрДАЗТ, 2017. – 315 с.

8 Войнович С.Я. Сутність і зміст поняття «маркетингова стратегія» / С.Я. Войнович, Потапюк І.П. // Вісник ПолтНТУ: Економіка і регіон. – 2011. – №4(31). – С.77-81.

9 Герасименко В.М. Підвищення конкурентоспроможності продукції підприємства за рахунок маркетингової стратегії / В.М.Герасименко. // Вісник економіки транспорту і промисловості. –

2017. - № 58. - С. 143-152.

10 Черкашина М.В. Стратегічне управління процесом забезпечення ефективності комерційної діяльності підприємства / М.В.Черкашина. // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 62. - С. 355-361.

11 Типы конкурентного поведения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rgrtu-640.ru/predpr/predpr16.html>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149562

УДК 65.011.2:338.45(477)

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

*Токмакова І.В., д.е.н, професор,
Шатохіна Д.А., магістр,
Мельник С.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено характеристики цифрової економіки як сучасного тренду суспільного розвитку. Визначено, що цифровізація супроводжується трансформацією господарських процесів: від роботизації виробництва благ (товарів і послуг) масового споживання до нових виробництв зі створення благ з індивідуальними характеристиками для кожного споживача. З'ясовано, що компанії з найбільшою капіталізацією у світі вже давно перейшли на цифрову економіку, що спричинило значне підвищення ефективності їхньої роботи. Проаналізовано передумови цифровізації економіки України і зроблено висновок, що наша країна явно відстає за низкою показників від країн-лідерів в сфері інформатизації економічних процесів, при цьому цифрова трансформація має стати стратегічним орієнтиром розвитку, так як дає шанс Україні здійснити технологічний прорив. Грунтуючись на тому, що підприємства є ядром цифрового переходу економіки країни розкрито стратегічні аспекти управління українськими підприємствами на засадах цифровізації, у тому числі визначені альтернативні стратегії, цілі та ключові напрямки цифрової трансформації.

Ключові слова: цифрова економіка, підприємство, стратегічне управління, розвиток, інформаційно-комунікаційні технології.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ

*Токмакова И.В., д.э.н, профессор,
Шатохина Д.А., магистр,
Мельник С.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследованы характеристики цифровой экономики как современного тренда общественного развития. Определенно, что цифровизация сопровождается трансформацией хозяйственных процессов: от роботизации производства благ (товаров и услуг) массового потребления к новым производствам по созданию благ с индивидуальными характеристиками для каждого потребителя. Выяснено, что компании с наибольшей капитализацией в мире уже давно перешли на цифровую экономику, что повлекло значительное повышение эффективности их работы. Проанализированы предпосылки цифровизации экономики Украины и сделан вывод, что наша страна явно отстает за рядом показателей от наибольших стран-лидеров в сфере информатизации экономических процессов, при этом цифровая трансформация должна стать стратегическим ориентиром развития, так как дает шанс Украине осуществить технологический прорыв. Основываясь на том, что предприятия являются ядром цифрового перехода экономики страны раскрыты стратегические аспекты управления украинскими предприятиями на принципах цифровизации в том числе определенные альтернативные стратегии, цели и ключевые направления их цифровой трансформации.

Ключевые слова: цифровая экономика, предприятие, стратегическое управление, развитие, информационно-коммуникационные технологии.

STRATEGIC MANAGEMENT OF ENTERPRISE DEVELOPMENT IN CONDITIONS OF DIGITALIZATION OF THE ECONOMY

*Tokmakova I.V., Doctor of Economics, Associate Professor,
Shatokhina D.A., master,
Melnyk S.V., master (USURT)*

The article investigates the characteristics of the digital economy as a modern secondary social development. It has been determined that digitalization is accompanied by the transformation of economic processes: from robotic production of goods (goods and services) of mass consumption to new productions for the creation of goods with individual characteristics for each consumer. It has been discovered that the companies with the largest capitalization in the world have long switched to the digital economy, which led to a significant increase in the efficiency of their work. The preconditions of digitization of the Ukrainian economy are analyzed and the conclusion is made that our country clearly lags behind a number of indicators from the leading countries in the field of informatization of economic processes. So the rating for Ukraine in 2016-2017 is the following: the number of Internet users is 80th place (in 2015-2016. - 80), broadband Internet connection - 64 (72), Internet bandwidth - 68 (64), broadband broadband connection - 131 (121). Moreover, Ukraine has considerably worsened its position in comparison with the previous year for the last two components of using ICT. However, in general, the Ukrainian information and communication sector is developing dynamically and has considerable potential to prove itself as an important part of the

information society of the world. Therefore, today the rate is made on the formation of the digital economy in the country, as it is a matter of national security and independence of Ukraine, competition of domestic companies, the country's position on the world stage for the long-term perspective.

Based on the fact that enterprises are the core of the digital transition of the country's economy, the strategic aspects of managing Ukrainian enterprises on the basis of digitalisation are identified, and alternative strategies, goals and key directions of their digital transformation are identified. It is concluded that a digital jump transition is not possible, and therefore, it is first necessary to analyze the technological readiness to work with the figure - the extent of penetration of ICT into production. It is equally important to assess the organizational and methodological readiness of the enterprise - the availability and maturity of the management processes, their effectiveness, the current level of readiness of information systems, which should become an element of strategic analysis of the enterprise. It has been determined that the strategic goals of the digitalization strategy should be to use new market opportunities, improve the quality of service orders, optimize business processes and expand the market.

Keywords: *digital economy, company, strategic management, development, information and communication technology.*

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

В умовах третьої хвилі глобалізації важливу роль в розвитку країн відіграє цифрова економіка, найголовнішим фактором якої є інформація та знання, а також шляхи доступу до них. По всьому світу частка традиційної економіки зменшується, а цифрової — збільшується, надаючи могутні переваги для країн та бізнесу. Так за даними Всесвітнього економічного форуму, у 2015 році частка цифрової економіки у загальносвітовій економіці перевищила 20% і стрімко зростає. Безпосередній ефект від комплексного розвитку цифрової економіки та цифрової інфраструктури становить 20 % ВВП протягом п'яти років. Важливо, що ROI інвестицій в цифрову трансформацію сягає 500 % [3]. Цифрова економіка створює нові продукти, формує нові потреби, а швидкість і обсяг отримання інформації збільшуються з кожним днем. Всі ці процеси відкривають значні можливості для створення і розвитку бізнесу, заснованого на нових технологічних рішеннях або бізнес-моделях, які не застосовувалися раніше. На сучасному етапі розвитку світової економіки все

більше уваги приділяється цифровим технологіям та електронному бізнесу. Сюди спрямовуються інвестиційні потоки та тут накопичуються людські та фінансові ресурси світу.

Сьогодні Україна знаходиться на унікальному етапі розвитку, коли є шанс зробити так званий «цифровий стрибок» у ключових сферах економіки. Тобто, швидко перейти на новий шабель розвитку в цих сферах, минаючи проміжні стадії, і почавши використання відразу сучасних систем, минаючи кілька поколінь технологій. Україна або відстане на все життя від світу, або інтегрується в загальний тренд. Оскільки ми концептуально рухаємося в цілому глобальний світ, у нас немає іншого шляху. Глобальна економіка вже там, і мова зараз про те, щоб не опинитися на її узбіччі. У нас є можливість одразу взяти кращі технології і почати їх використовувати для розвитку.

Все вищезазначене засвідчує, що змінюється світ в якому діють підприємства і вони повинні адаптуватися до цифрових трансформацій, завойовуючи нові ніші або трансформуючи вже існуючі. Загально визнаною технологією забезпечення адекватної реакції

підприємств на розвиток і активне поширення по всьому світу нових інформаційних технологій є стратегічне управління їх розвитком, що дозволяє досягти ефективності діяльності в довгостроковій перспективі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Вивченню проблем і тенденцій розвитку цифрової економіки присвячені роботи таких зарубіжних і українських вчених, як В. Апалькова [1], В. Компанієць [4, 5], С. Кубів [6], В. Купріяновський [7, 8], В. Ляшенко, О. Вишневський [9], І. Тушканов, Т. Юдіна [11], В. Фіщук [12], А. Черненко [14], К. Шваб [15] та інших. Питання стратегічного управління розвитком підприємств в умовах глобалізації світу та цифрової трансформації економіки розкрито в працях таких вчених як В. Дикань, В. Зубенко, О. Маковоз, І. Токмакова, О. Шраменко, М. Корінь, Н. Каличева [2, 17] та багатьох інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Хоча в економічній літературі багато уваги приділяється дослідженню різних аспектів цифровізації економіки, у тому числі нині спостерігається активізації пошуку шляхів її розвитку в Україні, стратегічні питання цифрової трансформації українських підприємств для забезпечення їх подальшого ефективного розвитку залишається не достатньо розкритим в наукових працях. Це обумовлює необхідність подальших досліджень і розкриття передумов та визначення ключових аспектів стратегічного управління цифровою трансформацією вітчизняних підприємств.

Мета статті полягає в розкритті ознак цифровізації економіки і визначенні передумов цифрової трансформації економіки України та виявленні і систематизації ключових аспектів стратегічного управління розвитком українських підприємств на принципах цифровізації.

Виклад основного матеріалу. Нині підприємства і цілі галузі вибирають для себе шлях цифровізації розвитку як єдину можливість відповідати умовам навколишнього світу, що нестримно змінюються. Завдяки цьому цифрова трансформація промисловості, роздрібною торгівлі, державного сектора і інших сфер вже сьогодні міняє життя кожної людини і кожного підприємства.

Цифрова економіка характеризується як інноваційна і динамічна, що базується на активному впровадженні інновацій та інформаційно-комунікаційних технологій в усі види економічної діяльності та сфери життєдіяльності суспільства, дозволяючи підвищити ефективність та конкурентоспроможність окремих підприємств, економіки загалом та рівень життя населення. Цифрова економіка виступає основою Четвертої промислової революції та третьої хвилі глобалізації [15].

Цифрова економіка переплітається з традиційною економікою, роблячи чітке розмежування все складнішим. Адже основними продуктами цифрової економіки є ті ж самі товари і послуги традиційної економіки, однак вони надаються за допомогою комп'ютерного обладнання і цифрових систем на кшталт глобальної мережі Інтернет. Це має свої переваги, головною з яких є підвищення доступності звичайних користувачів до певних ринків, а не лише великих компаній, зниження трансакційних витрат, підвищення ефективності і конкурентоспроможності. Характерною особливістю цифрової економіки є її зв'язок з економікою на вимогу (on-demand есопому), яка передбачає не продаж товарів і послуг, а отримання доступу до них саме в той момент, коли це потрібно. Отримання замовлень відбувається онлайн, а їх виконання - офлайн. Переваги економіки на вимогу це: висока швидкість отримання необхідної послуги або товару; зниження їх вартості для кінцевого користувача завдяки зниженню кількості

посередників; спрощення виходу постачальників товарів і послуг на користувачів.

Цифровізація супроводжується трансформацією господарських процесів: від роботизації виробництва благ (товарів і послуг) масового споживання до нових виробництв зі створення благ з індивідуальними характеристиками для кожного споживача. Згідно з оцінками експертів і аналітиків в області цифрової економіки, вже в найближчому десятилітті (приблизно до 2020 р.) близько половини товарів і послуг на споживчому і інвестиційному ринках будуть абсолютно або відносно "новими розумними" ("розумне місто", "розумний будинок", "розумна залізниця", "розумна машина", "розумний одяг" і т.д.) [11].

На сьогодні цифрову економіку в світі оцінюють у три трильйони доларів. Вона хоча ще набула глобального масштабу, однак 9 компаній спираючись на

цю економіку виробляють 90% свого доходу та прибутку – Apple, Google, Facebook а також Amazon (відома як "чотири вершники"), Microsoft і чотири китайських цифрових гіганти (Baidu, Alibaba, JD.com and Tencent). Всі інші (наприклад, Yahoo, Twitter, eBay, Snapchat, Pinterest, Uber або інші) ледь перевищують 10% цієї економіки [18]. Тобто, компанії з найбільшою капіталізацією у світі уже давно перейшли на цифрову економіку, що спричинило значне підвищення ефективності їхньої роботи.

Цифровізація економіки України є природним продовженням міжнародної тенденції поширення цифрових технологій і різкого збільшення їх впливу на всі сторони економічного життя. Однак, наша країна явно відстає за низкою показників від найбільших країн-лідерів в сфері інформатизації економічних процесів (рис. 1).

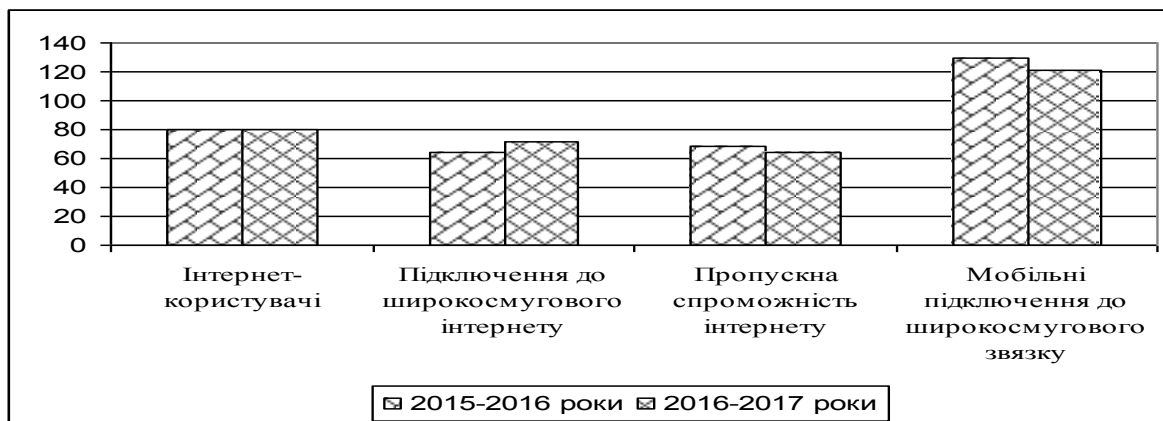


Рис. 1. Рейтинг WEF України за складовими використання ІКТ в 2015-2016 рр. та 2016-2017 рр. (розроблено за даними джерела [19])

Для оцінки рівня використання ІКТ при визначенні рейтингу WEF використовують чотири показники, рейтинг України у 2016-2017 р. за якими складає: кількість інтернеткористувачів – 80 місце (у 2015-2016 рр. – 80), підключення до широкосмугового Інтернету – 64 (72), пропускна спроможність Інтернету – 68 (64), мобільні підключення до широкосмугового зв'язку – 131 (121). Причому Україна за двома

останніми складовими щодо використання ІКТ суттєво погіршила свої позиції порівняно з попереднім роком.

Варто констатувати, що в цілому український інформаційно-комунікаційний сектор розвивається динамічно та має досить значний потенціал, щоб зарекомендувати себе як важливу частину інформаційного суспільства світу. Тому сьогодні ставку зроблено на формування цифрової

економіки в країні, так як це питання національної безпеки і незалежності України, конкуренції вітчизняних компаній, позиції країни на світовій арені на довгострокову перспективу. У грудні 2017 р. Мінекономрозвитку презентувало «Цифрову адженду України – 2020» [9], яка містить бачення трансформації економіки від «аналогової» до «цифрової», а також окреслює роль цифрових компетенцій громадян у процесі цифровізації країни. Цей документ став основою для схваленої Кабміном України «Концепції розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018–2020 роки» від 17.01.2018 № 67-р [13] та затвердження плану заходів щодо її реалізації. Концепція передбачає здійснення заходів щодо впровадження відповідних стимулів для цифровізації економіки, суспільної та соціальної сфер, усвідомлення наявних викликів та інструментів розвитку цифрових інфраструктур, набуття громадянами цифрових компетенцій, а також визначає критичні сфери та проекти цифровізації, стимулювання внутрішнього ринку виробництва, використання та споживання цифрових технологій.

Ядром «цифрової» економіки та головним чинником зростання України визначено цифровізацію бізнесу та промисловості. Перетворююча сила «цифрових» технологій дозволяє змінити традиційні моделі бізнесу, виробничі ланцюжки та обумовлює появу нових продуктів та інновацій. Цифровізація виводить на новий рівень сферу виробництва, примушуючи підприємства ставити цифрову трансформацію основною задачею стратегії розвитку.

Цифрова трансформація підприємства - це впровадження сучасних технологій в його бізнес-процеси. Цей підхід має на увазі не лише установку сучасного устаткування або програмного забезпечення, але і фундаментальні зміни в підходах до управління, корпоративної культури, зовнішніх комунікаціях. В результаті підвищуються продуктивність

кожного співробітника і рівень задоволеності клієнтів, а компанія отримує репутацію прогресивної і сучасної.

Водночас слід зауважити, що цифровізація - це не лише програма проектів по автоматизації бізнес процесів і технології. В силу високого рівня автоматизації, наявності і доступності цифрових технологій і систем, трансформації схильні не лише і не стільки процеси - скільки основні продукти. Таким чином розмова про "Стратегію цифровізації" і продуктову стратегію підприємства - як про окремі незалежні напрями (документах і процесах) - ознака недостатньої міри готовності підприємства, неповного розуміння усіх аспектів його цифрової трансформації.

Пропозиція нових цифрових або цифровізованих продуктів і сервісів, хоч і формує основу цифрової стратегії підприємства, проте не єдиний напрям проектів типової дорожньої карти цифрової трансформації. Другим, не менш значимим компонентом, являється цифрова трансформація активів, устаткування у виробничому процесі, основних бізнес-процесів, створення цифрових каналів взаємодії. В результаті цифрові технології дозволяють оптимізувати витрати, збільшити прибутковість існуючих активів і підвищити доходність. Використання цифрових технологій також може стати рішенням для багатьох проблем бізнесу, пов'язаних, наприклад, з великою географією країни, якістю транспортної інфраструктури або нестачею робочої сили. Ці три напрями охоплюють перелік проектів і програм, але також необхідно не забувати про два аспекти цих програм - це застосування нових економічних моделей і наявність відповідним чином підготовленого персоналу.

Ключові аспекти стратегічного управління розвитком українських підприємств в умовах цифровізації подано на рис. 2.

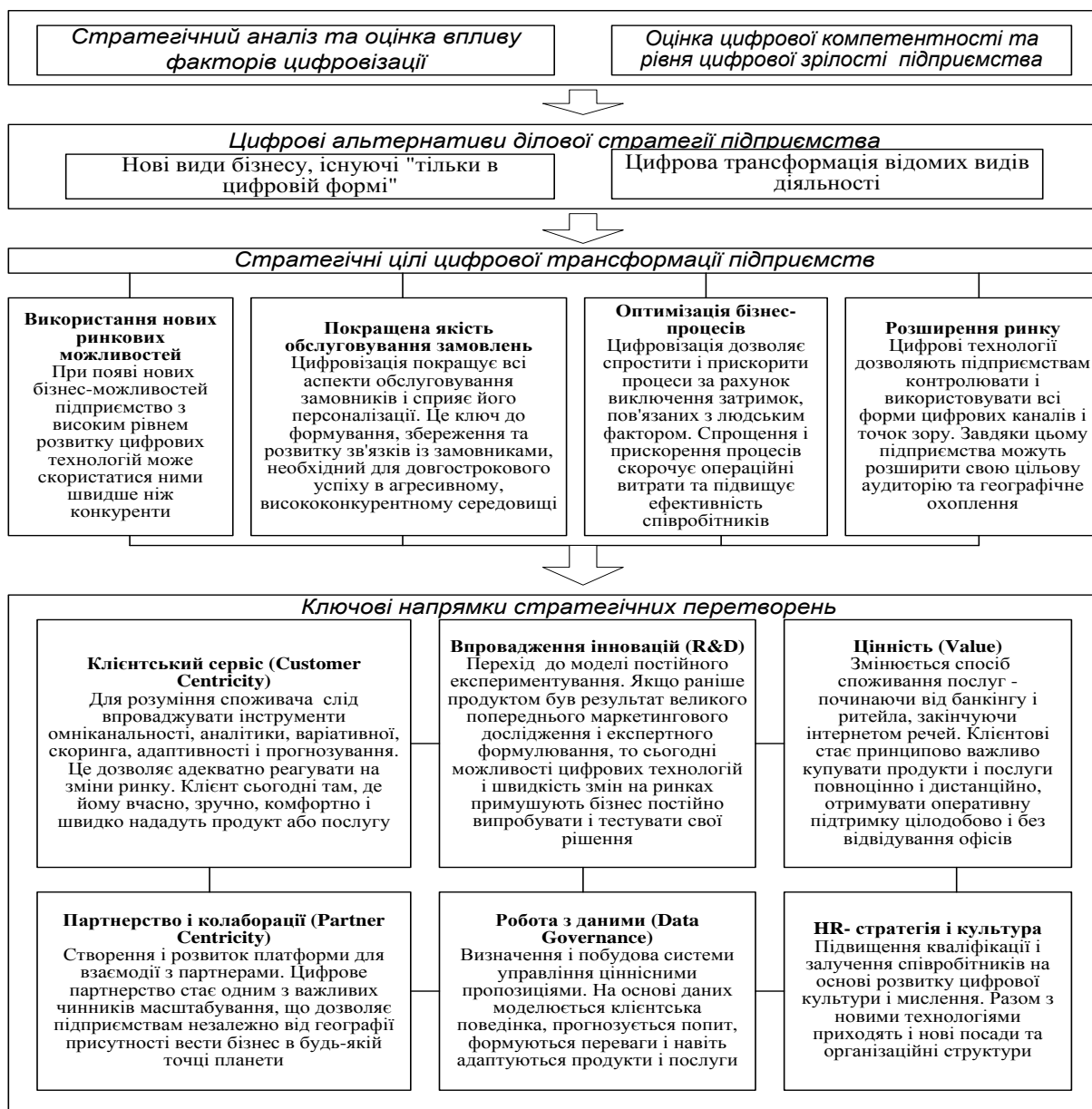


Рис. 2 Стратегічний контекст управління розвитком підприємства на принципах цифрової трансформації

При складанні стратегічного плану дій розвитку підприємства на основі цифрової трансформації кожному підприємству необхідно вирішити декілька фундаментальних технологічних завдань. Перше - прискорення і спрощення ділових процесів за рахунок програмування в системі обчислювальної інфраструктури, засобів автоматизації і віртуалізації. Друге - забезпечення прозорості і передбачуваності процесів, що відбуваються в інфраструктурі і додатках. Для цього знадобляться розподілена

архітектура засобів аналітики і рішення в області промислового Інтернету речей. Третя - підвищення якості продукції, що випускається, продуктивності праці і коефіцієнта завантаження з одночасним скороченням витрат на виробництво і виключенням простоїв устаткування. При цьому ключовим елементом будь-яких цифрових перетворень залишається забезпечення безпеки. Якщо питанням захисту інформації не приділяється належної уваги, підприємство може втратити усі потенційні переваги.

Очевидно, що цифровий перехід одним стрибком неможливий. Спочатку потрібно проаналізувати технологічну готовність до роботи з цифрою - ступінь проникнення ІКТ у виробництво. Не менш важливо оцінити організаційно-методологічну готовність підприємства - наявність і зрілість процесів управління, їх ефективність, поточний рівень готовності інформаційних систем. Далі слід зрозуміти, які блоки є найбільш проблемними з точки зору бізнесу - тобто, де найкращим образом можна реалізувати стратегію "швидких перемог" з точки зору демонстрації можливостей концепції цифровізації. У цій зоні мають бути сконцентровані усі ресурси і зусилля підприємства, як технічні, так і інтелектуальні. Саме такі «пілоти» дають можливість оцінити майбутні ефекти і витрати. Природно, що там, де вже зроблені інвестиції в "розумне" виробництво, об'єм витрат буде нижчий і фахівці будуть мати більш високий рівень.

Висновок. Цифрова епоха вже настала, і бізнес міняється швидше, ніж коли-небудь раніше, тому бізнесу не можна ігнорувати тенденції, які на даний момент формуються і набирають оберти: великі дані, машинне навчання, нейронні мережі, інтернет речей та інші сучасні інструменти, що ґрунтуються на використанні цифрових технологій. За таких умов підтримка конкурентоспроможності підприємств вимагає його постійної модернізації, адаптації і розвитку на принципах цифрової трансформації, причому ефективність даних процесів забезпечується адекватною системою стратегічного управління, компоненти якої повинні включати систему стратегічного аналізу і оцінки впливу факторів цифровізації, формування цифрових альтернатив розвитку продуктів і послуг, виявлення і постановку стратегічних цілей цифрової трансформації підприємства і визначення інструментів з урахуванням ключових напрямків цифровізації.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Апалькова В.В. Концепція розвитку цифрової економіки в Євросоюзі та перспективи України / В.В. Апалькова // Вісник Дніпропетровського університету. – Серія «Менеджмент інновацій». – 2015. – Випуск 4. – С. 9-18.

2 Дикань В.Л. Стратегічне управління: навч. посіб. / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко. – К.: ЦУЛ, 2013. – 272 с.

3 Доклад о мировом развитии «Цифровые дивиденды». Группа Всемирного банка 2016 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://documents.worldbank.org/> – Загл. с экрана.

4 Компаниец В.В. Развитие и будущее экономики на основе цифровых технологий: критическое осмысление / В.В. Компаниец // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 61. - С. 36-46.

5 Компаниец В.В. Концептуальный анализ перспектив цифровизации экономики и железнодорожного транспорта / В.В. Компаниец // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 62. - С. 197-200.

6 Кубів С. Цифрова економіка. Про нові можливості для України [Електронний ресурс] / С. Кубів. – Режим доступу: <https://nv.ua/ukr/opinion/kubiv/tsifrova-ekonomika-pro-novi-mozhливosti-dlja-ukrajini-2282520.html>. – Назва з екрана.

7 Куприяновский В.П. Цифровая экономика – умный способ работать / В.П. Куприяновский // International Journal of Open Information Technologies. -2016. – № 4 (2). - С. 47–55.

8 Куприяновский В.П. Целосная модель трансформации в цифровой экономике – как стать цифровыми лидерами / В.П. Куприяновский, А.П. Добрынин, С.А. Синягов, Д.Е. Намиот //

International Journal of Open Information Technologies. – 2017. – vol. 5, no. 1. – С. 26–33.

9 Ляшенко В.І. Цифрова модернізація економіки України як можливість проривного розвитку: монографія [Електронний ресурс] / В.І. Ляшенко, О.С. Вишневський. – Київ, 2018. – 252 с. – Режим доступу: http://ier.com.ua/7/Lyashenko_Vishnevsky_2018.pdf – Назва з екрана.

10 Про схвалення Концепції розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки та затвердження плану заходів щодо її реалізації: розпорядження Кабінету Міністрів України № 67-р. від 17 січня 2018 р. [Електронний ресурс]:– Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npras/pro-shvalennya-koncepciyi-rozvitku-cifrovoyi-ekonomiki-tasuspilstva-ukrayini-na-20182020-roki-ta-zatverdzhennyaplanu-zahodiv-shodo-yiyi-realizaciyi> – Назва з екрана.

11 Тушканов И.М. Форсаж цифровой экономики / И.М. Тушканов, Т.Н. Юдина // Системное моделирование социально-экономических процессов: труды 39-ой международной научной школы-семинара (г. Санкт-Петербург, 30 сентября – 6 октября 2016 г.). – Воронеж: Воронежский государственный педагогический университет, 2016.- С. 246-247.

12 Фіщук В. Цифрова економіка – це реально / В. Фіщук [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://biz.nv.ua/ukr/> – Назва з екрана.

13 Цифрова адженда України – 2020 (“Цифровий порядок денний” – 2020). Концептуальні засади (версія 1.0). Першочергові сфери, ініціативи, проекти

“цифровізації” України до 2020 року. [Електронний ресурс] / НІТЕСН office. – грудень 2016. – 90 с. – Режим доступу: <https://ucsi.org.ua/uploads/files/58e78ee3c3922.pdf>. – Назва з екрана.

14 Черненко А. Цифрова трансформація економіки в Україні: як адаптувати суспільство до сучасних реалій цифрового світу [Електронний ресурс] / А. Черненко // Deloitte Ukraine. – Режим доступу: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/press-release/2018/digital-transformation-of-ukrainianeconomics.html>. – Назва з екрана.

15 Шваб Клаус Четвертая промышленная революция: перевод с английского / Клаус Шваб .- Москва : Издательство «Э». – 2017. – 208 с.

16 Digital Economy and Society Index 2017 [Electronic resource]. – Access mode: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/desi>

17 Dykan V. Formation of the Institutional Model of Public Administration of Post-Industrial Transformation of the Ukrainian Industrial Complex / V. Dykan, N. Kalicheva, M. Korin, A. Kozlova, I. Tokmakova // International Journal of Engineering & Technology, 2018. -7 (4.3) – P.438-444.

18 Kosha Gada The Digital Economy In 5 Minutes [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.forbes.com/sites/koshagada/2016/06/16/what-is-the-digital-economy/#5c6ffc707628>. – Title from the screen.

19 The Global Competitiveness Report 2016– 2017, World Economic Forum [Electronic resource]. – Access mode: http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149563

УДК 368.86

ПРЯМЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ ЗБИТКІВ В АВТОТРАНСПОРТНОМУ СТРАХУВАННІ: ЗНАЧЕННЯ ТА РЕЗУЛЬТАТИ ВПРОВАДЖЕННЯ

*Временко Л. В., к.е.н., доцент
Рибалко А. В., студентка (ХНУБА)*

У статті визначено значення впровадження системи прямого врегулювання збитків при настанні страхової події у випадках дорожньо-транспортної пригоди. Проаналізовано показники строків врегулювання страхових випадків за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів після введення системи прямого врегулювання збитків. Проведено порівняння розміру страхової виплати за системою прямого врегулювання збитків та за звичайною процедурою. Виявлено, що система прямого врегулювання збитків значно впливає на прискорення отримання відшкодування страхувальником. Зроблено висновок про те, що для подальшого якісного врегулювання страхових випадків необхідно стимулювати якомога більше страхових компаній-членів Моторного транспортного страхового бюро України приєднатись до системи прямого врегулювання збитків.

Ключові слова: пряме врегулювання збитків, страхове відшкодування, страховий випадок, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

ПРЯМОЕ УРЕГУЛИРОВАНИЕ УБЫТКОВ В АВТОТРАНСПОРТНОМ СТРАХОВАНИИ: ЗНАЧЕНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ ВНЕДРЕНИЯ

*Временко Л. В., к.э.н., доцент,
Рыбалко А. В., студентка (ХНУСА)*

В статье определено значение внедрения прямого урегулирования убытков при наступлении страхового события в случаях дорожно-транспортного происшествия. Проанализированы показатели сроков урегулирования страховых случаев по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств после введения системы прямого урегулирования убытков. Проведено сравнение размера страховой выплаты по системе прямого урегулирования убытков и по обычной процедуре. Выявлено, что система прямого урегулирования убытков значительно влияет на ускорение получения возмещения страхователем. Сделан вывод о том, что для дальнейшего качественного урегулирования страховых случаев необходимо стимулировать как можно больше страховых компаний-членов Моторного транспортного страхового бюро Украины присоединиться к системе прямого урегулирования убытков.

Ключевые слова: прямое урегулирование убытков, страховое возмещение, страховой случай, обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств.

DIRECT SETTLEMENT OF LOSSES OF MOTOR VEHICLE INSURANCE: VALUE AND RESULTS OF IMPLEMENTATION

*Vremenko L., PhD, Associate Professor,
Rybalko A., student (KhNUBA)*

In the article, according to the results of the research, the importance of introducing a system for direct settlement of losses in the event of an insurance event in cases of road traffic accident is disclosed. It was determined that the main innovation of this system is a qualitative and rapid settlement of insurance cases under contracts of compulsory insurance of civil liability of land vehicles owners, increase of trust between insurance companies in a joint liability conditions. The necessity of improving the quality of compulsory insurance services for civil liability of land vehicles owners, in the first place in the regulation of insurance losses, is substantiated. The analysis of indicators of insurance cases settlement terms for the obligatory type of civil liability insurance of land vehicles owners after the introduction of a loss direct settlement system is carried out. It was revealed that the loss direct settlement system significantly influences the speed of obtaining insurance compensation by the insured. A comparison was made between the size of the insurance payment, which showed a slight deviation of the average payout, provided that the settlement was settled under the normal procedure and the loss direct settlement system. It is concluded that the introduction of the loss direct settlement system in land vehicle insurance encourages the policyholder to more reliably refer to the choice of insurance company, and the insurer-to save his policyholders by constant improvement of insurance services. The generalization of the practice of losses direct settlement revealed that the use of the system did not create competitive advantages for the insurers-participants of the agreement on a losses direct settlement. In order to further improve the quality of insurance claims, it is necessary to encourage as many insurance companies as Motor Transport Insurance Bureau of Ukraine has to join the system of losses direct settlement.

Key words: *direct settlement of losses, insurance indemnity, insurance case, compulsory third party civil liability insurance of land vehicles owners.*

Постановка проблеми. Донедавна водіїв мало хвилювало в якій саме компанії придбати поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ), адже у разі страхового випадку потерпілий звертається не до страховика, з яким він уклав договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, а до страховика винуватця в настанні дорожньо-транспортної пригоди (ДТП). Тому страхувальники не завжди відповідально ставились до вибору страхової компанії та обирали найдешевший варіант страхування. Це ставало приводом до скарг на страховиків, що безпосередньо впливає на їх репутацію, оскільки скарги є своєрідним індикатором задоволеності

клієнта страховою послугою. В цих умовах постала проблема якісного та швидкого врегулювання страхових випадків за договорами ОСЦПВВНТЗ, яка визначає позицію компанії на страховому ринку, її конкурентні переваги і ефективність наданих страхових послуг в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Означена проблема привертає увагу як вчених, так і практиків. Питання удосконалення якості врегулювання збитків внаслідок дорожньо-транспортної пригоди за договорами ОСЦПВВНТЗ розглянуті в наукових працях вітчизняних і зарубіжних вчених. У роботах Н В. Приказюк, Т. П. Моташко, James M. Anderson [1, 2] досліджувались особливості прямого врегулювання збитків у сфері автомобільного страхування.

С. Б. Березіна [3] розглядає ключові питання наближення ОСЦПВВНТЗ до європейських стандартів, до яких відносить запровадження прямого врегулювання збитків. У роботі К. О. Лібіх [4] здійснено узагальнення можливостей щодо запровадження в Україні прямого відшкодування збитків за даним видом страхування з урахуванням аналогічного досвіду інших країн. У роботі М. С. Межебицького, Р. Грабко [5] визначено переваги та недоліки зарубіжного досвіду та перспектив впровадження прямого врегулювання в Україні. Фахівці страхового ринку на базі власного досвіду та судження А. І. Перетяжко, О. Ф. Філонюк, В. І. Шевченко [6-9] у своїх працях неодноразово звертали увагу на необхідність вдосконалення вітчизняного законодавства щодо порядку й особливостей врегулювання збитків, важливість введення системи прямого врегулювання, враховуючи як вітчизняний так і міжнародний досвід.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Проте питання впровадження системи прямого врегулювання збитків в Україні, попри значну актуальність, залишається відкритим і потребує подальшого дослідження.

Метою даної статті є дослідження питань врегулювання збитків при настанні страхових подій за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та аналіз результатів впровадження системи прямого врегулювання збитків.

Виклад основного матеріалу. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів має загальнодержавне значення та слугує забезпеченням захисту потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників. Особливістю цього виду

страхування є законодавче закріплення порядку його здійснення, в якому передбачено, що страхова компанія, яка уклала угоду цивільно-правової відповідальності особи, яка заподіяла шкоду, виплачує страхове відшкодування при настанні страхового випадку третій особі. Попри визнання діючого механізму врегулювання збитків таким, що не відповідає нормам міжнародного права і сучасним запитам, він і надалі залишається без змін.

Пряме врегулювання збитків – це підхід до врегулювання збитків зі страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів, при якому страховик за полісом відповідальності врегулює збиток, нанесений своєму клієнту третьою особою, а потім отримує компенсацію від страховика відповідальної третьої особи – винуватця в настанні ДТП [10].

Пряме врегулювання збитків в Україні запрацювало завдяки угоді, укладеної 24 березня 2016 р. між Моторним транспортним страховим бюро України (МТСБУ) і страховиками-членами МТСБУ. Станом на 01.10.2016 року до угоди приєдналось 17 найбільших страхових компаній, що займають більш ніж 35% усього ринку за сумою страхових платежів за договорами ОСЦПВВНТЗ, а з 01.02.2017 року їх стало 18. Таке нововведення не залишилось непоміченим, та вже за перші 3 місяці роботи угоди страхувальниками в рамках прямого врегулювання було заявлено більше ніж 1700 збитків, що склало майже 10% від усіх заявлених збитків [11] за договорами ОСЦПВВНТЗ компаній – учасників угоди.

Страховики – учасники угоди, відповідно до угоди, надали один одному повноваження щодо виконання своїх зобов'язань за внутрішнім договором ОСЦПВВНТЗ при настанні страхової події, в тому числі щодо виконання робіт, пов'язаних із здійсненням страхових відшкодувань, оформленням всіх необхідних документів для виплат

страхових відшкодувань [11]. Страховик, який здійснив пряме відшкодування збитків, має право вимоги до страховика, який застрахував цивільно-правову відповідальність особи, яка заподіяла шкоду, у розмірі, визначеному згідно з Положенням про пряме врегулювання збитків [12]. В свою чергу, страховик, який зареєстрував цивільно-правову відповідальність особи, яка заподіяла шкоду, зобов'язаний компенсувати страховику, що здійснив пряме відшкодування суму збитків. Оператором та гарантом взаєморозрахунків між страховиками є МТСБУ.

Впровадження системи прямого врегулювання збитків має дуже велике значення як для споживачів страхових послуг, так і для страхових компаній. Головною перевагою цієї системи є можливість страхувальника самостійно обирати до якої саме зі страхових компаній звернутись у випадку ДТП: до компанії винуватця у ДТП, чи то до власної, де їм було придбано поліс ОСЦПВВНТЗ, що не тільки значно скоротить термін врегулювання страхового випадку, але й значно підвищить довіру страхувальників до страхової компанії, адже можна запобігти необхідності звертатись до «чужої» страхової компанії, яка не тільки менше зацікавлена швидко «розлучатись» з грошима, але й взагалі може знаходитись у іншому населеному пункті, що лише додасть незручностей у, і без того, неприємний процес.

Але система прямого врегулювання збитків передбачає виплату лише при обов'язковому виконанні деяких умов. До них відноситься лише той страховий випадок, що стався: за участі лише двох транспортних засобів; за відсутністю завдання збитків життю і здоров'ю людей; коли власники транспортних засобів мають поліс ОСЦПВВНТЗ компаній-членів системи прямого врегулювання збитків та досягли між собою домовленості з приводу, хто є винуватцем, а хто потерпілою стороною. Важливою умовою

є те, що за прямим врегулюванням відшкодовується лише шкода, заподіяна майну і яка становить не більш як 100 тис.грн. Необхідність виклику поліції або ж складання паперового / електронного європротоколу залишається.

Якщо потерпілий подав заяву на відшкодування до компанії винуватця у ДТП – він втрачає можливість звертатись до своєї страхової компанії. Компенсація витрат відбувається шляхом щомісячного формування реєстру зустрічних вимог між страховиками, що здійснили відшкодування до страховиків-винуватців. Пряме врегулювання оптимізує процес врегулювання збитків та мотивує страховиків до більш якісного та швидкого ведення справи, адже від цього залежить рівень довіри та подальша співпраця між страхувальником та страховиком. Рівень довіри споживачів страхових послуг також значно може вплинути на формування цін за договорами ОСЦПВВНТЗ, адже якщо головним критерієм обрання страхової компанії страхувальником буде не ціна полісу, а якість обслуговування – тоді проблема стане менш масштабною та дозволить страховій компанії, у деякому сенсі, перейти на вільне ціноутворення.

За період дії угоди спостерігається тенденція на поступове зниження середнього строку врегулювання збитків. Так, якщо станом на перший квартал 2017 року середній строк врегулювання збитків становив 85 днів з моменту ДТП, то за аналогічний період 2018 показник склав 71 день. Також відбувається постійне збільшення кількості справ, що врегульовуються у строк до 90 днів та до 120 днів від дати ДТП. Проте останнім часом кількість скарг зросла удвічі, та склала 444 скарги. Це обумовлено зростанням загальної кількості звернень за страховими випадками.

Аналізуючи показники з моменту впровадження системи прямого врегулювання збитків (ПВЗ), а це майже півтора року (грудень 2016 – квітень 2018 р.), можна простежити, що в рамках ПВЗ

було врегульовано 11 665 страхових випадків, загальна сума виплат за якими склала майже 185,03 млн. грн, з загальної кількості страхових випадків 63 755 од., загальною сумою 995,81 млн. грн.

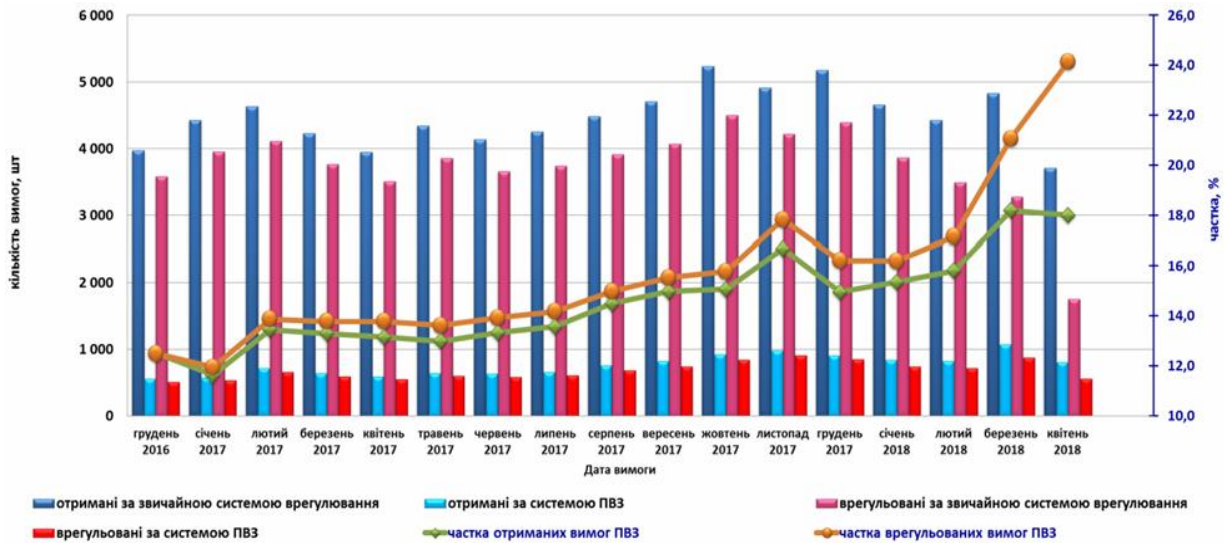


Рис. 1. Показники роботи системи ПВЗ, грудень 2016-квітень 2018 [13]

Такі показники (рис. 1) свідчать, що за системою прямого врегулювання збитків в середньому врегульовується понад 18% усіх заяв про страхове відшкодування, а це приблизно кожен

шостий страховий випадок і ця кількість поступово зростає. Також важливим показником діяльності системи ПВЗ є розмір середньої виплати.

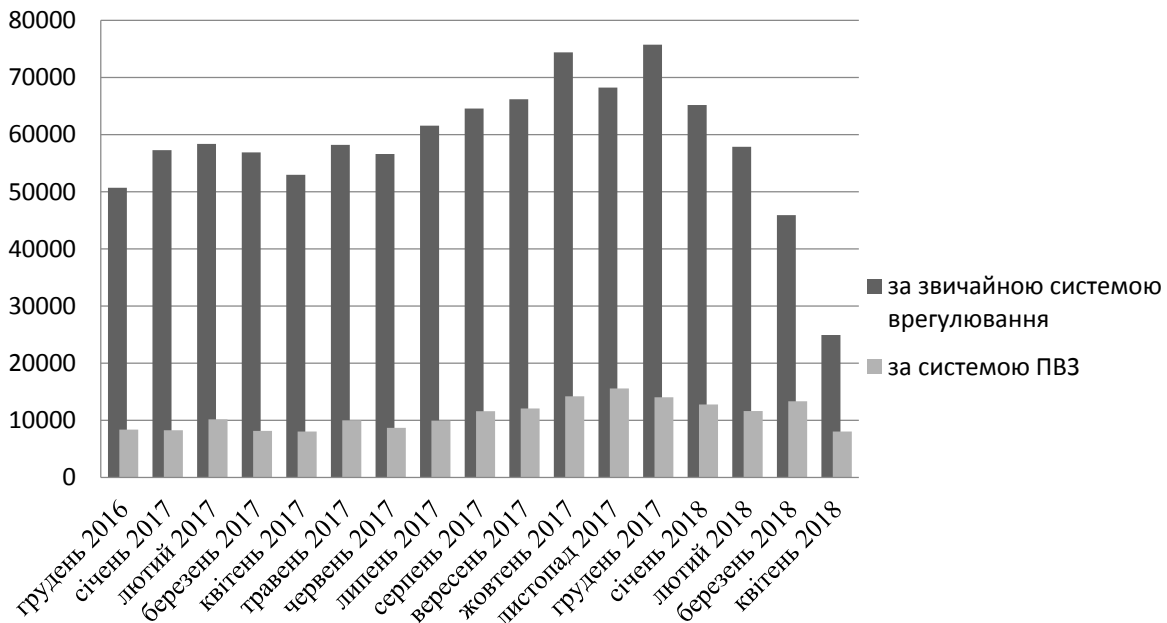


Рис. 2. Сума відшкодування за вимогами, врегульованими учасниками ПВЗ (по ДТП, що сталися після 01.12.2016 року) [13]

Діаграма на рис. 2 засвідчує незначне відхилення розміру середньої виплати за умови врегулювання за звичайною системою та за системою ПВЗ, воно становить лише 1,6%. Так середня виплата за звичайною системою становила 15 620 грн, а за системою прямого врегулювання збитків – 15 875 грн. Це спростовує думку про те, що страховики навмисно можуть підвищувати розмір страхового відшкодування для своїх страхувальників.

Положенням [12] передбачено розділення збитків на три класи: до 50 тис.

грн., від 50 тис. грн до 100 тис. грн, більше 100 тис. грн. Взаєморозрахунки в рамках першого класу провадяться за середньої суми виплати, у другому класі – по фактично виплаченій сумі збитку. Збитки, віднесені до третього класу не відшкодовуються в рамках системи ПВЗ, а врегульовуються в загальному порядку.

У структурі збитків основна частина, а саме 95% належить до 1 класу, середній збиток за яким становить 12,5 тис. грн, середня виплата за 2 класом складає 77,3 тис. грн, тобто лише 5% збитків.

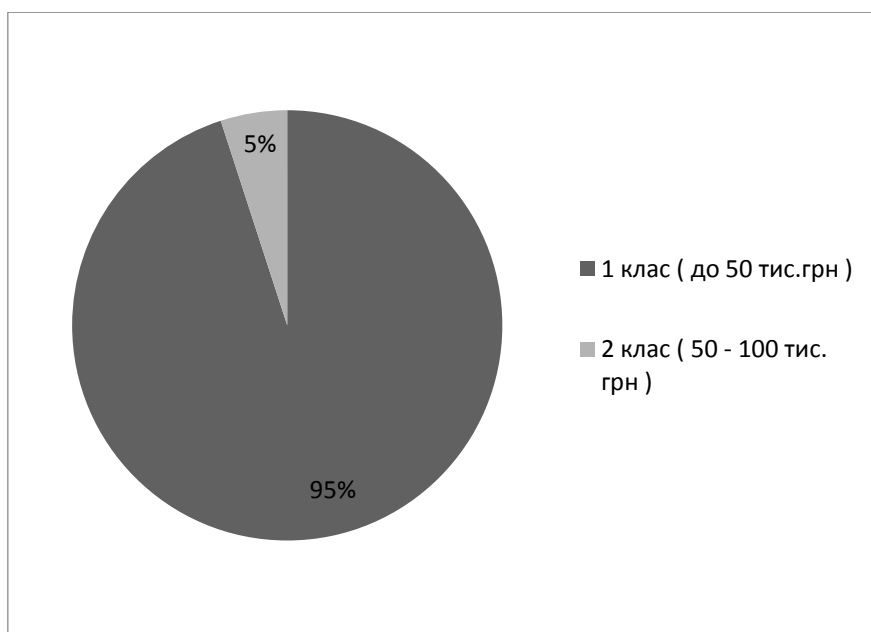


Рис. 3. Структура збитків, що врегульовується у системі ПВЗ

ПВЗ значно впливає на строки врегулювання страхових випадків. Так станом на січень – квітень 2018 р. середній показник терміну врегулювання складав 66 днів у компаній – членів системи ПВЗ та 76 днів для компаній – не членів ПВЗ відповідно. Таку різницю можна пояснити тим, що до системи прямого врегулювання збитків увійшли найбільші компанії – члени МТСБУ, що не мають жодного червоного індикатору оцінки у «світлофорі», що розміщено на сайті МТСБУ і який є одним із найважливіших

індикаторів діяльності страхової компанії – члена МТСБУ.

Діаграма на рис. 4 засвідчує, що середній строк врегулювання вимог за системою ПВЗ за період, що аналізувався, склав 38 днів, тобто це вдвічі швидше ніж за звичайною процедурою компанією – не членом системи ПВЗ та на 42% швидше, ніж за звичайною процедурою компанією – членом ПВЗ. В загальному ж обсязі середній строк врегулювання вимог склав 71 день, що на 14 днів менше, ніж за показниками станом на 1 квартал 2017 року.

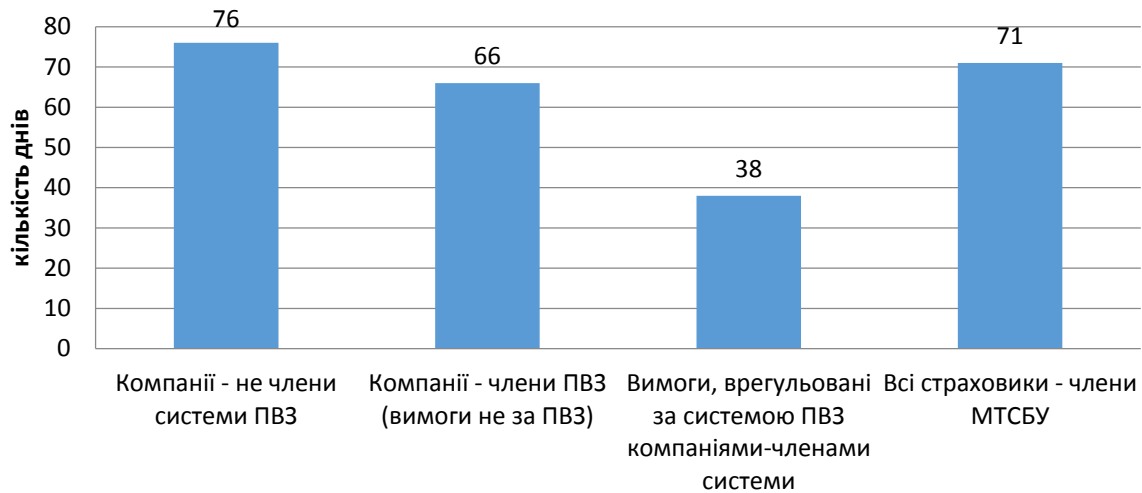


Рис. 4. Середній строк врегулювання страхового випадку

У висновку Антимонопольного комітету [14] зазначається, що після впровадження механізму прямого врегулювання збитків до угоди про пряме врегулювання збитків приєдналися лише дві страхові компанії і відтоку споживачів від страховиків, які не підписали таку угоду, до страховиків-учасників угоди не відбулося.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Впровадження системи прямого врегулювання збитків на підставі добровільної угоди між страховиками безумовно є доцільною і позитивною зміною як для страховальників так і для страховиків. Наведений вище аналіз за досить незначний період підтвердив подальшу актуальність ПВЗ та виявив, що головним нововведенням цієї системи є якісне та швидке врегулювання страхових випадків за договорами ОСЦПВВНТЗ, посилення довіри між страховиками в умовах солідарної відповідальності. Система прямого врегулювання збитків, на практиці довела свою ефективність, зокрема щодо надання додаткових можливостей споживачеві страхових послуг, який обрав страховика – члена системи ПВЗ звернутися із заявою про врегулювання збитку не лише до страховика відповідального, а й до страховика, з яким потерпілий укладав

договір ОСЦПВВНТЗ. Бажання страховальника швидко отримати справедливу суму страхового відшкодування при настанні страхової події, в якій страховальник є постраждалим, спонукає його більш відповідально відноситися до вибору страхової компанії, а страховика зберегти своїх страховальників постійно покращуючи страхові послуги. Узагальнення практики прямого врегулювання збитків виявило, що застосування системи не створило конкурентних переваг страховикам-учасникам угоди про пряме врегулювання збитків. Подальший успішний розвиток системи прямого врегулювання збитків залежатиме від збільшення інвестицій страховика в якісний сервіс, залучення до системи усіх страховиків-членів МТСБУ, удосконалення порядку прямого врегулювання збитків.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Приказюк, Н. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні [Текст] / Н. Приказюк, Т. Моташко // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2015. – № 3 (168). – С. 37–47.
2. The US Experience with No-Fault Automobile Insurance: [Monographs]/[James

M. Anderson, Paul Heaton, Stephen J. Carroll] JM Anderson - Santa Monica: RAND Corporation, 2010.

3. Березіна С.Б. Визначення європейського вектору розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів / С.Б. Березіна // Технологічний аудит та резерви виробництва. — 2017. — № 1/4(33). — С. 42-48.

4. Лібіх К.О. Пряме відшкодування збитків у страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / К. О. Лібіх // Фінанси, облік і аудит. — 2011. — Вип. 18. — С. 129–136.

5. Межебицький М., Грабко Р. Пряме врегулювання: зарубіжний досвід і перспективи впровадження в Україні / М. Межебицький, Р. Грабко // Финансовые услуги. — 2010. — №3–4 – С. 17–19.

6. Перетяжко А. «АХА Страхование»: Digital стратегия в страховании [Електронний ресурс] / Режим доступу: <https://www.ukrstrahovanie.com.ua/interview/andryay-peretyazhko-aha-strahovanie-digital-strategiya-v-strahovanii>

7. Филонюк А. В Украине страховой бизнес имеет значительный потенциал развития / А. Филонюк // Insurance Top. — 2018. — №3(63) – С. 2–3.

8. Шевченко В. Сегодня стоимость ОСАГО в Украине не позволяет обеспечить справедливую страховую защиту / В. Шевченко // Insurance Top. — 2018. — №3(63) – С. 4–5.

9. Перетяжко А. Скрытая проблема ОСАГО гораздо глубже, чем мы видим в официальной статистике / А. Перетяжко // Insurance Top. — 2018. — №3(63) – С. 6–7.

10. Про результати розгляду справи про узгоджені дії. Рішення від 27 жовтня 2016 р. № 475-р [Електронний ресурс] / Антимонопольний комітет України – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=143584&schema=main>

11. МТСБУ провело першу розрахункову сесію між страховиками – членами угоди про Пряме врегулювання збитків[Електронний ресурс] / Моторне (транспортне) страхове бюро України – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/presscenter/news/122210/>

12. Положення про Пряме врегулювання збитків (затверджене Президією МТСБУ від 10.03.2016 р.) [Електронний ресурс] / Моторне (транспортне) страхове бюро України – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/>

13. МТСБУ Дайджест / Вип. 93 від 21.06.2018 – Моторне (транспортне) страхове бюро України – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/> – Назва з екрана.

14. Про надання дозволу на узгоджені дії. Рішення від 7 серпня 2018 р. № 385-р [Електронний ресурс] / Антимонопольний комітет України – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=143584&schema=main>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149495

УДК 33:336.153:656.615

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Онешко С.В., к.е.н., доцент,
Кукушинова О.О., к.ю.н., доцент (ОНМУ)*

У статті проведено огляд переліку та змісту нормативно-правових актів, які регламентують формування доходу підприємств портової діяльності, інформаційно-аналітичне забезпечення та економіко-правовий аспект дії факторів ризику на їх формування. Встановлено, що існуюча недосконалість нормативно-правових актів приводить до скорочення доходів та втрат грошових коштів, неефективність управлінських рішень сприяє виникненню судових спорів за позовами морських агентств, а суперечливість окремих умов договору щодо фінансових розрахунків діючому законодавству спричиняє невірне визначення та відображення доходів від діяльності.

Ключові слова: доходи, фінансовий результат, портові збори, ризики, підприємства портової діяльності

ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*Онешко С.В., к.э.н., доцент,
Кукушинова О.О., к.ю.н., доцент (ОНМУ)*

В статье проведен обзор перечня и содержания нормативно-правовых актов, которые регламентируют формирование дохода предприятий портовой деятельности, информационно-аналитическое обеспечение и экономико-правовой аспект действия факторов риска на их формирование. Установлено, что существующее несовершенство нормативно-правовых актов приводит к сокращению доходов и потере денежных средств, неэффективность управленческих решений способствует возникновению судебных споров по искам морских агентств, а противоречивость отдельных условий договора по финансовым расчетам действующему законодательству, что влечет неправильное отражение поступления, достоверности и определения доходов от деятельности.

Ключевые слова: доходы, финансовый результат, портовые сборы, риски, предприятия портовой деятельности

ECONOMIC AND LAW ASPECTS OF FORMATION OF INCOME OF BUSINESS ENTERPRISES OF PORT ACTIVITY

*Oneshko S.V., PhD in Economics, Associate Professor,
Kukshynova O.O., PhD in Legal, Associate Professor (ONMU)*

In the research is given the economic and legal aspects of the formation of incomes of port activity enterprises of port activity, in particular, the study includes the review and content of normative documents for the formation of income of enterprises of port activity, information and analytical data on their formation, a general analysis of the income part of the SE

"Administration of seaports of Ukraine (ASPU)". An example of the activity of the SE "ASPU" is the economic-legal aspect of the effect of risk factors on the formation of financial results. It has been established that the existing imperfection of normative legal acts leads to a reduction in income and loss of cash, inefficiency of management decisions contributes to the emergence of court disputes in the claims of maritime agencies, and the contradiction of certain terms of the agreement on financial settlements with current legislation causes incorrect representation of income, reliability and definition. In general, the effect of all these factors leads to a loss of funds. To ensure the profitability of financial flows from the activities of the SE "ASPU", recommendations have been identified: bringing in issues related to the definition of the boundaries of the seaports territories in accordance with the current legislation; creation of a national commission in the field of transport; designing and implementing a method for definition port dues for each port; inventory of existing treaties on the regulation of relations with private owners of the port infrastructure; analysis of legal disputes arising from claims by maritime agencies; analysis of the availability, conditions and appropriate execution of contracts for the use of the infrastructure of seaports; to exclude the contradiction between the separate terms of the agreement on financial calculations to the current legislation.

Key words: *income, financial result, port dues, risks, enterprises of port activity*

Постановка проблеми. Діяльність підприємства направлена на отримання фінансового результату у вигляді прибутку, який формується під впливом двох основних факторів – доходів та витрат. Фінансові результати для окремих галузей економіки мають свої відмінності, обумовлені специфічними особливостями основної діяльності та їх формуванням. Для транспортних підприємств фінансовим результатом виступає прибуток (збиток) від надання послуг, виконання робіт та характеризується відсутністю виготовлення нової речовинної продукції і є продовженням процесу виробництва в межах процесу обігу, тобто, транспортна послуга являє собою переміщення людей і вантажів без створення матеріального продукту.

Серед транспортних підприємств велику роль в економіці України займають морські порти, управління та регулювання якими здійснює державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), яке створене відповідно до Розпорядження Кабінету Міністрів України від 4 березня 2013 р. [1] та діє на підставі Статуту затвердженого Наказом Міністерства інфраструктури України від 17 травня 2013 р. [2]. ДП «АМПУ» входить до сфери управління

Міністерства інфраструктури України і об'єднує українські морські порти та інші інфраструктурні елементи, одночасно сприяючи розвитку і конкурентоспроможності кожного з них.

Відповідно до п. 4.3. Статуту ДП «АМПУ» джерелами формування майна ДП «АМПУ» є: майно, передане йому Міністерством інфраструктури України та іншими суб'єктами господарювання; портові збори, збори та плати, що стягуються відповідно до чинного законодавства України; доходи від цінних паперів; кредити банків та інших кредиторів; капітальні вкладення і дотації з бюджетів; доходи, одержані від реалізації продукції, робіт, послуг та інших видів господарської діяльності; майно, придбане в інших суб'єктів господарювання, організацій та громадян у встановленому законодавством України порядку; інші джерела, не заборонені законодавством України.

Проведений аналіз структури доходів ДП «АМПУ» за 2015-2017рр. дозволив визначити, що формування доходів на 67-72 % відбувається за рахунок портових зборів. На теперішній час існують проблеми у частині ціноутворення у портовій галузі України, пов'язані з високими портовими зборами у порівнянні

з іноземними портами, відсутністю комерційного підходу до визначення зборів та тарифів. Крім того, за останні часи доходи портів України збільшуються в основному за рахунок коливання курсу іноземної валюти, який є нестабільним та характеризується фактором екстенсивності розвитку. Наряду з цим недотримання нормативних актів в частині формування доходів приводить до недоотримання доходів, що на пряму впливає на платежі до бюджету країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Доходна частина підприємств портової діяльності на пряму залежить від методологічних підходів до формування портових зборів у морських портах, які висвітлені у роботах зарубіжних авторів: М. Ачіаро, Х. Мерсман, Е. Ванде Воорде, Т. Ванзландлер, Япа Махинда Бандара, Гон-Оан Нгуен та вітчизняних авторів: В.В. Жихаревої, О.М. Кібік, С.В. Ківалова, О.М. Кириленко, Є.Л. Шкурко та ін.

М. Ачіаро (2013) [3] провів детальний огляд існуючої літератури з питань ціноутворення в порту з особливим акцентом на літературу останнього десятиліття. У статті автором проведено систематичний аналіз основних журналів з морської та портової економіки та висвітлені нинішні розбіжності в літературі. Серед найцікавіших є практика стягнення плати, спрямована на зменшення зовнішніх факторів, розвиток всеосяжних портових зборів та застосування управління доходами для використання інфраструктури портів.

У дослідженнях Х. Мерсмана, Е. Ванде Воорде та Т. Ванзландлера (2003) розглядають ціноутворення в порту, засноване на економічних принципах та граничних витратах [4].

В роботі Япа Махинда Бандара та Гон-Оан Нгуена (2014) досліджується політики ціноутворення та їх ефективність в портах Австралії та Нової Зеландії, аналіз охоплює 40 морських портів та враховує їх адміністративні функції, а також географічні чинники [5].

Загальна теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах розглянута у монографії О.М. Кібік [6]. Дослідження В.В. Жихаревої [7] присвячено визначенню переваг, недоліків та можливостей сполучення різних принципів ціноутворення для формування рівня портових зборів, які дозволяють підвищити конкурентоспроможність портового господарства України в умовах жорстокої конкуренції на ринку стивідорних послуг. У роботі Є.Л. Шкурко [8] розглядаються особливості формування тарифів в портовій галузі та визначається система контролінгу тарифів на перевалку вантажів у морських портах.

З правової точки зору, у своїй роботі С.В. Ківалов аналізує діюче українське законодавство і практику справляння портових зборів в Україні та іноземних державах та пропонує можливі шляхи удосконалення державної політики України у сфері справляння портових зборів [9, с. 5-21].

Дослідження О.М. Кириленко [10] включає аналіз процесів гармонізації економіко-правових засад функціонування транспортної системи України. Автор визнає необхідність відповідності національної транспортної системи високим стандартам та технічним вимогам ринку Євросоюзу.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Визначення економіко-правових засад формування доходів підприємств портової діяльності недостатньо висвітлено у наукових дослідженнях, спрямованість даних досліджень має загальний характер, практично відсутні дослідження ступеню їх взаємодії та впливу на результати діяльності підприємств портової діяльності.

Метою статті є розгляд економічних та правових аспектів, пов'язаних з формуванням доходів підприємств портової діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Фактор доходу в діяльності

портових підприємств займає значущу роль, впливає на розмір отриманого прибутку, сприяє підвищенню конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості.

Збільшення доходної частини формування прибутку підприємств портової діяльності також дозволяє направляти кошти на розвиток портової інфраструктури. Так, «порти повинні працювати як комерційні підприємства, чия продуктивність повинна оцінюватися з точки зору операційної ефективності та фінансових результатів» [5, с. 17].

Основні засади цінової політики і регулювання відносин, що виникають у процесі формування, встановлення та застосування цін, а також здійснення державного контролю (нагляду) та спостереження у сфері ціноутворення визначено Законом України «Про ціни і ціноутворення» від 21 червня 2012 р. [11], який поширюється на всі підприємства та організації незалежно від форм власності, підпорядкованості і методів організації праці та виробництва.

Правовою основою формування доходів підприємств портової діяльності є Закон України «Про морські порти» від 17 травня 2012 р. [12], Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. (далі – ГК України) [13], Накази Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» від 27 травня 2013 р. [14], «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт» від 26 грудня 2013 р. [15], «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден» від 3 грудня 2013 р. [16], «Про затвердження Порядку надання послуг з регулювання руху суден» від 8 травня 2013 р. [17], «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України» від 18 грудня 2015 р. [18] та інші.

Відповідно до ст. 16 Закону України «Про морські порти», фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок портових зборів, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел. При цьому фінансування певних напрямів діяльності, зокрема модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів держбюджету.

Згідно зі ст. 22 Закону України «Про морські порти» у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням (ч. 1 ст. 22). Контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів здійснює національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (ч. 6 ст. 22), функції та повноваження якої, на даний час виконує Міністерство інфраструктури України. Слід зазначити, що у 2014-2015 роках статтею 10 Закону України «Про Державний бюджет на 2014 рік» від 16 січня 2014 р. [19] та статтею 10 Закону України «Про Державний бюджет на 2015 рік» від 28 грудня 2014 р. [20] портовий (адміністративний) збір було віднесено до доходів загального фонду державного бюджету. Кошти від інших портових зборів сплачуються адміністрації морських портів. Таким чином, формування доходів підприємств портової діяльності здійснюється за рахунок портових зборів, плати за надання послуг, орендної плати та інших незаборонених законодавством джерел.

Формування доходів підприємств портової діяльності регламентується нормативно-правовими актами, наведеними у табл. 1.

Таблиця 1

Нормативно-правові акти, які регламентують формування доходу підприємств портової діяльності

Нормативний документ	Дата прийняття	Зміст
Господарський кодекс України	16.03.2003 р.	визначає особливості господарської діяльності державних та комерційних підприємств, в т. ч. щодо фінансового плану відповідно до якого підприємство отримує доходи і здійснює видатки
Закон України «Про ціни і ціноутворення»	21.06.2012 р.	визначає основні засади цінової політики і регулює відносини, що виникають в процесі формування, встановлення та застосування цін, а також здійснення державного контролю (нагляду) та спостереження у сфері ціноутворення
Закон України «Про морські порти України»	17.05.2012 р.	визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України
Наказ Міністерства інфраструктури України «Про портові збори»	27.05.2013 р.	визначає процедуру справляння портових зборів та встановлює розміри ставок портових зборів
Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку надання послуг з регулювання руху суден»	08.05.2013 р.	визначає механізм замовлення та надання послуг з регулювання руху суден суднам, які перебувають у зоні дії служб регулювання руху суден
Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден»	03.12.2013 р.	встановлює тарифи на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден (лоцманський збір) які справляються у морських портах / морських терміналах із суден
Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт»	26.12.2013 р.	встановлює тарифи на послуги із забезпечення проведення криголамного проведення суден (караванів суден), які справляються у морських портах/морських терміналах, залежно від групи суден
Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України»	18.12.2015 р.	встановлює тарифи на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України при виконанні портовим оператором навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням причалу

Джерело: Складено авторами

Відповідно до ч. 2 ст. 75 ГК України основним плановим документом державного комерційного підприємства є фінансовий план, відповідно до якого підприємство отримує доходи і здійснює видатки, визначає обсяг та спрямування коштів для виконання своїх функцій протягом року відповідно до установчих документів. Фінансовий план підлягає затвердженню до 1 вересня року, що передує плановому, якщо інше не передбачено законом:

– підприємств, що є суб'єктами природних монополій, та підприємств, плановий розрахунковий обсяг чистого прибутку яких перевищує 50 мільйонів гривень, – Кабінетом Міністрів України;

– інших підприємств – органами, до сфери управління яких вони належать [13].

Згідно з п. 10 Порядку складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб'єкта господарювання державного сектору економіки від 2 березня 2015 р. [21] визначено, що контроль за своєчасним складанням фінансових планів підприємств та виконанням показників затверджених фінансових планів підприємств здійснюють органи управління/відповідальні органи управління, тобто Міністерство інфраструктури України. Пунктом 4 зазначеного Порядку закріплено, що проект фінансового плану підприємства з пронумерованими, прошнурованими та скріпленими печаткою сторінками у двох примірниках у паперовому та

електронному вигляді подається органу, уповноваженому управляти державним майном або корпоративними правами держави, до 01 червня року, що передує плановому. Відповідно до ч. 2 ст. 75 ГК України за несвоєчасне подання на розгляд, погодження або затвердження річного фінансового плану та звіту про його виконання посадові особи державного комерційного підприємства несуть адміністративну відповідальність, установлену законом.

Необхідно зазначити, що затвердження фінансових планів ДП «АМПУ» за період 2015-2017 рр. відбувалося: у 2015 році – 16.09.2015 р., у 2016 році – 21.10.2015 р., у 2017 році – 12.07.2017 р., тобто несвоєчасно, з порушенням норм чинного законодавства.

Формування фінансового результату діяльності ДП «АМПУ» відбувається за рахунок доходів та витрат з урахуванням податків згідно законодавству України. Інформаційно-аналітичні дані про формування фінансових результатів є публічними та розміщені на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України: про фінансові плани водного транспорту [22]; звіти про виконання фінансових планів [23]. Аудиторські звіти за результатами державного фінансового аудиту розміщені на офіційному сайті Державної аудиторської служби України [24].

Загальна структура та динаміка доходів ДП «АМПУ» демонструється даними табл. 2.

Таблиця 2

Структура та динаміка доходів ДП «АМПУ», %

Показники	Структура			Темп зростання	
	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2015
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	84,4	86,0	90,9	107,1	112,1
Інші операційні доходи	12,8	10,0	8,1	81,4	65,6
Інші фінансові доходи	1,4	2,6	0,9	199,8	67,0
Інші доходи	1,4	1,4	0,2	103,2	11,6

Джерело: розраховано з використанням [22, 23, 24]

В структурі доходів ДП «АМПУ» чистий дохід складає 84,4-90,9 % з тенденцією до збільшення питомої ваги даного показнику при одночасному зменшенні долі інших операційних доходів, які складають 8,1-12,8 % у загальному доході підприємства. Інші фінансові доходи (формується за рахунок відсотків за депозитними рахунками) та інші доходи займають незначну долю у загальному

доході підприємства, яка поступово зменшується у 2017 році. Оцінка показників у динаміці дозволила визначити загальне збільшення чистого доходу на 12,1 % при одночасному зменшенні інших складових доходу.

Враховуючи домінуючу долю чистого доходу у загальному доході певний інтерес представляє його структура (рис. 1).

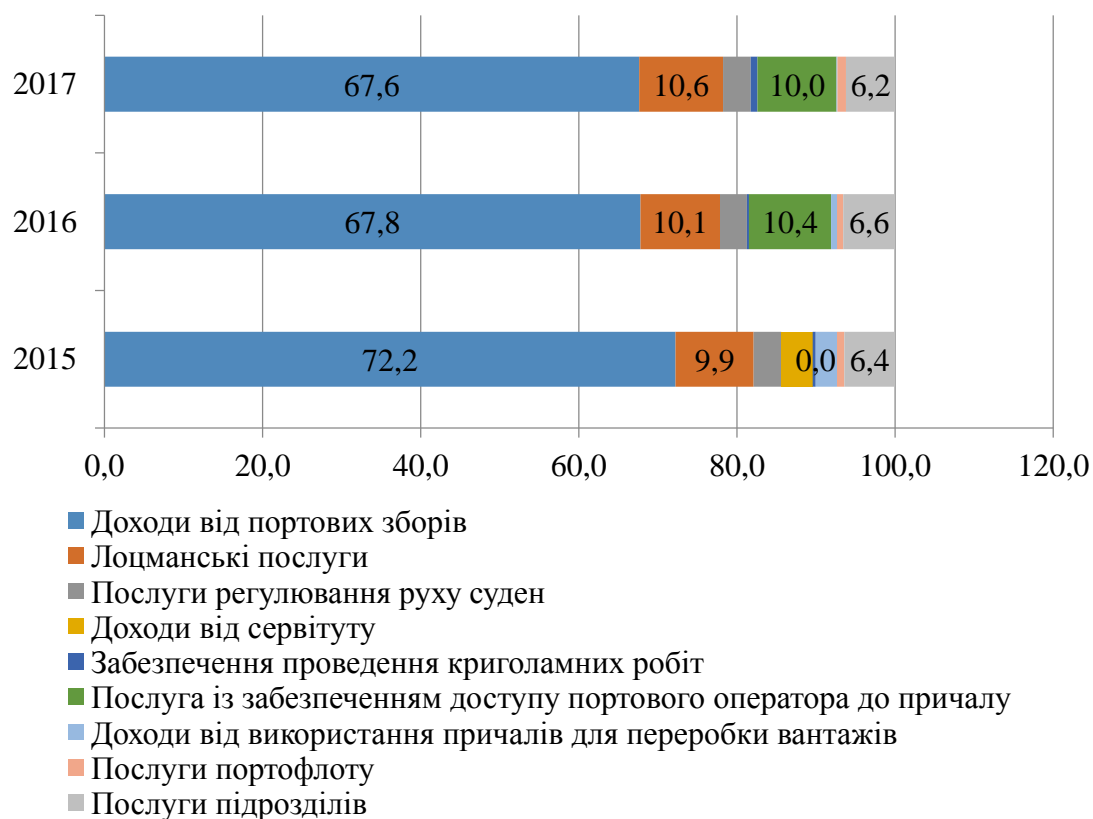


Рис. 1. Структура чистого доходу ДП «АМПУ», %
Джерело: розраховано з використанням [22, 23, 24]

Формування чистого доходу підприємства на 67,6-72,2 % відбулося за рахунок доходів від портових зборів при виявленій тенденції до зменшення питомої ваги. Спостерігається незначне збільшення долі доходів від лоцманських послуг – з 9,9 % у 2015 році до 10,6 % у 2017 році, відсутність статті доходи від сервітуту у 2016-2017 роках (у 2015 році дана стаття займала 4,0 % доходів), майже зникнення статті доходів від використання причалів для переробки вантажів – з 2,7 % у 2015 році до 0,1 % у 2017 році. У 2016 році

з'являється стаття доходів – послуга із забезпеченням доступу портового оператора до причалу, яка займає близько 10 % у загальному чистому доході. Питома вага послуг від регулювання руху суден, забезпечення проведення криголамних робіт, портофлоту та підрозділів знаходяться майже на одному рівні та займають незначну частку у чистому доході підприємства.

Таким чином, переважаючу частину чистого доходу займають портові збори,

які включають корабельний, каналний, причальний, санітарний та якірний (рис. 2).

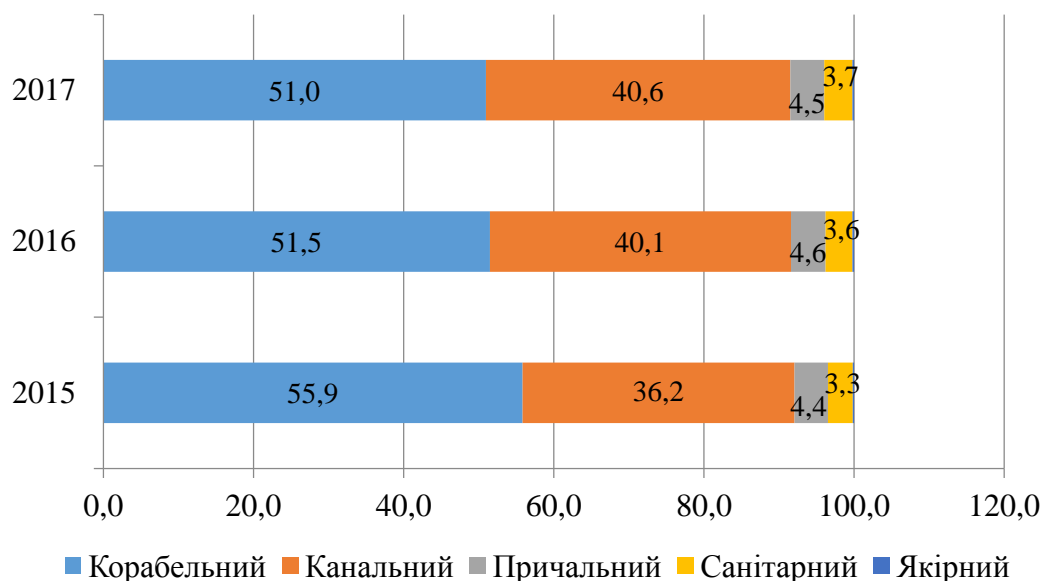


Рис. 2. Структура доходів від портових зборів ДП «АМПУ», %
Джерело: розраховано з використанням [22,23,24]

В структурі доходів від портових зборів домінуючу частину займають корабельний та каналний збір. При цьому простежується загальна тенденція до зменшення корабельного збору при збільшенні всіх інших портових зборів. Так, доля корабельного збору зменшилася з 55,9 % у 2015 році до 51,0 % у 2017 році, а доля каналного збору збільшилася з 36,2 % у 2015 році до 40,6 % у 2017 році. Питома вага причального, санітарного та якірного зборів майже не змінюється.

За результатами фінансового аудиту діяльності ДП «АМПУ» за період з 01.05.2015 по 01.12.2017, проведеного Державною аудиторською службою України, встановлені зовнішні та внутрішні фактори ризику, систематизація яких наведена на рис. 3.

Висновок. Існуюча недосконалість нормативно-правових актів, якими регулюється діяльність підприємств портової діяльності в частині формування доходів, приводить до скорочення доходів та втрат грошових коштів, неефективність управлінських рішень керівництва сприяє виникненню судових спорів за позовами морських агентств, а суперечливість

окремих умов договору щодо фінансових розрахунків діючому законодавству спричиняє невірне визначення та відображення доходів від діяльності. В цілому, дія всіх зазначених факторів веде до недоотримання або втрат грошових коштів.

Для гарантування прибутковості фінансових потоків від здійснення діяльності ДП «АМПУ» необхідно визначення та впровадження заходів, серед яких можливо визначити:

- приведення у відповідність з чинним законодавством питань стосовно визначення межі територій морських портів;
- для забезпечення регулювання у сфері транспорту створити Національну комісію з регулювання у сфері транспорту;
- розробити та впровадити методику визначення розміру портових зборів для кожного морського порту;
- провести інвентаризацію існуючих правових документів щодо регулювання взаємовідносин між ДП «АМПУ» та приватними власниками портової інфраструктури, заключити договори про

співробітництво з розвитку морського порту при виявленні відсутності такого;

– провести аналіз виникнення судових спорів за позовами морських агентств, визначити найбільш типові ситуації та розробити заходи щодо їх уникнення;

– провести аналіз виконання наявності, умов та відповідного

оформлення договорів про використання інфраструктури морських портів для уникнення ситуацій недоотримання або втрат грошових коштів;

– виключити наявні суперечливості окремих умов договору щодо фінансових розрахунків діючому законодавству.

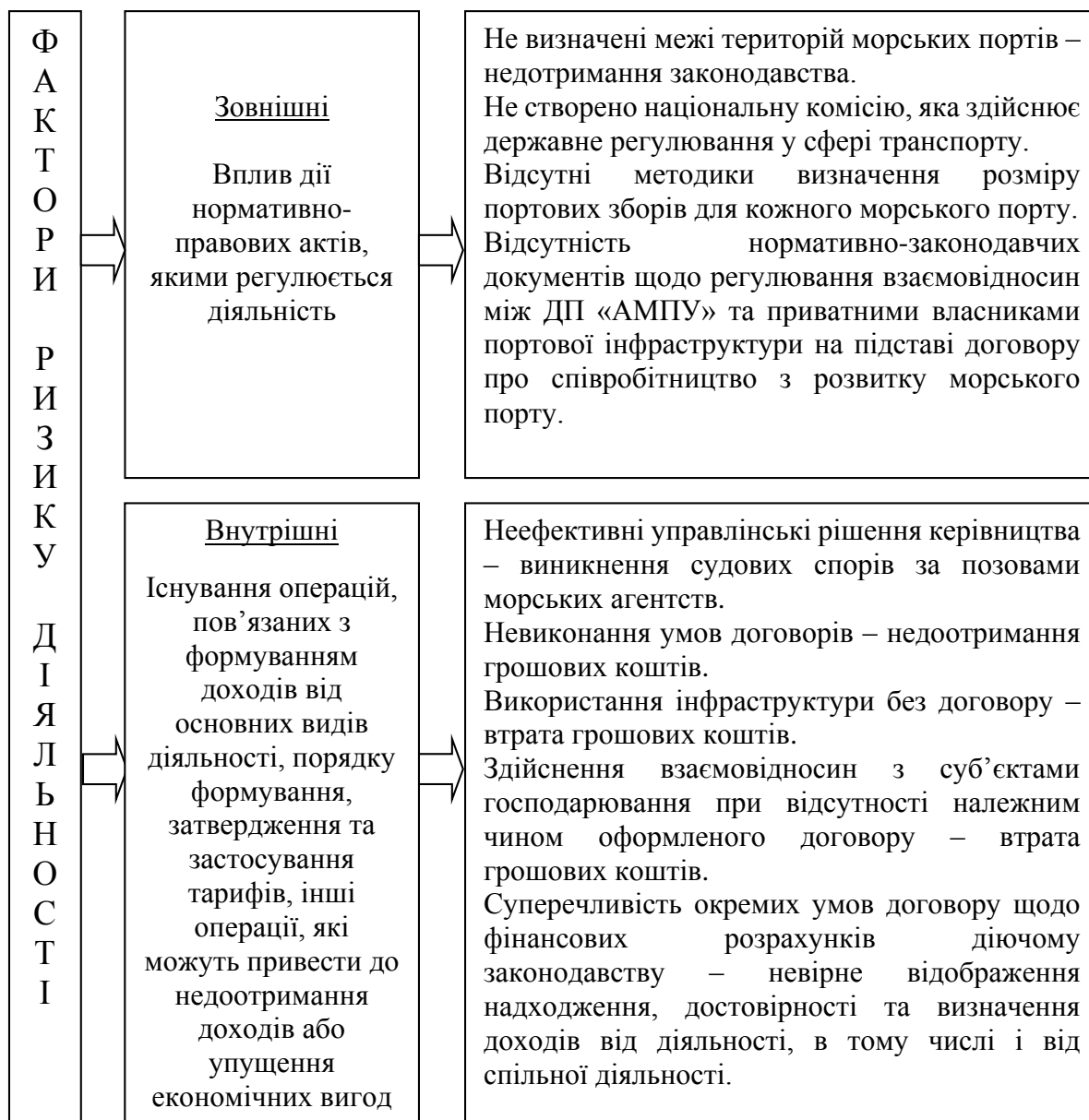


Рис. 3. Економіко-правовий аспект дії факторів ризику на формування доходів на прикладі діяльності ДП «АМПУ»

Джерело: Складено з використанням [24]

Впровадження перелічених заходів результатів фінансово-господарської сприятиме підвищенню ефективності діяльності ДП «АМПУ» у напрямку

гарантування прибутковості фінансових потоків, управління майном та грошовими коштами. Реалізація приведених заходів можлива лише при умові підтримки на рівні Кабінету Міністрів України та Міністерства інфраструктури України.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 4 березня 2013 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/133-2013-p>.
2. Статут Державного підприємства «Адміністрація морських портів України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 17 травня 2013 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Статут%20АМПУ>.
3. Acciaro M. Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research? / M. Acciaro // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 2013. – Volume 29. – Issue 2. – PP. 207-228. [Electronic resource]. – Access: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521213000400>.
4. Meersman H., Vande Voorde E. and Vanelslander T. Port pricing considerations on economic principles and marginal costs / H.Meersman, Voorde E. Vande, T.Vanelslander // *Department of Transport and Regional Economics and ITMMA, University of Antwerp, EJTIR*, 2003. – № 4. – PP. 371-386.
5. Yapa Mahinda Bandara, Hong-Oanh Nguyen. Port Infrastructure Pricing Policy and Practice: A Case Study of Australia and New Zealand Seaports / Yapa Mahinda Bandara, Hong-Oanh Nguyen // *IAME Conference*, July 15-18, 2014. – Norfolk, VA, USA. – PP. 1-21.
6. Кібік О.М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: Монографія / О.М. Кібік. - Одеса: ОНМУ, 2005. – 282 с.
7. Жихарева В.В. Методологічні підходи до формування портових зборів у морських портах / В.В. Жихарева // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2016. – № 54. – С. 241-247.
8. Шкурко Є.Л. Особливості формування тарифів в портовій галузі / Є.Л. Шкурко // *Водний транспорт*. – К.: Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана П. Конашевича-Сагайдачного, 2012. – Вип. 2(17). – С. 50-53.
9. Ківалов С.В. Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики / С.В. Ківалов // *Lex portus*, 2017. – №1 (3). – С. 5-21.
10. Кириленко О.М. Гармонізація економіко-правових засад функціонування транспортної системи України з європейським транспортним законодавством / О.М. Кириленко // *Вісник економіки транспорту і промисловості*, 2016. – № 55. – С. 17-24.
11. Про ціни і ціноутворення: Закон України від 21 червня 2012 р. в редакції від 30.01.2018 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>.
12. Про морські порти України: Закон України № 4709-VI від 17.05.2012р. в редакції від 06.01.2018 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
13. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003р. в редакції від 01.10.2018р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
14. Про портові збори: Наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13>.
15. Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення проведення

криголамних робіт: Наказ Міністерства інфраструктури України від 26 грудня 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0072-14>.

16. Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден: Наказ Міністерства інфраструктури України від 3 грудня 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2138-13>.

17. Про затвердження Порядку надання послуг з регулювання руху суден: Наказ Міністерства інфраструктури України від 8 травня 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0807-13>.

18. Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1608-15>.

19. Про Державний бюджет на 2014 рік: Закон України від 16 січня 2014 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – №9. – Ст. 93.

20. Про Державний бюджет на 2015 рік: Закон України від 28 грудня 2014 р. //

Відомості Верховної Ради України. – 2015. – №5. – Ст. 37.

21. Про затвердження Порядку складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб'єкта господарювання державного сектору економіки: Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України №205 від 2 березня 2015 р. в редакції від 14.09.2018р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0300-15>.

22. Фінансові плани водного транспорту // Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/timeline/Plani.html>.

23. 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>.

24. 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>.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149479

"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,
Index Copernicus (ICV 2015: 40.96, ICV 2016: 57.02, ICV 2017: 68.79) (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» № 64

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 04.12.18 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 18,15. Обл. – вид. арк. 18,44.
Замовлення ____ Тираж 105. Ціна договірна**

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.