

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№65

The bulletin of transport and
industry economics

№ 65



Харків – 2019

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 № 2 від 05 березня 2019 р.

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 2019р.

Зміст

Економіка підприємства

Дикань В.Л., Заєць Г.П. Організаційно-економічне забезпечення ефективної діяльності підприємств: логістичний підхід	9
Butenko O. P., Gromova A.V. Determinants of competitiveness of small and medium-sized business enterprises	18
Каличева Н.Є. Формування організаційно-економічного механізму управління конкурентними перевагами на підприємствах залізничного транспорту	24
Кірдіна О.Г., Кудрявець Н.В. Особливості бухгалтерського обліку в неприбуткових організаціях	32
Онешко С.В., Попов І.І. Контролінг економічної безпеки підприємств портової діяльності	39
Проценко В.М. Система стратегічного контролінгу в аспекті забезпечення антикризового управління підприємством	51
Уткіна Ю.М. Якісні аспекти забезпечення конкурентоспроможності підприємств	60

Економіка та управління національним господарством

Боровик Ю.Т., Єлагін Ю.В. Проблеми та перспективи розвитку альтернативної енергетики в Україні	68
Дейнека О.Г., Заєць Б.М. Державна стратегія інновацій та прикладний характер реалізації їх в національній економіці	76
Компаниец В.В. О проекте создания «новой экономики» - посткапитализма (аксиологическая и социально-экономическая оценка)	86
Полякова О.М., Шраменко О.В. Кооперативне підприємництво: зміна парадигми	96
Соломніков І.В., Островерх Г.Є. Державна політика регулювання розвитку залізничного транспорту України	106

Проблеми транспортного комплексу України

Корінь М.В. Особливості формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури	117
Остапюк Б.Б. Стратегія економічної безпеки залізничного транспорту	124

Менеджмент і маркетинг

Гарась М. Управління інвестиційними проектами підприємств залізничного транспорту, які реалізуються на засадах державно-приватного партнерства	133
Козлова А.О. Безпека готельних комплексів як складова ефективності туристичного менеджменту та привабливості туристичних підприємств для вітчизняних туристів (на прикладі Туреччини)	142
Чупир О.М. Необхідність формування позитивного іміджу підприємства як інструменту внутрішнього стратегічного управління	149
Яремко А. Д. Адаптивне управління інвестиційною політикою підприємства	156

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Любушкіна І.О., Устенко М.О. Науково-технічне забезпечення інноваційного розвитку підприємства за рахунок інжинірингових процесів	167
---	-----

Загальноекономічні питання

Макарчук К.О., Шуба М.В. Залучення прямих іноземних інвестицій в економіку Індії: досвід для України	175
Serikov A.V. Activity–holistic view on essential content of modern finance	188

Економіко-правові питання

Чередниченко О.Ю.

Вплив корупційних проявів на стан захищеності об'єктів критичної інфраструктури держави від зовнішніх загроз (на прикладі залізничного транспорту України) 203

Економічна психологія, етика, мораль та культура бізнесу

Александрова Е.Ю., Сухорукова Т.Г.

Массовая культура: экономические возможности и риски 212

Гриценко Н.В.

Апарат композиції корпоративної етики в управлінні 220

Context

Enterprise economics

Dykan V.L., Zayac A.P. Organizational and economic support of effective activities of enterprises: logistic approach	9
Butenko O.P., Gromova A.V. Determinants of competitiveness of small and medium-sized business enterprises	18
Kalicheva N.E. Formation of the organizational and economic mechanism of management of competitive advantages at the enterprises of railway transport	24
Kirdina E.G., Kudryavets N.V. Peculiarities of accounting in non-profit organizations	32
Oneshko S.V., Popov I.I. Controlling of economic security enterprises of port activity	39
Protsenko V.N. Strategic controlling system in the aspect ensuring anti-crisis management the enterprise	51
Utkina Yu.M. Qualitative aspects of competitiveness of enterprises	60

Economics and management of the national economy

Borovik Y.T., Elagin Y.V. Problems and prospects of the development of alternative energy in Ukraine	68
Dejneka O.G., Zaetsh B.N. The state strategy of innovations and the applied nature of their implementation in the national economy	76
Kompaniets V.V. About the creating of post-capitalism "new economy" project (axiological and socio-economic assessment)	86
Polyakova, E.N., Shramenko E.V. Cooperative entrepreneurship: change paradigm	96
Solomnikov I., Ostroverkh H. State policy of regulation of development of rainbow transport of Ukraine	106

Problems of the transport complex of Ukraine

Korin M.V. Features of formation of localized production on the development of railway infrastructure	117
Ostapyuk B.B. Strategy of economic safety of railway transport	124

Management and marketing

Garayev M. Management of investment projects of enterprises of railway transport, which are implemented on a public-private partnership	133
Kozlova A.O. Safety of hotel complexes as a complex of the efficiency of tourism management and attractiveness of tourism enterprises for domestic tourists (in the example of Turkey)	142
Chupyr O.M. Necessary formation of positive image of the enterprise as an internal strategic management tool	149
Yaremko A.D. Adaptive administration of investment policy of the enterprise	156

Innovation and investment practice

Lyubushkina I., Ustenko M. Scientific and technical supply innovative development of the enterprise under the account of implementation of engineering processes	167
--	-----

General economic question

Makarchuk K., Shuba M. Attraction of foreign direct investments in India's economy: experience for Ukraine	175
Serikov A.V. Activity-holistic view on essential content of modern finance	188

Economic and legal question

Cherednychenko O.U.

The impact of corruption on the state of security of critical infrastructure of the state from external threats (by the example of railway transport of Ukraine) 203

Economic psychology, ethics, moral and culture of business

Alexandrova E.Y., Suhorukova T.G.,

Mass culture: economic opportunities and risks 212

Gritsenko N.V.

Apparatus of corporate ethics composition in management 220

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ: ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Заєць Г.П., аспірант (УкрДУЗТ)*

Перехід підприємств до ринкової економіки спричинив за собою зміни в системі управління матеріальними потоками. Важлива роль приділяється комплексній системі закупівель і управління запасами, особливо, в рамках виробничої логістики підприємств.

У статті розглядається концептуальний зміст механізму організаційно-економічного забезпечення логістичної системи і поетапна реалізація рекомендацій по його створенню. Запропоновано напрями та засоби впливу механізму на процес функціонування гармонійного розвитку логістичної системи і визначені вектори розвитку механізму організаційно-економічного забезпечення логістичної системи, засновані на використанні програмно-цільового і структурно-функціонального методів.

Ключові слова: організаційно-економічне забезпечення, підприємство, логістичний підхід, функціонування логістичної системи, ефективна діяльність.

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ: ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД

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

Переход предприятий к рыночной экономике повлек за собой изменения в системе управления материальными потоками. Важная роль отводится комплексной системе закупок и управления запасами, особенно, в рамках производственной логистики предприятий.

В статье рассматривается концептуальное содержание механизма организационно-экономического обеспечения логистической системы и поэтапная реализация рекомендаций по его созданию. Предложены направления и средства воздействия механизма на процесс функционирования гармонично развиваемой логистической системы и определены векторы развития механизма организационно-экономического обеспечения логистической системы, основанные на использовании программно-целевого и структурно-функционального методов.

Ключевые слова: организационно-экономическое обеспечение, предприятие, логистический подход, функционирование логистической системы, эффективная деятельность.

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC SUPPORT OF EFFECTIVE ACTIVITIES OF ENTERPRISES: LOGISTIC APPROACH

*Dykan V.L., doctor of economics, professor,
Zayac A.P. graduate student (USURT)*

The transition of enterprises to a market economy led to changes in the management of material flows. At present, effective sales and procurement management, integrated with the marketing concept and quality management system, is the main factor affecting the competitiveness of an economic entity in the market, and occupies a dominant position in modern management. Here an important role is played by an integrated procurement and inventory management system, especially within the framework of industrial logistics of enterprises.

The most relevant in modern conditions is the analysis of the existing logistics potential of enterprises and the development of new organizational forms of economic methods to manage this potential. In addition, close communication and coordination of the distribution and management of stocks at the micro and macro level is needed. The new program for the development of the country's logistics system should correlate with the conditions of the logistics activities of enterprises and organizations that play an important role in the development of the country's economy. Requirements for transport and warehousing, effective management of material flows in the sphere of production and circulation should be considered comprehensively in order to reduce the total costs at all stages of moving and storing material, technical and other types of resources.

The article discusses the conceptual content of the mechanism of organizational and economic support of the logistics system and the phased implementation of recommendations for its creation. The directions and means of influence of the mechanism on the functioning of the harmonious development of the logistics system are proposed, and vectors for the development of the mechanism of organizational and economic support of the logistics system based on the use of program-targeted and structural-functional methods are defined.

Key words: *organizational and economic support, enterprise, logistic approach, functioning of logistic system, effective activity.*

Постановка проблеми. Стрімкий прогрес в розробці інформаційних і комунікаційних систем, глобальна динамічна конкуренція і зростаючі вимоги клієнтів - стали головними передумовами перегляду діяльності виробничої політики підприємства по створенню більш ефективних систем забезпечення конкурентоспроможності підприємства та продукції, більш повного задоволення потреб клієнтів. І одним з ключових інструментів при цьому виступає логістика та створення логістичних систем.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В дослідження присвячених оцінці ефективності логістики на підприємстві вагомий внесок зробили такі

вітчизняні та зарубіжні вчені, як Д. Бауерсокс, Д. Клосс, А.М. Гаджинський, Б. А. Анікін[1-4]. Прикладним проблемам логістики, в тому числі глобальної, присвячено праці В.Л. Диканя, Є.В. Крикавського, О. М. Сумця, В.В. Дикань [5-11].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Концептуальний зміст механізму організаційно-економічного забезпечення логістичної системи і поетапна реалізація рекомендацій по його створенню розглядається багатьма вченими. Проте напрями та засоби впливу механізму на процес функціонування гармонійного розвитку логістичної системи, визначення її розвитку та механізму організаційно-

економічного забезпечення логістичної системи, засновані на використанні програмно-цільового і структурно-функціонального методів розкриті не повно. Слід зазначити, що в проведених дослідженнях різних авторів, недостатньо звертається увага на загальний, частковий, точний та відносний характер окремих показників оцінки ефективності мікрологістичних систем. Крім того, в існуючих методиках недостатньо об'єктивно враховується нерівнозначності індексів і груп індексів при інтегральному аналізі.

Метою статті є визначення ефективності логістичної діяльності підприємств. Актуальність дослідження ефективності логістики, як з наукової, так і з практичної точки зору полягає в формуванні дієвої сукупності індикаторів стану логістичної діяльності. Така сукупність індикаторів необхідна вітчизняним підприємствам для побудови дієвих механізмів управлінських впливів на елементи логістичних систем.

Виклад основного матеріалу дослідження. Координуючий і інтегруючий потенціал логістичної системи, раціональна організація, управління і міжфункціональне узгодження потокових процесів, розвиток логістичної інфраструктури багато в чому визначають конкурентоспроможність економічних систем на всіх рівнях і забезпечують успішну реалізацію соціально-економічних завдань розвитку регіонів і країни в цілому. Для підвищення конкурентоспроможності економічних систем необхідний відповідний високий рівень розвитку логістичної системи і якості послуг, що надаються, є результатом її функціонування. Проблеми підвищення якості логістичних послуг стають все більш гострими по мірі розвитку суспільства і сфери виробництва, зростання транспортної складової, рухливості і мобільності населення, необхідності подолання територіальної роз'єднаності. Це вимагає узгодження технологій руху і управління потоками в ланцюзі постачань, управлінських процедур і ресурсних

можливостей бізнес-партнерів для досягнення взаємної вигоди і синергетичного ефекту. Успішне вирішення названих проблем багато в чому визначається ефективністю механізму управління в даній сфері діяльності.

В даний час надзвичайно важливим стає вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення логістичної системи для прийняття обґрунтованих рішень з управління матеріальними і супутніми їм потоками, зниження витрат і отримання додаткових доходів. У зв'язку з цим виникає наукова задача розробки адаптивної моделі механізму організаційно-економічного забезпечення процесу функціонування логістичної системи, здатної створити умови для підвищення ефективності та збільшення конкурентних переваг вітчизняних підприємств. В першу чергу повинні бути створені базові функціональні організаційно-економічні механізми управління: механізм планування діяльності підприємства, механізм організації діяльності з логістичного обслуговування (організаційний механізм), механізм стимулювання працівників для здійснення діяльності підприємства (мотиваційний механізм), механізм контролю, регулювання та координації діяльності.

У сучасній економічній літературі питанню вивчення сутності організаційно-економічного механізму функціонування системи управління і визначення його впливу на загальну ефективність діяльності підприємства присвячені численні наукові роботи вітчизняних і зарубіжних авторів [1-9 та ін.].

Згідно з класичним визначенням поняття «механізм управління», під ним слід розуміти структурований комплекс елементів - функцій, коштів, методів, процесів та інструментів, - функціонуючий на основі встановлення взаємозв'язків між ними і повинен забезпечувати досягнення головної мети діяльності підприємства.

У широкому аспекті під механізмом розуміється безліч елементів, що виконують

певні функції в процесі їх взаємодії і приводять їх в дію. Механізм являє собою різномірну ієрархічну систему основних взаємопов'язаних між собою елементів і їх типових груп (суб'єктів, об'єктів, принципів, методів та інструментів і т.п.).

У зарубіжній літературі організаційно-економічний механізм зводиться до об'єднання і забезпечення тільки речових елементів виробництва. Отже організаційний механізм розглядає в якості способу угруповання робіт і проведення лінії підпорядкування, для об'єднання роботи підприємства.

Таким чином, організаційно-економічний механізм управління являє собою систему функціональних засобів (способів) управління, сукупність елементів (інструментів, методів, правил і процедур) управління, які можуть стати механізмами управління після того як у підприємства з'являться відповідні виробничі, організаційні та інші структури.

Під механізмом організаційно-економічного забезпечення логістичної системи авторами пропонується розуміти впорядковану сукупність засобів і методів впливу на елементи логістичної системи, взаємопов'язаних прямими і зворотними зв'язками з організацією та управління потоками, спрямованих на ефективне функціонування та задоволення потреб кінцевих споживачів результатами функціонування логістичної системи. Даний механізм дозволяє визначити основні напрямки підвищення якості логістичного обслуговування кінцевих споживачів і поліпшення економічного становища підприємств на основі використання інструментів економічного механізму: розробки і використання методики оцінки якості логістичного сервісу, активізації продажів продукції (послуг) за рахунок практичного поліпшення їх характеристик, формування конкурентних переваг підприємств за рахунок активізації логістичних та інноваційних процесів,

моделювання процесу управління логістичною системою з урахуванням динамічної зміни характеристики потоків [2].

У плані реалізації методичних рекомендацій щодо створення механізму організаційно-економічного забезпечення процесу функціонування логістичної системи авторами пропонується послідовне виконання наступних дій (рисунок 1).

Цілі реалізації механізму функціонування логістичної системи досягаються шляхом реалізації певних засобів впливу на процес функціонування логістичної системи, застосування принципів і методів логістичного управління. Основними засобами впливу механізму функціонування гармонійної розвинутої логістичної системи є:

- вибір організаційної структури управління, що володіє найбільш високим рівнем інноваційної сприйнятливості (матрична, мережева, на основі створення стратегічних альянсів, з використанням тимчасових робочих груп та ін.);

- формування моделі адаптивного розвитку логістичної системи в умовах не стабільності зовнішнього економічного середовища з урахуванням мінливих обсягів і напрямів руху товаропотоків;

- міжфункціональна координація всіх елементів системи і орієнтація підприємства на активне формування попиту на вироблену продукцію, надані послуги (стратегічний маркетинг);

- впровадження ефективної системи контролінгу, бюджетування і управлінського менеджменту та створення нової моделі управління персоналом орієнтованої на колективну участь працівників в інноваційному логістичному процесі, подолання мотивації «опору змінам».

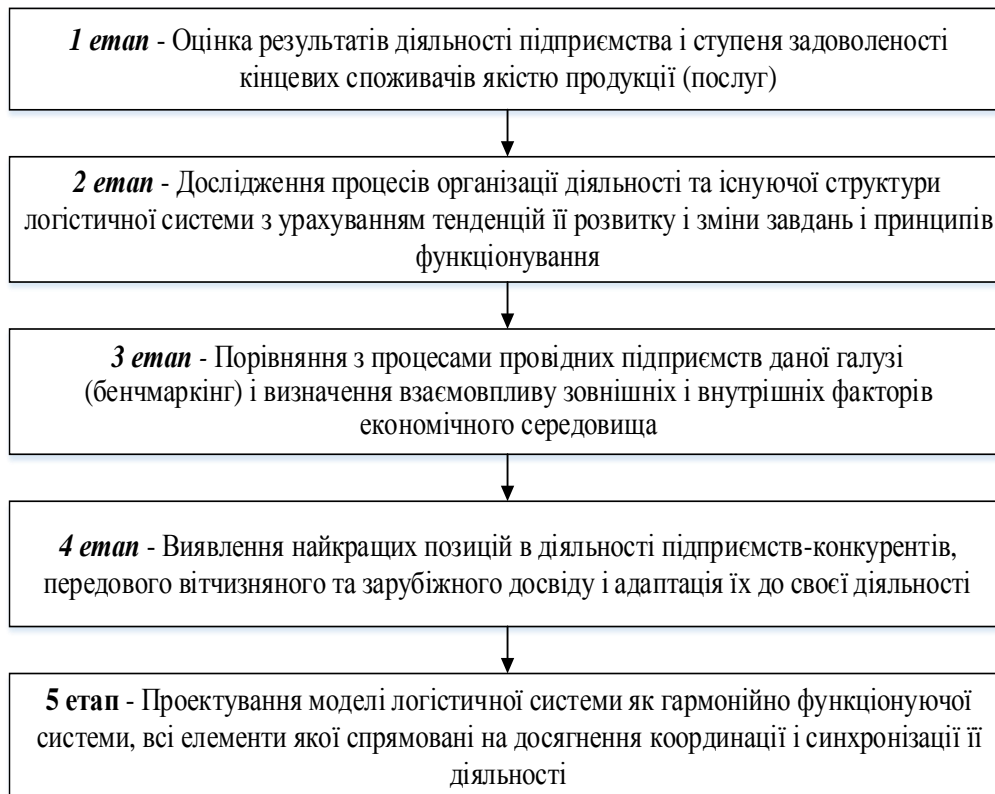


Рис 1. Поетапна реалізації рекомендацій по створенню механізму організаційно-економічного забезпечення логістичної системи

Реалізація механізму організаційно-економічного забезпечення логістичної системи дозволить оптимізувати сукупні витрати здійснення її діяльності, ефективно використовувати фінансові кошти і, тим самим, сприяти підвищенню ефективності соціально-економічного розвитку регіону та країни в цілому. Пропонований авторами механізм функціонування логістичної системи зображено на рисунку 2.

Розвиток механізму організаційно-економічного забезпечення логістичної системи повинен, на наш погляд, відбуватися безперервно, як інноваційний процес, який здійснюється при поєднанні сукупності різних виробничих факторів і функцій логістичного обслуговування, і орієнтуватися на максимізацію економічного ефекту в результаті інтегрованої взаємодії учасників логістичного ланцюга. При організації процесу управління і вирішенні,

пов'язаних з цим, стратегічних і оперативних завдань, на наш погляд, необхідна орієнтація на об'єктивні тенденції і умови зміни поточної ситуації на ринку:

– зростаючі потенційні можливості логістичної системи, що впливають на оптимальний розподіл всіх видів ресурсів;

– поява нових можливостей для інтеграції (вертикальної і горизонтальної) і раціональної організації управління логістичною системою з урахуванням просторово-часового планування;

– зміна соціальної структури суспільства;

– поширення посередницьких структур;

– орієнтація на ринок споживача.

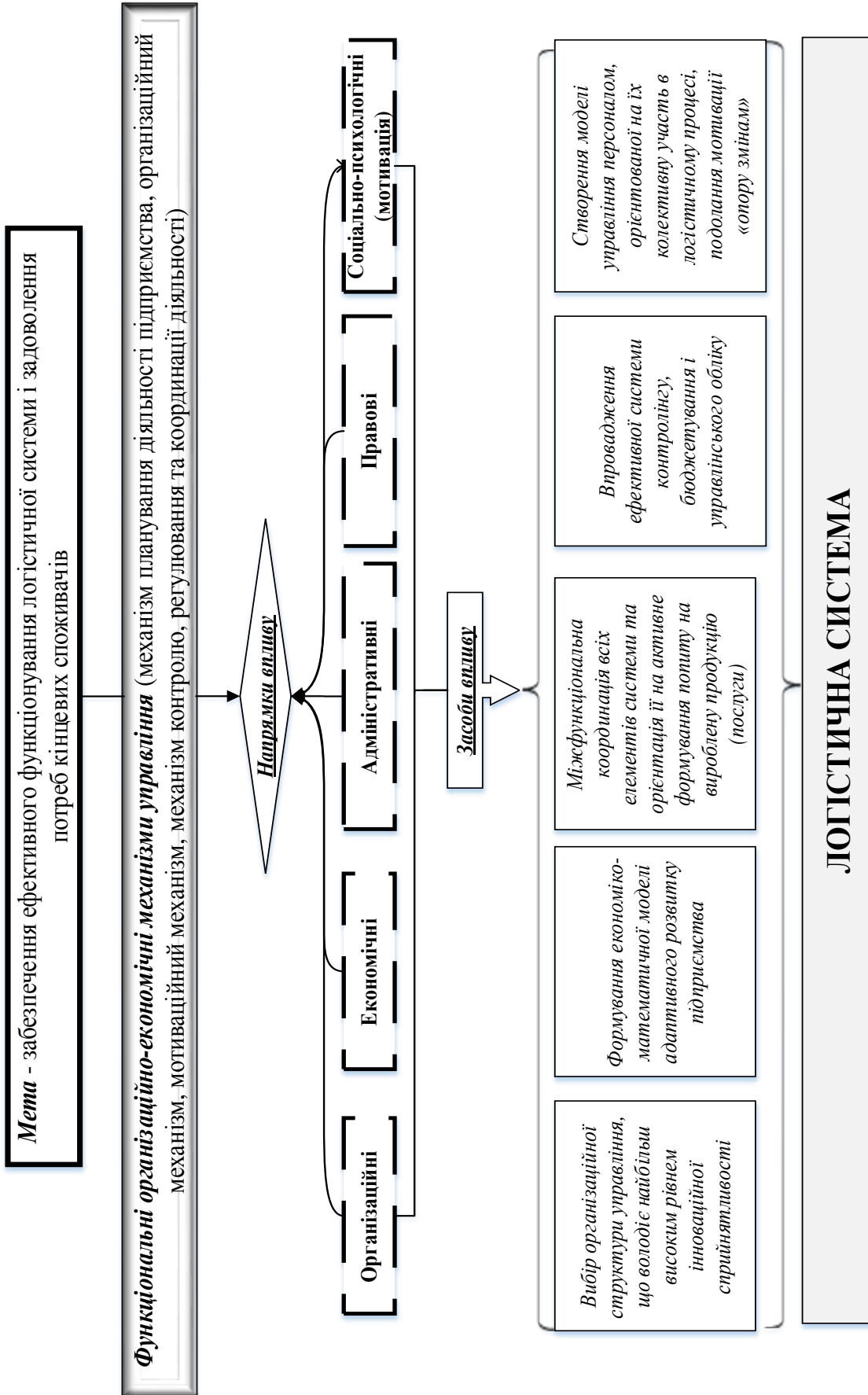


Рис 2. Практичний інструментарій функціонування логістичної системи

Основними функціями механізму організаційно-економічного забезпечення логістичної системи є: формування, контроль, регулювання, своєчасне узгодження і синхронізація логістичних потоків; прийняття управлінських рішень на основі даних про реальний стан логістичної системи; контроль виконання логістичних операцій; перспективне планування і прогнозування поведінки логістичної системи; оптимізація бізнес процесів логістичної системи, в тому числі системи транспортування і організації складського господарства та ін.

В основу розвитку механізму організаційно-економічного забезпечення процесу функціонування логістичної системи може бути покладений програмно-цільовий метод, який передбачає використання всіх засобів і ресурсів, необхідних для реалізації обраної мети в якості єдиного об'єкта управління, перерозподіл завдань за рівнями управління з централізацією функцій по підготуванні і прогнозування процесу надання логістичних послуг, підвищення рівня матеріально-технічного постачання, розвитку систем електронного резервування, а також створення нових підрозділів, наприклад справи перспективного розвитку та стратегічного управління [1]. Використання програмно-цільового методу передбачає розробку комплексу взаємопов'язаних цільових програм по кожному напрямку діяльності підприємства, що забезпечує його ефективне функціонування і розвиток, а на регіональному рівні - безлічі державних (або при його підтримці) галузевих цільових програм, які передбачають формування логістичної інфраструктури і підтримку розвитку суб'єктів ринку.

З метою розвитку механізму організаційно-економічного забезпечення логістичної системи на практиці авторами пропонується використання також структурно-функціонального методу, орієнтованого на виявлення структури системи і сукупності її стійких

організаційно-управлінських відносин і взаємозв'язків між елементами системи.

При цьому структура системи є постійною в умовах зовнішніх впливів, а функції визначають призначення кожного елемента логістичної системи для певної дії. Даний метод включає:

1) дослідження існуючої структури логістичної системи;

2) проведення аналізу її елементів і виявлення їх функціональних особливостей;

3) дослідження тенденцій розвитку логістичної системи і зміни її принципів і функцій;

4) розгляд процесу розвитку логістичної системи в цілому з урахуванням взаємовпливу зовнішніх і внутрішніх факторів;

5) проектування моделі логістичної системи як гармонійно функціонуючої системи, всі елементи якої спрямовані на досягнення координації і синхронізації її діяльності.

Основними векторами розвитку механізму організаційно-економічного забезпечення процесу функціонування логістичної системи, заснованими на взаємному використанні програмно-цільового і структурно-функціонального методів, на наш погляд, є: електронне управління логістичними потоками; вдосконалення фінансового та управлінського обліку, включаючи взаєморозрахунки між юридичними особами і клієнтами, прозорий контроль доходів і витрат; інтерактивне інформаційно-довідкове обслуговування; управління потоками в цілому по мережі за допомогою автоматизованих і логістичних центрів управління, що дозволить забезпечити підвищення рівня якості логістичного обслуговування кінцевих споживачів відповідно до корпоративних стандартів логістичного сервісу.

Зростання нестабільності зовнішнього економічного середовища і стохастичності її розвитку формує потребу в стратегічному управлінні процесом

функціонування логістичної системи, яка повинна бути адаптована до зміни зовнішніх і внутрішніх факторів економічного середовища[3]. Створюваний механізм організаційно-економічного забезпечення логістичної системи повинен гнучко реагувати на зміни виробничих і ринкових ситуацій і сприяти підвищенню конкурентоспроможності системи.

В основі системи управління конкурентоспроможністю логістично-орієнтованого підприємства через організаційно-економічний механізм має перебувати управління факторами конкурентоспроможності [4]. З точки зору системного підходу важливим є поділ факторів на внутрішні і зовнішні в залежності від джерел їх походження. Зовнішні чинники відбивають умови, до яких підприємство повинне адаптуватися, і являють собою соціально-економічні та організаційні відносини, що сприяють наданню послуг найбільш привабливих для клієнтів. Зовнішні фактори не контролюються підприємством і поділяються залежно від рівня впливу на: мега-рівень (світове господарство), макрорівень (держава), мезо-рівень (місто і регіон) і мікрорівень (підприємство). Внутрішні чинники - це потенційні можливості самого підприємства щодо забезпечення конкурентоспроможності, вони визначають ефективність процесу адаптації підприємства до викликів, загроз і можливостей зовнішнього середовища. Віз діючи на внутрішні чинники, підприємство може управляти рівнем своєї конкурентоспроможності, сприяючи при цьому зміцненню своїх конкурентних позицій на ринку і підвищуючи ступінь адаптації до перманентних змін зовнішнього економічного середовища.

Висновки та пропозиції: Отже, в результаті проведеного наукового дослідження запропоновано теоретичні та практичні положення, що характеризують логістичні потоки, систематизують існуючі підходи до організації прогресивної логістики на підприємстві та визначено

умови вдосконалення логістичних процесів на основі прогресивних інструментів.

Таким чином, механізм організаційно-економічного забезпечення логістичної системи, що представляє собою упорядковану сукупність засобів впливу, стимулів, мотивацій, схем взаємодії та визначення взаємної відповідальності учасників логістичного процесу, спрямований на досягнення цілей управління в максимально короткі терміни і підвищення ступеня гармонізації та адаптації логістичних систем до сучасним динамічним змін зовнішнього економічного середовища.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Bowersox D. J., Closs D.J. *Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process*. The McGRAW-HILL Companies, inc. New York, 1996.
2. Бауэрсокс Д. Дж. *Логистика: интегрированная цепь поставок: учебное пособие* / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс; пер. с англ. под. ред. Н.Н. Барышниковой, Б. С. Пинскера. – М.: ЗАО «Олимп Бизнес», 2008. – 640 с.
3. Гаджинський А.М. *Логистика: учеб. для высших и средних спец. учеб. заведений*. — М.: Информ.-внедренческий центр "Маркетинг", 2000. — 375 с.
4. *Логистика: Учебник* / Под ред. Б.А. Аникина. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: ИНФРА-М, 2002. — 367 с.
5. Дикань В.Л. *Концепція інноваційного розвитку економіки України* / В.Л. Дикань // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2015. - №52. – С.9-20
6. Крикавський Є.В. *Логістика*. — Львів: Вид-во держ. ун-ту "Львівська політехніка", 2004. — 447 с.
7. Крикавський Є. *Україна у глобальних ланцюгах поставок* / Є. Крикавський, Н. Чернописька // *Логістика: теорія та практика*. – 2012. – № . 1. – С. 92–100.

8. Сумець А.М. Логістика: Теорія, ситуації, практичні завдання: навчальне посібник. — К.: Хай-Тех Пресс, 2008. — 320 с.

9. Алькема В.Г., Сумець О.М. Логістика: Теорія та практика: навчальний посібник. — Київ: Вид. дім "Професіонал", 2008. — 270 с.

10. Джонсон Джеймс Вуд, Дональд Ф., Вордлоу Деніел Л., Мерфі-мл., Поль Р. Современная логистика. — 7-е издание: пер. с англ. — М.: издательский дом "Вильямс", 2002. — 624 с.

11. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи: монографія / В.В. Дикань // Монографія – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – С.390

12. Толстова А.В. Теоретичні аспекти формування механізму інноваційного розвитку промислового підприємства / А.В. Толстова, К. С. Огненна // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент» . – 2016. - №21. – С. 106-109

13. Каличева Н.Є. Вплив логістики на розвиток підприємств малого бізнесу в сучасних умовах господарювання / Н.Є. Каличева, Ю.А. Копачевська // Науковий вісник Ужгородського Національного Університету – 2018. - №20 (Ч.2). – С. 11-14

REFERENCES

1. Bowersox D. J., Closs D.J. (1996) *Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process*. The McGRAW-HILL Companies, inc. New York

2. Bowersox D.J., Closs D.J. (2008) Бауэрсокс Д. Дж. *Logistika: integrirovannaya tsep' postavok: uchebnoe posobie* [Logistics: integrated supply chain: training manual]. Moscow: Olimp Biznes CJSC (in Russian)

3. Hajinsky A.M. (2000) *Logistika: ucheb.dlya vysshikh i srednikh spets.ucheb.zavedeniy*. [Logistics: study. For higher and secondary specialized schools.]. M

.: Inform.- Implementing Center "Marketing" (in Russian)

4. Anikin B.A. (2002) *Logistika: Uchebnik* [Logistics: Tutorial]. M.: INFRA-M (in Russian)

5. Dykan V.L. (2015) *Koncepcija innovacijnogho rozvytku ekonomiky Ukrainy* [The Concept of Innovative Development of the Ukrainian Economy]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No 52, pp. 9-20

6. Krikavsky Ye.V. (2004) *Loghistryka* [Logistics]. Логістика. — Lviv: state-of-the-art Un "Lviv Polytechnic",

7. Krikavsky Ye., Chernopyska N. (2012) *Ukrajina u globaljnykh lancjughakh postavok* [Ukraine in global supply chains]. *Logistics: Theory and Practice*. No 1, pp. 92-100

8. Sumets A.M. (2008) *Logistika: Teoriya, situatsii, prakticheskie zadaniya: uchebnoe posobie* [Logistics: Theory, situations, practical tasks: a tutorial]. K.: Hi-Tech Press (in Ukrainian)

9. Alkema VG, Sumets O.M. (2008) *Loghistryka: Teorija ta praktyka: navchalnyj posibnyk*. [Logistics: Theory and Practice: Tutorial]. Kiev: Publishing House "Professional" (in Ukrainian)

10. Johnson James Wood, Donald F., Wardloy Daniel L., Murphy-ml., Paul R. (2002) *Sovremennaya logistika. — 7-e izdanie: per. s anl* [Modern logistics. - 7th edition: Per. from English]. M.: publishing house "Williams" (in Russian)

11. Dykan V.V. (2013) *Zabezpechennja rozvytku mashynobudivnogho kompleksu Ukrainy v umovakh stvorennja promyslovo-loghistrychnoji systemy: monohrafija* [Providing development of the machine-building complex of Ukraine in the conditions of creation of the industrial-logistic system: monograph]. Kharkiv: Ukrainian State Academy of Railway Transport (in Ukrainian)

12. Tolstova A.V., Ognennaya K. S. (2016) *Teoretychni aspekty formuvannja mekhanizmu innovacijnogho rozvytku promyslovogho pidpryjemstva* [Theoretical aspects of forming the mechanism of

innovative development of an industrial enterprise]. *Scientific Herald of the International Humanitarian University. Series: "Economics and Management"*. No 21, pp. 106-109

13. Kalicheva N.E., Kopachevska Yu.A. Vplyv lohistyky na rozvytok

pidprijemstv malogho biznesu v suchasnykh umovakh ghospodarjuvannja [Influence of logistics on development of small business enterprises in modern conditions of management]. *Scientific herald of Uzhgorod National University*. No 20 (2), pp. 11-14

UDC 330;567

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.157269

DETERMINANTS OF COMPETITIVENESS OF SMALL AND MEDIUM-SIZED BUSINESS ENTERPRISES

*Butenko O. P., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Gromova A. V., Master (Kharkiv National University of Architecture and Building)*

The article deals with the problem of reducing the share of small and medium-sized enterprises, and also with a number of economic indicators of the country. Based on the research of a number of scientists, the authors developed a hierarchy of formation of competitiveness factors. Due to the fact, that small and medium-sized businesses provide rapid growth in the production of goods and services an opportunity to fill the budget and solve social problems, the authors examine the factors that hinder its development and emphasize the determinants that shape the competitive potential of small and medium enterprises. It is noted that the problem of improving the management of the competitiveness of small business can't be solved only within the framework of the small enterprises themselves, therefore the basic principles of growth of competitiveness of small business in Ukraine are determined. The emphasis places on the need to create tools for managing the competitiveness of enterprises to ensure that the directions of the overall transformation of the national economy. The importance of the development of the investment-innovation sector of the economy and the necessity of product innovations for firms is emphasized. Also, the competitive potential depends on the potential of the enterprise itself and the manager's ability to use strategic management. The necessity of applying the system approach and coordination of actions at all levels of management of the national small business, which is the subject of future research is substantiated.

Key words: small and medium-sized enterprises (SMEs), competitiveness determinants, meso-level factors, macro-level, competitive potential.

ДЕТЕРМІНАНТИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ

*Бутенко О. П., к.е.н., доцент,
Громова А. В., магістр (ХНУБА)*

У статті розглянута проблема зниження частки малих та середніх підприємств, а разом з цим і ряду економічних показників країни. Спостерігається негативна динаміка розвитку яка проявляється у зниженні показників кількості найманих та зайнятих

працівників, кількості суб'єктів господарювання та кількості реалізованої продукції, що і стало підґрунтям дослідження. Спираючись на проведені дослідження ряду робіт науковців, авторами розроблена ієрархія формування чинників конкурентоспроможності. У зв'язку з тим, що малий та середній бізнес забезпечує швидке зростання виробництва товарів та послуг й надає можливість наповнювати бюджет та вирішувати соціальні проблеми авторами досліджені чинники, що гальмують його розвиток та зроблено акцент на детермінантах, що формують конкурентний потенціал малих та середніх підприємств. Зазначено, що проблема поліпшення управління конкурентоспроможністю малого бізнесу не може бути вирішена лише в рамках самих малих підприємств, тому визначені основні засади зростання конкурентоспроможності малого бізнесу в Україні. Акцентовано увагу на необхідності створення інструментів управління конкурентоспроможністю підприємств для забезпечення яких конкретизовані напрями загальної трансформації національної економіки. Підкреслено важливість розвитку інвестиційно-інноваційного сектора економіки та необхідності нововведень продукту для фірм. Також конкурентний потенціал залежить від потенціалу самого підприємства та уміння керівника використовувати стратегічне управління. Обґрунтовано необхідність застосування системного підходу та координації дій на всіх рівнях управління національним малим бізнесом, що є питанням майбутніх досліджень.

Ключові слова: *малі та середні підприємства (МСП), детермінанти конкурентоспроможності, фактори мезорівня, макрорівня, конкурентний потенціал.*

ДЕТЕРМИНАНТЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА

*Бутенко А. П., к.э.н., доцент,
Громова А. В., магистр (ХНУСА)*

В статье рассмотрена проблема снижения доли малых и средних предприятий в Украине. Исследованы факторы, тормозящие их развитие и детерминанты, формирующие их конкурентный потенциал. Обоснована необходимость применения системного подхода и координации действий на всех уровнях управления национальным малым бизнесом. Определены основные принципы роста конкурентоспособности малого бизнеса в Украине.

Ключевые слова: *малые и средние предприятия (МСП), детерминанты конкурентоспособности, факторы мезоуровня, макроуровня, конкурентный потенциал.*

Introduction. Small and medium-sized enterprises play a crucial role in the country's economy and its economic development. According to the indicators of structural statistics of the economic entities, in 2017 their number is estimated at 16% out of the total number of enterprises, and the volume of sales is estimated at 5.7% of the total for the same year [1]. At the same time, the dynamics of development when compared with 2010

decreased by all indicators: the number of employees and employed workers, the number of economic entities and the number of products sold. The reduction of the indicated statistics has a number of reasons, including political ones, such as the annexation of the Crimea and hostilities in the Donbas Region. It is a well-known fact, that the share of small and medium-sized businesses is an indicator of the effective economy of the country as a

whole. For example, in the European Union, the share of small and medium-sized enterprises (SMEs) is over 99% of all enterprises, over 100 million jobs (67% of the private sector) [2]. The country's own experience and analysis of other countries' experience make the development of SMEs as well as the search for changes in the methods and approaches for the small and medium-sized businesses management necessary.

Analysis of recent researches. The components of small and medium-sized enterprises competitiveness was considered by many researches. For example, V. Malyovy notes that the small business doesn't mean small in its value. Such enterprises provide a rapid increase in the production of goods and services and provide an opportunity to renewing the budget and solving social problems [3]. According to S. B. Bliznyuk and A. V. Ostapenko, the potential of the enterprise is an internal potential, while the competitive potential is an external-internal potential. From the potential of the enterprise to the competitive potential fall only competitive advantages. At the present stage the most important problem for Ukrainian enterprises is their survival and further development. The basis of its effective solution lies in formation and implementation of competitive advantages [4]. Y. A. Zhalilo states the inhibitory factors of the development of SMEs. There are disorderly relations of property; narrow markets; undeveloped market infrastructure and sales infrastructure of enterprises; undeveloped competitive environment and unfair competition; payment crisis; lack of own working capital and low availability of credit resources; lack of investment resources, lack of motivation for investment and innovation activities; insufficient professional qualification of management of enterprises, specialists in financial security, organization of production and sales; the absence of economic mechanism for combining the interests of the state and entrepreneurs, the weak interaction of state and business structures; deficit of probable business information for making strategic decisions at the micro level [5]. At the

same time, the factors that shape the competitive potential of small and medium-sized enterprises needs further researching.

The study purpose: to state competitiveness determinants of small and medium-sized businesses and further determination of the directions of the general transformation of the national economy to ensure increased competitiveness of enterprises.

The main part of the study. Contrary to large enterprises, SMEs have considerably less resources (inventories, number of employed workers, major production and non-productive assets, and less opportunities of creating different types of products, innovative and investment opportunities). Survival and development of competitive environment forces the managers of such enterprises to gain new knowledge and high managerial skills.

In the hierarchy of competitiveness factors R. I. Zhovnovach identifies three groups: macro and meso level factors that are external and micro factors (internal). Among the internal factors of competitiveness, the author notes the following: factors of enterprise potential and factors of product competitiveness. The competitiveness factors of the potential of the enterprise include production potential, technical and technological potential, marketing potential, financial potential, organizational potential, labor potential and innovation potential. Factors of product competitiveness include the quality of the products, the quality of the service products, the product consumption and the marketing promotion products [6]. The author proposes the following formation hierarchy of competitiveness factors (fig. 1).

The proposed determinants of the of small and medium-sized businesses competitiveness are the potential for innovation; the degree of dominance at the market; the originality of product/service, brand, image; the technology level of the production process; a local competition. The factors that shape the competitive potential can vary in value and adapt to market requirements.

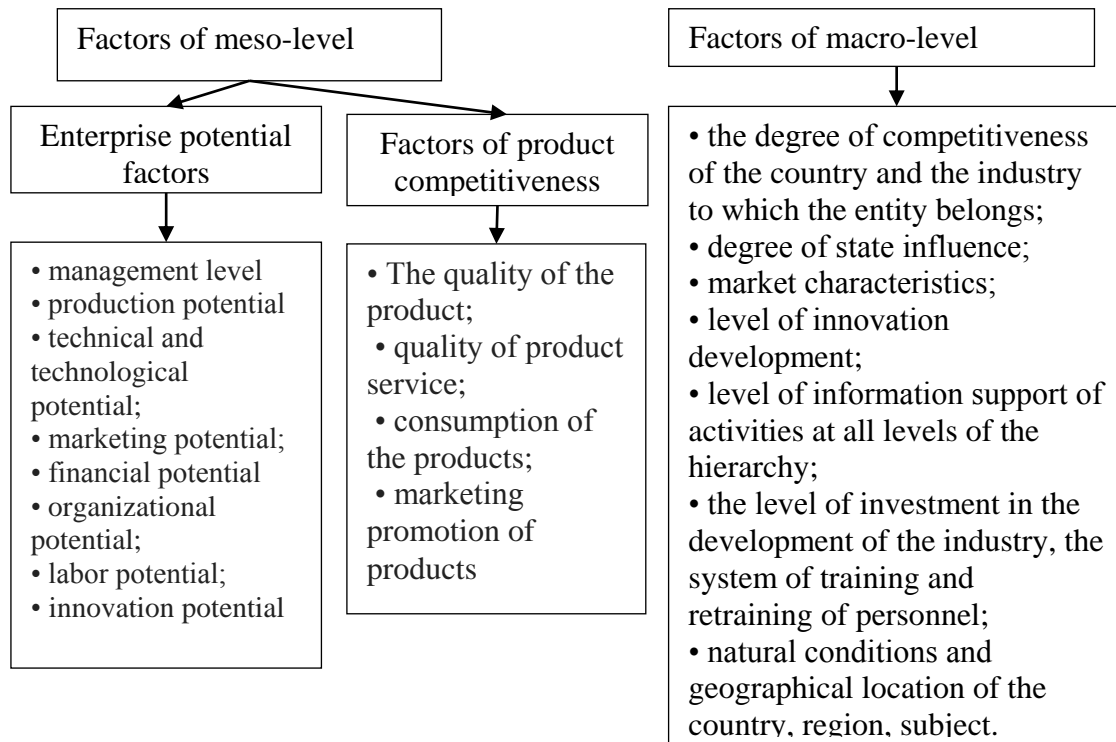


Fig. 1. Factors of formation of enterprise competitiveness [6, 7]

Also, should be noted that the problem of improving the management of the competitiveness of small business can't be solved within the level of the small enterprises. System approach and coordination of actions at all levels of national small business management are necessary. Therefore, the following basic principles for increasing the competitiveness of small businesses in Ukraine can be identified:

– firstly, the implementation of system approach involves the development and implementation of measures at three levels of small business management - microeconomic, mesoeconomic and macroeconomic. In such a case, the higher level of management creates conditions for actions at a lower level, the effectiveness of which, in turn, contributes to the growth of competitiveness at a higher level. Ensuring national small and medium-sized businesses competitiveness forces the creation of tools for managing the competitiveness of enterprises. In this regard, it should be noted that in the rating of business, it selects the economies that in 2016/17 implemented regulatory reforms making it easier to do

business. “Doing Business 2018” determined that Ukraine had risen to 76 out of 80 out of 190 participating countries. According to the analysis of the World Bank there are such positive reforms: Ukraine worked with construction permits (simplified, reduced; strengthened minority investors, protections by requiring detailed, immediate public disclosure of related party, transactions.), paying taxes (Ukraine made paying taxes easier by reducing the rate for the unified social contribution tax) [4].

– secondly, the formation of competitive advantages at Ukrainian small enterprises should be based on mechanisms of mesoeconomics. At present, there are many processes at the sectoral, regional and quasi-corporate levels, without which it is impossible to achieve the competitive advantages of a small business. These processes are least involved in the Ukrainian economy at present;

– thirdly, the meso-competitiveness of domestic small business must necessarily use the competitive advantages that are created and maintained in close connection with the territorial conditions.

The erosion of sectoral boundaries and the destruction of sectoral management determine the relevance of territorial localization of business and the promotion of the creation of modern meso-level competition subjects in a regional level.

– fourthly, the local business-landscape should be formed within the new "cultural and economic" regions. Consolidation of small enterprises can take

place within the framework of new "cultural and economic" regions on the basis of network principle, as the formation of a kind of megacorporation of suppliers, subcontractors and competitors [5].

Therefore, It's necessary to point out the main transformation directions of the national economy transformation to ensure the growth of small enterprises competitiveness (fig. 2).

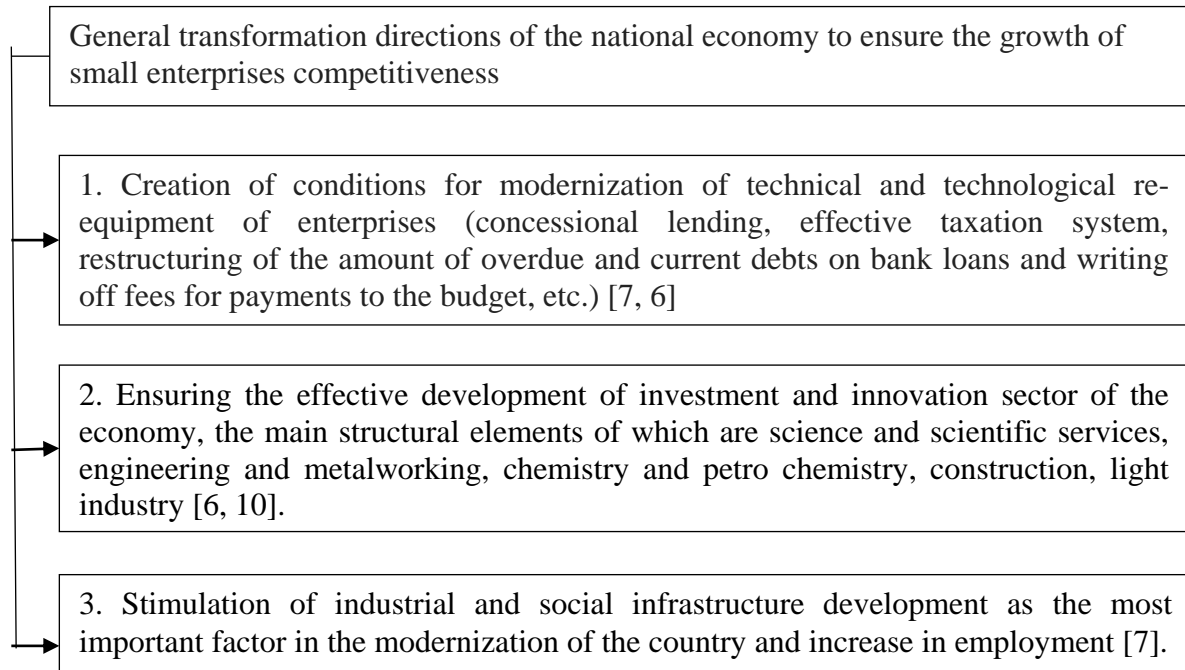


Fig. 2. General transformation directions of the national economy to ensure increasing of small businesses competitiveness [7, 6, 10]

Currently, there is increasing of competition, reduction of product life cycles, so consumers' fast changing of needs and tastes as well as increasing technological capabilities forced by the necessity to meet customers' needs explain the importance of investment and innovation sector the economy and the need for product innovations for firms. It is known that small enterprises do not have sufficient financial support or high-performance equipment, but may benefit from their flexibility and small size, the ability to quickly respond to volatility of demand, and provide highly specialized services [8].

Conclusion. Understanding strategic management of competitive advantage gives entrepreneurs the ability to efficiently allocate

resources for the purpose of using innovations, innovative technologies or creating a unique product/service. Unfortunately, nowadays, operational management, based on tactical plans with a short planning horizon, is widely used among small and medium-sized business enterprises. An enterprise should consistently and profitably produce products that meet the requirements of open market in terms of price and quality. Competitiveness of an enterprise is one of the necessary conditions for successful survival at the market, however, high competitive potential is not a result of competition. The complex phenomenon of competition is possible only among the competitive entities.

Summarizing results of the research, it would like to note that the formation of competitive potential depends on the potential of enterprise and the manager's ability to use strategic management.

REFERENCES

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [The State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Sipa M., Gorze-Mitka I., Skibinski A. (2016) Determinants of Competitiveness of Small Enterprises: Polish Perspective. 22nd International Economic Conference "Economic Prospects in the Context of Growing Global and Regional Interdependencies", IECS, pp. 445 – 454. Available at: https://ac.els-cdn.com/S2212567115010199/1-s2.0-S2212567115010199-main.pdf?_tid=76d6cc93-0d92-4643-a046-99a4bef02ac5&acdnat=1522757964_2bb5e5165698b9557e9983b0b678d1b3
3. Malyovy V. (2005) Malyj biznes - osj shho sjoghodni potribno nam [Small business is what we need today]. *Tekhnologiji stalogho rozvytku [Sustainable Development Technology]*. Available at: http://www.tsd.com.ua/articles_ua_01.php.
4. International Bank for Reconstruction and Development. [The World Bankю Doing Business 2018, Reforming to Create Jobs.]. Available at: <http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>
5. Bliznyuk S.V., Ostapenko A.V. (2011) Konkurentnyj potencial pidpryjemstva jak katehoriya suchasnykh ekonomichnykh doslidzhenj [Competitive potential of the enterprise as a category of modern economic research]. *Investyciji: praktyka ta dosvid [Investments: practice and experience]*. No 7. Available at: http://www.investplan.com.ua/pdf/7_2011/13.pdf.
6. Jalil Ya. A. (2003) *Ekonomichna strateghija derzhavy: teoriya, metodologhija, praktyka : Monoghrafija [Economic strategy of the state: theory, methodology, practice: Monograph]* Kiev: NISS. Available at: <http://politics.ellib.org.ua/pages-4003.html>.
7. Zhovnovach R. I. Pro vporjadkuvannja faktoriv formuvannja konkurentospromozhnosti pidpryjemstva [On the ordering of the factors of forming the competitiveness of the enterprise]. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=549>
8. Safonov Yu.M. Determinanty konkurentospromozhnosti i ekonomichnogho rozvytku syrovynnogho kompleksu v suchasnykh umov [Determinants of competitiveness and economic development of the raw materials complex in modern conditions] Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=413>
9. Tollpezhnikov, R. A. (2011) *Genezis ponyatiya «potensial predpriyatiya» i opredelenie ego sushchnosti [The genesis of the concept of "enterprise potential" and the definition of its essence]. Theoretical and practical aspects of economics and intellectual property: a collection of scientific works in 3 volumes*, vol. 3, pp. 125-130.
10. Lapin Ye.V. (2007) *Ekonomichnyj potencial pidpryjemstv promyslovosti [Economic potential of industrial enterprises]. Sumy State University*. vol. 1, No 2, pp. 63-71. Available at: <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/2191>
11. Krysak A.O. (2010) *Metody ocinky potencialu malykh pidpryjemstv [Methods for assessing the potential of small enterprises]. Effective economy*, No 2. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=118>
12. Shpitchak O. S. (2012) *Determinanty konkurenciji: definiciji ta*

vzajemozv'jazok [Determinants of 1(5), No 2. Available at:
competition: definitions and [http://duan.edu.ua/uploads/vidavnistvo-15-
interconnections](http://duan.edu.ua/uploads/vidavnistvo-15-
interconnections)]. *Bulletin of the* 16/13593.pdf
International Nobel Economic Forum. vol.

УДК 565.078.8:656.(2)(477)

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.162865

ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТНИМИ ПЕРЕВАГАМИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

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

Стаття присвячена питанням формування організаційно-економічних підходів управління конкурентоспроможністю на підприємствах залізничного транспорту. Розкрито змістовне наповнення підходів до управління конкурентними перевагами в галузі. Визначений інструментарій забезпечення виконання організаційно-економічним механізмом управління конкурентними перевагами підприємств залізничного транспорту. Обґрунтовано сутність, структуру та роль організаційної та економічної складової управлінського механізму в умовах посилення конкуренції на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних послуг.

Ключові слова: залізничний транспорт, конкурентоспроможність, транспортна послуга, перевізний процес, управління, механізм, інструментарій

ФОРМИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТНЫМИ ПРЕИМУЩЕСТВАМИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

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

Статья посвящена вопросам формирования организационно-экономических подходов управления конкурентоспособностью на предприятиях железнодорожного транспорта. Раскрыто содержательное наполнение подходов к управлению конкурентными преимуществами в отрасли. Определенный инструментарий обеспечения выполнения организационно-экономическим механизмом управления конкурентными преимуществами предприятий железнодорожного транспорта. Обоснованно сущность, структуру и роль организационной и экономической составляющей управленческого механизма в условиях усиления конкуренции на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, конкурентоспособность, транспортная услуга, перевозочный процесс, управление, механизм, инструментарий

FORMATION OF THE ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM OF MANAGEMENT OF COMPETITIVE ADVANTAGES AT THE ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

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

The management mechanism is an integral part of the management system, resulting in an effective influence on a variety of factors, which leads to a certain result of the object of management. Focusing on the needs of the consumer, implementing an effective science and technology, innovation and market policy, the desire to update and apply innovations, recognition of social responsibility become the main factors that have a direct impact on the mechanism of enterprise management. For railway companies with a complex management structure, a special place in management is the need to integrate all economic, organizational and technical processes necessary to integrate into one whole all internal industry resources, enhance adaptability and competitiveness. Thus, changing approaches to enterprise management requires a thorough revision of the entire management system, changing the psychology of workers at all levels, improving their qualifications, changing the principles of forming a strategy for enterprise development and defining its goals, the structure of organization and management, the process of developing and adopting management decisions, work with personnel, approaches to assessing the effectiveness of the entire enterprise, its production units and services and workers.

Dynamic changes in the market environment, the struggle for the consumer through the creation of such a product, which he wants to get the consumer, the growth of competition leads to the need to revise all management activities of the enterprise. After all, management activities to date are one of the main factors in the effective functioning of an enterprise or company, and the formation of an effective organizational and economic management mechanism will promote productive management and ensure a high level of competitiveness. The key methods of organizational and economic management of the competitiveness of a modern enterprise include: the revitalization of investment and innovation activities, technical re-equipment; improvement of management in the field of finance and capital investments; development of measures on productive use of production, material and financial resources; improvement of personnel management and personnel motivation; introduction of an effective quality management system; use of methods of quality management of products or services; changing approaches to planning and diversifying the production process; review of accounting and cost analysis system; Improve marketing research by reviewing market research approaches; improvement of information support and digitalization of all possible managerial, organizational and production processes; the combination of all components of management activity in relation to the domestic and foreign policy of the enterprise.

The proposed approaches to the introduction of a management mechanism to ensure the competitiveness of railway companies enable them to keep their existing competitive positions and raise their level of competitiveness today and in the future. But measures aimed at increasing competitiveness will not be met unless the railways management clearly determines the strategy for the development of each component of the railway transport sector both in the current period and in the future.

Key words: *railway transport, competitiveness, transport service, transportation process, management, mechanism, toolkit*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Механізм управління є складовою системою управління, спричиняючи дієвий вплив на різноманітні фактори, що призводить до певного результату діяльності об'єкта управління. Орієнтація на потреби споживача, здійснення дієвої науково-технічної, інноваційної та ринкової політики, потягу до оновлення та застосування нововведень, визнання соціальної відповідальності стають основними факторами, котрі мають прямий вплив на механізм управління підприємством.

Для підприємств залізничного транспорту, які мають складну управлінську структуру, особливе місце в управлінні займає необхідність інтеграції всіх економічних, організаційних та технічних процесів, що необхідно для з'єднання в одне ціле всіх внутрішніх ресурсів галузі, підсилення адаптивності та конкурентоспроможності.

Ринкові відносини сприяють розвитку достатньої кількості можливостей для плідного управління, проте складний економічний стан національної економіки, значний спад обсягів виробництва, відсутність транзитних перевезень, негативні тенденції в міжнародних відносинах та інші фактори зводять нанівець всі зусилля щодо підвищення якісних показників з управління в галузі. Саме тому, в цих складних економічних умовах, АТ «Укрзалізниця» має реалізувати сильне, цілеспрямоване управління для досягнення стабільного економічного стану. Ще один чинник, на який потрібно звернути увагу при зміні підходів до управління на підприємствах залізничного транспорту, є те, що галузь у сучасних реаліях не може конструктивно змінити вплив зовнішнього середовища, тому при формуванні нового механізму управління потрібно більше уваги приділяти зміні умов внутрішнього середовища.

Таким чином, зміна підходів до управління підприємством потребує ґрунтовного перегляду всієї системи управління, зміни психології працівників всіх рівнів, підвищення їх кваліфікації, мають змінитися принципи формування стратегії розвитку підприємства та визначення його цілей, структура організації та управління, сам процес розробки та прийняття управлінських рішень, робота з персоналом, підходи до оцінки ефективності роботи всього підприємства, його виробничих підрозділів і служб та робітників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізуючи дослідження конкурентоспроможності підприємств транспортної сфери, які представлені роботами Диканя В.Л., Данька М.І., Ейтутіса Д.Г., Гандельсман Т.А., Бараша Ю.С., Обруч Г.В. та ін. [1-5], можна зробити висновок про існування проблем, пов'язаних із недостатнім опрацюванням підходів до формування системи організаційно-економічного управління конкурентоспроможністю підприємств залізничної галузі.

Мета статті. Удосконалення положень щодо формування організаційно-економічного механізму управління на підприємствах залізничного транспорту в умовах посилення конкуренції на внутрішньому і зовнішньому ринках.

Викладення основного матеріалу дослідження. Сучасний процес функціонування економіки є досить динамічним, що зумовлюється впливом зовнішнього середовища, а, отже, на діяльність підприємства постійно впливають такі групи чинників, як:

- соціально-економічні – встановлюють потрібні форми організації виробництва, праці та управління, зумовлюють потребу постійного розвитку виробничих сил;
- техніко-економічні – мають прямий вплив на зміну продуктивності праці, що зумовлює потребу в зміні схем

організації виробництва, формування більш сучасних різновидів виробничих організацій, поглиблення господарських і науково-технічних зв'язків, тощо;

– регіональні, зокрема природні та кліматичні, - зумовлюють особливості формування та розвитку соціальної і виробничої інфраструктури, зміни в оплаті праці, забезпечення плідного використання природних багатств та охорони навколишнього середовища.

Під час ведення господарської діяльності підприємство відчуває на собі вплив всіх перерахованих вище чинників, але кожна з груп має різну динаміку та по різному впливає на діяльність підприємства, яке прагне бути конкурентоспроможним на ринку [6]. Також воно має відповідати викликам зовнішнього середовища та на високому рівні задовольняти запити споживачів за рахунок:

– високої гнучкості виробництва для швидкої зміни асортименту послуг чи виробів;

– зміни технології виробництва із новою формою контролю, організації та поділу праці;

– створення виробів чи послуг високої якості та забезпечення додаткового після продажного сервісу;

– зміни структури витрат при здійсненні виробничого процесу;

– постійного аналізу змін зовнішнього середовища.

Таким чином, динамічні зміни в ринковому середовищі, боротьба за споживача шляхом створення такого товару, яким його бажає отримати споживач, зростання рівня конкуренції призводить до необхідності у перегляді всієї управлінської діяльності підприємства. Адже, управлінська діяльність на сьогоднішній день є одним із найголовніших факторів ефективного функціонування підприємства чи компанії, а формування дієвого організаційно-економічного механізму управління сприятиме продуктивному

управлінню та забезпеченню високого рівня конкурентоспроможності [7].

До ключових методів організаційно-економічного управління конкурентоспроможністю сучасного підприємства необхідно віднести [8]:

– пошук інвестиційної та інноваційної діяльності, технічне переозброєння;

– покращення управління в сфері фінансів та капітальних вкладень;

– розроблення заходів щодо продуктивного використання виробничих, матеріальних та фінансових ресурсів;

– покращення системи управління кадрами та мотивацією персоналу;

– запровадження дієвої системи управління якістю;

– використання методик управління якісними показниками виробів чи послуг;

– зміна підходів до планування та диверсифікації виробничого процесу;

– перегляд системи обліку та аналізу витрат;

– покращення маркетингових досліджень за рахунок перегляду підходів до вивчення ринку;

– покращення інформаційного забезпечення та цифровізація всіх можливих управлінських, організаційних та виробничих процесів;

– сполучення всіх складових управлінської діяльності відносно внутрішньої та зовнішньої політики підприємства.

Отже, стосовно організаційно-економічного механізму управління діяльністю підприємств залізничного транспорту, то економічна частина його складається не лише з певних методів управління, але й розкриває основні цілі їх діяльності для досягнення конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг [9]. Відносно організаційної складової, то вона не

обмежується лише організаційними методами управління, а включає організаційно-структурні, соціально-психологічні та адміністративні підходи.

Як і кожну управлінську систему, організаційно-економічний механізм управління діяльністю підприємствами залізничного транспорту формують дві підсистеми – керуюча та керована, що маю між собою складний діалектичний зв'язок. Для залізничного господарства в ролі керованої підсистеми виступають служби, лінійні підрозділи та підприємства галузі. А сутність і будова керуючої підсистеми є основою механізму управління та визначає основні цілі і завдання управління. Функції управління виконує організаційна структура, котра приводить до ладу весь управлінський

процес, впорядковує взаємодію всіх підрозділів та господарств, розподіляє відповідальність та встановлює порядок підпорядкування.

Важливу роль в організаційно-економічному механізмі управління діяльністю підприємств транспортної сфери, в тому числі й залізничного транспорту, для утримання наявних конкурентних переваг та отримання нових відіграє інструментарій його виконання. Потрібно відзначити, що головна мета інструментарію заключається в забезпечення таких організаційно-економічних умов, які сприятимуть виконанню всіх поставлених завдань перед підприємствами залізничного транспорту (рис. 1).

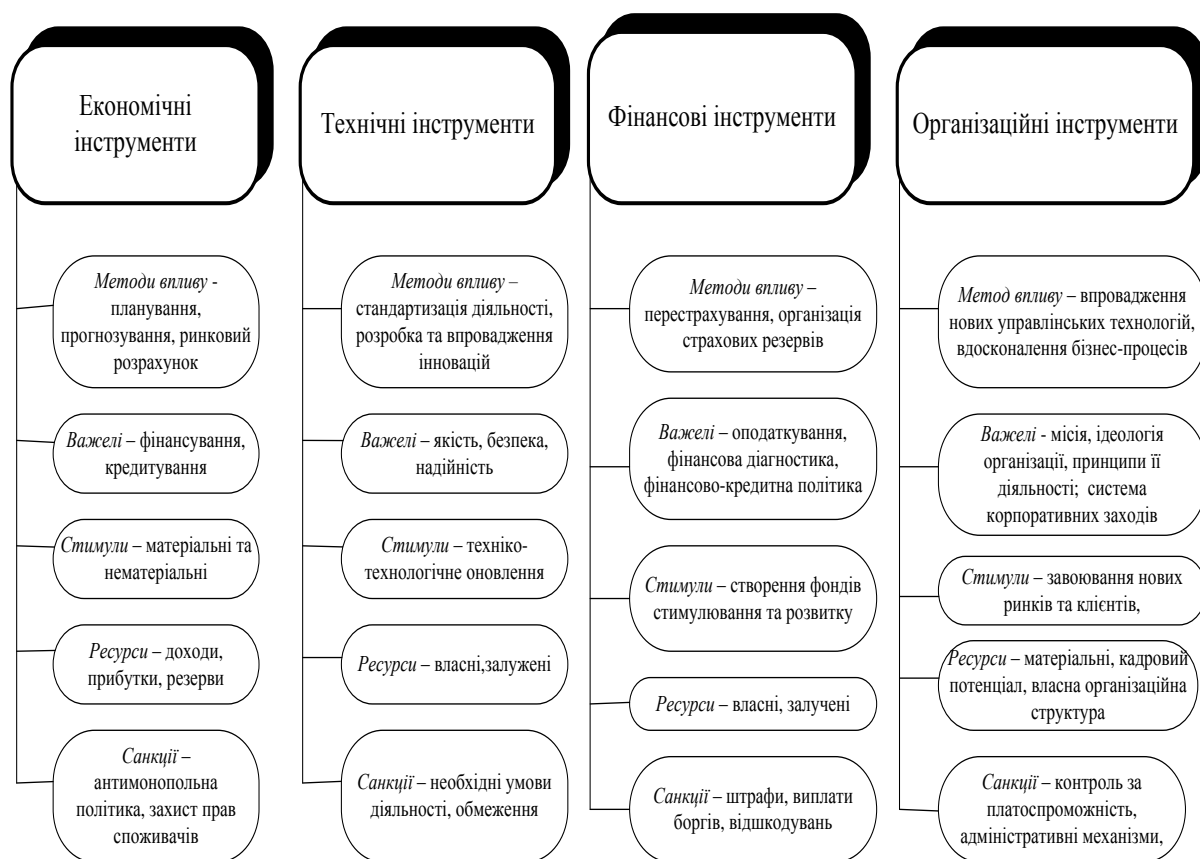


Рис. 1. Інструментарій забезпечення виконання організаційно-економічного механізму управління конкурентними перевагами підприємств залізничного транспорту

З рис. 1, на котрому зображено основні інструменти забезпечення дієвого функціонування організаційно-

економічного механізму управління конкурентними перевагами підприємств залізничного транспорту, видно що

забезпечення їх конкурентоспроможності є сукупним результатом тісної взаємодії всіх складових організаційного, фінансового, технічного та економічного інструментарію.

Отже, метою формування організаційно-економічного механізму

управління підприємствами залізничного транспорту (рис. 2) є формування сприятливих організаційних та економічних умов для забезпечення конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

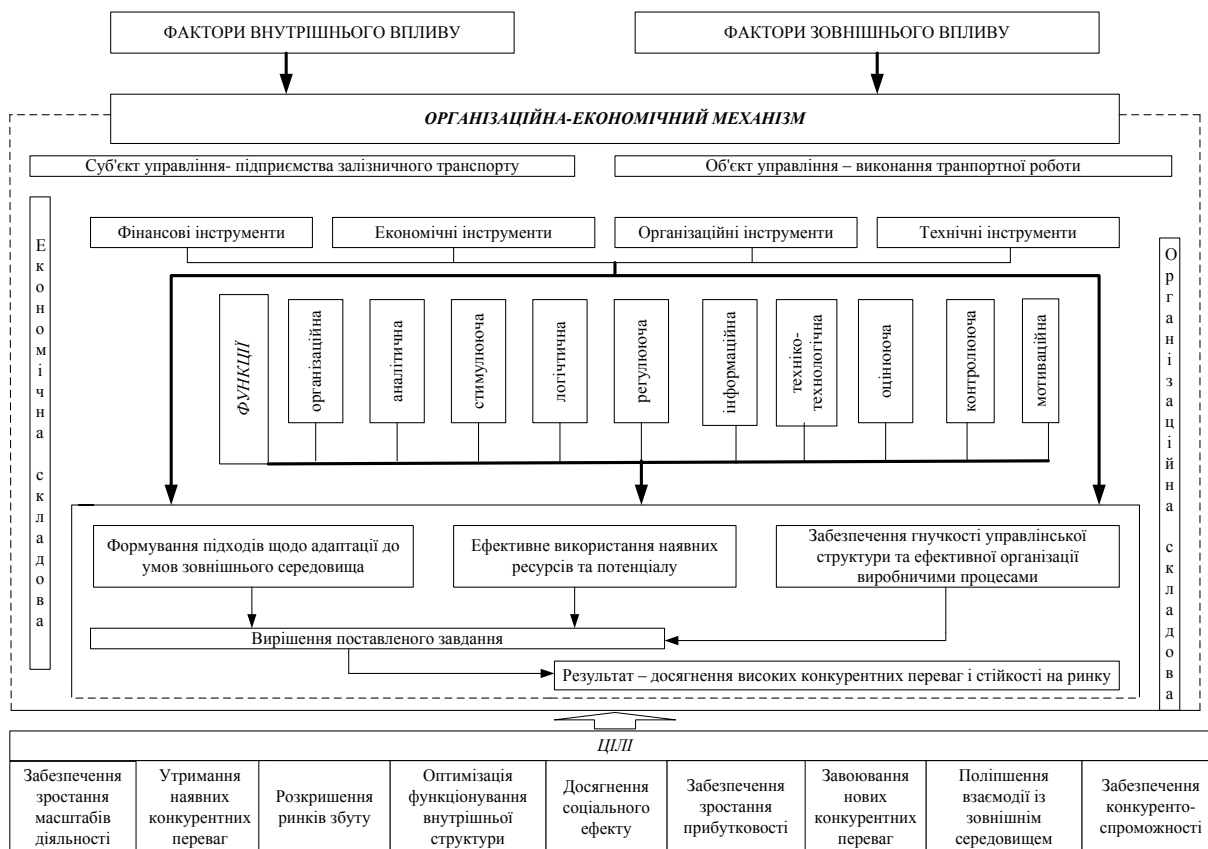


Рис. 2. Організаційно-економічний механізм управління конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту

Як видно з рисунка 2, структура ключових елементів запропонованого механізму управління конкурентними перевагами підприємств залізничного транспорту сформована на основі програмно-цілевих блоків, котрі відображають потрібні дії, взаємозалежність організаційних, технічних, економічних заходів, для результативної реалізації управлінських рішень в сфері транспорту.

Таким чином, при формуванні організаційно-економічного механізму забезпечення конкурентоспроможності

підприємств залізничного транспорту важливе значення має поєднання організаційної та економічної складових, що дозволяє галузі набути певних конкурентних переваг для забезпечення конкурентоспроможності [10].

Також, важливе значення має формування підходів ефективного управління в межах забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничної галузі, що стануть у нагоді керівництву залізниць для адаптації управлінських рішень до сучасних умов ведення економічної діяльності:

– розроблення конкурентних стратегій та цілей розвитку галузі для визначення заходів спрямованих на збільшення рівня динамічності та сприйняття внутрішньою структурою ринкових змін;

– активізація ресурсного потенціалу підприємств галузі;

– використання комплексного підходу для розроблення всіх видів планів розвитку підприємств залізничного транспорту з метою підвищення рівня конкурентних переваг, активному функціонуванні на ринку, забезпечення продуктивної та беззбиткової діяльності галузі;

– вдосконалення кадрової політики та системи мотивації за рахунок перепідготовки персоналу, вдосконалення мотивації, забезпечення соціального захисту, тощо;

– удосконалення системи якості для забезпечення конкурентоспроможності за рахунок формування нового підходу для досягнення конкурентних переваг на ринку перевезень вантажів та пасажирів;

– оптимізація обліково-фінансової політики та інші заходи.

Отже, запровадження організаційно-економічного механізму управління конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту дає змогу керівництву галузі своєчасно вносити корективи в стратегічні плани, порівняти та аналізувати певні показники, рівень їх виконання відповідно до встановлених строків та нормативним прогнозам.

Висновки. Економічні труднощі, сучасне важке становище підприємств залізничного транспорту, ускладнене посилення конкурентної боротьби призводить до необхідності своєчасно реагувати на всі ринкові виклики шляхом формування механізму організаційно-економічного управління. Тож, для забезпечення конкурентоспроможності сучасне підприємство має швидко

реагувати на зміни та невизначеність зовнішнього середовища, а сучасний підхід до його організаційної діяльності має базуватися на сполученні людських цінностей, управлінських змін та постійної адаптації до мінливого зовнішнього середовища.

Запропоновані підходи впровадження управлінського механізму для забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту дають змогу утримати їх наявні конкурентні позиції та підвищувати рівень своєї конкурентоспроможності сьогодні та в майбутньому. Але заходи, спрямовані на збільшення рівня конкурентоспроможності не будуть виконані, якщо керівництво залізничної галузі чітко не визначить стратегію розвитку кожної складової ланки залізничного транспорту як поточному періоді, так і на перспективу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: монографія/ М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко. - . Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
2. Ейтутіс Д.Г. Конкурентоспроможність регіональних залізниць / Д. Г. Ейтутіс// Залізничний транспорт України. – 2007.– №3. – С. 90–92.
3. Гандельсман Т. А. Конкуренція на рынке железнодорожных перевозок / Т. А. Гандельсман // Экономика железных дорог. – 2009. – № 3. – С. 9 – 13 .
4. Бараш Ю. С. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень: монографія / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна. – Д.: ДНУЗТ, 2015. – 184 с.
5. Обруч Г. В. Теоретичні аспекти підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України / Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 52. – С. 67-73.

6. Каличева Н.Є. Підходи до управління конкурентними перевагами підприємств залізничного транспорту/ Н.Є. Каличева// Причорноморські економічні студії: науковий журнал. – Одеса, Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій. -2017. - Вип. 21. – С. 86-91

7. Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоустойчивость предприятий: монографія/ В.Л. Дикань. – Харьков: Основа, 1997. -345 с/

8. Должанський І.З. Конкурентоспроможність підприємства: навчальний посібник/ І.З. Должанський, Т.О. Загорна. — Київ: Центр навчальної літератури, 2006. — 384 с.

9. Каличева Н.Є. Методологічні аспекти підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту за рахунок управління конкурентними позиціями/ Н.Є. Каличева// Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. – Херсон, 2017. – Вип. 27. – Ч. 1. С. 139 – 142

10. Токмакова І. В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України: монографія / І.В. Токмакова. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – 403 с.

REFERENCES

1. Danko M.I., Dikan V.L., Yakimenko N.V. (2008) *Zabezpechennja konkurentospromozhnosti promyslovykh pidpryjemstv v umovakh mizhnarodnykh transportnykh korydoriv: monohrafiya* [Ensuring the competitiveness of industrial enterprises in the context of international transport corridors: a monograph]. Kh.: Ukrainian State Academy of Railway Transport. (in Ukrainian)

2. Eytutis D.G. (2007) *Konkurentospromozhnistj regionalnykh zaliznycj* [Competitiveness of regional railways]. *Railway transport of Ukraine*, No3, pp. 90–92.

3. Gandelsman T.A. (2009) *Konkurentsiya na rynke zheleznodorozhnykh perevozok* [Competition in the rail market]. *Railway Economy*. No3, pp. 9 – 13 .

4. Barash Yu. S., Charkina T. Yu. (2015) *Upravlinnja konkurentospromozhnistju zaliznychnykh pasazhyrsjkykh perevezenj: monohrafiya* [Management of Competitiveness of Rail Passenger Transportation: Monograph]. D: DNUZT. (in Ukrainian)

5. Obruch H. V. (2015) *Teoretychni aspekty pidvyshennja konkurentospromozhnosti vagonobudivnykh pidpryjemstv Ukrajiny* [Theoretical aspects of increasing competitiveness of Ukrainian car-building enterprises]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No 52, pp. 67-73.

6. Kalicheva N.E. (2017) *Pidkhody do upravlinnja konkurentnymy perevaghamy pidpryjemstv zaliznychnogho transportu* [Approaches to managing the competitive advantages of rail transport enterprises]. *Black Sea Economic Studies: Scientific Journal*. Vol 21, pp. 86-91

7. Dykan V.L. (1997) *Reformirovanie ekonomiki Ukrainy i konkurentoustoychivost' predpriyatiy: monografiya* [Reforming the economy of Ukraine and the competitiveness of enterprises: monographs]. Kharkiv: Basis. (in Ukrainian)

8. Dolgazkiy I. Z., Zagorn T.O. (2006) *Konkurentospromozhnistj pidpryjemstva: navchalnyj posibnyk* [The competitiveness of the enterprise: Tutorial]. Kyiv: Center for Educational Literature. (in Ukrainian)

9. Kalicheva N.E. (2017) *Metodologichni aspekty pidvyshennja konkurentospromozhnosti pidpryjemstv zaliznychnogho transportu za rakhunok upravlinnja konkurentnymy pozycijamy* [Methodological aspects of increasing the competitiveness of railway companies through the management of competitive positions]. *Scientific Herald of Kherson State University. Series: Economic Sciences*. Vol. 27. No 1, pp. 139 – 142

10. Tokmakova I.V. (2015) *Zabezpechennja gharmonijnogho rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrajiny: monohrafiya* [Ensuring the harmonious development of rail transport in Ukraine: a monograph] / I. B. Токмакова. – Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport. (in Ukrainian)

ОСОБЛИВОСТІ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ В НЕПРИБУТКОВИХ ОРГАНІЗАЦІЯХ

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

Неприбуткова організація – це самостійний суб'єкт господарювання правами юридичної особи, який здійснює діяльність згідно установчих документів, має самостійний баланс, поточні рахунки в банках, печатку, веде бухгалтерський облік, подає звітність згідно із законодавством, не має на меті отримання прибутку. Визначення доходів та витрат неприбуткових організацій з метою оподаткування здійснюється на підставі ПБО та даних бухгалтерського обліку. Всі неприбуткові організації (як підприємницького характеру, так і ті, що не мають заборони на підприємницьку діяльність) об'єднані одним принципом: доходи, отримані в межах своєї статутної діяльності, використовуються винятково для фінансування видатків на утримання такої організації, реалізації мети (цілей, завдань) та напрямів діяльності, визначених її статутними документами.

Ключові слова: неприбуткова організація, бухгалтерський облік, оподаткування, доходи, видатки.

ОСОБЕННОСТИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА В НЕПРИБЫЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

*Кирдина Е.Г., д.э.н., профессор,
Кудрявец Н.В., студентка (УкрГУЖТ)*

Неприбыльная организация – это самостоятельный субъект хозяйствования с правами юридического лица, осуществляющий деятельность согласно учредительных документов, который имеет самостоятельный баланс, текущие счета в банках, печать, ведет бухгалтерский учет, подает отчетность согласно законодательству, не имеет целью получения прибыли. Определение доходов и расходов неприбыльных организаций с целью налогообложения осуществляется на основании ПБУ и данных бухгалтерского учета. Все неприбыльные организации объединены одним принципом: доходы, полученные в рамках своей уставной деятельности, используются исключительно для финансирования расходов на содержание такой организации, реализации цели (целей, задач) и направленной деятельности, определенных ее уставными документами.

Ключевые слова: неприбыльная организация, Бухгалтерский учет, налогообложение, доходы, расходы.

PECULIARITIES OF ACCOUNTING IN NON-PROFIT ORGANIZATIONS

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

A non-profit organization is an independent business entity under the rights of a legal entity that operates under the constituent documents, has an independent balance sheet,

current accounts in banks, a seal, maintains accounting records, submits reports under the law, does not have the purpose of making a profit. Determination of income and expenses of non-profit organizations for tax purposes is carried out on the basis of PBU and accounting data. All non-profit organizations (both of an entrepreneurial nature, and those that do not have a ban on entrepreneurial activity) are United by one principle: the income received within the framework of its statutory activities is used exclusively to Finance the costs of maintaining such an organization, the realization of the goal (goals, objectives) and activities defined by its statutory documents.

Analysis of accounting features of non-profit organizations allowed to identify the main problems they face during the implementation of their own activities: lack of staff; lack of manuals for accounting and financial reporting; lack of special software for accounting in non-profit organizations. Their decision is assigned to the following actions: to prepare at the legislative level projects that simplify the provision of annual reports of non-profit organizations; to implement projects providing consulting assistance on accounting standards in non-profit organizations; to develop common rules for accounting and financial reporting in non-profit organizations.

Key words: *non-profit organization, Accounting, taxation, income, expenses.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Для сучасного етапу розвитку суспільства у глобальних умовах характерними є типові проблеми щодо зростання рівня бідності, значної диференціації доходів населення, збільшення кількості економічно депресивних регіонів, низької ефективності владних інституцій.

Вирішення означених проблем значною мірою покладено на прийняття грамотних управлінських рішень у сфері соціального захисту населення. Проте, слід відзначити, що спостерігається стійка тенденція делегування виконання соціальних функцій громадським організаціям, які за особливостями своєї діяльності є неприбутковими. Саме неприбуткові громадські організації займаються забезпеченням соціальної справедливості, наданням можливостей для самореалізації особистості, формуванням якісних і загальнодоступних систем освіти, охорони здоров'я та соціального захисту.

Історично обумовлено, що розвиток неприбуткових організацій відбувається під впливом економічних умов і національних традицій. Наявність різноманітних підходів до організації

функціонування неприбуткових організацій вимагає дослідження особливостей їх бухгалтерського обліку й оподаткування.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. На превеликий жаль, питання щодо ведення бухгалтерського обліку й оподаткування діяльності неприбуткових організацій не знайшли достатнього відображення в українській науці. Нечисленні праці, які стосуються означеної проблематики, у більшому ступені розкривають практичні підходи до ведення бухгалтерського обліку неприбуткових організацій. Зокрема, у цій царині слід виокремити роботи Слободяник Ю.Б. [3], Пантейлічук С.Л. [4], Габрук О., Пантелейчук Л. [8], Папінової О. [9], Тарасової М. [10] та ін. Окремі аспекти діяльності неприбуткових організацій 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 щодо організації бухгалтерського обліку й оподаткування неприбуткових організацій залишаються недостатньо дослідженими.

Формування цілей статті. Саме тому метою статті є дослідження особливостей бухгалтерського обліку й оподаткування у неприбуткових організацій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Поняття «неприбуткова організація» закріплено Податковим Кодексом України [1]. До внесення змін у Податковий кодекс неприбуткові підприємства, установи та організації визначалися як підприємства, установи та організації, основною метою діяльності яких є не одержання прибутку, а провадження благодійної діяльності та меценатства і іншої діяльності, передбаченої законодавством. Законом №652 від 17.07.2015 [2] дане поняття було викладено в новій редакції. Згідно пп.14.1.121 Податкового Кодексу неприбуткові підприємства, установи та організації – це ті юридичні особи, які не є платниками податку на прибуток підприємств у відповідності з п. 133.4 ПКУ [1].

Пп. 133.4.1 Податкового кодексу [1] визначено вимоги до організації для отримання статусу неприбутковості:

- утворено та зареєстровано в порядку, визначеному законом, що регулює діяльність відповідної неприбуткової організації;

- установчі документи якої містять заборону розподілу отриманих доходів (прибутку) або їх частки серед засновників (учасників), членів організації, працівників (крім оплати їх праці, нарахування єдиного соціального внеску), членів органів управління та інших пов'язаних з ними осіб;

- установчі документи якої передбачають передачу активів одній або кільком неприбутковим організаціям відповідного виду або зарахування у дохід бюджету в разі припинення юридичної особи в результаті її ліквідації, злиття, поділу, приєднання або перетворення);

- внесена контролюючим органом

до Реєстру неприбуткових установ та організацій.

І найголовніше, згідно з пп. 133.4.2: доходи (прибуток) неприбуткової організації повинні використовуватися виключно для фінансування витрат на утримання такої неприбуткової організації, реалізації мети (цілей, завдань і напрямів діяльності, визначених її установчими документами [1].

Основна відмінність від прибуткових (комерційних) організацій: комерційна організація створюється виключно заради отримання прибутку і є платником податку на прибуток, а неприбуткова – мети отримання матеріальної вигоди не переслідує. Некомерційна організація в основному ґрунтується для формування сприятливих умов життя людей і досягнення суспільно значущих соціальних благ.

Неприбуткові організації в Україні класифікуються наступним чином (табл. 1).

З точки зору бухгалтерського обліку, відмінності між неприбутковими організаціями та комерційними підприємствами полягають у відсутності процесів виробництва та реалізації продукції (послуг), отриманні значної частини доходів у вигляді цільового фінансування від членів та нечленів організації, відсутності статутного капіталу в більшості, а також і поставок товарів (робіт, послуг) з основної діяльності, тобто об'єкта оподаткування ПДВ.

Виходячи з особливостей функціонування неприбутковою організацією визнається: самостійний суб'єкт господарювання за правами юридичної особи, який здійснює діяльність згідно установчих документів, має самостійний баланс, поточні рахунки в банках, печатку, веде бухгалтерський облік, подає звітність згідно із законодавством, не має на меті отримання прибутку.

Таблиця 1

Класифікація неприбуткових організацій [3]

Найменування суб'єкта	Код	Найменування суб'єкта	Код
Органи державної влади	0001	Пенсійні фонди	0009
Установи, організації, створені органами державної влади України, що утримуються за рахунок коштів відповідних бюджетів	0002	Кредитні спілки	0010
Органи місцевого самоврядування	0003	Інші юридичні особи, діяльність яких не передбачає отримання прибутку	0011
Установи, організації, створені органами місцевого самоврядування, що утримуються за рахунок коштів відповідних бюджетів	0004	Спілки, асоціації та інші об'єднання юридичних осіб, створені для представлення інтересів засновників (членів, учасників), що утримуються лише за рахунок внесків таких засновників (членів, учасників) та не провадять господарської діяльності, за винятком отримання пасивних доходів	0012
Благодійні фонди (організації), створені в порядку, визначеному законом для здійснення благодійної діяльності	0005	Релігійні організації	0013
Громадські організації, створені з метою надання реабілітаційних, фізкультурно-спортивних та соціальних послуг для інвалідів (дітей-інвалідів), правової допомоги, провадження екологічної, оздоровчої, аматорської спортивної, культурної, просвітньої, освітньої та наукової діяльності, громадські організації інвалідів, спілки громадських організацій інвалідів та їх місцеві осередки, створені згідно з законом	0006	Науково-дослідні установи та вищі навчальні заклади III-IV рівнів акредитації, внесені до Державного реєстру наукових установ, яким надається підтримка держави, заповідники, музеї-заповідники	0014
Творчі спілки	0007	Житлово-будівельні кооперативи та об'єднання співвласників багатоквартирних будинків	0015
Політичні партії	0008	Професійні спілки, їх об'єднання та організації профспілок, а також організації роботодавців та їх об'єднання, утворені в порядку, визначеному законом	0016

На сьогодні немає спеціального Нормативу (стандарту) бухгалтерського обліку для неприбуткових організацій, тому на даному етапі неприбуткові організації застосовують при веденні бухгалтерського обліку всі діючі П(С)БО. Неприбуткові організації мають такі особливості діяльності, які відрізняють їх з-поміж інших комерційних структур [4]. Законом про оподаткування прибутку регламентуються види доходів, які звільняються від оподаткування для

кожної такої організації.

До таких доходів, зокрема, відносяться: надходження цільового характеру; внески засновників; безкоштовне отримання товарно-матеріальних цінностей і коштів від фізичних та юридичних осіб; надходження від здійснення операцій, передбачених установчими документами; доходи від здійснення операцій з цінними паперами, депозитними вкладками та інші пасивні доходи.

У відповідності до Порядку визначення структури ознаки неприбуткових установ (організацій), затвердженого Наказом Державної податкової адміністрації України від 3 липня 2000 року N355 встановлено Порядок визначення структури ознаки неприбуткових установ (організацій), який розроблено на виконання пункту 1.4 Положення про Реєстр неприбуткових організацій та установ, затвердженого наказом Державної податкової адміністрації України від 11.07.97 N 232 та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 06.08.97 за N291/2095.

Визначення доходів та витрат неприбуткових організацій з метою оподаткування здійснюється на підставі ПБО та даних бухгалтерського обліку.

З метою правильної організації облікових процесів, складання достовірної фінансової звітності та Звіту неприбутковій організації важливо в обліковій політиці передбачити оптимальну модель бухгалтерського обліку. При формуванні облікової політики варто враховувати Методичні рекомендації № 635 та організаційні особливості кожної конкретної неприбуткової організації.

Отже, всі неприбуткові організації (як підприємницького характеру, так і ті,

що не мають заборони на підприємницьку діяльність) об'єднані одним принципом: доходи, отримані в межах своєї статутної діяльності, використовуються винятково для фінансування видатків на утримання такої організації, реалізації мети (цілей, завдань) та напрямів діяльності, визначених її статутними документами. Саме такий принцип передбачено пп. 133.4.2 п. 133.4 ст. 133 Податкового кодексу [1], і він суттєво впливає на побудову бухгалтерського обліку неприбуткових організацій.

На сьогодні законодавством передбачено два варіанти ведення бухгалтерського обліку:

- повний аналітичний та синтетичний облік з використанням Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств;
- спрощена система обліку і звітності із застосуванням спрощеного Плану рахунків бухгалтерського обліку [8].

Слід зазначити, що законодавством не врегульовано можливість використання неприбутковою організацією спрощеної системи обліку та звітності. У зв'язку з цим організація обліку в неприбутковій організації має свої особливості (рис. 1).

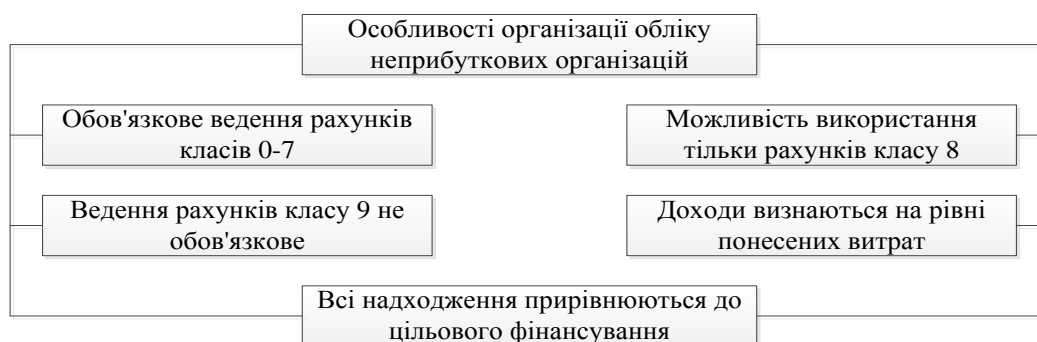


Рис. 1. Особливості організації обліку неприбуткової організації

З огляду на специфіку діяльності неприбуткових організацій доцільно визнавати всі надходження таких організацій цільовим фінансуванням та цільовими надходженнями, включаючи

орендні платежі, відсотки, отримані за депозитами, курсові різниці [8].

Порядок визнання і відображення витрат регламентований П(С)БО 16. Ніяких особливостей для неприбуткових

організації цей стандарт не містить. Загальні правила обліку витрат такі (п. 5-8 П(С)БО 16):

- витрати відображаються одночасно зі зменшенням активів або збільшенням зобов'язань;

- витратами звітного періоду визнається таке збільшення активів або зменшення зобов'язань, яке приводить до зменшення власного капіталу, за умови, що ці витрати можуть бути достовірно оцінені;

- витрати визнаються витратами певного періоду одночасно з визнанням доходу, для отримання якого вони були здійснені;

- витрати, які неможливо прямо пов'язати з доходом певного періоду, відображаються в періоді їх здійснення.

При отриманні та освоєнні коштів цільового фінансування неприбуткові організації повинні орієнтуватися на норми п. 17-18 П(С)БО 15 і визнавати доходи «під витрати»; якщо актив забезпечує отримання економічних вигід протягом декількох звітних періодів, то витрати визнаються шляхом систематичного розподілу його вартості (наприклад, у вигляді амортизації) між такими звітними періодами. Усі витрати неприбуткової організації класифікуються залежно від характеру операцій і видів діяльності [9].

Аналіз особливостей бухгалтерського обліку неприбуткових організацій дозволив визначити основні проблеми, з якими вони стикаються під час реалізації власної діяльності:

- нестача кадрів, брак методичних посібників з ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності;

- відсутність спеціального програмного забезпечення для ведення бухгалтерського обліку в неприбуткових організаціях.

Для їх вирішення, на нашу думку, слід виконати наступні дії:

- підготувати на законодавчому рівні проекти, що спрощують надання

річних звітів неприбуткових організацій;

- запровадити проекти надання консультаційної допомоги за нормативами ведення бухгалтерського обліку в неприбуткових організаціях;

- розробити єдині правила ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності в неприбуткових організаціях.

Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Неприбуткова організація – це самостійний суб'єкт господарювання за правами юридичної особи, який здійснює діяльність згідно установчих документів, має самостійний баланс, поточні рахунки в банках, печатку, веде бухгалтерський облік, подає звітність згідно із законодавством, не має на меті отримання прибутку. Визначення доходів та витрат неприбуткових організацій з метою оподаткування здійснюється на підставі ПБО та даних бухгалтерського обліку. Всі неприбуткові організації (як підприємницького характеру, так і ті, що не мають заборони на підприємницьку діяльність) об'єднані одним принципом: доходи, отримані в межах своєї статутної діяльності, використовуються винятково для фінансування видатків на утримання такої організації, реалізації мети (цілей, завдань) та напрямів діяльності, визначених її статутними документами.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Податковий кодекс України [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №13-14, №15-16, №17. – Чинний станом на 01.03.2019. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

2 Закон України Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування неприбуткових організацій [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – №42. – Чинний станом на 13.08.2015. – Режим доступу:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/652-19>

3 Слободяник Ю.Б. Некоммерческие организации в Украине: бухгалтерский учет, налогообложения и аудит [Электронный ресурс] / Ю.Б. Слободяник // Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях. – 2013. – №6. – Режим доступа: <https://wiseeconomist.ru/poleznoe/85788-nekommercheskie-organizacii-ukraine-buxgalterskij-uchet-nalogooblozhenie-audit>

4 Пантелейчук С.Л. Особливості обліку в неприбуткових організаціях [Електронний ресурс] / С.Л. Пантелейчук // Київський бухгалтер. – 2010. – №39. – Режим доступу: http://cons.parus.ua/_d.asp?r=06STP2336fc0d693791e3afdaa8ecfab0f426

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 Габрук О., Пантелейчук Л. Звітність «неприбутковців» [Електронний ресурс] / О. Габрук, Л. Пантелейчук // Офіційно про податки: офіційне видання державної фіскальної служби України. – 2018. – №4(956). – Режим доступу: <http://www.visnuk.com.ua/uk/publication/100007026-zvitnist-nepributkivtsiv>

9 Папінова О. Бухгалтерських облік у неприбуткових організаціях [Електронний ресурс] / О. Папінова // *uteka*: швидкий пошук надійних рішень і практичної

інформації. – 2017. – Режим доступу: <https://uteka.ua/ua/publication/commerce-12-sxemy-buxgalterskix-provodok-30-buxgalterskij-uchet-v-nepribylnyx-organizaciyax>

10 Тарасова М. Налоговый учет в неприбыльных организациях [Электронный ресурс] / М. Тарасова // Дебет-кредит. – 2013. – №21. – Режим доступа: [https://online.dtkk.ua/Book/«ДК»%20№21-2013%20\(рус.\).epub/navPoint-8](https://online.dtkk.ua/Book/«ДК»%20№21-2013%20(рус.).epub/navPoint-8)

REFERENCES

1 Verxavna Rada Ukrayiny` (2011) *Podatkovy`j kodeks Ukrayiny`* [Tax code of Ukraine]. *Vidomosti Verxovnoyi Rady` Ukrayiny`* [Information Of The Verkhovna Rada Of Ukraine]. (electronic journal), no. 13-14, 15-16, 17. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (accessed 15 January 2019).

2 Verxavna Rada Ukrayiny` (2015) *Zakon Ukrayiny` Pro vnesennya zmin do Podatkovogo kodeksu Ukrayiny` shhodo opodatkovannya nepry`butkovy`x organizacij* [Law of Ukraine On amendments to the Tax code of Ukraine on taxation of non-profit organizations]. *Vidomosti Verxovnoyi Rady` Ukrayiny`* [Information Of The Verkhovna Rada Of Ukraine]. (electronic journal), no. 42. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/652-19> (accessed 16 January 2019).

3 Slobodyanik Yu. B. (2013) *Nekommercheskie organizatsii v Ukraine: bukhgalterskiy uchet, nalogooblozheniya i audit* [Non-profit organizations in Ukraine: accounting, taxation and audit]. *Bukhgalterskiy uchet v byudzhetykh i nekommercheskikh organizatsiyakh* [Accounting in budget and non-profit organizations] (electronic journal), no. 6. Available at: <https://wiseeconomist.ru/poleznoe/85788-nekommercheskie-organizacii-ukraine-buxgalterskij-uchet-nalogooblozhenie-audit> (accessed 20 January 2019).

4 Pantejlichuk S. L. (2010) *Osobly`vosti obliku v nepry`butkovy`x organizaciyax* [Features of accounting in non-profit organizations]. *Ky`yivs`ky`j buxgalter*

[Kyiv accountant]. (electronic journal), no. 39. Available at: http://cons.parus.ua/_d.asp?r=06STP2336fc0d693791e3afdaa8ecfab0f426 (accessed 25 January 2019).

5 Panchenko S. V., Dy`kan` V. L., Shramenko O. V., Polyakova O. M., Utkina Yu. M. (2016) Teorety`chni osnovy` organizaciyi pidpry`yemny`cz`koyi diyal`nosti [Theoretical bases of the organization of business activity]. *Pidpry`yemny`czstvo* [Business]. Xarkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

6 Panchenko S. V., Dy`kan` V. L., Shramenko O. V., Polyakova O. M., Utkina Yu. M. (2016) Realizaciya pidpry`yemny`cz`koyi diyal`nosti u suchasny`x ry`nkovy`x umovax [Implementation of entrepreneurial activity in modern market conditions]. *Pidpry`yemny`czstvo* [Business]. Xarkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

7 Panchenko S. V., Dy`kan` V. L., Volovel`s`ka I. V. ta in. (2017) *Upravlinnya biznesom* [Business management]. Xarkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

8 Gabruk O., Pantelijchuk L. (2018) *Zvitnist` «nepry`butkovciv»* [Reporting «non-profit»]. *Oficijno pro podatky` : oficijne vy`dannya derzhavnoyi fiskal`noyi sluzhby`*

Ukrayiny` [Official report on taxes: official publication of the state fiscal service of Ukraine] (electronic journal), no. 4(956). Available at: <http://www.visnuk.com.ua/uk/publication/100007026-zvitnist-nepributkivtsiv> (accessed 30 January 2019).

9 Papinova O. (2017) *Buxgalters`ky`x oblik u nepry`butkovy`x organizaciyax* [Accounting in non-profit organizations]. *Uteka: shvy`dky`j poshuk nadijny`x rishen` i prakty`chnoyi informaciyi* [Uteka: quick search for reliable solutions and practical information]. (electronic journal). Available at: <https://uteka.ua/ua/publication/commerce-12-sxemy-buxgalterskix-provodok-30-buxgalterskij-uchet-v-nepribylnyx-organizaciyax> (accessed 27 January 2019).

10 Tarasova M. (2013) *Nalogovyy uchet v nepribyl`nykh organizatsiyakh* [Tax accounting in non-profit organizations]. *Debet-kredit* [Debit-credit] (electronic journal), no. 21. Available at: Rezhim dostupa: [https://online.dtkr.ua/Book/«DK»%20№21-2013%20\(rus.\)epub/navPoint-8](https://online.dtkr.ua/Book/«DK»%20№21-2013%20(rus.)epub/navPoint-8) (accessed 22 January 2019).

УДК 656.022.9

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.155861

КОНТРОЛІНГ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Онешко С.В., к.е.н., доцент,
Попов І.І., магістр (ОНМУ)*

У статті розглянуті особливості побудови системи управління економічною безпекою підприємств портової діяльності та запропоновано підхід до оцінки рівня економічної безпеки на базі системи контролінгу, який включає оцінку станів: ринку, фінансів, матеріальних ресурсів, розрахунків та інновацій. Запропонований підхід ґрунтується на системі показників, які характеризують діяльність підприємств портової діяльності, включає аналіз відхилень фактичних показників від планових, виявлення причин відхилень та розробку корегувальних заходів.

Ключові слова: економічна безпека, контролінг, управління, ризики, підприємства портової діяльності

КОНТРОЛЛИНГ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*Онешко С.В., к.э.н., доцент,
Попов И.И., магистр (ОНМУ)*

В статье рассмотрены особенности построения системы управления экономической безопасностью предприятий портовой деятельности и предложен подход к оценке уровня экономической безопасности на базе системы контроллинга, который включает оценку состояния: рынка, финансов, материальных ресурсов, расчетов и инноваций. Предложенный подход основывается на системе показателей, характеризующих деятельность предприятий портовой деятельности, включает анализ отклонений фактических показателей от плановых, выявление причин отклонений и разработку корректирующих мероприятий.

Ключевые слова: экономическая безопасность, контроллинг, управление, риски, предприятия портовой деятельности

CONTROLLING OF ECONOMIC SECURITY ENTERPRISES OF PORT ACTIVITY

*Oneshko S.V., PhD in Economics, Associate Professor,
Popov I.I., Master (ONMU)*

The research considers the features of construction of the economic security management system of port enterprises and proposes the use of the approach to the estimation the level of economic security on the basis of the control system. It is determined that the basis of controlling is the monitoring of the most important areas of activity: accounting, analysis and planning of results, control, analysis of the potential of the enterprise, search (liquidation) of problem areas, which allows timely response to the conditions of change of the external and internal environment of the enterprise and maintenance of its economic security. Ensuring economic security with the use of controlling is due to the timely response to the deviation of the actual implementation of plans with a view to long-term successful operation of the enterprise. Among the problems of the theoretical provision of economic security of enterprises of the port activity can be called the lack of a generally accepted method of comprehensive assessment of economic security of the enterprise. For the port activity enterprises it is proposed to use an approach to assessing the level of economic security on the basis of the control system, which includes the assessment of the following components: market condition, financial condition, material resources, state of payments and state of innovation based on the analysis of deviations of actual indicators from the plans with the identification of causes of deviations and the development of corrective measures. The proposed approach is based on a system of indicators that characterize the activities of port enterprises. It is established that each of the listed states of economic security is formed under the influence of risks that need to be defined, defended, reacted, eliminated or leveled. The targeted list of measures aimed at increasing the economic security of port activity enterprises, the introduction of which contributes to reducing costs by the value of estimated savings and increase in gross profit and financial result.

Key words: economic security, controlling, management, risks, enterprises of port activity

Постановка проблеми.

Актуальність теми дослідження обумовлено необхідністю створення такої системи управління підприємством, яка, нарівні з виконанням функції інформаційного забезпечення та аналізом показників роботи підприємства, буде надавати рекомендації керівництву в прийнятті управлінських рішень, здійснювати безперервний моніторинг стану підприємства і його зовнішнього оточення в незалежності від діяльності окремих підрозділів. Така система управління забезпечується за допомогою контролінгу, який в даному дослідженні розглядається як систематичний процес перевірки фактичного виконання стандартів або планів з метою забезпечення відповідного розвитку підприємства та його довгострокового успішного функціонування.

В якості стандартів розглядаються нормативи, які розробляються підприємством самостійно з урахуванням галузевих особливостей діяльності та не суперечать існуючим міжнародним та національним стандартам. Так, для підприємств портової діяльності, перш за все, важливого значення мають стандарти ресурсо- та енергозберігаючих, інноваційних технологій, направлених на економічність управлінських рішень. В даному дослідженні в якості стандартів економічної безпеки будемо розглядати систему показників, що характеризують стан економічної безпеки підприємств портової діяльності, які доцільно ввести у фінансовий план з метою їх подальшого контролю.

Використання інструментарію контролінгу при оцінці та забезпеченні економічної безпеки підприємства повинна бути частиною всеохоплюючої системи управління ризиками та розглядатися як економічно ефективна частина основного бізнесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Економічна безпека розглядається науковцями з

макроекономічної та мікроекономічної точки зору. З макроекономічної точки зору економічна безпека направлена на зменшення дефіциту бюджету. Мікроекономічна направленість спрямована на забезпечення загальних умов діяльності суб'єктів господарювання шляхом забезпечення наявності достатнього рівня капіталу, фінансових, матеріальних та людських ресурсів.

На макрорівні економічна безпека розглянута у багатьох дослідженнях, серед яких виділимо [1, 2]. Так, Г. Андрусак (2015) розглядає економічну безпеку в контексті глобалізації та визначає, що «глобалізація – процес, що формує міжнародне середовище, підриває старе визначення економічної безпеки і змушує її перевизначити» [1].

Т.М. Янковець у колективній монографії «Економічна безпека України» визначає, що «економічна безпека є результатом ефективного використання потенціалу і залежить від нього. Коли економічна система знаходиться у стані захищеності, вона має можливості до власного розвитку, оскільки не витрачає зайвих зусиль на подолання будь-яких перешкод функціонуванню» [2].

На мікрорівні економічна безпека розглянута у роботах [3-6], особливості оцінки економічної безпеки підприємства з урахуванням галузевих особливостей приведено у наукових дослідженнях [7-10].

Взаємозв'язок економічної безпеки та контролінгу практично не розглядається науковцями. У даному напрямку можливо виділити роботи А. Мирчева і Л. Криворучко [11], С.М. Шкарлет, В.В. Бондар, В.А. Іванець [12], Д.С. Пілевич [13].

У дослідженні А. Мирчева і Л. Криворучко (2013) вказується, що використання контролінгу в системі управління підприємством може поліпшити фінансовий стан підприємства через нормалізацію структури капіталу, підвищити рентабельність економічної діяльності і позитивно вплинути на всі

активи, що, в свою чергу, забезпечує економічну безпеку фірми [11].

За думкою науковців С.М. Шкарлет, В.В. Бондар, В.А. Іванець [12] в основу контролінгу покладено відстеження найважливіших сфер діяльності: облік, аналіз та планування результатів, контроль, аналіз потенціалу підприємства, пошук «вузьких місць», зростання підприємства, стратегія просування товару на ринок, управління стратегічним розвитком. Україні просто необхідно активно використовувати контролінг як елемент підвищення рівня економічної безпеки функціонування підприємств, оскільки із зарубіжного досвіду відомо, що кращої альтернативи системі контролінгу як чіткого інструменту для обґрунтування управлінських рішень та внутрішньої системи економічного захисту поки що не знайдено.

У свою чергу, Пілевич Д.С. [13] дослідив роль контролінгу в забезпеченні фінансово-економічної безпеки підприємства та визначив особливості формування інформаційного ресурсу у межах функціонування суб'єктів господарювання. Автором запропоновано організувати обіг управлінської інформації на підприємствах за допомогою контролінгу, як сучасної моделі управління, при цьому акцентовано увагу на значній ролі контролінгу в забезпеченні фінансово-економічної безпеки підприємства, враховуючи його специфічні інструменти та можливості щодо правильно організованого процесу збору інформації різного типу, її обробки та аналітичного опрацювання.

Таким чином, використання економічного інструментарію контролінгу є запорукою забезпечення економічної безпеки підприємства. Так, Османгич Беденик і Лаловац (2007) стверджують, що місія контролінгу – це впровадження та ефективне застосування певних інструментів, що сприяють прозорості бізнесу та підвищенню чутливості керівництва до внутрішніх і зовнішніх

змін, що, в кінцевому підсумку, призводить до зміцнення життєздатності компанії [14].

Дослідження теорії і практики контролінгу на підприємствах міжнародного бізнесу, проведене науковцями Л. Малярець, М. Драшкович, В. Бабенко, З. Кочуєва, О. Дорохов (2017), включає детальне пояснення як вибрати засоби контролінгу, які будуть застосовуватися на конкретному підприємстві. Авторами запропонована система контрольованих показників діяльності промислового підприємства [15].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Підприємства портової діяльності (ППД) є складною системою, яка характеризується особливостями, пов'язаними з різноманіттям структури елементів (термінали, господарства, ділянки, служби) та відокремлює такі основні підсистеми, як: організаційна, технічна, технологічна, економічна, соціальна. Взаємозв'язок між даними підсистемами дозволяє раціонально використовувати трудові та матеріальні ресурси, портові площі та потужності, що є умовою для підвищення ефективності роботи в межах заданих ресурсів. Виробнича і економічна системи порту, характеризуються великою кількістю зв'язків між її структурними елементами, а динамічність даної системи проявляється у постійних змінах виробничо-економічного стану під впливом безлічі зовнішніх і внутрішніх загроз. Всі перераховані підсистеми взаємопов'язані і тільки в своїй єдності становлять морський порт як цілісну систему, що складається з взаємозалежних частин, кожна з яких має свій внесок в характеристику цілого.

На теперішній час недостатньо досліджена можливість забезпечення економічної безпеки підприємства через впровадження системи та методів контролінгу в систему управління. При сучасному розвитку ринкових відносин необхідне застосування більш досконалої

методології управління, що дозволяє адаптуватися підприємству до швидких змін умов зовнішнього середовища, а саме системи контролінгу.

Серед проблем теоретичного забезпечення економічної безпеки підприємств портової діяльності можна назвати відсутність загальновизнаного методу комплексної оцінки економічної безпеки підприємства, оскільки різні організації галузі економіки можуть використовувати різні критерії, а також по-різному їх інтерпретувати. Важливо зазначити, що зарубіжні методики не зовсім пристосовані до українських реалій. Дослідження, що існують в частині оцінки рівня економічної безпеки, в більшій мірі мають макрорівневу направленість, досить актуальним є питання визначення даного напрямку на мікрорівні, в розрізі суб'єктів господарювання. Крім того, запропоновані підходи до оцінки економічної безпеки не адаптовані до практичної реалізації та, в основному, не апробовані, що ускладнює визначення їх реальної доцільності.

Метою статті є оцінка економічної безпеки підприємства шляхом впровадження контролінгу в систему управління підприємств портової діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Враховуючи особливості функціонування підприємств портової діяльності та тенденції, що склалися на ринку портових послуг, при побудові системи управління економічною безпекою необхідно виходити з наступного:

– існування відмітних особливостей управлінської складової економічної безпеки підприємств портової діяльності від інших галузей, «яка полягає в складності системи управління портовим господарством та ефективності її роботи. Безпека цієї складової буде обумовлювати імідж порту, адже вона відповідає за дотримання підприємствами портової діяльності національного та міжнародного законодавства в сфері морського транспорту» [10];

– специфічність функціонування підприємств портової діяльності, яка проявляється у використанні значних виробничих потужностей, наявності значної частки непрямих витрат та складної системи ціноутворення в ринкових умовах господарювання;

– підприємства портової діяльності входять до підприємств підвищеного екологічного ризику (наявність ймовірність розливу нафтопродуктів, несанкціонованого викиду вихлопних газів, стічних вод, небезпечних вантажів), звідси особливої важливості набуває фінансова та екологічна складові економічної безпеки за показниками можливих збитків, які напряму впливають на результати діяльності. Крім того, виникає необхідність адаптації вітчизняного законодавства у сфері природоохоронної діяльності морських портів до сучасних європейських стандартів;

– існування домінуючої частки розрахунків в іноземній валюті, що напряму впливає на присутність валютного ризику, пов'язаного з валютними коливаннями, які, за останні роки в Україні, є досить суттєвими;

– підвищена увага до запобігання відтоку грошових коштів у тіньовий сектор економіки, незахищеність матеріальних цінностей, можливість використання об'єктів транспорту для контрабанди;

– здійснення приватного інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту на підставі договорів концесії, що акцентує увагу на контролі фінансових надходжень у вигляді концесійних платежів. Так, «при оцінці вартості майна, переданого у концесію, оцінці ризиків, що виникають у результаті передачі майна та створенням підприємств портової діяльності за участю іноземних партнерів, що є надзвичайно важливим в сучасному періоді для портових операторів» [9];

– посилення ролі приватного сектора в діяльності підприємств портової

діяльності: поряд зі збільшенням економічної ефективності функціонування портового комплексу шляхом поєднання інтересів усіх учасників процесу відбувається збільшення ймовірності виникнення ризикових фінансових операцій.

Проведені теоретичні дослідження наукових розробок [2, 6, 13, 16] дозволили визначити, що економічна безпека

підприємства розглядається як стан захищеності від внутрішніх та зовнішніх загроз з метою запобігання ризиків та фінансових втрат від використання наявних ресурсів.

Оцінка рівня економічної безпеки підприємства взагалі та підприємств портової діяльності, зокрема, проводиться з використанням підходів, які наведені на рис. 1.



Рис. 1. Підходи до оцінки економічної безпеки підприємства
Джерело: складено з використанням [3-8, 16]

Проаналізувавши наявні підходи до аналізу факторів стимуляторів та оцінки рівня економічної безпеки, для дестимуляторів, для підприємств портової узагальненого та більш комплексного діяльності пропонується використання

підходу до оцінки їх рівня економічної безпеки на базі системи контролінгу, який включає оцінку наступних складових: стан ринку, стан фінансів, стан матеріальних ресурсів, стан розрахунків та стан інновацій.

Стан ринку – характеризує обсяги вантажопотоків, вантажообігу та вантажопереробки (за видами вантажу та напрямками вантажопотоків), тарифну політику.

Стан матеріальних ресурсів – характеризує рівень використання майна та виробничих потужностей.

Стан фінансів – характеризує рівень ліквідності, платоспроможності, фінансової стійкості та ділової активності, рівень власних доходів та рентабельності діяльності, стабільність курсу валют, ціни на енергоносії, ставки комунальних послуг та податків.

Стан розрахунків – характеризує своєчасність розрахунків з дебіторами та кредиторами, рівень їх оборотності та тривалістю обороту.

Стан інновацій – характеризується основними факторами: непрямого впливу (законодавчі норми, податкова та амортизаційна політики, антимонопольне законодавство) та прямого впливу (дотаційне фінансування, кооперація наукових та навчальних закладів, матеріальне стимулювання працівників, створення спеціальних програм).

В якості факторів-стимуляторів розглядаються позитивні зміни в обсягах і структурі обсягів вантажопотоків та вантажопереробки, номенклатурі витрат та їх розподілу за видами послуг, використання резервів зниження витрат, оптимізація податкової та амортизаційної політик та ін. В свою чергу, до факторів-дестимуляторів віднесені: відсутність сприятливих умов забезпечення конкурентоспроможності, збільшення загального рівня інфляції, неоптимальна структура власності та управління, відсутність власних джерел фінансування, наявність інформаційної асиметрії,

тривале відволікання з обігу фінансових ресурсів в дебіторську заборгованість, недостатній внутрішній контроль та невідповідність облікової політики вимогам чинного законодавства та ін.).

Запропонований підхід ґрунтується на системі показників, які характеризують діяльність підприємств портової діяльності (табл. 1), базується на використанні економічного інструментарію контролінгу (аналіз результатів по відхиленням) при оцінці та забезпеченні економічної безпеки та включає аналіз відхилень фактичних показників від планових, виявлення причин відхилень та розробку корегувальних заходів.

Оцінка показників здійснюється на підставі розрахунку проміжних результатів, які дають основу для визначення показників, необхідних для використання в управлінні. Після розрахунку показників проводиться аналіз відхилень фактичних показників від планових. На підставі проведеного аналізу знаходять причини відхилень і даються рекомендації для їх усунення. Удосконалення такої системи управління може здійснюватися у напрямку використання більш коротких інтервалів для аналізу планових і фактичних показників та удосконалення управлінського обліку і звітності в структурних підрозділах.

Кожний з перелічених станів економічної безпеки формується під впливом ризиків, які для підприємств портової діяльності розглянуті у багатьох дослідженнях [18-21]. Ризики для портів впливають не тільки на самі порти, а й на їхніх клієнтів та інших зацікавлених сторін. Ризики можуть включати, наприклад, фінансові втрати, крадіжки вантажу або інформації, страйки або порушення безпеки, що може призвести до зупинки порту. Ризики, пов'язані з портами, можуть впливати на весь ланцюжок постачання [21].

Таблиця 1

*Оцінка стану економічної безпеки підприємств портової діяльності
в системі контролінгу*

Показники	План	Факт	Відхилення	Причини відхилення	Корегувальні заходи
Стан ринку					
Обсяги вантажопотоків, вантажообіг та вантажопереробка (за видами вантажу та напрямками вантажопотоків), питома вага ринку, тарифні ставки					
Стан фінансів					
Доходи та витрати (за видами діяльності, прибуток (валовий, від операційної діяльності, чистий), EBITDA, мультиплікатор капіталу, коефіцієнти: автономії, маневрування власних коштів, абсолютної, швидкої та загальної ліквідності, прихованих витрат					
Стан матеріальних ресурсів					
Рентабельність основних засобів, фондів, фондів, коефіцієнти: зносу основних засобів, використання портальних кранів за вантажопідйомністю, інтенсивність перевантажувальних робіт, питома вага витрат на енергоресурси у витратах на операційну діяльність					
Стан розрахунків					
Оборотність та тривалість обороту дебіторської та кредиторської заборгованості, коефіцієнт відволікання грошових коштів у дебіторську заборгованість					
Стан інновацій					
Витрати на інноваційну діяльність, чисельність персоналу, зайнятого у створенні інноваційного продукту, прибуток від використання інноваційної діяльності					

Джерело: розроблено з використанням [3, 5, 7, 8, 10, 17, 18]

Управління ризиками ускладнюється наявністю численної кількості портових операторів всередині портової зони, які можуть не належати до стратегій морського порту і тому потребують розробки власних підходів. Співпраця між різними портовими операторами та органах управління

морським портом може створити концепції контролінгу. Майбутні дослідження потребуватимуть співпраці великої кількості експертів та портових операторів.

В контексті управління ризиковими операціями задля забезпечення економічної безпеки в системі контролінгу ризику

необхідно визначати, захищати, реагувати, ліквідувати або нівелювати.

Певний інтерес представляє оцінка результатів впровадження контролінгу. Мірчев А. і Криворучко Л. [11] пропонують розрізнити прямий результат, який виникає завдяки економії коштів від впровадження контролінгу в управління (зниження витрат на заробітну плату, мінімізація штрафних санкцій, економія внаслідок зниження цін на фінансові ресурси та ін.), та мультиплікативний ефект, який з'являється у наступні роки використання контролінгу: довіра підрядників, поліпшення іміджу підприємства, підвищення кваліфікації працівників, розширення виходу на ринок.

Важливе значення в процесі підвищення рівня економічної безпеки будь-якого підприємства мають заходи економічного характеру, впровадження яких дозволяє покрити збитки та усунути причин їх виникнення, відновити ліквідність та платоспроможність, підвищити ефективність використання ресурсів, скоротити суми заборгованості та ін. Надійна система економічної безпеки включає ряд заходів, серед яких: оптимізація прямих та непрямих витрат діяльності; впровадження кошторисного фінансування; зменшення дебіторської заборгованості; удосконалення системи взаєморозрахунків; оптимізація джерел фінансування та ін.

Орієнтований перелік заходів щодо підвищення економічної безпеки підприємств портової діяльності наведено на рис. 2.

Впровадження запропонованих заходів сприяє зниженню собівартості реалізації і витрат періоду на величину економії, тим самим призводячи до збільшення валового прибутку і фінансового результату від операційної діяльності.

Висновок. В основу контролінгу покладено відстеження найважливіших сфер діяльності: облік, аналіз та планування результатів, контроль, аналіз потенціалу підприємства, пошук (ліквідація) «вузьких

місць» та зростання підприємства, що дозволяє своєчасно реагувати на умови зміни зовнішнього та внутрішнього середовища діяльності підприємства та підтримки його економічної безпеки. Крім того, вірно сформована інформаційно-аналітична база контролінгу на підприємстві дозволяє приймати оптимальні управлінські рішення, в тому числі і по забезпеченню економічної безпеки. На теперішній час недостатньо досліджена можливість забезпечення економічної безпеки підприємства через впровадження системи та методів контролінгу в систему управління. Забезпечення економічної безпеки з використанням контролінгу відбувається шляхом своєчасного реагування на відхилення фактичного виконання планів з метою забезпечення відповідного розвитку підприємства та його довгострокового успішного функціонування. Серед проблем теоретичного забезпечення економічної безпеки підприємств портової діяльності можна назвати відсутність загально визнаного методу комплексної оцінки економічної безпеки підприємства, оскільки різні організації галузі економіки можуть використовувати різні критерії, а також по-різному їх інтерпретувати. Для підприємств портової діяльності пропонується використання підходу до оцінки рівня економічної безпеки на базі системи контролінгу, який включає оцінку наступних складових: стан ринку, стан фінансів, стан матеріальних ресурсів, стан розрахунків та стан інновацій на основі аналізу відхилень фактичних показників від планових з виявленням причин відхилень та розробкою корегувальних заходів. Запропонований підхід ґрунтується на системі показників, які характеризують функціонування підприємств портової діяльності. Встановлено, що кожний з перелічених станів економічної безпеки формується під впливом ризиків, які необхідно визначати, захищати, реагувати, ліквідувати або нівелювати.



Рис. 2. Заходи щодо підвищення економічної безпеки підприємств портової діяльності
Джерело: розроблено авторами

Визначено орієнтований перелік заходів щодо підвищення економічної безпеки підприємств портової діяльності, впровадження яких сприяє зниженню собівартості реалізації і витрат періоду на величину економії, тим самим призводячи до збільшення валового прибутку і фінансового результату від операційної діяльності. Відкритим питанням залишається розробка рекомендацій щодо розвитку контролінгу, визначення критеріїв вибору, визначення та впровадження індикаторів оцінки економічної безпеки підприємств портової діяльності. Рішення даних питань дозволить визначити проблемні аспекти господарської діяльності, що є підґрунтям для формування інформаційно-аналітичного забезпечення прийняття управлінських рішень та підвищення рівня економічної безпеки.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Andruseac Gabriel (2015) Economic security – new approaches in the context of globalization, *CES Working Papers*, Volume 7(2), Issue 2, pp. 232–240.
2. Економічна безпека України: монографія / Федоренко В.Г., Грищенко І.М., Новікова О.Ф. [та ін.]; за ред. В.Г. Федоренка, І.М. Грищенка, Т.Є. Воронкової. – К. : ТОВ «ДКС центр», 2017. – 462 с. – ISBN 978-617-7300-00-6.
3. Ильяшенко С.Н. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к их оценке / С.Н. Ильяшенко. // *Актуальні проблеми економіки*, 2003. – № 3 (21). – С. 12–19.
4. Євдокимов Ф.І. Узагальнююча оцінка фінансової складової рівня економічної безпеки підприємства / Ф.І. Євдокимов, О.В. Мізіна, О.О. Бородіна // *Екон. пр.ДонНТУ*. – 2002. – Вип. 47. – С. 6–12.
5. Халіна В.Ю. Методичний підхід щодо оцінки рівня економічної безпеки підприємства / В.Ю. Халіна // *Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту*. – 2014. – Вип. 1. – С. 173–181.
6. Козаченко Г.В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: монографія / Г.В. Козаченко, В.П. Пономарьов, О.М. Ляшенко. – К.: Лібра, 2003. – 280 с.
7. Гришко Н.Є. Формування оціночних параметрів складових економічної безпеки машинобудівного підприємства / Н.Є. Гришко // *Вісник соціально-економічних досліджень*. – 2013. №1(48). – С. 62–69.
8. Бойко М.О. Методичний підхід до оцінки ефективності управління економічною безпекою портового оператора / М.О. Бойко // *Економічні інновації*. – 2016. – С. 36–49.
9. Чиж Л.П. Особливості формування системи управління економічною безпекою портового оператора / Л.П. Чиж, М.О. Бойко // *Молодий вчений*. – 2016. №6(33). – С. 145–149.
10. Маляр С.Б. Функціональні складові економічної безпеки підприємства портової діяльності / С.Б. Маляр // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2010. – С. 115–128.
11. Mirchev A. & Kryvoruchko L. (2013) Controlling effect on the economic security of engineering enterprise conducting foreign Economic activity. *Economic processes management*, №1. URL: http://epm.fem.sumdu.edu.ua/download/2013_1_8.pdf.
12. Шкарлет С.М. Контролінг у забезпеченні економічної безпеки управління підприємством / С.М. Шкарлет, В.В. Бондар, С.А. Іванець. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету: збірник*. Чернігів: ЧДТУ, 2010. – №44. – С. 15–19.
13. Пілевич Д.С. Сутність фінансово-економічної безпеки підприємства та роль контролінгу в її забезпеченні / Д.С. Пілевич // *БІЗНЕСІНФОРМ*. – 2017. – № 2. – С. 337–342.
14. Osmanagić Bedenik, N. and Lalovac, B. (2007), *Kontroling – faktor poslovnog uspjeha na primjeru hotelskih poduzeća*, *Acta turistica*, 19 (1), pp. 83–99.
15. Malyarets L., Draskovic M., Babenko V., Kochuyeva, Z. & Dorokhov O. (2017) Theory and practice of controlling at

enterprises in international business. *Economic Annals-XXI*, 165(5-6), 90–96.

16. Мищенко С.Н. Система обеспечения экономической безопасности организации: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Мищенко Сергей Николаевич. – Ростов н/Д, 2004. – 197 с.

17. Онешко С.В. Економіко-правові аспекти формування доходів підприємств портової діяльності / С.В. Онешко, О.О. Кукшинова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 64. – С. 300-310.

18. Oneshko S., Pchenko S. Financial monitoring of the port industry companies on the basis of risk-oriented approach. *Investment Management and Financial Innovations*. Volume 14, Issue #1, 2017. pp. 191-199.

19. Zhikhareva V. Qualitative risk assessment in port activity / V. Zhikhareva // Економічні інновації. – 2012. – Вип. 50. – С. 225–230.

20. Бойко М.О. Ризики стивідорної компанії в системі забезпечення економічної безпеки / М.О. Бойко // Молодий вчений. – 2016. – №9 (36). – С. 5–10.

21. Loh Hui Shan & Thai Vinh V. (2015) Management of disruptions by seaports: preliminary findings. *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*. Vol 27 (1), 146–162.

REFERENCES

1. Andruseac Gabriel (2015) Economic security – new approaches in the context of globalization, *CES Working Papers*, Volume 7(2), Issue 2, pp. 232–240.

2. Grishchenko I.M., Novikova O.F., Voronkova T.E. (2017) *Ekonomichna bezpeka Ukrainy: monohrafija* [Economic security of Ukraine: monograph]. K: LLC "SCS center". (in Ukrainian)

3. Il'yashenko S.N. (2003) *Sostavlyayushchie ekonomicheskoy bezopasnosti predpriyatiya i podkhody k ikh otsenke* [Components of economic security of the enterprise and approaches to their assessment]. *Actual problems of the economy*. No.3(21), pp. 12–19

4. Jevdokymov F.I., Mizina O.V., Borodina O.O. (2002) *Uzagalnjujucha ocinka finansovoi skladovoi rivnja ekonomichnoi bezpeky pidpryjemstva* [Summarizing the

financial component of the level of economic security of the enterprise]. *Econ Ave DonNTU*. Vol. 47, pp. 6-12

5. Khalina V.Ju. (2014) *Metodychnyj pidkhdid shhodo ocinky rivnja ekonomichnoi bezpeky pidpryjemstva* [Methodical approach to assessing the level of economic security of the enterprise]. *Bulletin of the Chernivtsi Trade and Economic Institute*. Vol. 1, pp. 173-181.

6. Kozachenko Gh.V., Ponomarjov V.P., Ljashenko O.M. (2003) *Ekonomichna bezpeka pidpryjemstva: sutnistj ta mekhanizm zabezpechennja: monohrafija* [Economic security of the enterprise: the essence and mechanism of support: a monograph]. K.: Libra. (in Ukrainian)

7. Ghryshko N.Je. (2013) *Formuvannja ocinochnykh parametriv skladovykh ekonomichnoi bezpeky mashynobudivnogho pidpryjemstva* [Formation of the estimated parameters of the economic safety components of the machine-building enterprise]. *Bulletin of socio-economic research*. Vol. 1(48), pp. 62-69

8. Bojko M.O. (2016) *Metodychnyj pidkhdid do ocinky efektyvnosti upravlinnja ekonomichnoju bezpekoju portovogho operatora* [Methodical approach to the estimation of the efficiency of management of the economic safety of the port operator]. *Economic innovation*, pp. 36–49.

9. Chyzh L.P., Bojko M.O. (2016) *Osoblyvosti formuvannja systemy upravlinnja ekonomichnoju bezpekoju portovogho operatora* [Features of the formation of a system for managing the economic safety of the port operator]. *Young scientist*. Vol. 6(33), pp. 145–149

10. Maljar S.B. (2010) *Funkcionaljni skladovi ekonomichnoi bezpeky pidpryjemstva portovoi dijajlnosti* [Functional components of the economic security of the enterprise port activity]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. Pp. 115–128.

11. Mirchev A. & Kryvoruchko L. (2013) *Controlling effect on the economic security of engineering enterprise conducting foreign Economic activity*. *Economic processes management*, №1. URL: http://epm.fem.sumdu.edu.ua/download/2013_1_8.pdf.

12. Shkarlet S.M. Bondar V.V., Ivanecj S.A. (2010) *Kontrolingh u zabezpechenni*

- ekonomichnoji bezpeky upravlinnja pidpryjemstvom [Controlling the economic security of enterprise management]. *Bulletin of Chernihiv State Technological University: collection*. Vol. 44., pp. 15-19
13. Pilevych D.S. (2017) Sutnistj finansovo-ekonomichnoji bezpeky pidpryjemstva ta rolj kontrolinghu v jiji zabezpechenni [The essence of financial and economic security of the enterprise and the role of controlling in its provision]. *BUSINESS INFORM*. Vol. 2, pp. 337–342
14. Osmanagić Bedenik, N. and Lalovac, B. (2007), Kontroling – faktor poslovnog uspjeha na primjeru hotelskih poduzeća, *Acta turistica*, 19 (1), pp. 83–99.
15. Malyarets L., Draskovic M., Babenko V., Kochuyeva, Z. & Dorokhov O. (2017) Theory and practice of controlling at enterprises in international business. *Economic Annals-XXI*, 165(5-6), 90–96.
16. Mishchenko S.N. (2004) *Sistema obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti organizatsii* [The system of ensuring the economic security of the organization] (PhD Econ). Rostov on Don: Don State Technical University.
17. Oneshko S.V., Kukshynova O.O. (2018) Ekonomiko-pravovi aspekty formuvannja dokhodiv pidpryjemstv portovoji dijalnosti [Economic and legal aspects of the formation of incomes of enterprises of port activity]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 64, pp. 300-310
18. Oneshko S., Ilchenko S. (2017) Financial monitoring of the port industry companies on the basis of risk-oriented approach. *Investment Management and Financial Innovations*. Volume 14, Issue #1, pp. 191-199.
19. Zhikhareva V. (2012) Qualitative risk assessment in port activity. *Economic innovation*. vol. 50, pp. 225–230.
20. Bojko M.O. (2016) Ryzyky styvidornoji kompaniji v systemi zabezpechennja ekonomichnoji bezpeky [The risks of a stevedoring company in the system of economic security]. *Young scientist*. Vol. 9 (36), pp. 5–10.
21. Loh Hui Shan & Thai Vinh V. (2015) Management of disruptions by seaports: preliminary findings. *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*. Vol 27 (1), 146–162.

УДК 658.014.1

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.159587

СИСТЕМА СТРАТЕГІЧНОГО КОНТРОЛІНГУ В АСПЕКТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

**Проценко В.М., к.е.н., зав. сектору контролю за виконанням
ліцензійних вимог (Департамент атестації кадрів вищої кваліфікації та
ліцензування Міністерства освіти і науки України)**

В роботі проведено аналіз причин виникнення кризових явищ на всіх рівнях національної економіки. В рамках системи управління діяльністю підприємства розглянуто порівняльну характеристику основних елементів антикризового управління та стратегічного контролінгу. Доведено та обґрунтовано місце стратегічного контролінгу в антикризовому управлінні підприємством, як складової загальної системи управління підприємством, пропонувані інструменти стратегічного контролінгу в антикризовому управлінні підприємством.

Ключові слова: антикризове управління, стратегічний контролінг, криза, інструменти стратегічного контролінгу, підприємство, система управління.

СИСТЕМА СТРАТЕГИЧЕСКОГО КОНТРОЛЛИНГА В АСПЕКТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АНТИКРИЗИСНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ

Проценко В.Н., к.э.н., зав. сектором контроля за выполнением лицензионных требований (Департамент аттестации кадров высшей квалификации и лицензирования Министерства образования и науки Украины)

В работе проведен анализ причин возникновения кризисных явлений на всех уровнях национальной экономики. В рамках системы управления деятельностью предприятия рассмотрена сравнительная характеристика основных элементов антикризисного управления и стратегического контроллинга. Доказано и обосновано место стратегического контроллинга в антикризисном управлении предприятием, как составляющей общей системы управления предприятием, предлагаемые инструменты стратегического контроллинга в антикризисном управления предприятием.

Ключевые слова: антикризисное управление, стратегический контроллинг, кризис, инструменты стратегического контроллинга, предприятие, система управления.

STRATEGIC CONTROLLING SYSTEM IN THE ASPECT ENSURING ANTI-CRISIS MANAGEMENT THE ENTERPRISE

Protsenko V.N., Ph.D., Head the Sector for Monitoring the Compliance with the Licensing Requirements (Department Attestation High Qualifications and Licensing Personnel the Ministry Education and Science of Ukraine)

The results of any enterprise activity depends largely on its management system. Crisis conditions of economic activity at all levels of the national economy require the introduction of crisis management measures and directions that would enable enterprises to be more adapted to modern conditions.

One of the measures to adapt to the crisis conditions in the system of crisis management is the introduction of control system, and one of its components - strategic control. The research has conducted a comparative description of the main elements of the system of crisis management and the place of strategic control as an integral part of it: goals, tasks, functions, principles and their tools. It has been proved that both the system of crisis management and strategic control have common principles of management, functions and aims at achieving the unified goal of functioning of enterprises in crisis conditions of management, namely: preservation of the current state of enterprise development; preventing the manifestation or aggravation of the crisis.

Therefore, strategic control should become one of the most effective tools of crisis management in the general system of enterprise management, addressing the issues of adaptation of the operation of enterprises in crisis conditions.

Key words: crisis management, strategic controlling, crisis, strategic controlling tools, enterprise, management system.

Постановка проблеми. Сучасний економічними умовами невизначеності та період економічних відносин динамічності зовнішнього середовища в характеризується складними соціально- яких функціонують вітчизняні

підприємства. За даних умов виникають чинники зовнішнього впливу, що відображаються на результатах внутрішнього характеру, дестабілізуючи діяльність підприємств та призводять до кризових явищ. Тому, головною умовою забезпечення їх стійкості, конкурентоспроможності та адаптації до кризових умов є використання режиму антикризового управління. Це можливо за умов поєднання прогнозування, попередження, та впровадження заходів подолання кризи, що одночасно дозволить утримувати стабільне функціонування підприємства.

Таким чином, підвищується зацікавленість до розробки напрямів антикризового управління підприємствами з використанням прогресивних інноваційних заходів управління діяльністю підприємств через впровадження системи контролінгу. При цьому, заходи до впровадження не повинні порушувати, а тільки підвищувати рівень адаптації підприємства до впливу вищеназаних факторів та бути адекватними в ринкових умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останнім часом, внаслідок наявності кризових явищ на всіх рівнях світової та національної економічних систем, багатьма науковцями розглядаються заходи антикризового управління такими, як: В.В. Коваленко, М.В. Суганяка, В.І. Фучеджи [3], О.О.Мельниченко [5], Ус Ю.В. [9], Н.В. Якименко-Терещенко, О.І. Палієнко [10] та ін. Вітчизняними та закордонними науковцями розглядаються причини виникнення дестабілізації діяльності підприємств, заходи попередження кризи та напрями її подолання.

Окремо науковцями розглядаються питання впровадження системи контролінгу в діяльність вітчизняних підприємств, їх переваги, недоліки, складові елементи. До них можна віднести: Ю.М. Великого, В.В. Прохорову [1,7],

Н.В. Сабліну [1], В.В. Ходзицьку [7], Чобіток В.І. [7] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Але, на сьогодні не спостерігається застосування системи стратегічного контролінгу як напряму, який спроможний поєднати попередження кризових умов з елементами контролю за заходами подолання кризи та адаптації підприємств в кризових умовах із збереженням нормального їх функціонування.

Метою дослідження є виявлення та обґрунтування місця стратегічного контролінгу в системі антикризового управління підприємством.

Виклад основного матеріалу дослідження. Особливістю сучасного періоду функціонування підприємств є наявність кризових явищ на всіх рівнях національної економіки. Вітчизняні підприємства не в змозі й сьогодні оцінити рівень впливу кризових явищ на результати своєї діяльності, що в подальшому може привести до негативних наслідків, а ж до банкрутства. Тобто в системі управління будь-яким підприємством необхідно більше уваги приділяти впровадженню напрямів та заходів антикризового управління.

Більшість авторів, які займаються питаннями антикризового управління підприємствами, серед основних причин виникнення кризових явищ в економіці виділяють: вплив міжнародних стандартів та процесів, що відбуваються на світовому фінансовому ринку; вплив внутрішньо національних факторів розвитку як економічних процесів, так і фінансової системи; конкурентна позиція суб'єктів економічної діяльності на ринку послуг; організація фінансового менеджменту та ін. [3].

Автори стверджують, що виникнення кризи і її розвиток – не випадковість, а закономірність, що вимагає нових підходів до дослідження причин його виникнення та розвитку. Своєчасність виявлення і встановлення можливих

причин дозволять стабільно функціонувати і розвиватися підприємству [3].

Кризи сьогодні мають різноманітні напрями, причини їх виникнення та вплив на діяльність підприємств. Тому важливим постає питанням їх визначення, ідентифікації для подальшого антикризового управління підприємствами та адаптації їх функціонування в зазначених умовах.

Так, наприклад, А. Ковальов описує стадії кризи наступним чином [2]:

- потенційна криза – наявність можливості кризи, але відсутність достовірних симптомів кризи;

- прихована криза – характеризується прихованою наявною кризою, вплив якої не може бути визначено наявним інструментарієм;

- гостра криза, яку можна подолати – безпосереднє відчуття негативного впливу;

- гостра криза, яку не можна подолати – посилення інтенсивності направленої проти банку негативного впливу, при якому вимоги для подолання кризи значно перевищують наявний потенціал.

У зв'язку з цим деякими науковцями, а саме Е.М. Коротковим у [4] сформульовано основні положення системи управління в умовах невизначеності. Вони передбачають наступне:

- суб'єкт економічної діяльності – це відкрита система, яка розглядається в єдності факторів внутрішнього і зовнішнього середовища;

- орієнтація не на обсяги, а на якість продукції та послуг, задоволення споживачів;

- ситуаційний підхід до управління, визнання важливості швидкості і адекватності реакцій, які забезпечують адаптацію до умов існування підприємства;

- система управління, орієнтована на підвищення ролі організаційної

культури і нововведень, на мотивацію працівників і новий стиль керівництва.

Зважаючи на вищесказане, можна зробити висновок, що використання традиційних методів управління діяльністю підприємства в кризових умовах неможливо за рядом особливих причин. Тому в цьому випадку потрібні інші підходи до управління та прийняття таких рішень, які могли б в найкоротші терміни змінити хід подій, зупинити або пом'якшити наближення кризи. Антикризове управління повинно орієнтуватися на інноваційні напрями та заходи управління. Одним з таких напрямів є впровадження в систему антикризового управління системи контролінгу і, як однією з її форм – стратегічного контролінгу. Інструменти стратегічного контролінгу, які застосовуються багатьма провідними економічно розвинутими країнами світу, дозволяє на стадії формування стратегії розвитку підприємства передбачати та попереджувати вплив кризових явищ на діяльність окремого підприємства та пов'язані із значними змінами в умовах їх діяльності, а також з непередбачуваністю ситуації та її невизначеністю.

Основне спрямування системи антикризового управління підприємства в загальній системі управління повинно бути націлено на:

- орієнтацію на підвищення якості продукції (товарів, послуг), що є однією з цілей управління, та визначає зміст, особливості та ефективність функціонування підприємства;

- орієнтацію на впровадження інноваційних технологій, продуктів, системи управління, що, в свою чергу, надасть змоги адаптувати діяльність підприємства та систему його управління до нових умов;

- орієнтацію на диверсифікацію та впровадження новітніх методів управління, що дозволить передбачувати кризові явища та їх вплив на діяльність підприємства.

Зміни в управлінні абсолютно очевидні, вони викликані потребами розвитку підприємств. Специфіку антикризового управління характеризують двома тезами:

- по-перше, це комплекс профілактичних заходів, спрямованих на недопущення кризи: системний аналіз сильних та слабких сторін суб'єкта економічної діяльності, оцінка ймовірності банкрутства, управління ризиками (виявлення, оцінка та нейтралізація), упровадження системи запобіжних заходів тощо.

- по-друге, це система управління фінансами, спрямована на виведення суб'єктів економічної діяльності з кризи, зокрема за допомогою санації чи

реструктуризації суб'єкта господарювання [3].

Таким чином, антикризове управління необхідно розглядати як підсистему загальної системи управління підприємствами, головним завданням якого є своєчасне діагностування передкризового стану підприємства і прийняття необхідних заходів щодо попередження кризи за допомогою системи стратегічного контролінгу. Для визначення основних елементів системи антикризового управління та місця стратегічного контролінгу як складової її частини, в таблиці проведено систематизація: мети, завдання, функцій, принципів та їх інструментів.

Таблиця

*Порівняльна характеристика основних елементів антикризового управління та стратегічного контролінгу**

Основні елементи	Система антикризового управління	Стратегічний контролінг
1	2	3
Мета	збереження поточного стану розвитку підприємства; недопущення прояву чи загострення кризи; виведення підприємства із кризового стану; уникнення ліквідації підприємства, яке перебуває на межі юридичного банкрутства; усунення наслідків кризи (антикризових заходів) та недопущення її повторного прояву	підтримка та координація управлінських дій керівництва з попередження та/або виводу підприємства з кризи
Завдання	- усунення наслідків кризи – відновлення платоспроможності та стабілізація стану підприємства; - усунення причини кризи – розробка стратегії розвитку і проведення на її базі реструктуризації підприємства для недопущення виникнення таких кризових явищ в майбутньому	- створення системи збору й обробки інформації необхідної для управління; - діагностування фактичного техніко-економічного і фінансового стану підприємства; - порівняння фактичних показників з прогнозованими даними; - виявлення тенденцій і закономірностей розвитку підприємства; - попередження негативного впливу внутрішніх та зовнішніх факторів на фінансовий результат діяльності підприємства; забезпечення стійкого положення підприємства на ринку

Продовження табл.

1	2	3
Функції	<ul style="list-style-type: none"> - планування – це процес визначення цілей організації та їх змін, стратегій і програм антикризової стабілізації, ресурсів для їх досягнення; - організація – формування оптимальної структури й обсягу використовуваних коштів, апарату управління і кадрів для ефективного використання трудових, матеріальних і фінансових ресурсів; - мотивація – система заохочень і санкцій, що стимулює зацікавленість всього колективу і кожного працівника у зростанні ефективності діяльності підприємства з метою найшвидшого виходу з кризи; - контроль – прогнозування відхилень від намічених цілей для своєчасного оперативного внесення змін, спрямованих на підвищення ефективності антикризових заходів 	<ul style="list-style-type: none"> — попереднє планування цілей та засобів; — розробка варіантів вирішення, зокрема, аналіз альтернатив, передумов та наслідків управлінських рішень; — облік та інтерпретація даних контролю (наприклад, у формі відхилень від бюджету, сигналів раннього повідомлення тощо); — впровадження результатів, отриманих в процесі контролю, у наступний процес планування (наприклад, формі пропозицій щодо корегування напрямку розвитку підприємства)
Принципи	<ul style="list-style-type: none"> – рання діагностика кризових явищ в діяльності підприємства та класифікація їх за ступенем небезпеки, дослідження основних факторів, що зумовлюють їх розвиток; – своєчасність реагування на окремі кризові явища у розвитку підприємства; – повна реалізація внутрішніх механізмів для ліквідації кризового стану (реструктуризація, реінжиніринг); – використання санації підприємства для уникнення банкрутства; – забезпечення контролю за результатами розроблених заходів з виведення підприємства із кризи 	
Інструменти	<p>організаційно-економічний механізм управління, розробка і впровадження якого має стимулювати економічний розвиток за допомогою цілісного та ефективного використання економічного потенціалу підприємства, забезпечувати своєчасність, адекватність передбачення можливих відхилень від плану і цільової установки підприємства, як певної мікроекономічної системи.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - функціонально-вартісний аналіз; - стратегічне управління витратами; - сценарний аналіз; - матричні аналітичні інструменти; - алгоритм розробки за «слабкими» і «сильними» сигналами; - фінансова оцінка стратегічних планів.

** Систематизовано автором на підставі [1, 3, 5, 7, 8, 9]*

Як можна побачити з узагальнюючої таблиці, основною метою антикризового управління є збереження поточного стану розвитку підприємства; недопущення прояву чи загострення кризи, а стратегічний контролінг повинен підтримати досягнення мети через координацію управлінських дій керівництва з попередження та/або виводу підприємства з кризи. Завданнями антикризового управління є усунення причин та наслідків кризи на результати діяльності підприємства. Стратегічний контролінг в даному випадку є інструментом антикризового управління через створення системи збору й обробки інформації необхідної для управління, формування ключових базових показників які характеризують зміну результатів діяльності, визначення їх змін та, на підставі цього, виявлення тенденцій і закономірностей розвитку підприємства.

В управлінні діяльністю підприємства принципи, які притаманні антикризовому управлінню співпадають з принципами стратегічного контролінгу, що підтверджує ствердження про необхідність впровадження стратегічного контролінгу в систему антикризового управління підприємством, та розглядати його як інструмент за допомогою якого можливо передбачати та попереджувати вплив кризових явищ на діяльність підприємства.

Але, ефективність використання стратегічного контролінгу залежить, насамперед, від реальної готовності керівництва підприємства до нього ще до початку самого впровадження, на стадії виникнення загрозливих ознак кризових явищ макrorівня. Місце стратегічного контролінгу в системі антикризового управління підприємством представлено на рисунку.

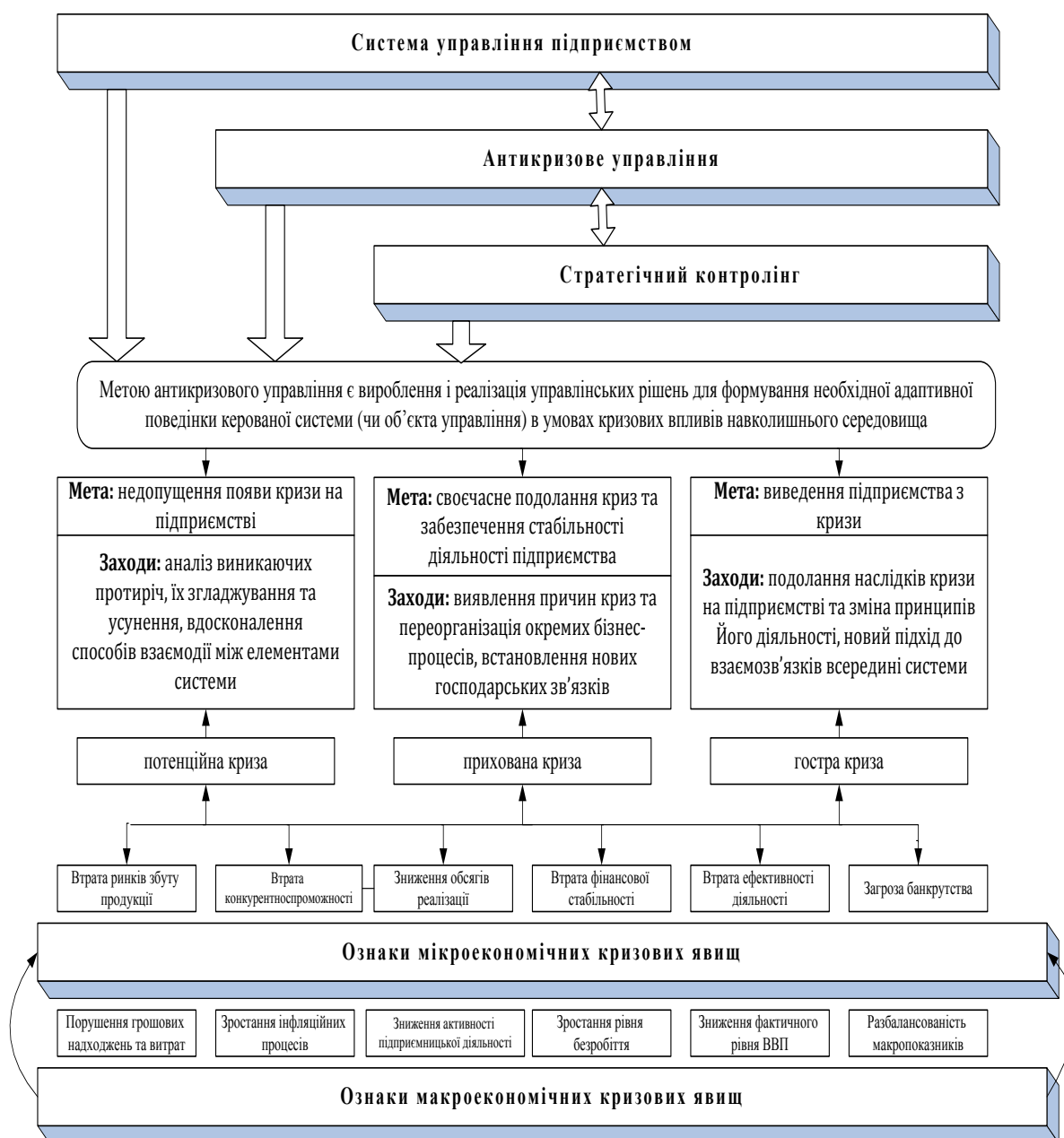


Рис. Місце стратегічного контролінгу в системі антикризового управління підприємством. Складено автором на підставі [5, 7, 8, 10]

При визначенні місця стратегічного контролінгу в системі антикризового управління підприємством необхідно враховувати вид існуючої кризи (потенційна, прихована, гостра), які характеризуються тим чи іншим ступенем ознак макро та макрорівнів. Відповідно цього необхідним є застосування саме інструментів стратегічного контролінгу, до яких загалом відносять: функціонально-вартісний аналіз; стратегічне управління витратами; сценарний аналіз; матричні аналітичні інструменти; алгоритм розробки за «слабкими» і «сильними» сигналами; фінансова оцінка стратегічних планів, - за допомогою яких безпосередньо можливо попередження кризових умов в діяльності підприємства.

Висновок. Результати діяльності будь-якого підприємства багато в чому залежить від системи управління ним. Кризисні умови господарювання всіх рівнів національної економіки потребують впровадження в систему управління заходів та напрямів антикризового управління, які б надали можливості підприємствам бути більш адаптованими до сучасних умов.

Одним із заходів адаптації до кризових умов господарювання в системі антикризового управління є впровадження системи контролінгу, й однієї з її складових – стратегічного контролінгу. В дослідженні проведено порівняльну характеристику основних елементів системи антикризового управління та місця стратегічного контролінгу як складової її частини: мети, завдання, функцій, принципів та їх інструментів. Доведено, що й система антикризового управління, й стратегічний контролінг мають спільні принципи управління, функції та спрямовані на досягнення єдиної мети функціонування підприємств в кризових умовах господарювання, а саме: збереження поточного стану розвитку підприємства; недопущення прояву чи загострення кризи.

Таким чином, стратегічний контролінг має стати одним з дієвих інструментів антикризового управління в загальній системі управління підприємством, вирішуючи питання адаптації функціонування підприємств в кризових умовах.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Великий, Ю.М. Управління витратами підприємства: монографія / Ю.М. Великий, В.В. Прохорова, Н.В. Сабліна. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2009. – 192 с.
2. Ковалёв, А. Актуальные вопросы банковского кризис-менеджмента / А. Ковалёв // Финансовый Директор. – 2007. – №11. – С. 15–22.
3. Коваленко, В.В. Антикризове фінансове управління в системі суб'єктів економічної діяльності: методи та інструменти оцінювання [Текст]: монографія/ В.В. Коваленко, М.В. Суганяка, В.І. Фучеджи. – Одеса: 2013. - 381 с.
4. Коротков Э. М. Антикризисное управление / Э. М. Коротков. – М. : ИНФРА-М, 2003. – 432 с.
5. Мельниченко, О.О. Сутність антикризового управління підприємством у сучасних умовах господарювання [Текст] / О.О.Мельниченко // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В.А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2015. – Том 21. – № 2. – С. 157-162.
6. Партин, Г.О. Фінансовий менеджмент: навч. посіб. / Г.О.Партин, Н.Є. Селюченко. – Львів: Вид-во НУ «ЛП», 2010. – 332 с.
7. Прохорова, В.В. Концептуальні основи управління потенціалом конкурентоспроможності машинобудівних підприємств на засадах контролінгу/ В.В. Прохорова, В.І. Чобіток

// Проблеми системного підходу в економіці. – 2011. - № 39- С. 99-104.

8. Ходзицька, В.В. Стратегічний контролінг як методичний інструментарій стратегічного управління витратами / В.В. Ходзицька // Облік і фінанси, №4 (66), 2014. – С. 146-153.

9. Ус, Ю.В. Формування механізму управління конкурентоспроможністю підприємства / Ю.В. Ус, А.О. Михнюк // Научно-практический журнал «Экономика и управление». - № 2 – 2014. – С.65-68

10. Якименко-Терещенко, Н.В. Антикризове управління промисловими підприємствами / Н.В. Якименко-Терещенко, О.І. Палієнко // «Молодий вчений», № 5.1 (57.1) травень, 2018 р.

REFERENCES

1. Velykyj, Ju.M. Prokhorova V.V., Sablina N.V. (2009) *Upravlinnja vytratamy pidpryjemstva: monohrafija* [Enterprise Cost Management: Monograph]. Kh.: VD "INZHEK". (in Ukrainian)

2. Kovalev A. (2007) Aktual'nye voprosy bankovskogo krizis-menedzhmenta [Current Issues of Banking Crisis Management]. *Finance Director*. Vol. 11, pp. 15-22

3. Kovalenko V.V., Sughanjaka M.V., Fuchedzhy V.I. (2013) *Antykryzove finansove upravlinnja v systemi sub'ektiv ekonomichnoji dijalnosti: metody ta instrumenty ocinjuvannja: monohrafija* [Anti-crisis financial management in the system of subjects of economic activity: methods and tools of evaluation: monograph]. Odessa. (in Ukrainian)

4. Korotkov E. M. (2003) *Antikrizisnoe upravlenie* [Crisis Management]. M.: INFRA – M. (in Russian)

5. Meljnuchenko, O.O. (2015) Sutnistj antykryzovogho upravlinnja pidpryjemstvom u suchasnykh umovakh ghospodarjuvannja [The essence of crisis management of the enterprise in modern economic conditions]. *Economic analysis: Sb. sciences works*. Vol. 21, no. 2, pp. 157-162

6. Partyn Gh.O., Seljuchenko N.Je. (2010) *Finansovyj menedzhment: navch. posib.* [Financial Management: Teaching manual]. Lviv: View of NU "LP" (in Ukrainian)

7. Prokhorova V.V., Chobitok V.I. (2011) *Konceptualjni osnovy upravlinnja potencialom konkurentospromozhnosti mashynobudivnykh pidpryjemstv na zasadakh kontrolinghu* [Conceptual framework for managing the competitiveness of machine-building enterprises on the basis of controlling]. Problems of a systemic approach in the economy. No.39, pp. 9-104

8. Khodzycjka, V.V. (2014) *Strategichnyj kontrolingh jak metodychnyj instrumentarij strategichnogho upravlinnja vytratamy* [Strategic Controlling as a Methodological Toolkit for Strategic Cost Management]. *Accounting and finance*. No. 4 (66), pp. 146-153

9. Us Ju.V., Mykhnyuk A.O. (2014) *Formuvannja mekhanizmu upravlinnja konkurentospromozhnistju pidpryjemstva* [Formation of a mechanism for managing the competitiveness of the enterprise]. *Scientific and practical journal "Economics and Management"*. No. 2, pp. 65-68

10. Jakymenko-Tereshhenko N.V., Palijenko O.I. (2018) *Antykryzove upravlinnja promyslovymy pidpryjemstvamy* [Anti-freeze management of industrial enterprises]. *Young scientist*. No. 5.1 (57.1).

ЯКІСНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

У ринковій економіці при найгострішій конкуренції важливим фактором розвитку підприємства є співвідношення ціни і якості товару. Наявність сучасного устаткування, відпрацьованої технології виробництва, необхідної сировинної бази зовсім не означає, що підприємство буде успішно працювати. Адже все теж саме може бути й у конкурентів. І тоді залишається останнє, людські ресурси. Здатність людини до раціоналізації і творчості може проявитися в оптимізації витрат виробництва, нестандартному підході до рішення проблем, кардинальній зміні праці і побудові нових схем функціонування підприємства, що, у свою чергу, і визначає унікальність людського фактору. Якість праці – це сукупність характеристик дій працівника по здійсненню трудового процесу, що забезпечують ефективність (продуктивність) праці і якість продукції, а отже й її конкурентоспроможності та, як наслідок, конкурентоспроможності підприємства.

Ключові слова: *якість продукції, якість праці, конкурентоспроможність, підприємство, трудовий процес, характеристики дій працівників*

КАЧЕСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ

Уткина Ю.М., к.е.н., доцент (УкрГУЖТ)

В рыночной экономике при острейшей конкуренции важным фактором развития предприятия является соотношение цены и качества товара. Наличие современного оборудования, отработанной технологии производства, необходимой сырьевой базы совсем не означает, что предприятие будет успешно работать. Ведь все тоже самое может быть и у конкурентов. И тогда остается последнее, человеческие ресурсы. Способность человека к рационализации и творчеству может проявиться в оптимизации издержек производства, в нестандартном подходе к решению проблем, в кардинальной смене труда и построении новых схем функционирования предприятия, что, в свою очередь и определяет уникальность человеческого фактора. Качество труда – это совокупность характеристик действий работника по осуществлению трудового процесса, обеспечивающих эффективность (производительность) труда и качество продукции, а значит и ее конкурентоспособности и, как следствие, конкурентоспособности предприятия.

Ключевые слова: *качество продукции, качество труда, конкурентоспособность, предприятие, трудовой процесс, характеристики действий работников*

QUALITATIVE ASPECTS OF COMPETITIVENESS OF ENTERPRISES

Utkina Yu.M., Ph.D. in Economics, associate Professor (USURT)

In a market economy with acute competition, an important factor in the development of the enterprise is the ratio of price and quality of goods. The availability of modern equipment, proven production technology, the necessary raw material base does not mean that the company will work successfully. After all, all the same can be and competitors. And then there remains the last, human resources. The ability of a person to rationalize and create can be manifested in the optimization of production costs, in a non-standard approach to solving problems, in a radical change of labor and the construction of new schemes of enterprise functioning, which, in turn, determines the uniqueness of the human factor.

Inadequate actions of the company's employees introduce variability in its technical and economic system and violate the consistency of individual stages of production during its life cycle, from market research to product recycling. The result of this discrepancy in the actions is an increase in the cost of ensuring product quality, loss of working time, reducing the competitiveness of the enterprise in the consumer market. Quality of work is a set of characteristics of actions of the worker on implementation of the labor process providing efficiency (productivity) of work and quality of production, so and its competitiveness and, as a result, competitiveness of the enterprise.

Key words: quality of production, quality of work, competitiveness, enterprise, labor process, characteristics of actions of workers

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Судити про ступінь успіху чи неуспіху суб'єкта підприємницького бізнесу можна по тому, у якій мірі в процесі конкуренції компанії вдається створювати, відновлювати, збільшувати свої конкурентні переваги або ж у якій мірі вона вимушена зменшити свої раніш надбані конкурентні переваги навіть до їх повної втрати. Конкурентоспроможність суб'єкта підприємницького бізнесу складається у його спроможності виявляти переваги над суперниками, а рівень конкурентоспроможності компанії визначається на основі оцінки динаміки сукупності конкурентних переваг, якими володіє компанія.

У ринковій економіці при найгострішій конкуренції важливим фактором розвитку підприємства є співвідношення ціни і якості товару. Наявність сучасного устаткування, відпрацьованої технології виробництва, необхідної сировинної бази зовсім не означає, що підприємство буде успішно

працювати. Адже все теж саме може бути й у конкурентів. І тоді залишається останнє, людські ресурси. Здатність людини до раціоналізації і творчості може проявитися в оптимізації витрат виробництва, нестандартному підході до рішення проблем, кардинальній зміні праці і побудові нових схем функціонування підприємства, що, у свою чергу, і визначає унікальність людського фактору.

Неадекватні дії працівників підприємства вносять варіабельність у його техніко-економічну систему і порушують погодженість окремих етапів виробництва продукції протягом її життєвого циклу, від дослідження ринку до утилізації продукції. Результатом даної невідповідності в діях є підвищення витрат на забезпечення якості продукції, втрати робочого часу, зниження конкурентоспроможності підприємства на споживчому ринку. Детально розроблена система стимулювання ефективності і якості праці дозволить мобілізувати трудові ресурси, створити необхідну зацікавленість працівників у зростанні індивідуальних результатів і прояві їхнього творчого

потенціалу, підвищити рівень їхньої компетентності, що відіб'ється в зниженні питомої ваги живої праці на одиницю продукції і підвищення якості робіт.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам якості праці присвячені роботи низки вчених таких, як Богиня Д.П. [1], Грішнова О.А. [1, 2], Єгоршин А.П. [3], Завіновська Г.Т. [4], Комарницький Ю.А. [5], Ковалевський Г.Т. і Лутохіна Е.А. [6], Диканя В.Л., Юрченко Ю.М., Дейнеки О.Г. і Воловельської І.В. [7]. У даних роботах представлено різні підходи до визначення якості праці.

«Якість праці – це властивість конкретної праці робити ту або іншу споживчу вартість у визначених умовах», – наголошує Ю.А. Комарницький [5, с. 338]. Г.Т. Ковалевський та Е.А. Лутохіна вважають, що якість праці можна визначити як таку відносно стійку сукупність властивостей, що створює його істотну визначеність як особливого виду діяльність і обумовлює різні виробничі результати [6, с. 215]. Згідно з А.П. Єгоршиним якість праці – найважливіша умова росту продуктивності, що базується на зростанні матеріальних потреб концепції всебічного розвитку особистості [3, с. 590]. Богиня Д.П., Грішнова О.А. [2, с. 121] і Завіновська Г.Т. [4, с. 144] визначають якість праці як сукупність властивостей людини, що виявляються в процесі праці і складаються з кваліфікації й особистих характеристик працівника. В Економічній енциклопедії [8, с. 922] наголошується, що якість праці слід розглядати як здатність праці забезпечувати економічну, соціальну, екологічну та іншу форми ефективності.

Виходячи з приведених вище визначень до характеристик якості праці відносяться кваліфікація працівника і його особисті якості. У свою чергу, кваліфікація працівника має на увазі загальне утворення, спеціальне професійне утворення, професійні навички і виробничий досвід, а особисті якості працівника – стан здоров'я, розумові здібності, умотивованість, іноваційність, професійну придатність,

професійну мобільність, спеціальні схильності, інтереси, характер і т.д.

Проблематика забезпечення конкурентоспроможності розкрита у дослідженнях В.Л. Диканя, С.В. Панченко, І.В. Воловельської, В.О. Маслової, Ю.Т. Боровика, О.М. Полякової, О.В. Шраменко, Ю.М. Уткіної [9-12].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на достатню пропрацьованість питань щодо визначення сутності якості праці, не розкритими залишаються питання розгляду даної категорії як сукупності характеристик дій працівника, залученого до трудового процесу, та її впливу на забезпечення конкурентоспроможності підприємств.

Формування цілей статті (постановка завдання). Тому, на нашу думку, необхідно розглянути поняття якості праці з погляду працівника, вивчення характеристик дій працівника, формування напрямків удосконалення системи мотивації праці на підприємстві в аспекті забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів підприємницького бізнесу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Конкурентоспроможність – це споживчі властивості товару (послуги), які відрізняють його від товару-конкурента за ступенем їх відповідності конкретним потребам, вимогам конкурентного ринку з урахуванням витрат на їх задоволення. Головними елементами конкурентоспроможності є рівень цін, якість продукції, умови сервісу, термін гарантії виробу, обсяги післяпродажних послуг у процесі використання виробів, реклама тощо [13, с. 813].

Усі конкурентні відносини, що виникають в економіці, можна умовно розподілити на три рівня: мікрорівень – конкретні види продукції, послуги, виробництва, підприємства; мезорівень – галузі, корпоративні об'єднання підприємств і фірм конгломератного типу; макрорівень – народногосподарчі комплекси. На наш погляд, всі рівні конкурентоспроможність мають

двосторонній зв'язок. Тобто конкурентоспроможність об'єктів кожного нижчого рівня є чинником конкурентоспроможності об'єктів всіх вищих рівнів. У свою чергу, об'єкти вищих рівнів створюють умови, що забезпечують конкурентоспроможність об'єктів на нижніх рівнях.

Виходячи з того, що поняття конкурентоспроможності є базовим для будь-якого підприємства, конкурентоспроможність підприємства розглядається на трьох взаємопов'язаних аспектах – рівні підприємства в цілому, рівні виробництва та рівні продукції (рис. 1).

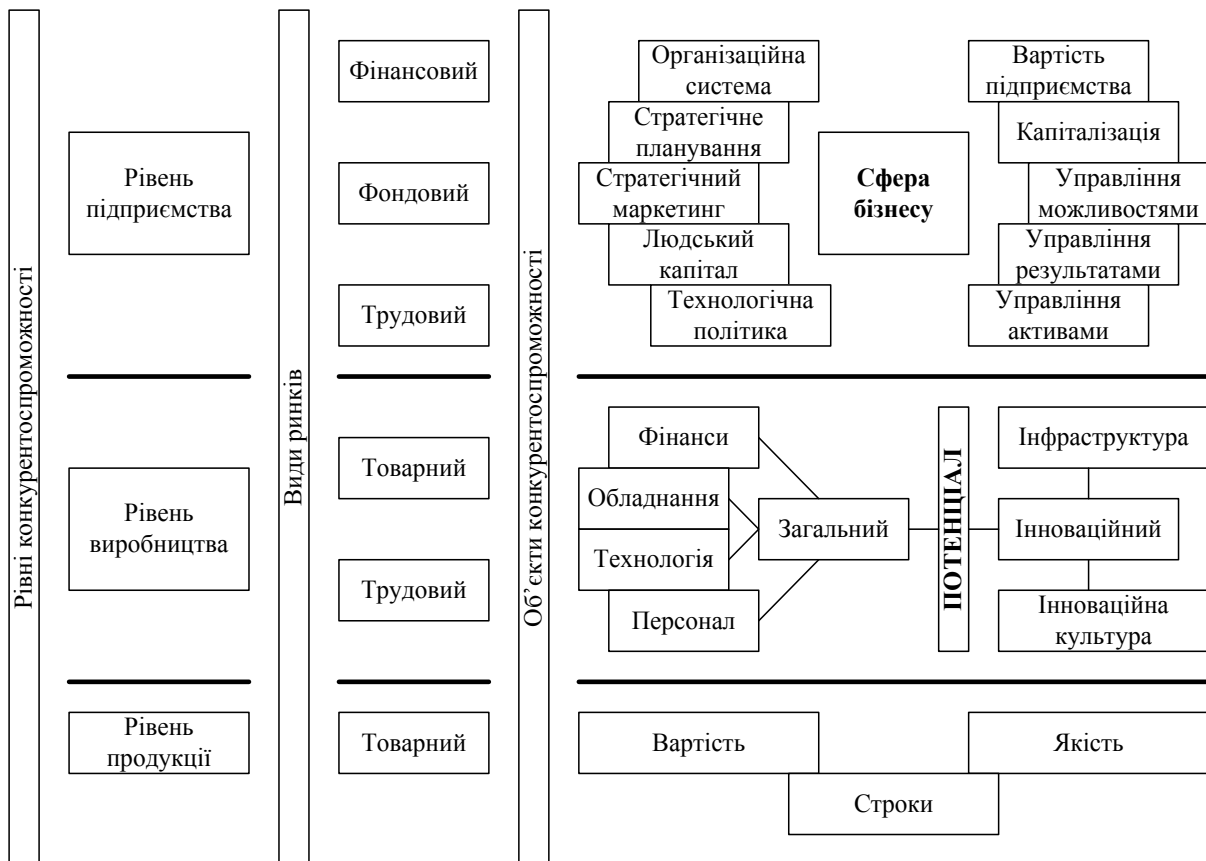


Рис. 1. Рівні конкурентоспроможності підприємства [14]

Конкурентоспроможність на рівні підприємства є загальною мірою інтересу й довіри до послуг підприємства на фондовому, фінансовому й трудовому ринках. У числі головних визначальних факторів цієї міри виступають вартість підприємства, технічна оснащеність робочих місць, реалізована концепція керування, управлінські технології, організаційна система, людський капітал, стратегічний маркетинг, технічна, інвестиційна й інноваційна політики.

Конкурентоспроможність виробничого комплексу або окремих його видів є інтегральною мірою загального

потенціалу виробничої системи підприємства, що характеризує її у всіх основних зрізах – науково-технічному, фінансово-економічному, кадровому, виробничо-технологічному.

Окремої уваги заслуговує конкурентоспроможність продукції, яка лежить в основі всіх раніше розглянутих рівнів конкурентоспроможності, тому що є найважливішим атрибутом економіки і невід'ємним фактором діяльності товаровиробників, адже конкурентоспроможність продукції й конкурентоспроможність підприємства співвідносяться між собою як

частина й ціле. Можливість компанії конкурувати на певному товарному ринку безпосередньо залежить від конкурентоспроможності товару й сукупності економічних методів діяльності підприємства, що впливають на результати конкурентної боротьби.

Показники конкурентоспроможності продукції на рівні виробів підприємства, як загальна міра задоволеності, прихильності й лояльності клієнтів до продукції підприємства може бути зведена до наступних основних показників (рис. 2).



Рис. 2. Показники конкурентоспроможності продукції [14]

Більшість трактувань поняття «якість» відображає ступінь корисності продукції, сукупність її властивостей, що визначає здатність виконувати властиві функції чи задовольняти вимоги споживачів. Підвищення якості продукції є найважливішим шляхом збільшення ефективності виробництва. Як було зазначено раніше, забезпечення якості продукції безпосередньо пов'язано з якістю праці, а якість праці, у свою чергу, – працею та трудовим процесом.

Так, праця має на увазі діяльність людини, спрямовану на створення життєвих благ, надання послуг, організацію функціонування господарства і суспільства, а також управління ними [8, с. 39]. У свою чергу, трудовий процес – процес прямого або опосередкованого технічними засобами впливу працівника на предмет праці з метою виготовлення продукції (виконання робіт, надання послуг), що супроводжується витратами фізичної і нервової енергії людини [2, с. 344; 7, с. 33].

Виходячи з цього слід зазначити, що якість праці визначається характеристиками дій працівника. У свою чергу, дії працівників поділяються на позитивні (сприятливо впливають на ефективність трудових процесів, що

забезпечують ефективність праці і якість продукції) і негативні (гальмуюче здійснення трудового процесу, що відбивають зниження ефективності праці і якості продукції).

Дії працівників засновані на розумових, фізичних, емоційних характеристиках, а, отже, і на розумових, фізичних, емоційних якостях працівників. На нашу думку, до характеристик дій працівників також варто віднести соціальний і антисоціальні, оскільки працівник є членом трудового колективу і суспільства.

Під фізичними якостями розуміють соціально обумовлені сукупності біологічних і психічних властивостей працівника, що виражають його готовність здійснювати активну трудову діяльність, до яких відносяться сила, витривалість, гнучкість, спритність і координація (рис. 3).

Розумову якість працівника можна визначити як здатність ефективно використовувати свій інтелект. До неї відносяться:

- сприйняття працівника – це пізнавальний процес, що формує суб'єктивну картину трудового процесу;
- судження – форма мислення, що затверджує визначені представлення про

предмети праці, їхніх властивостях і формах взаємодії між ними;

- пам'ять – вид розумової діяльності, призначений зберігати, накопичувати і відтворювати інформацію про трудовий процес;

- логіка – здатність досягнення

цілей працівника опосередкованим способом, тобто на підставі отриманих раніше знань і накопиченого досвіду.

До емоційних якостей працівника відносяться його реактивність, збудливість, аффективність, експресивність.



Рис. 3. Фізичні характеристики дій працівників

Соціальні якості працівника являють собою його здатності до соціальної діяльності, що виражаються соціальні характеристики його поведіння: комунікабельність, дисциплінованість, адаптованість, мотивованість, мобільність, професійна орієнтованість, професійна придатність.

Комунікабельність – здатність працівників установлювати професійні й особисті зв'язки і відносини.

Дисциплінованість – здатність працівника зберігати відповідальне поведіння в процесі трудової діяльності, установлене нормами права та інших соціальних норм (мораль, етика), а також вимогами підприємства.

Адаптованість – це здатність працівника пристосовуватися до змісту й умов трудової діяльності і

безпосереднього соціального середовища, удосконалювати свої ділові й особисті якості.

Мотивованість – здатність працівника реагувати на зовнішні фактори, що примушують його до визначеного виду трудового поведіння для досягнення цілей підприємства.

Мобільність – здатність і готовність працівника до професійних і територіальних переміщень.

Професійна орієнтованість – здатність і стійкий інтерес працівника до визначеного виду трудової діяльності, уміння вибирати найбільш прийнятну для себе професію з обліком своїх психофізіологічних характеристик, інтересів, здібностей, а також потреб ринку праці в працівниках окремих професій.

Професійна придатність – сукупність і структура психологічних і психофізіологічних особливостей працівника, необхідних для досягнення визначеного рівня ефективності в трудовій діяльності і трудовому колективі.

Антисоціальні якості працівника характеризують його поведінку в трудовій діяльності з погляду порушення норм права та інших соціальних норм поведінки в колективі. Антисоціальні якості працівника поділяються на дві групи: засновані на бездуховності (шахрайство, хуліганство) і засновані на депресивності (алкоголізм, наркоманія).

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, якість праці – це сукупність характеристик дій працівника по здійсненню трудового процесу, що забезпечують ефективність (продуктивність) праці і якість продукції, а отже й її конкурентоспроможності та, як наслідок, конкурентоспроможності підприємства. Такий підхід не є інноваційним, але його застосування важливе для забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів підприємницького бізнесу. Це обумовлено негативними процесами в економіці країни (у тому числі сучасною фінансовою кризою), що відбиваються на роботі вітчизняних підприємств. Системи управління персоналом, які були ефективні у часи планової економіки було порушено, нові, які б відповідали вимогам ринку потребували значних коштів і не були побудовані на вагоноремонтних підприємствах. На нашу думку, сьогодні забезпечення конкурентоспроможності підприємства не можливе без забезпечення якості праці його робітників з урахуванням розумових, фізичних, емоційних і соціальних характеристик їх дій.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Богиня Д.П. Основи економіки праці: навч. посіб. / Д.П. Богиня, О.А. Грішнова. – 3-тє вид., стер. – К.: Знання-Прес, 2002. – 313 с.

2 Грішнова О.А. Економіка праці та соціально-трудова відносини: підруч. / О.А. Грішнова. – 3-тє вид., випр. і доп. – К.: Товариство «Знання», КОО, 2007. – 559 с.

3 Егоршин А.П. Управление персоналом: учеб. пос. / А. П. Егоршин. – Нижний Новгород: Нимб, 2017. – 624 с.

4 Завіновська Г.Т. Економіка праці: навч.-метод. посіб. / Г.Т. Завіновська. – К.: КНЕУ, 2015. – 156 с.

5 Политическая экономия: учеб. пос. / Под ред. проф. Ю.А. Комарницкого. – М.: Высшая школа, 1973. – 503 с.

6 Стоимость в условиях социализма/ Под ред. Г.Т. Ковалевского и Э.А. Лутохиной. – Минск: Наука и техника, 1971. – 435 с.

7 Экономика труда: учеб. пос. / В.Л. Дикань, Ю.Н. Юрченко, А.Г. Дейнека, И.В. Волонельская. – Харьков: ООО «Олант», 2003. – 120 с.

8 Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т. 3 / С. В. Мочерний [та ін.]. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – 952 с.

9 Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств: підруч. / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 421 с.

10 Панченко, С.В. Підприємництво: 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.

11 Панченко, С.В. Підприємництво: 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.

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

13 Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.1 / С. В. Мочерний [та ін.]. – К.: Видавничий центр «Академія», 2000. – 864 с.

14 Суворов А. И. Понятие конкурентоспособности предприятия [Электронный ресурс] / А. И. Суворов, Б. Ф. Фомин. – Режим доступа: http://www.big.spb.ru/publications/other/strategy/competitive_ability_of_company.shtml

REFERENCES

1 Bogy`nya D. P., Grishnova O. A. (2002) *Osnovy` ekonomiky` praci* [Fundamentals of labor Economics]. Ky`yiv: Znannya-Pres. (in Ukrainian)

2 Grishnova O. A. (2007) *Ekonomika praci ta social`no-trudovi vidnosy`ny`* [Labour Economics and social and labour relations]. Ky`yiv: Tovary`stvo «Znannya». (in Ukrainian)

3 Egorshin A. P. (2017) *Upravlenie personalom* [Personnel management]. Nizhniy Novgorod: Nimb. (in Russian)

4 Zavinovs`ka G. T. (2015) *Ekonomika praci* [Labour economics]. Ky`yiv: KNEU. (in Ukrainian)

5 Komarnitskiy Yu. A. (1973) *Politicheskaya ekonomiya* [Political economy]. Moskva: Vysshaya shkola. (in Russian)

6 Kovalevskiy G. T., Lutokhina E. A. (ed) (1971) *Stoimost' v usloviyakh sotsializma* [Value under socialism]. Minsk: Nauka i tekhnika. (in Russian)

7 Dikan' V. L., Yurchenko Yu. N., Deyneka A. G., Volovel'skaya I.V. (2003) *Ekonomika truda* [Labour economics].

Khar'kov: OOO «Olant». (in Russian)

8 Mocherny`j S. V. (ed) (2002) *Ekonomichna ency`klopediya* [Economic encyclopedia]. Ky`yiv: Vy`davny`chy`j centr «Akademiya». (in Ukrainian)

9 Dy`kan` V. L., Borovy`k Yu. T., Polyakova O. M., Utkina Yu. M. (2011) *Zabezpechennya konkurentospromozhnosti pidpry`yemstv* [Ensuring the competitiveness of enterprises]. UkrDAZT. (in Ukrainian)

10 Panchenko S. V., Dy`kan` V. L., Shramenko O. V., Polyakova O. M., Utkina Yu. M. (2016) *Teorety`chni osnovy` organizaciyi pidpry`yemny`cz`koyi diyal`nosti* [Theoretical bases of the organization of business activity]. *Pidpry`yemny`czstvo* [Business]. Xarkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

11 Panchenko S. V., Dy`kan` V. L., Shramenko O. V., Polyakova O. M., Utkina Yu. M. (2016) *Realizaciya pidpry`yemny`cz`koyi diyal`nosti u suchasny`x ry`nkovy`x umovax* [Implementation of entrepreneurial activity in modern market conditions]. *Pidpry`yemny`czstvo* [Business]. Xarkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

12 Panchenko S. V., Dy`kan` V. L., Volovel`s`ka I. V. ta in. (2017) *Upravlinnya biznesom* [Business management]. Xarkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

13 Mocherny`j S. V. (ed) (2000) *Ekonomichna ency`klopediya* [Economic encyclopedia]. Ky`yiv: Vy`davny`chy`j centr «Akademiya». (in Ukrainian)

14 Suvorov A. I., Fomin B. F. (2010) *Ponyatie konkurentospobnosti predpriyatiya* [The concept of enterprise competitiveness] (electronic publication). Available at: http://www.big.spb.ru/publications/other/strategy/competitive_ability_of_company.shtml (accessed 10 January 2019).

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АЛЬТЕРНАТИВНОЇ ЕНЕРГЕТИКИ В УКРАЇНІ

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

У статті розглянуто стан справ у секторах української альтернативної енергетики та перспективи її подальшого розвитку.

Проаналізовано місце альтернативної енергетики у сучасній енергетиці, викладено прогностичні тенденції стану відновлюваних джерел енергії і різних способів виробництва енергії.

У статті викладено технології виробництва твердого біопалива: паливних гранул і брикетів; технології з виробництва біогазу в різних галузях економіки; використання сонячної та вітрової енергії.

Ключові слова: альтернативна енергетика, відновлювані джерела енергії, енергогенерація, тверде біопаливо, біогаз, сонячна енергетика, вітроенергетика, законодавча база.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АЛЬТЕРНАТИВНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ В УКРАИНЕ

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

В статье рассмотрено состояние дел в секторах украинской альтернативной энергетики и перспективы её дальнейшего развития.

Проанализировано место альтернативной энергетики в современной энергетике, изложено прогностические тенденции состояния возобновляемых источников энергии и разных способов производства энергии.

В статье изложены технологии производства твердого биотоплива: топливных гранул и брикетов; технологии по производству биогаза в различных отраслях экономики; использования солнечной и ветровой энергии.

Ключевые слова: альтернативная энергетика, возобновляемые источники энергии, энергогенерация, твердое биотопливо, биогаз, солнечная энергетика, ветроэнергетика, законодательная база.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF ALTERNATIVE ENERGY IN UKRAINE

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

Renewable energy sources are sources based on energy flows that constantly exist or periodically occur in the environment. Renewable energy is not the result of purposeful

human activity, and this is its hallmark. The use of alternative energy not only saves the resources remaining in the world, but also helps to protect against environmental disasters.

The article discusses the current state of affairs in the sectors of Ukrainian alternative energy and the prospects for its further development. According to the study, Ukraine's place in the ranking of countries with the resources to introduce alternative energy sources is determined, and the total capacity of facilities using renewable energy sources is also determined. Analyzed the place of alternative energy in modern energy, projected trends in the state of renewable energy sources and various methods of energy production are outlined.

The article describes the technology for the production of solid biofuels: fuel pellets and briquettes from various types of agricultural raw materials and wood waste. A characteristic feature of the solid biofuel market is the enormous demand for products in the EU countries. The potential of biogas production in various sectors of the economy with the introduction of advanced technologies is considered.

The article describes the state of the solar energy and its potential, the prospects for the development of wind energy in Ukraine.

The article analyzes a number of regulatory acts of the Cabinet of Ministers of Ukraine, on which the Ukrainian alternative energy industry relies.

Key words: *alternative energy, renewable energy sources, power generation, solid biofuels, biogas, solar energy, wind power, legislative base.*

Постановка проблеми. Розвиток відновлюваної енергетики у всьому світі обумовлено двома глобальними обставинами: обмеженістю світових запасів органічного палива і залежністю більшості країн від імпорту палива; істотним негативним впливом традиційної (паливної) енергетики на середовище існування людини і природу.

Міжнародне агентство з відновлюваної енергетики IRENA повідомляло про те, що частка відновлюваних джерел енергії (ВДЕ) в глобальній електрогенерації перевищило 25%. У ряді країн цей показник ще вище, як наприклад в Німеччині, де до літа 2018 року частка «зеленої» генерації перевищила 33%.

Як повідомляє Державне агентство з енергоефективності України за I півріччя 2018 року в Україні встановлено майже 270 МВт потужностей, що генерують електроенергію з відновлюваних джерел енергії за «зеленим» тарифом. Це більш ніж в 2 рази більше, ніж в I півріччі 2017 року (127 МВт), і перевищує обсяг потужностей, встановлених за весь 2017 рік (257 МВт). Проте в загальному обсязі

електрогенерації в Україні частка ВДЕ поки незначна – 1,644 МВт, що ледь більше 1,2% загальної встановленої потужності електрогенерації. В країні домінує атомна і теплова енергетика [9].

Звичайно ж, поновлювані джерела енергії не дозволяють повністю замінити викопні види палива, але їх використання дасть величезний позитивний економічний і енергетичний ефект. Тому розгляд стану справ у секторах української альтернативної енергетики та подолання енергетичної залежності нашої держави та створення бази її енергетичної безпеки є особливо актуальним напрямком розвитку національної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У встановлення парадигми розвитку нетрадиційної (альтернативної) енергетики в нашій країні значний внесок зробили такі провідні вчені: С.О. Кудря [10], Є. Є.Шкурідін [11], А.В. Прокіп [12], А.О. Касич [13] та ін. Проте кількість публікацій, у яких висвітлено можливості використання відновлюваних джерел енергії, для вироблення реальної стратегії енергозабезпечення України недостатня.

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на велику кількість наукових розробок у цій сфері водночас залишаються невіршеними питання формування пріоритетів до технологій нетрадиційної відновлюваної енергетики. Швидкі зміни у зовнішньому середовищі вимагають приділення належної уваги дослідженню теперішньої ситуації у сфері енергетики, інноваційної складової в використанні альтернативних джерел енергії.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою дослідження є визначення сутності відновлюваних джерел енергії та проблем їх використання задля розробки рекомендацій щодо розвитку альтернативної енергетики в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до резолюції № 33/148 Генеральної Асамблеї ООН (1978 г.) до нетрадиційних і відновлюваних джерел енергії (НВДЕ) відносяться: сонячна, вітрова, геотермальна, енергія морських хвиль, припливів і океану, енергія біомаси, деревини, деревного вугілля, торфу, тяглової худоби, сланців, бітумінозних пісковиків і гідроенергія великих і малих водотоків.

Необхідність упровадження відновлюваних джерел енергії та пріоритетної політики енергозбереження пов'язана, насамперед, із дефіцитом власних паливно-енергетичних ресурсів, залежністю від країн-експортерів газу і нафти, зростаючою вартістю їх добування, а також із глобальними екологічними проблемами [14].

Згідно з даними досліджень, Україна займає 29-е місце в рейтингу країн, що володіють ресурсами для впровадження альтернативних джерел енергії [15]. При цьому міжнародні експерти оцінюють потенційні потужності країни в 17 гігават енергії. Протягом довгого часу урядові структури та громадськість приділяли ВДЕ недостатню увагу, причиною чого була потужна

енергетична система, що дісталася країні після розвалу СРСР і містить ряд енергогенеруючих об'єктів, чий потужності були надмірними в порівнянні з внутрішнім споживанням електроенергії. Але навіть експерти не брали до уваги такі фактори, як знос обладнання, підвищення собівартості виробництва електроенергії та підвищення цін на імпортні енергоносії. Все це змушувало задуматися над питанням, якою же буде роль ВДЕ в структурі енергогенерації України. До 2012 року на території країни діяло 120 об'єктів, що використовують поновлювані джерела енергії, серед яких було 2 об'єкти, які використовують біомасу, 13 вітроелектростанцій, 27 сонячних електростанцій і 78 гідроелектростанцій різної потужності. Загальна потужність цих об'єктів склала 530 мегаватів, а обсяг виробленої електроенергії - 600 млн кіловат-годину [15].

Тому має сенс розглянути стан справ у секторах української альтернативної енергетики та можливі перспективи її подальшого розвитку.

Тверде біопаливо. Одним з найбільш перспективних та інвестиційно привабливих напрямків в українській альтернативній енергетиці є виробництво твердого біопалива, тобто паливних гранул і брикетів. Тепер українські виробники в тій чи іншій мірі освоїли всі наявні види твердого біопалива, такі як паливні брикети та гранули з відходів деревини, лушпиння соняшника, соломи та ін. Характерною рисою ринку твердого біопалива є колосальний попит на продукцію в країнах Євросоюзу, що природним чином зробило галузь експортоорієнтованою. За даними Українського біопаливного порталу pelleta.com.ua в 2014 році список імпортерів доповнився такими країнами, як Данія, Естонія, Словенія, Кіпр, Литва і Румунія. Однак разом з тим обсяги експорту знизилися. У 2013 році обсяг експорту деревних пелет становив 161 тисячу тон, а в 2014 вже 121 тисячу тон.

Частково цей факт пояснюється підвищенням вартості логістики [15].

У ситуації, що склалася маркетологи радять виробникам і експортерам паливних гранул і брикетів звернути свою увагу на таку нішу, як пеллети і брикети з лузги соняшника та соломи, адже ці види сировини, на відміну від деревини, є доступними в усіх регіонах, не призводять до виснаження лісових ресурсів і за своїми характеристиками не поступаються деревним пеллетам. Поки що лідерами в цьому секторі є група компаній Креатив, що володіє власним олійно-екстракційним заводом, що дає понад 200 тисяч тон лушпиння соняшника на рік і компанія Смарт Енерджі, запустивши в 2013 році завод з виробництва пеллет з соломи потужністю в 150 тисяч тонн в рік.

Біогаз і біодизель. За попередніми оцінками, економічно обґрунтований потенціал виробництва біогазу користуючись відходами сільськогосподарських підприємств, стічних вод і полігонів ТПВ в Україні дорівнює 26 млрд. кубометрів на рік. На сьогодні кількість біогазових установок, введених в експлуатацію, не перевищує двох десятків і використовуються вони в основному для забезпечення виробництва електроенергії.

Найбільш привабливою галуззю для впровадження технологій з виробництва біогазу вважається сільське господарство, оскільки більшість агропромислових комплексів є одночасно виробниками сировини й споживачами енергії, що виробляється, а їх розташування далеко від енергетичної інфраструктури вимагає наявності автономних джерел тепло- і електропостачання. Ще однією перевагою використання біогазу в українському сільському господарстві є економічна складова, адже тепер витрати на енергоносії складають від 10 до 50 відсотків. Прикладами успішного впровадження цієї технології може

служити Глобинський цукровий завод групи компаній Астарта, здатний виробляти понад 14 мільйонів кубометрів газу щорічно, що дозволить холдингу знизити витрати на придбання газу на 50%.

Серед усіх факторів, що перешкоджають розвитку виробництва біогазу в Україні, можна виділити два основних. Перший - рентабельність будівництва біогазових установок. Вартість будівництва установки потужністю в 500 кіловатів становить понад мільйон євро, що позбавляє комерційного сенсу саму ідею такого будівництва. Другим фактором є неправильне використання біогазових установок. Більшість таких проєктів мали на меті використовувати обладнання виключно для виробництва електроенергії з подальшою її продажем за зеленим тарифом, замість заміщення використання природного газу на підприємствах і в системі ЖКГ, як це робиться в країнах Євросоюзу.

Сонячна енергетика. Згідно з даними досліджень, проведених фахівцями Національного університету "Львівська політехніка" та Інституту відновлюваної енергетики НАН України, середньорічний потенціал сонячної енергії в Україні перевищує середні показники таких країн, як Польща і Німеччина, що дає прекрасні перспективи для використання сонячних панелей на території України. Зокрема, в південних областях країни сонячні установки працюють з віддачою в 50% в період з березня по листопад, а в північних в період з квітня по жовтень.

2013-2014 роки стали найважчим періодом за всю історію існування сонячної енергетики в Україні. Перш за все, найбільший гравець ринку, компанія Active Solar втратила 407 мегаватів потужностей, розташованих в Криму, а робота материкових сонячних електростанцій потужністю в 250 мегаватів опинилася під загрозою у зв'язку

з кримінальною справою, порушеною стосовно власників компанії, обвинувачених в розкраданні державних коштів та заволодінні державним майном (запорізьким заводом напівпровідників) в особливо великих розмірах. Також зупинило свою роботу найбільше українське підприємство з виробництва пластин і злитків кремнію ТОВ Пиллар. Причиною цього стало падіння цін на європейському ринку збуту, що був для підприємства основним. Також на межі зупинки виробництва знаходиться завод Квазар, що виробляє сонячні панелі й модулі. Але учасники ринку не втрачають надії на відновлення галузі, адже потенціал сонячної енергії з використанням дахів житлового фонду України на даний момент складає 26-37 терават на годину.

Вітроенергетика. Тепер вітроенергетика є другим за величиною сектором української альтернативної енергетики та це не дивно, адже завдяки своїм природно-кліматичним особливостям країна має величезний потенціал використання енергії вітру. При цьому вітропотенціал південних областей набагато вище північних, а найпривабливішими регіонами є Карпати й узбережжя Азовського і Чорного морів. Площа територій, потенційно придатних для будівництва вітроелектростанцій, оцінюється в 9 тисяч кв. км, що теоретично дає можливість будівництва енергогенеруючих потужностей потужністю в 24 тисячі мегаватів. Також для будівництва вітроелектростанцій можуть бути використані водні ресурси країни, такі як Азовське море, Одеська банка Чорного моря, Каркінітська затока та інші. За оцінками фахівців, за площею мілководних акваторій, придатних для будівництва вітроелектростанцій, Україна поступається лише Норвегії.

До останнього часу цій галузі української альтернативної енергетики не виявлялася державна підтримка і до 2010 року потужності вітчизняних

вітроелектростанцій не перевищували 90 мегаватів, а активну участь приватних компаній почалося лише після прийняття відповідних законопроектів. В результаті цього вже в 2012 році сумарна потужність чинних вітрових енергопотужностей перевищила 300 мегаватів, а лідерами ринку стали українські компанії Вінд Паера і ТОВ Вітряні парки України. У 2014 році потужності були збільшені майже вдвічі, досягнувши сумарної потужності в 500 мегаватів.

У своїй діяльності українська альтернативна енергетика спирається на ряд законів і постанов Кабінету Міністрів України [1-8].

Ці та деякі інші законодавчі документи передбачають для операторів ринку такі стимули для розвитку, як: зелений тариф; податкові та митні пільги. Податковий Кодекс України свідчить, що відповідно до параграфу № 197.16 Статті 197 Податкового Кодексу України та статті 19 Закону України "Про єдиний митний тариф" встановлено митні і податкові пільги для імпорту наступних видів обладнання: обладнання, що працює на ВДЕ, енергоощадного обладнання, устаткування, необхідного для виробництва альтернативних видів палива або для виробництва енергії з відновлюваних джерел енергії. Крім цього, податок на земельні ділянки використовуються для розміщення об'єктів енергетики, які виробляють електричну енергію з відновлюваних джерел енергії, стягується у розмірі 25% від встановленого податку.

У число тимчасових заходів, що діють до 2020 року входить звільняється від сплати податків прибуток виробників біопалива, отриманий від продажу біопалива і прибуток підприємств, отриманий ними від діяльності з одночасного виробництва електричної і теплової енергії та / або виробництва теплової енергії з використанням біологічних видів палива. Також на 80% звільняється від оподаткування прибуток

підприємств, отриманий від продажу товарів власного виробництва за переліком, встановленим Кабінетом Міністрів України, а саме: обладнання, яке працює на відновлюваних джерелах енергії, обладнання для виробництва альтернативних видів палива.

Крім цього, на території України діє ряд програм з фінансової підтримки розвитку ВДЕ, ініційованих міжнародними інститутами, про які раніше вже писав Український біопаливний портал pelleta.com.ua. Найбільш значущими вважаються програми Європейського Банку Реконструкції та Розвитку (ЄБРР) FINTECC (ФІНТЕК) і USELF. Програма FINTECC, розпочата в 2015 році, розрахована на підтримку виробництва, впровадження технологій енергоефективності та відновлюваних джерел енергії. Програма передбачає цільове виділення коштів і вдосконалення чинного законодавства. USELF - інвестиційна програма обсягом до 50 мільйонів євро. Додаткове фінансування в 20 мільйонів євро надані організацією Clean Technology Fund. В рамках програми забезпечується фінансування проектів, пов'язаних з усіма формами електрогенерації з використанням ВДЕ, включаючи енергію води, вітру, біомаси, біогазу та сонця. Виробництво і розподіл рідкого біопалива (біоетанолу) не фінансується.

Висновки і пропозиції. Вітчизняна альтернативна енергетика знаходиться на шляху динамічного розвитку. Розвиток поновлюваних джерел енергії неминуче спричинить за собою розвиток галузі сервісного обслуговування для специфічного обладнання СЕС, ВЕС та ін. станцій на ВДЕ.

Все це спричинить за собою появу нових можливостей для підприємств української енергетики і української промисловості в цілому та викликає необхідність дослідження і визначення соціально-економічних ефектів та

ефективності ВДЕ порівняно зі традиційною.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про електроенергетику» від 16.10.1997 № 575/97-ВР зі змінами. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kodeksy.com.ua/pro_elektroenergetiku.htm

2. Закон України «Про енергозбереження» від 16.10.2012 № 5463-VI зі змінами. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua>.

3. Закон України «Про альтернативні джерела енергії» від 20.02.2003 № 555-IV зі змінами. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kodeksy.com.ua/pro_al_ternativni_dzherela_energiyi.htm

4. Постанова Кабінету Міністрів України від 05.10.04 № 1307 "Про порядок видачі свідоцтва про належність палива до альтернативного" зі змінами. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2004-%D0%BF>

5. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 18.08.2017 № 605-р "Про схвалення Енергетичної стратегії України на період до 2035 року "Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність"" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-2017-%D1%80#n6>

6. Закон України "Про комбіноване виробництво теплової та електричної енергії (когенерацію) та використання скидного енергопотенціалу" від 05.04.2005 № 2509-IV зі змінами. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kodeksy.com.ua/pro_kombinovane_virobnitstvo_teplovoi_ta_elektrichnoi_energiyi_kogeneratsiyu_ta_vikoristannya_skidnogo_energopotentsialu.htm

7. Постанова Кабінету Міністрів України "Питання ввезення на митну територію України енергозберігаючих матеріалів, обладнання та комплектуючих" №444-2008-п, ось 14.08.2008, поточна редакція від 06.11.2013 зі змінами.

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/444-2008-%D0%BF>

8. Закон України "Про відходи" №187 / 98-ВР від 05.03.1998, поточна редакція від 18.11.2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/187/98-%D0%B2%D1%80/ed20121118>

9. Науково-виробнича фірма VD MAIS, сайт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vdmais.ua/rynochnye-trendy-alternativnaya-energetika-ukrainy-v-2018-godu>

10. Кудря С.О. Нетрадиційні та відновлювані джерела енергії: Підручник / С.О. Кудря. – К.: НТУУ «КПІ», 2012. – 492с.

11. Шкурідін Є. Є. Поняття альтернативних джерел енергії / Є. Є. Шкурідін // Молодий вчений. – 2014. – № 4(07)(2). – С. 42-44. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2014_4%2807%29%282%29__12

12. Прокіп А. В. Організаційні та еколого-економічні засади використання відновлюваних енергоресурсів: монографія / А.В. Прокіп, В.С. Дудюк, Р.Б. Колісник; [За заг. ред. А.В. Прокіпа] – Львів: ЗУКЦ, 2015. – 337с.

13. Касич А. О. Альтернативна енергетика: світовий та вітчизняний досвід / А.О. Касич, Я.О. Литвиненко, П.С. Мельничук // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Економіка. – 2013. – Вип. 23. – С. 43–47.

14. Боровик Ю. Т. Енергозбереження та енергоефективність як фактори підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / Ю.Т. Боровик, Ю.В. Єлагін // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 61. – С. 103-110.

15. Український біопаливний портал. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://pelleta.com.ua/>

16. Energy Efficiency and its contribution to energy security and the 2030 Framework for climate and energy policy [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2014_eec_communication_ad_opted_0.pdf.

REFERENCES

1. *Zakon Ukrainy «Pro elektroenerghetyku» vid 16.10.1997 # 575/97-VR zi zminamy.* [The Law of Ukraine "On Electric Power Industry" dated October 16, 1997 No. 575/97-BP with amendments]. Available at: http://kodeksy.com.ua/pro_elektroenergetiku.htm

2. *Zakon Ukrainy «Pro energhozberezhennja» vid 16.10.2012 # 5463-VI zi zminamy.* [Law of Ukraine "On Energy Saving" of 16.10.2012 № 5463-VI with amendments.] Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua>.

3. *Zakon Ukrainy «Pro aljternatyvni dzherela energhiji» vid 20.02.2003 # 555-IV zi zminamy* [Law of Ukraine "On Alternative Energy Sources" dated February 20, 2003 No. 555-IV with amendments] Available at: http://kodeksy.com.ua/pro_al_ternativni_dzherela_energiyi.htm

4. *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 05.10.04 # 1307 "Pro porjadok vydachi svidoctva pro nalezhnistj palyva do aljternatyvnogho" zi zminamy.* [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 05.10.04 № 1307 "On the procedure for issuing a certificate of fuel belonging to an alternative", as amended] Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2004-%D0%BF>

5. *Rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 18.08.2017 # 605-r "Pro skhvalennja Energhetychnoji strateghiji Ukrainy na period do 2035 roku "Bezpeka, energhoefektyvnistj, konkurentospromozhnistj" [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated August 18, 2017 No. 605-p "On Approval of the Energy Strategy of Ukraine for the period up to 2035" Safety,*

Energy Efficiency, Competitiveness ""]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-2017-%D1%80#n6>

6. *Zakon Ukrainy "Pro kombinovane vyrobnytvo teplovoi ta elektrychnoi energhiji (kogheneraciju) ta vykorystannja skydnogho energhopoten-cialu" vid 05.04.2005 # 2509-IV zi zminamy* [Law of Ukraine "On Combined Production of Thermal and Electric Energy (Cogeneration) and Utilization of the Residual Energy Potential" dated 05.04.2005 No. 2509-IV with amendments]. Available at: http://kodeksy.com.ua/pro_kombinovane_virobnitstvo_teplovoi_ta_elektrichnoi_energii_kogeneratsiyu_ta_vikoristannya_skidnogo_energo_potentsialu.htm

7. *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pytannja vvezennja na mytnu terytoriju Ukrainy energhozberighajuchykh materialiv, obladdannja ta komplektujuchykh" #444-2008-p, osj 14.08.2008, potochna redakcija vid 06.11.2013 zi zminamy* [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "Issues of Importing Energy Saving Materials, Equipment and Components to the Customs Territory of Ukraine" No. 444-2008-p, dated 14.08.2008, current edition dated November 6, 2013 with amendments]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/444-2008-%D0%BF>

8. *Zakon Ukrainy "Pro vidkhody" #187 / 98-VR vid 05.03.1998, potochna redakcija vid 18.11.2012.* [Law of Ukraine "On Waste" No. 187/98-VR dated March 5, 1998, current edition dated November 18, 2012.] Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/187/98-%D0%B2%D1%80/ed20121118>

9. Scientific-production firm VD MAIS, Available at: <http://vdmiais.ua/rynochnye-trendy-alternativnaya-energetika-ukrainy-v-2018-godu>

10. Kudrja S.O. (2012) *Netradycijni ta vidnovljувani dzherela energhiji: Pidruchnyk*

[Unconventional and Renewable Energy Sources: Textbook]. K. : NTUU "KPI". (in Ukrainian)

11. Shkuridin Je. Je. (2014) Ponjattja aljternatyvnykh dzherel energhiji [The notion of alternative energy sources]. *Young scientist*. Vol. 4(07)(2), pp. 42-44. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2014_4%2807%29%282%29_12

12. Prokip A.V., Dudjuk V.S., Kolisnyk R.B. (2015) *Orghanizacijni ta ekologho-ekonomichni zasady vykorystannja vidnovljувanykh energhoresursiv: monohrafija* [Organizational and ecological and economic principles of renewable energy use: monograph]. Lviv: ZUCTS, (in Ukrainian)

13. Kasych A.O., Lytvynenko Ja.O., Meljnychuk P.S. (2013) *Aljternatyvna energhetyka: svitovyj ta vitchyznjanyj dosvid* [Alternative energy: world and domestic experience]. *Scientific notes of the National University of Ostroh Academy. Economy*. Vol. 23, pp. 43–47.

14. Borovyk Ju.T., Jelaghin Ju.V. (2018) *Energhozberezhennja ta energhoefektyvnistj jak faktory pidvyshhennja konkurentospromozhnosti pidpryjemstv zaliznychnogho transportu* [Energy saving and energy efficiency as factors of increasing the competitiveness of railway enterprises]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 61, pp. 103-110

15. *Ukrajinsjkyj biopalyvnyj portal* [Ukrainian Biofuel Portal]. Available at: <https://pelleta.com.ua/>

16. Energy Efficiency and its contribution to energy security and the 2030 Framework for climate and energy policy Available at: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2014_eec_communication_adopted_0.pdf.

ДЕРЖАВНА СТРАТЕГІЯ ІННОВАЦІЙ ТА ПРИКЛАДНИЙ ХАРАКТЕР РЕАЛІЗАЦІЇ ЇХ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Заєць Б.М., магістр (УкрДУЗТ)*

Розглянуто світові тенденції інноваційного процесу та інноваційна діяльність підприємств України. Розкриті проблеми, які гальмують розвиток інноваційних процесів в національній економіці. Запропоновані основні напрямки, технології формування і управління інноваційним потенціалом, охарактеризовано можливості застосування в Україні міжнародного досвіду у цій сфері.

Ключові слова: інновації, інноваційна діяльність, інноваційні процеси, інноваційна інфраструктура, інноваційний потенціал, інноваційна політика.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТРАТЕГИЯ ИННОВАЦИЙ И ПРИКЛАДНОЙ ХАРАКТЕР РЕАЛИЗАЦИИ ИХ В НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

*Дейнека О.Г., д.э.н., профессор,
Заец Б.Н., магистр (УкрГУЖТ)*

Рассмотрены мировые тенденции инновационного процесса и инновационная деятельность предприятий Украины. Раскрыты проблемы, которые тормозят развитие инновационных процессов в национальной экономике. Предложены основные направления, технологии формирования и управления инновационным потенциалом, охарактеризованы возможности применения в Украине международного опыта в этой сфере.

Ключевые слова: инновации, инновационная деятельность, инновационные процессы, инновационная инфраструктура, инновационный потенциал, инновационная политика.

THE STATE STRATEGY OF INNOVATIONS AND THE APPLIED NATURE OF THEIR IMPLEMENTATION IN THE NATIONAL ECONOMY

*Dejneka O.G., Doctor of Economic Sciences, Professor,
Zaetsh B.N., master (USURT)*

Competitiveness of the global market is increasingly dependent on products based on which new knowledge lies. Today the industry needs science, innovations, education. The development of productive forces occurs with the close interaction of science and the latest technology.

An analysis of the current state of the Ukrainian economy has shown that the existing decline and stagnation in industry can not be overcome by traditional methods, as it was possible in the near past. There is a need for radical measures for the introduction of new

technical and technological solutions, modern production processes, capable of producing competitive products and providing competitive services. The above will allow the economy to exit the protracted crisis and provide Ukraine with a worthy place in the world community. Therefore, this direction of scientific research, namely the strategic aspect of innovation processes in Ukraine on the basis of foreign experience, is considered relevant.

In a market economy, the company's successful activity is provided by innovation policy, which is the decisive tool in the competitive struggle.

The main task of the state innovation policy should be measures aimed at creating conditions for the organic combination of scientific and technological and entrepreneurial environment.

The state should strengthen direct support for the innovation process in promoting the creation of innovation infrastructure, the formation of scientific and production associations, etc. But only significant innovations should be encouraged by the state financially, for example, through preferential taxation or at the expense of budget allocations. This approach will allow not to spill out state funds in support of unpredictable innovations and will promote innovations aimed at economic breakthrough and sustainable growth. Market mechanisms at the present stage will not be enough for a noticeable intensification of the innovation process in Ukraine.

The world tendencies in the field of technology development, at first glance, seem far from Ukrainian reality and do not significantly affect the range of domestic commodity producers. However, the desire of Ukraine to become a full member of the international trading system requires the production of goods and services in accordance with world requirements. That is why we need to talk about the innovative development of Ukraine not only from the point of view of raising the level of competitiveness and protection of domestic commodity producers, but also from the point of view of the expansion of our country to foreign markets.

Key words: *innovation, innovation, innovation processes, innovation infrastructure, innovation potential, innovation policy.*

Постановка проблеми. Загальновідомо, що рівень розвитку країни залежить від рівня розвитку інноваційної діяльності, тому впровадження інновацій є головним чинником успіху підприємства, який впливає і на економічний стан держави загалом.

Конкурентоспроможність на світовому ринку все більше залежить від продукції, в основі якої лежать нові знання. Сьогодні індустрія має потребу в науці, нововведеннях, освіті. Розвиток продуктивних сил відбувається при тісній взаємодії науки і новітніх технологій.

Аналіз сучасного стану економіки України показав, що існуючий занепад і застій у промисловості неможливо перебороти традиційними методами, як це було можливим ще в недалекому минулому. Необхідні радикальні заходи

для впровадження нових технічних і технологічних рішень, сучасних виробничих процесів, здатних випускати конкурентоспроможні товари та надавати конкурентоспроможні послуги. Зазначене дасть змогу економіці вийти з затяжної кризи і забезпечити Україні гідне місце у світовому співтоваристві. Тому зазначений напрямок наукових досліджень, а саме стратегічний аспект інноваційних процесів в Україні на основі зарубіжного досвіду вважається актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання інноваційного розвитку України доволі активно досліджують вітчизняні науковці. Так, у статтях Ж. Говорухи [4], А. Чухно [6], І. Космидайло [11] розглянуто проблеми та перспективи розвитку інноваційної діяльності в країні. У працях

М. Денисенка, Т. Воронкової, С. Ладика [10], М. Жук [7] проаналізовано загальний інноваційно-технологічний стан України та запропоновано моделі національної інноваційної політики. Можливі залучення інвестицій та фінансування інноваційної сфери державою розглядають у своїх роботах Н. Гончарова [5], О. Паливода [8].

Питання стратегії інноваційного розвитку досліджують вчені Українського державного університету залізничного транспорту. Зокрема це В. Дикань, О. Дейнека, Л. Позднякова, Ю. Калабухін та інші [13] [14] [15] [16].

Однак, треба зазначити, що механізм можливого використання зарубіжного досвіду управління інноваційними процесами є менш дослідженим та потребує детальнішого розгляду.

Метою статті є визначення основних шляхів використання зарубіжного досвіду управління інноваційним потенціалом України з перспективою їх використання в процесі господарювання.

Виклад основного матеріалу. Світові тенденції інноваційного процесу та інноваційна діяльність підприємств України.

В умовах ринкової економіки успішну діяльність підприємства забезпечує інноваційна політика, яка є визначальним інструментом у конкурентній боротьбі.

Безумовними лідерами у виробництві світової наукової продукції є США і Японія. Вважається, що приблизно 80 % усіх світових інновацій створюється в США. Витрати США на науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи (НДДКР) перевищують витрати Англії, Франції, ФРН та Італії разом узятих і становлять понад половину витрат на НДДКР розвинених країн. Така увага до НДДКР привела до того, що в США продається 90 % нових товарів і тільки 10 % старих, що надійшли на ринок більше як 5 років тому.

Другою світовою державою, що здійснює величезні витрати на новачі, є Японія. За цими витратами на душу населення вона знаходиться на одному рівні зі США. Якщо раніше Японія багато інновацій запозичала із Заходу та колишнього СРСР, то сьогодні вона вийшла на перше місце у світі з виробництва суден, автомобілів, тракторів та іншої техніки [1].

Особливістю інноваційного процесу, який став однією з головних тенденцій світового розвитку, починаючи з 70-х років ХХ ст. і продовжується й зараз, є те, що основним творцем та розробником науково-технічної продукції стають малі науково-технічні фірми, які ще називають венчурними фірмами. Венчурні фірми - це, як правило, малі підприємства в наукомістких галузях економіки, що спеціалізуються в галузі наукових досліджень, інженерних розробок, створення і впровадження нововведень.

Іншою помітною тенденцією треба вважати симбіоз академічної науки і промисловості та виникнення на його основі широкої мережі технопаркових структур. Зараз загальна кількість технопарків у світі становить кілька тисяч. У США діє 140 технопарків, в Європі - 260 [2].

Третьою тенденцією розвитку світової економічної системи є посилення державної підтримки тим суб'єктам, які займаються інноваційною діяльністю.

Унаслідок зазначених тенденцій у розвинених країнах більше половини підприємств займаються інноваційною діяльністю.

В Україні ситуація є протилежною. На тлі гучних декларативних заяв про підтримку і розвиток інноваційного процесу в Україні реальна ситуація свідчить зовсім про інше. Питома вага підприємств, що займаються інноваційної діяльності, є у 20-30 разів меншою, ніж у розвинених країнах, крім того, цей показник має тенденцію до зниження.

Перехід української економіки до ринкових відносин супроводжується всезростаючим науково-технічним і технологічним відставанням від індустріально розвинених країн [1]. Причина цього - відсутність стабільної стратегії розвитку країни, що спричинило нестабільність і ситуативність економічних процесів. Нехтування сучасними тенденціями розвитку світової економіки може обумовлювати те, що Україна в найближчій перспективі буде повністю витіснена із ринку високотехнологічної продукції, а це безпосередньо вплине на рівень соціально-економічного стану країни та погіршення якості життя населення.

Незважаючи на те, що протягом останніх років чисельність науково-технічних працівників в Україні зменшилася вдвічі, країна ще має потужний науковий потенціал, здатний виконувати складні фундаментальні та прикладні дослідження, багатогалузевий промисловий комплекс, на 30% зорієнтований на високотехнологічне виробництво (машинобудування, приладобудування, енергетика, авіаційні та космічні технології) [7].

Україна відома у світі своїми видатними вченими, науковими колективами та наукомісткими виробництвами. Проблема полягає тільки в тому, як всім цим розпорядитися.

До головних чинників, що гальмують інноваційну діяльність в Україні, можна віднести:

- відсутність достатніх джерел фінансування;
- недосконалість законодавчої бази у сфері інновацій, податкової системи;
- відсутність пільгового режиму для здійснення інноваційної діяльності;
- міграція фахівців високого рівня, науковців у США, Німеччину та інші країни;
- відсутність інформації та технологічної бази.

Ситуація, що склалася, терміново потребує виправлення, при цьому істотної допомоги може надати врахування світового досвіду організації інноваційного процесу.

Іноземний досвід державного регулювання інноваційних процесів: висновки для України.

Сьогодні серед розвинених країн немає такої, де держава тими чи іншими методами не прагнула б сприяти інноваційному процесу.

Аналізуючи державну політику розвинених країн щодо підтримки інновацій за ступенем державного регулювання, можна виділити два полюси. На одному знаходяться США та Велика Британія, де держава найменше втручається в економіку, зокрема й в інноваційну діяльність, на іншому - Франція та Японія, в яких держава найбільш активно підтримує інноваційний процес всіма можливими методами [3].

Перший полюс, який умовно можна назвати англо-американською моделлю, характеризується найповнішою автономією підприємництва в інноваційній сфері. За такої моделі вважається, що ринкові механізми самі сприяють прискоренню інноваційного процесу. Головний акцент робиться на створення сприятливих умов для ведення бізнесу взагалі, що зумовлює рівні умови для впровадження інноваційних продуктів у всі галузі народного господарства.

Другий (франко-японський) полюс інноваційної політики характеризується досить значним впливом держави на інноваційні процеси, зокрема і неринковими методами, шляхом прямих дотацій і субсидій підприємствам і організаціям, які здійснюють інноваційну діяльність. За цієї моделі уряди визначають пріоритетні напрямки інноваційно-технологічного розвитку, яким надається суттєва урядова підтримка.

Більшість розвинених європейських країн та Канада займають проміжне положення між зазначеними полюсами

інноваційної політики, одночасно розвиваючи національне бізнес-середовище і використовуючи пряму державну підтримку інноваційної діяльності [3-6].

З посиленням міжнародних інтеграційних процесів і виробленням погодженої економічної політики у загальному економічному просторі країн, зокрема членів ЄС, з'являється нова можливість - розроблення єдиної інноваційної політики на рівні держав-членів співтовариства.

Аналізуючи все вищезазначене, можна зробити висновок, що за різноманітним форм і прийомів стимулювання інноваційної діяльності з боку державних органів, у всіх промислово розвинених країнах прослідковується дещо загальне, що дає змогу виділити інноваційну політику як специфічний елемент системи державного регулювання. Так, відзначається погодженість інноваційної політики з усіма видами державної економічної політики взагалі [8, 9].

На наш погляд, не можна сказати, що та чи інша модель підтримки інноваційного процесу є кращою. Вибір спрямованості державної політики залежить від багатьох чинників та особливостей інноваційного розвитку. Тоді як українська економіка намагалася вийти з кризи, застосовуючи традиційні технології, промислово розвинені країни спрямували свої зусилля на створення нової економіки, заснованої на знаннях, інформації та інноваціях. Сьогодні, маючи достатньо високий науково-технологічний потенціал, Україна недостатньо використовує його в національних інтересах. Українську інноваційну політику, яка все ще перебуває на стадії формування, можна кваліфікувати як таку, що тяжіє до англо-американської моделі, оскільки держава більше покладається на ринкові механізми стимулювання інноваційної діяльності, ніж на пряму підтримку інноваційного процесу. Але

проблема полягає не в тому, що розвиток науки і науково-технічних розробок практично не фінансується державою, а в тому, що наука і економіка України розвиваються різними шляхами. Більшість розробок, виконаних вітчизняними науковцями, не мають практичного застосування у жодній галузі економіки країни. Це спричиняє фактичну ізольованість наукових установ від підприємництва, а отже, унеможливорює розвиток інноваційного процесу за рахунок ринкових важелів, оскільки інноваційна діяльність опинилася значною мірою поза межами ринку.

Тобто, основним завданням державної інноваційної політики мають бути заходи, спрямовані на створення умов для органічного поєднання науково-технологічного і підприємницького середовища.

Держава має посилити пряму підтримку інноваційного процесу у вигляді сприяння створенню інноваційної інфраструктури, становленню науково-виробничих об'єднань тощо, але лише істотні нововведення держава повинна заохочувати фінансово, наприклад, через пільгове оподаткування або за рахунок бюджетних асигнувань. Такий підхід дасть змогу не розпилювати державні кошти на підтримку малоперспективних нововведень і сприятиме інноваціям, спрямованим на економічний прорив і забезпечення стійкого зростання. Ринкових механізмів на сучасному етапі буде недостатньо для помітної інтенсифікації інноваційного процесу в Україні.

Шляхи використання зарубіжного досвіду управління інноваційним потенціалом в Україні.

Перетворення технологій у головний ресурс сучасного економічного розвитку та управління ними радикально змінює всю систему свідомих дій і поведінку України як суб'єкта світового ринку. Тому є необхідним використання зарубіжних форм управління інноваційними процесами, які є

недостатньо поширеними в Україні, а саме: стратегії технологічного розвитку підприємств, конкурсно-контрактна система створення науково-технічної продукції, напрямки розвитку інноваційної інфраструктури та державного регулювання інноваційної діяльності. Розглянемо ці аспекти детальніше.

Стратегії технологічного розвитку підприємств. Аналіз досвіду країн, які досягли найвагоміших успіхів у науково-технологічному розвитку, експорті наукомісткої і високотехнологічної продукції дає змогу виділити такі стратегії технологічного розвитку підприємств: стратегія «наращування», стратегія «запозичення», стратегія «міжнародної кооперації».

Основою стратегії "наращування" є технологічний ізоляціонізм. Цей вид стратегії використовують лише деякі, як правило, дуже великі компанії, які володіють величезними технологічними фінансово-економічними і організаційними можливостями. Створені в них могутні науково-дослідні структури забезпечують технологічне лідерство у випуску масового товару, що визначає їх спрямованість на технологічну відособленість і вибір стратегії наращування конкурентних переваг за рахунок власного науково-технічного потенціалу. Однак, в Україні відсутні такі віолентні структури. Це пояснюється тим, що основними споживачами високотехнологічних продуктів спеціалізованих підприємств були військово-промисловий комплекс, електрона промисловість і загальне машинобудування, тобто галузі, які після розпаду СРСР опинилися на межі виживання. Тому застосування цієї стратегії в нашій країні є дуже складним та капіталомістким.

Стратегія "міжнародної кооперації" полягає у придбанні підприємствами країни зарубіжних модифікованих або радикальних технологій на основі використання різних форм міжнародного науково-технологічного і виробничого

співробітництва. Найефективнішою формою міжнародної технічної взаємодії є розвиток спільного підприємництва.

На кінець 2006 р. в Україні було зареєстровано понад 5000 спільних підприємств (СП), серед яких лише 17 % господарюють у сфері виробництва, а обсяг випуску їх продукції становить лише 3 % вітчизняного ВВП. На думку фахівців, використання СП у розвитку пріоритетних галузей і виробництв промислово-технологічної сфери України вимагає суттєвого вдосконалення нормативно-правової бази іноземного інвестування в Україні та системи управління, що пов'язано, насамперед, із посиленням регуляторної ролі держави та відповідальності суб'єктів господарювання [2-4].

Стратегія "запозичення" полягає у використанні власної дешевої робочої сили і науково-технологічного потенціалу країни для освоєння випуску нових машин і обладнання, які виготовляються у розвинених країнах, технологічні процеси яких можуть бути скопійовані зі зразка. На мою думку, саме ця стратегія є найактуальнішою та доступною для України на сучасному етапі її економічного розвитку.

Конкурсно-контрактна система створення науково-технічної продукції. Конкурсно-контрактна система створення науково-технічної продукції дуже поширена на Заході. Вона дає змогу ефективно використовувати кошти, призначені для реалізації науково-технічних програм. Залучення до складу конкурсної комісії висококваліфікованих експертів дає змогу об'єктивно встановити науково-технічний рівень і можливості тих, хто претендує на отримання замовлень щодо створення науково-технічної продукції, обрати на альтернативній основі розробника, який забезпечить оптимальні параметри розробки.

Участь у конкурсі можуть взяти всі бажаючі (відкритий конкурс) або заздалегідь визначені замовником

організації (закритий конкурс). Усі учасники конкурсу повинні знаходитися у рівних умовах.

При оцінці пропозицій учасників конкурсу незалежні експерти беруть до уваги як техніко-економічні параметри розробки, так і організаційно-комерційні умови (вартість, терміни, ціна робіт, можливості залучення кваліфікованих субпідрядників, надійних постачальників). Всі учасники сповіщаються про прийняття або відхилення їхніх пропозицій у письмовому вигляді.

Взаємовідносини замовника і розробника оформляють шляхом укладання контрактів на проведення відповідних НДЦКР [10,11].

Подібний конкурс був проведений в Україні у 2005 р. під назвою «Отечественные прикладные научно-технические разработки для малого и среднего бизнеса». Однак, він не мав державної підтримки. Тому треба зазначити, що досягнення синергічного ефекту стає можливим тільки за умови взаємодії між державою, суспільним та підприємницьким секторами. Вони мають бути скеровані на розвиток всього суспільства через створення життєздатного потрійного союзу між розробниками, промисловцями і підприємцями України і інвесторами, зокрема зовнішніми.

Інноваційна інфраструктура. При формуванні нової моделі національної інноваційної системи, одну з ключових ролей відіграє інноваційна інфраструктура, яка забезпечує горизонтальні і вертикальні зв'язки між суб'єктами інноваційної діяльності, сприяє прискоренню трансферу знань і дифузії технологій.

Однією з таких форм управління є менеджмент циклу «наука-техніка-виробництво», до якої зокрема належать так звані технопарки, технополіси й інкубатори.

Особливе місце, на наш погляд, в інноваційній інфраструктурі займають бізнес-інкубатори. У сучасному світі бізнес-інкубатором прийнято вважати

інноваційну структуру, що має своєю метою підтримку утворення і розвитку нових організацій шляхом надання їм площ для оренди, первісного капіталу, консультацій і т.п. Відомі випадки об'єднання декількох успішно працюючих бізнес-інкубаторів у нову структуру - технопарк.

Наступний рівень у розвитку інноваційної структури - технополіс. Він зазвичай виникає там, де переплітається діяльність сусідів-технопарків. Щодо розвитку цих структур в Україні, вони можуть бути створені на базі великих науково-промислових центрів (Київ, Харків, Дніпро, Одеса, Львів), де існують могутні науково-виробничі комплекси із збалансованого розвитку регіональної економіки.

В Україні утворена активно діюча Асоціація бізнес-інкубаторів. Налагоджено інтенсивний процес обміну інформацією щодо концепцій інноваційного бізнесу і менеджменту з фахівцями із США, які мають на меті дати молодим українським дослідникам та інженерам інформацію, пов'язану з дифузійною технологій з лабораторій на ринок.

Вивчаючи досвід створення інноваційних структур у країнах з перехідною економікою, треба зазначити, що створення бізнес-інкубатора, а тим більше технопарку є складною, дорогою і довгостроковою справою. Але воно дуже перспективне для України, тому що має стратегічне значення, вектор орієнтації якого спрямований у технологи XXI ст. Але не можна очікувати від них миттєвої віддачі. Наприклад, досвід Росії показує, що період становлення і досягнення апогею діяльності технопарку становить 8-10 років [1, 12]. Сьогодні Україна робить перші кроки на шляху інноваційного розвитку. І технопарки при цьому грають найважливішу роль як піонерські структури, що дають змогу за недостатнього державного фінансуванні використовувати механізми цільового використання засобів, одержуваних

при виконанні інноваційних проектів, для розвитку власних наукових баз за рахунок принципу реінвестування, що є сьогодні єдиною можливістю підтримки і розвитку як науково-технологічного потенціалу, так і інноваційної діяльності в країні.

Очевидно, що подальше становлення і розвиток мережі бізнес-інкубаторів, наукових і технологічних парків в Україні визначатиметься як об'єктивними труднощами перехідного до ринкових умов господарювання періоду, так і національними особливостями реалізованої економічної моделі стимулювання інновацій.

Висновок. Світові тенденції в області розвитку технологій, на перший погляд, видаються далекими від української дійсності та такими, що істотно не впливають на дальність вітчизняних товаровиробників. Проте прагнення України стати повноцінним членом міжнародної торгової системи вимагає виробляти товари і послуги відповідно до світовими вимогами. Саме тому потрібно вести мову про інноваційний розвиток України не тільки з позиції підвищення рівня конкурентоспроможності та захисту вітчизняних товаровиробників, а і з позицій експансії нашої країни на зовнішні ринки.

Вищезазначені тенденції повинні обов'язково враховуватися сучасними українськими компаніями і державою під час розроблення та впровадженні інноваційних технологій, продуктів на ринок.

Інноваційна політика повинна ґрунтуватися на пріоритетах економічної політики, зокрема:

- концентрація ресурсів на проведенні фундаментальних і прикладних досліджень в тих напрямках, де Україна має значний науковий, технологічний і виробничий потенціал;

- впровадження програмно-цільового підходу до фінансування всіх секторів наукової сфери;

- впровадження ринкових механізмів підтримки нових технологій, розширення участі малого і середнього бізнесу в науково-технологічному розвитку;

- приведення системи правового захисту інтелектуальної власності у відповідність з міжнародними нормами і введення інтелектуальної власності в господарський оборот;

- розвиток і впровадження сучасних інформаційних технологій;

- подолання надвитратності, неприпустимо високої енерго- і матеріаломісткості всієї нашої промисловості;

- пріоритетна підтримка інноваційного розвитку галузей економіки, які вже зараз можуть вийти на світовий ринок;

- інтеграція в міжнародні технологічні потоки з метою модернізації вітчизняного виробництва;

- запобігання надходження до України застарілих і малоефективних технологій.

Розвиток інноваційної діяльності - один з основних шляхів виходу економіки України з кризової ситуації і отримання високого рівня прибутку. При цьому важливо враховувати світовий досвід організації інноваційного процесу.

Подальші дослідження доцільно проводити в напрямку розроблення досконаліших засобів стимулювання інноваційних процесів у національній економіці. Посилення державної підтримки інноваційної діяльності підприємств України вимагає створення ефективних механізмів взаємодії органів влади з підприємствами, що займаються інноваціями, залучення їх до розроблення проектів нормативних актів, співучасті в роботі конференцій, робочих груп тощо.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Василенко В.О., Інноваційний менеджмент / В.О. Василенко, В.Г.

- Шматько - К.: Центр навчальної літератури, 2005. - 440 с.
2. Соціально-економічне становище України за 2003 р. // Економіст. -2004. - №1. - С.6-11.
3. Ганущак Л.М. Шляхи використання зарубіжного досвіду управління інноваційним потенціалом підприємств в Україні / Л.М. Ганущак // Актуальні проблеми економіки. - 2006. - №4(58). - С. 135-142.
4. Говоруха Ж.А. Питання розвитку інноваційної діяльності підприємств України/ Ж.А. Говоруха // Актуальні проблеми економіки. - 2007. - №8 (74). - С. 107-115.
5. Гончарова Н.В. Напрями розвитку інтеграційних процесів у сфері фінансової підтримки малого підприємництва / Н.В. Гончарова // Фінанси України. – 2003. – С.75-83.
6. Чухно А. Актуальні проблеми стратегії економічного та соціального розвитку на сучасному етапі / А. Чухно // Економіка України. - 2004. - №4. - С.65 - 71.
7. Жук М.В. Передумови формування національної інноваційної системи прискореного розвитку економіки / М.В. Жук // Актуальні проблеми економіки. - 2008. - №7 (85). - С.30-36.
8. Паливода О.М. Критерії оцінки інновацій для вибору форм і методів державної підтримки / О.М. Паливода // Актуальні проблеми економіки. -2008. - №3 (81). - С.38 - 42.
9. Федулова Л. Перспективи інноваційно-технологічного розвитку промисловості України / Л. Федулова // Економіка України. - 2008. - №7. - С. 24-36.
10. Денисенко М.П. Проблеми формування національної інноваційної системи України / М.П.Денисенко, Т.Є.Воронкова, С.В. Ладика // Актуальні проблеми економіки. - 2008. - №4 (82). - С.73-81.
11. Космидайло І.В. Проблеми інноваційного розвитку в Україні та шляхи їх вирішення / І.В. Космидайло // Актуальні проблеми економіки. - 2007. - №2 (68). - С.20-27.
12. Гончаров Н.П. Теоретико-методические аспекты формирования инновационной политики / Н.П. Гончаров // Актуальні проблеми економіки. - 2008. - №4 (82). - С.63-72.
13. 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.
14. Дикань В.Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України в євро інтеграційному векторі / В.Л.Дикань, Г.Є. Островерх // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 62. - С.11-20.
15. Дейнека О.Г. Формування стратегії інноваційного розвитку для підприємств залізничного транспорту в умовах формування швидкісного руху / О.Г.Дейнека, Ю.С.Камчатна // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 62.- С.174-180.
16. Позднякова Л.О. Удосконалення мотивації праці у зв'язку з впровадженням швидкісного та високошвидкісного руху / Л.О.Позднякова, Н.П. Груця // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. – 63. – С. 127-133.

REFERENCES

1. Vasylenko V.O., Shmatjko V.Gh. (2005) *Innovacijnyj menedzhment* [Innovation management]. K .: Center for Educational Literature. (in Ukrainian)
2. Socialjno-ekonomichne stanovyshhe Ukrainy za 2003 r. [Socio-economic situation of Ukraine in 2003]. *Economist*. No. 1, pp. 6-11
3. Ghanushhak L.M. (2006) *Shljakhy vykorystannja zarubizhnogho dosvidu upravlinnja innovacijnym potencialom pidpryemstv v Ukraini* [Ways of using foreign experience in managing the

innovative potential of enterprises in Ukraine]. *Actual problems of the economy*. No. 4(58), pp. 135-142

4. Ghovorukha Zh.A. (2007) Pytannja rozvytku innovacijnoji dijalnosti pidpryjemstv Ukrainy [Issues of development of innovation activity of enterprises of Ukraine]. *Actual problems of the economy*. No 8(74), pp. 107-115.

5. Ghoncharova N.V. (2003) Naprjamy rozvytku integracijnykh procesiv u sferi finansovoji pidtrymky malogho pidpryjemnytva [Areas of development of integration processes in the field of financial support of small business]. *Finance of Ukraine*. pp. 75-83.

6. Chukhno A. (2004) Aktualjni problemy strategiji ekonomichnogho ta socialjnogho rozvytku na suchasnomu etapi [Current problems of the strategy of economic and social development at the present stage]. *Ukraine economy*. No 4, pp. 65 - 71.

7. Zhuk M.V. (2008) Peredumovy formuvannja nacionaljnoji innovacijnoji systemy pryskorenogho rozvytku ekonomiky [Prerequisites for the formation of a national innovation system for accelerated economic development]. *Actual problems of the economy*. No 7 (85), pp. 30-36.

8. Palyvoda O.M. (2008) Kryteriji ocinky innovacij dlja vyboru form i metodiv derzhavnoji pidtrymky [Criteria for assessing innovation to select forms and methods of government support]. *Actual problems of the economy*. No 3 (81), pp. 38 - 42.

9. Fedulova L. (2008) Perspektyvy innovacijno-tehnologichnogho rozvytku promyslovosti Ukrainy [Perspectives of innovation and technological development of industry of Ukraine]. *Ukraine economy*. No.7, pp. 24-36.

10. Denysenko M.P., Voronkova T.Je., Ladyka S.V. (2008) Problemy formuvannja nacionaljnoji innovacijnoji systemy Ukrainy [Problems of formation of the national innovation system of Ukraine]. *Actual problems of the economy*. No 4 (82), pp. 73-81.

11. Kosmydajlo I.V. (2007) Problemy innovacijnogho rozvytku v Ukraini ta shljakhy jikh vyrishennja [Problems of innovation development in Ukraine and ways of their solution]. *Actual problems of the economy*. No 2. (68), pp. 20-27.

12. Ghoncharov N.P. (2008) Teoretyko-metodycheskye aspekty formirovaniya ynnovacyonnoj polityky [Theoretical and methodical aspects of the formation of innovation policy]. *Actual problems of the economy*. No. 4 (82), pp. 63-72.

13. Dykan V.L., Zubenko V.O., Makovoz O.V., Tokmakova I.V., Shramenko O.V. (2013) *Strategichne upravlinnja : navch.posib* [Strategic Management: Teachers]. K.: Center for Educational Literature. (in Ukrainian)

14. Dykan V.L., Ostroverkh Gh.Je. (2018) Udoshkonalennja mekhanizmiv derzhavnogho upravlinnja rozvytkom zaliznychnoji ghaluzi Ukrainy v jevro integracijnomu vektoru [Improvement of the mechanisms of state governance for the development of the railway industry of Ukraine in the euro integration vector]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 62, pp. 11-20.

15. Dejneka O.Gh., Kamchatna Ju.S. (2018) Formuvannja strategiji innovacijnogho rozvytku dlja pidpryjemstv zaliznychnogho transportu v umovakh formuvannja shvydkisnogho rukhu [Formation of the strategy of innovative development for enterprises of railway transport in conditions of formation of high-speed traffic]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 62, pp. 174-180.

16. Pozdnjakova L.O., Ghruca N.P. (2018) Udoshkonalennja motyvaciji praci u zv'jazku z vprovadzhennjam shvydkisnogho ta vysokoshvydkisnogho rukhu [Improvement of labor motivation in connection with the introduction of high-speed and high-speed traffic]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No 63, pp. 127-133.

О ПРОЕКТЕ СОЗДАНИЯ «НОВОЙ ЭКОНОМИКИ» - ПОСТКАПИТАЛИЗМА (АКСИОЛОГИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА)

Компаниец В.В., д.э.н, профессор (УкрГУЖТ)

В статье на основе духовно-нравственной парадигмы осмыслены суть и основные характеристики проекта создания новой социально-экономической системы – посткапитализма. Ключевая цель – ценность новой системы – власть глобального и глубинного порядка. Она достигается посредством создания «нового человека» и технологической системы управления групповым и массовым сознанием и поведением. Система является тоталитарной, контрольно-распределительной, жестко стратифицированной, управляемой на основе новых технологий. Базовые социально-экономические категории в ней изменяют свое прежнее содержание.

Ключевые слова: посткапитализм, новая экономика, социально-экономическая система, духовно-нравственная парадигма, духовно-культурная составляющая, человек, сознание, цифровые технологии, новые технологии, управление, контроль.

ЩОДО ПРОЕКТУ СТВОРЕННЯ «НОВОЇ ЕКОНОМІКИ» - ПОСТКАПІТАЛІЗМУ (АКСІОЛОГІЧНА ТА СОЦІАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА)

Компанієць В.В., д.е.н, професор (УкрДУЗТ)

Системні елементи, на яких тримався сучасний капіталізм, вичерпали свої можливості. У зв'язку з цим групами світової еліти висувається проект створення нової економіки і суспільства – посткапіталізму. Критично і цілісно осмислити суть і характеристики нової системи можливо тільки на основі духовно-моральної парадигми. В цьому і полягає мета статті.

Визначальним елементом будь-якої соціально-економічної системи є її духовно-культурна складова, насамперед цінності-цілі. Ключова мета – цінність нової системи – влада глобального і глибинного порядку. Вона досягається за допомогою створення "нової людини" і технологічної системи управління групою і масовою свідомістю і поведінкою для реалізації інтересів наднаціональної еліти.

Головна риса посткапіталістичного суспільства-контроль над інфо- і психосферами, поряд з контролем над ресурсами. Змінена людина - це головна умова його існування.

Нові і новітні (конвергентні) технології вже зараз дозволяють впливати на стан інтелекту і психіки людини і управляти групою і масовою свідомістю і поведінкою, що підтверджують дослідження вчених.

Глобальне протиріччя капіталізму, яке полягає в необмеженому прагненні до прибутку при обмежених попиті і ресурсах, в рамках посткапіталізму буде вирішуватися шляхом побудови контрольно-розподільчої економіки.

Посткапіталізм буде тоталітарною, контрольно-розподільчою, жорстко стратифікованою і фрагментованою системою, керованою на основі нових технологій

5 і 6 технологічних укладів. Базові соціально-економічні категорії в ній втрачать свій колишній зміст.

Ключові слова: *посткапіталізм, нова економіка, соціально-економічна система, духовно-моральна парадигма, духовно-культурна складова, людина, свідомість, цифрові технології, нові технології, управління, контроль.*

ABOUT THE CREATING OF POST-CAPITALISM "NEW ECONOMY" PROJECT (AXIOLOGICAL AND SOCIO-ECONOMIC ASSESSMENT)

Kompaniets V.V., Doctor of Economics, Professor (USURT)

The system elements on which kept modern capitalism has exhausted its possibilities. In this regard, groups of the world elite put forward a project to create a new economy and society – post-capitalism. To critically and holistically understanding the essence and characteristics of the new system is possible only on the basis of the spiritual and moral paradigm. This is the purpose of the article.

The defining element of any socio-economic system is its spiritual and cultural component, first of all, values-goals. The key goal is the value of the new system – the power of the global and deep order. It is achieved by creating of a "new person" and a technological system for management of group and mass consciousness and behavior in order to realize the interests of the supranational elite.

The main feature of the post-capitalist society is the control over the information and psycho-spheres, along with the control over the resources. A modified person is the main condition for its existence.

New and newest (convergent) technologies already now allow influencing for the state of the intellect and the human psyche, and to control group and mass consciousness and behavior, which is confirmed by the research of scientists.

The global contradictions of capitalism consisting in the unlimited desire for profit with limited demand and resources within the framework of post-capitalism will be solved by building a control and distribution "economy".

Post-capitalism will be a totalitarian, control-distributive, rigidly stratified and fragmented system, managed on the basis of new technologies of 5 and 6 technological structures. The basic socio-economic categories in it will lose their previous content.

Key words: *post-capitalism, new economy, socio-economic system, spiritual and moral paradigm, spiritual and cultural component, human, consciousness, digital technologies, new technologies, management, control.*

Постановка проблеми. **Актуальность.** Мы живем в *переломное время изменения существующего миропорядка:* в условиях глобализации стираются границы между странами и цивилизациями, стремительно меняется культура всего общества и сам человек, изменения происходят в международном праве и управлении государствами, а в мировой экономике назрели неразрешимые

обычным путем противоречия. Все это - звенья одной цепи, процессы, свидетельствующие о перестройке существующей в глобальном пространстве социально-экономической системы (далее СЭС) капитализма, которая, начиная с 80-х гг. XX столетия, приобрела потребительско-финансовую форму.

Системные элементы, на которых держался современный капитализм,

исчерпали свои возможности: разрушается национальное государство; значительно сжимается (в т.ч. в развитых странах) средний класс; в современной Европе уже не существует социального государства XX ст. и формируется общество активного участия, где вместо государства каждый должен сам заботиться о себе; в сознании западного общества разрушена протестантская трудовая этика и сформированы религия денег и психология потребленчества; неэффективной стала кредитная экономика, которая в т.ч. стимулировала потребление а деньги в значительной степени потеряли свои функции; усилились процессы жесткого, нерыночного управления системой со стороны ведущих ТНК (собственно рыночные отношения действуют в малом и среднем бизнесе, в средне- и низкотехнологичных отраслях – т.е. в тех сферах, которые почти ничего не определяют).

Еще одной характеристикой мировой экономики стала ее *увеличивающаяся фрагментация и хаотизация, происходящая на фоне глобализационных процессов в коммуникациях и в пространстве культуры* (навязывание всем универсальных «ценностей» современного общества). Она проявляется в стремительном усилении различий в условиях, факторах и уровне развития отдельных элементов системы - стран и регионов, различных сфер экономики. В результате этого одни регионы оказываются в средневековье, а другие в постиндустриальном обществе, а разные сферы экономики (финансы и индустрия; крупный и малый бизнес) живут по своим законам.

Распад существующей СЭС связан с тем, что она основана на *энтропийной логике тех, кто ей управляет*. А энтропия, нарастающая в экономической системе (как мера отклонения от условий нормального ее функционирования), ведет к непрогнозируемым социальным последствиям.

Лауреат Нобелевской премии *Джозеф Стиглиц* показал, что экономика США, ведущей капиталистической державы, уже давно развивается в интересах 1% богатейших граждан страны и это может привести к социальной катастрофе: «У представителей одного процента лучшие дома и есть доступ к лучшему образованию, лучшим врачам и возможности вести наилучший образ жизни, но есть одна вещь, которую нельзя купить ни за какие деньги: понимание того, что их жизнь тесным образом связана с тем, как живут остальные 99 процентов. В истории есть немало доказательств того, что в конечном счёте Один процент приходит к этому пониманию. Но зачастую слишком поздно» [1, с. 127].

В будущем пока доволен и уверен только этот 1 %, но в условиях глубоких и комплексных технологических перемен, турбулентности макроэкономики и нарастающих социальных проблем *господство даже этой элиты, как, собственно, и самого капитализма, оказывается под большим вопросом*.

В чем видят выход? Определенные группы мировой элиты выдвигают проект создания новой СЭС (или пока ее уклада), базирующейся на революционных технологиях, который еще не получил своего окончательного названия и в общественных и научных кругах именуется по-разному: как «*цифровая экономика*», «*новая экономика, основанная на ИКТ*», «*сетевая экономика*» или более системно, но гораздо реже - как *посткапитализм*.

Суть проекта состоит в развитии и максимальном расширении в глобальном пространстве нового социально-экономического уклада жизни общества и экономики, который базируется на технологиях 5 и 6 поколений, прежде всего NBICS технологиях (NBICS-нано-био-инфо-когно-социо), и направлен на управление ресурсами, информацией и психосферой общества с целью получения глобальной власти.

Обзор публикаций. Проблемы будущего экономики и общества в связи с революционными изменениями в технологиях рассматриваются в ставших бестселлерами книгах Д. Коэна и Э. Шмидта, П. Мейсона, К. Шваба [2-5]. Но эти западные авторы *отражают парадигму определяющего влияния технологий на развитие экономики вне ее ценностного, человеческого измерения и потому их технооптимистические прогнозы будущего вызывают сомнения.* На основе этой парадигмы выстраивается прогноз будущего экономики в аналитических докладах международных организаций и консалтинговых групп, исследованиях незападных ученых [6-8].

Однако есть альтернативная парадигма видения экономики, согласно которой ее настоящее и будущее зависит прежде всего от духовно-нравственного основания системы, в т.ч. целей-ценностей элитных групп, продвигающих те или иные технологические и социально-экономические изменения, их отношения к человеку. Именно в рамках этой парадигмы мы и попытаемся описать основные характеристики новой СЭС – посткапитализма в связи с революционными изменениями в технологиях, что и будет целью статьи.

Основной материал. Чтобы осмыслить суть проекта и контуры новой системы, нужно вспомнить *структуру СЭС (или хозяйства в терминологии В. Зомбарта) в рамках метаэкономической (духовно-нравственной) парадигмы.*

Известный немецкий экономист Вернер Зомбарт определял понятие системы хозяйства «как духовное единство, 1) проникнутое определенным духом или подчиненное определенному смыслу; 2) имеющее определенный порядок и организацию и 3) применяющее определенную технику» [9].

Итак, *определяющим элементом социально-экономической системы является ее дух - духовно-культурная составляющая (ценности, смыслы,*

мотивации, задаваемые культурообразующей религией или доминирующим в обществе верованием), которая определяет национальный образ мысли, активность, мотивы и психологию экономической деятельности ее субъектов.

Именно эта духовно-культурная составляющая и будет определять особенности организации всех подсистем хозяйства в рамках локальной цивилизации (западной, православной, др.), режим собственности и труда, применение техники и технологии. Техника и технологии - лишь элемент системы, целого, следствие определенных цивилизационных черт, определенной социальной структуры общества, его ценностей.

Так, *если одной из главных ценностей в системе будет личность человека, его гармоничное развитие в единстве духа-души-тела, а главным принципом - опережающее развитие духовно-нравственной культуры общества по сравнению с его материальным развитием, то вся организация экономики, использование новой техники и технологий будут в идеале подчинены им. Тогда экономика, основанная в т.ч. на применении новой техники и технологий, будет служить всему обществу, а не отдельной элитной группе, будет направлена не на разрушение, а на созидание личности и общества. Это идеал, сформированный в православной цивилизации. Но для его реализации этими ценностями и смыслами должна руководствоваться элита и само общество. Что пока далеко от реальности.*

Каким же духом наполнен проект «новой экономики» - посткапитализма и кто является его бенефициарами?

Бенефициарами проекта являются определенные группы мировой элиты, связанные с представителями нетократии и части традиционной корпоратократии. Нетократы (или силовики) – элитные группы, организованные на иерархосетевой основе и объединяющие кластеры

властных, прежде всего военно-разведывательных, исследовательских и коммерческих структур.

Ключевая цель – ценность новой системы – власть глобального и глубинного порядка (порабощающая не только тело, но душу и дух человека, уничтожающая личность).

Она достигается посредством в т.ч. *создания технологической системы управления групповым и массовым сознанием и поведением* для реализации интересов наднациональной элиты, а также создания «нового человека».

Проект основан на представлении о человеке, наиболее ярко выраженном в философии трансгуманизма и постгуманизма. В них человек лишь биообъект, которым можно управлять и «совершенствовать» по заданным параметрам на основе новых технологий.

Посткапиталистическая СЭС базируется на конвергентных (NBICS) технологиях, чьей склеивающей основой являются ИКТ, принципиально новые возможности которым дали цифровые технологии.

Цифровые технологии – технологии, в которых передача информационного сигнала осуществляется на основе цифрового кода (последовательности двоичных символов 0 и 1), что обеспечивает надежность и дешевизну обработки информации, в т.ч. ее копирования.

Главная черта посткапиталистического общества - контроль над инфо- и психосферами, наряду с контролем над ресурсами.

На уровне общества контроль над инфо- и психосферами уже проявляется в разрушении образования и фундаментальной науки, сосредоточении реальных знаний и научных исследований в очень узких кругах, изменении сознания общества, в т.ч. его иррационализации, замене религии магией, где нет разделения на добро и зло, а значит – все дозволено.

А с развитием новых технологий *управление массовым и групповым сознанием* современного общества осуществляется не только посредством культурных изменений (через распространение массовой «культуры» с ее деструктивными ценностями), но и на уровне психических процессов человека, когда воздействие осуществляется не на культурные коды, а непосредственно на психику человека. Это так называемые *гормонально-инстинктивное управление и алгоритмизация мышления и поведения.*

Основной технической базой управления поведением общества является Интернет. По мнению экспертов, уже в начале 20-х гг. нынешнего века сложится Интернет всего. Он будет включать в себя привычный многосекторный Интернет контента, Интернет вещей, преимущественно одноранговый Интернет транзакций и киборг-интернет.

Если обычный Интернет (вкуче с другими ИКТ технологиями) изучает и влияет на ментальный мир человека, то Интернет нового поколения – Интернет вещей следит за поведением человека в повседневной жизни. *Благодаря этому формируется обширная база данных о человеке, начиная от его ценностей, мотивации, предпочтений и вкусов и заканчивая привычками повседневной жизни, присущим ему образом жизни, позволяющая осуществлять не только алгоритмизацию, но психическое и поведенческое программирование.*

А в ближайшие годы благодаря киборг-интернету с подключенными к сети искусственными компонентами и устройствами в человеческом теле (в т.ч. Интернет-имплантатами) станет возможной *биофизиологическая алгоритмизация.* Таким образом, как справедливо отмечают Е. Ларина и В. Овчинский, к *психологическому и поведенческому программированию* добавится *биофизиологическая алгоритмизация.* Т.е. это не что иное, как *переход от стадии «человека разумного» к*

стадии «человека программируемого» [10]. Но это будущее.

А уже сейчас под влиянием цифровых технологий, что подтверждают многие зарубежные исследования так называемого «цифрового поколения», с психикой человека происходят глубинные изменения: происходит деградация естественного интеллекта, нарушается чувственно-волевая сфера человеческой психики. Это проявляется в таких явлениях как: формирование клипового мышления, неглубокая и недолгая память; интеллектуальная зависимость от техники (аутсорсинг функции памяти гаджетам); низкая и недолгая концентрация внимания; стирание грани между действительностью и иллюзией; формирование неадекватного представления о мире, заимствование ценностей и потребностей из цифровых шаблонов; резкое снижение коммуникативных способностей, чувства сопереживания, способности самоконтроля, в т.ч. целеполагания [11-14].

В результате человек не способен осознавать смысл происходящего, принимать осознанные самостоятельные решения, творить, он живет чужими эмоциями, ему навязывают чужие мысли, мнения, цели, но все это он воспринимает как свое.

Молодежь фактически живет в двух мирах – в реальном и виртуальном и постепенно время, проводимое в виртуальном мире, увеличивается и он воспринимается как реальный.

«Находясь» в виртуальной реальности, индивид растворяется в ней, им невидимо управляют извне: его интеллект в большей степени пассивен, он не способен к целеполаганию и ему навязывают чужие мысли и цели, он живет чужими эмоциями, а в его теле происходят задаваемые ему биохимические реакции (на уровне биологических инстинктов).

Виртуореальность забирает у человека свободное время, не давая развиваться ему как личности, и превращается в объект потребления, без

которого человек не мыслит своей жизни. Человек становится добровольным рабом новой системы: его воля и рассудок настолько слабеют, что он добровольно позволяет управлять собой, лишь бы ему были обеспечены условия для телесного существования и удовольствий через получение продуктов виртуального мира (подобно тому, как в умирающей Римской империи толпа не могла жить без хлеба и зрелищ).

Уже сегодня новые технологии позволяют создавать виртуальных людей, которые воспринимаются как реальные лица, что может использоваться для изменения сознания. Так, в Китае в целях воспитания с патриотическими песнями выступает виртуальная звезда Ло Тяньи, появляющаяся на стадионах перед многотысячными аудиториями в виде голограммы [15]. Там же появился первый цифровой ведущий на базе искусственного интеллекта (презентация кибержурналиста прошла на Всемирной конференции по управлению Интернетом в провинции Чжэцзян) [16].

А за телеведущими-голограммами появятся политики-голограммы, религиозные лидеры-голограммы, в уста которых можно будет вкладывать нужное элите содержание.

Таким образом, виртуализация реальности в конечном итоге может стать мощным социальным орудием 1 % мира против остальных 99 %.

В какую же социально-экономическую систему может вписаться расчеловеченный человек?

В идеале основой экономической (хозяйственной) деятельности является человек думающий, самостоятельный, творческий, который способен к целеполаганию, принятию самостоятельных решений и самоконтролю.

В условиях современного общества, особенно в фазе его цифровой трансформации, культура мутирует и превращается в среду нераспознаваемого

большинством скрытого управления поведением человека.

Знания человека ограничиваются, сужаются, искажаются по качеству и по объему, эмоции искажаются и подменяются чужими, воля постепенно атрофируется и направляется извне.

Потребности изменяются, концентрируются на теле и удовлетворяются в том объеме и качестве, который посчитают нужным бенефициары.

Дары творчества, свободы воли, разума и совести, данные человеку Богом, в нем угасают. Функции целеполагания, выбора, самоконтроля перемещаются изнутри вовне.

Такой новый человек и в целом сообщество людей не способен (ны) к экономической деятельности как к творческому созидательному процессу, направленному на удовлетворение всех его потребностей - от телесных до духовных. Потому невозможен и труд как таковой. Возможна лишь работа под контролем, ведение псевдоэкономической деятельности, цели которой - поддержание власти и максимум благ для меньшинства и контроль большинства.

В цифровом обществе человек становится тотально несвободным: он думает, что занимается тем, чем хочет, но на самом деле он выполняет работу, которую ему задают другие, и выбора у него нет.

Поскольку по причине автоматизации и роботизации производства продуктивная занятость большинства не нужна, возникает проблема свободного времени. Свободное время человека во избежание социальных взрывов и с целью социального контроля и программирования отчуждается через СМИ и коммуникации.

Деньги (в их цифровой модификации) из средства стоимости превращаются в средство социального контроля, становятся псевдоденьгами, функции купли продажи, средства накопления ограничиваются извне

системой социального контроля, доступны не для всех (мы писали об этом) [17].

Некоторые исследователи, прогнозируя будущее общества, предполагают, что в новой СЭС оно будет устроено по кастовому принципу [18-19]. Это вытекает из процесса углубляющегося неравенства и социальной поляризации общества под воздействием новых технологий. Критерием прохождения людей в те или иные касты может стать в т.ч. некая интегральная оценка человека (его убеждений, чувств, поведения в разных сферах), получаемая при помощи новых технологий тотального контроля. Нечто подобное уже просматривается в системе социального доверия, создаваемой в Китае [17].

Конечно, деление на касты - это лишь технология, внутренний процесс разделения общества будет зависеть от мировоззрения людей, от степени овладения ими миром новых технологий, от их статуса и физического состояния. Но все это может найти отражение в интегральной рейтинговой оценке.

Отношения распределения и потребления теперь будут завязаны именно на эту интегральную оценку человека (который попадет в определенную группу - касту).

Фактически распределение и потребление станут равными. Критерий распределения - позиция человека в касте и внутри нее - рейтинг. Правильное поведение поощряется, неправильное наказывается. Потребление задается извне по качеству и количеству и ограничивается во многом извращенными физическими и отчасти душевными потребностями.

Если в капиталистическом обществе базовым средством обогащения и власти был ссудный процент, то в условиях «новой экономики» им станут сознание человека и новые технологии, в т.ч. цифровые данные, позволяющие управлять поведением людей. Отсюда, кто будет владеть монополией на эти новые технологии (с соответствующей инфраструктурой),

тот и будет реально управлять социально-экономическими и политическими процессами, до определенного критического предела нарастания энтропии социальной системы.

В новой системе будет присваиваться не столько прибавочный продукт, сколько личность человека.

Глобальные противоречия капитализма, заключающиеся в неограниченном стремлении к прибыли при ограниченных спросе и ресурсах, в рамках посткапитализма будут решаться путем построения контрольно-распределительной «экономики».

Отличием новой системы от тоталитарных обществ прошлого будет осуществление тотального управления в ней на основе новых технологий 5 и 6 техноукладов.

Вывод. Итак, капитализм исчерпал свои возможности. В связи с этим выдвигается проект создания новой СЭС - посткапитализма, базирующейся на революционных технологиях 5 и 6 техноукладов. Критически и целостно осмыслить суть и характеристики новой системы возможно только на основе духовно-нравственной парадигмы.

Ключевая цель – ценность новой системы – власть глобального и глубинного порядка. Она достигается посредством создания «нового человека» и технологической системы управления групповым и массовым сознанием и поведением.

Новые и новейшие (конвергентные) технологии уже сейчас позволяют влиять на состояние интеллекта и психики человека и управлять групповым и массовым сознанием и поведением, что подтверждают исследования ученых.

Посткапитализм будет эксплуатировать прежде всего духовно-душевную сферу человека, по сути, лишая его личностного начала. Измененный человек – это главное условие новой СЭС.

Посткапитализм будет тоталитарной, контрольно-распределительной жестко стратифицированной и фрагментированной системой, управляемой на основе новых технологий. Базовые социально-экономические категории в ней потеряют свое прежнее содержание.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Стиглиц Дж. Великое разделение. Неравенство в обществе, или что делать оставшимся 99% населения? / Джордж Стиглиц. – М.: Эксмо, 2016.- 550 с.
2. Коэн Дж., Шмидт Э., Новый цифровой мир [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.litmir.me/br/?b=178171&p=1>
3. Мейсон П. Посткапитализм. Путеводитель по нашему будущему [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.bookmate.com/books/KtXSZgzA>
4. Шваб К. Четвертая промышленная революция : пер. с англ./ К. Шваб. – М.: «Э», 2017. - 208 с.
5. Доклад о мировом развитии «Цифровые дивиденды» 2016. Обзор всемирного банка 2016 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://data.gov.ru/doklad-o-mirovom-razviti-i-cifrovy-e-dividendy-2016-obzor-vsemirnogo-banka-2016-god>
6. Навыки будущего. Что нужно знать и уметь в новом сложном мире [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://worldskills.ru/media-czentr/doklady-i-issledovaniya.html>
7. Введение в теорию цифровой экономики [Электронный ресурс]/ под ред. А.В. Щербакова. – Режим доступа: <http://spkurdyumov.ru/uploads/2018/12/vvedenie-v-teoriyu-cifrovoj-ekonomiki.pdf>
8. Токмакова І. В. Стратегічне управління розвитком підприємств в умовах цифровізації економіки/ І. В. Токмакова, Д. А. Шатохіна, С. В. Мельник// Вісник

економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 64. - С.283-291.

9. Зомбарт В. Избранные работы [Электронный ресурс] / В. Зомбарт. – Режим доступа: <https://www.litres.ru/verner-zombart/izbrannyye-raboty/chitat-onlayn/page-6/>

10. Ларина Е. Парадокс Ферми и угрозы будущего. Магистральное направление производственной революции [Электронный ресурс]/ Е. Ларина, В. Овчинский. – Режим доступа: <https://centrasia.org/newsA.php?st=1535343120>

11. Шпитцер М. Антимозг: цифровые технологии и мозг [Электронный ресурс]/ М. Шпитцер. – Режим доступа: http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6377279&lfrom=202213444

12. Исследование Google: поколение Z в цифровом мире [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adindex.ru/news/researches/2017/04/18/159288.phtml>

13. Почему чтение с экрана тормозит наш мозг [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://stepup.press/society/item/1616-pochemu-chtenie-s-ekrana-tormozit-nash-mozg>

14. Последствия могут быть очень серьезными: как цифровые технологии влияют на наше тело и мозг [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://econet.ru/articles/119917-posledstviya-mogut-byt-ochen-serieznyimi-kak-tsifrovye-tehnologii-vliyayut-na-nashe-telo-i-mozg>

15. Китай провел масштабные социальные эксперименты с цифровыми технологиями [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rvs.su/novosti/2018/kitay-provel-masshtabnye-socialnye-eksperimenty-s-cifrovymi-tehnologiyami#hcq=LPRtJdr>

16. Первого в мире виртуального телеведущего создали в Китае [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://news.sputnik.ru/internet/e2ba08912c16cf63235ecc663c42b45223db8905>

17. 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.

18. Развитие информационных технологий создает кастовое общество [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bag-info.ru/razvitie-informacionnyh-tehnologij-sozdaet-kastovoe-obshhestvo/>

19. Неравенство XXII века: на какие касты поделит общество технологии и ИИ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ruposters.ru/news/18-07-2018/neravenstvo-kasti-tehnologii>

REFERENCES

1. Stiglits Dzh. (2016) *Velikoe razdelenie. Neravenstvo v obshchestve, ili chto delat' ostavshimsya 99% naseleniya?* [Great division. Inequality in society, or what to do with the remaining 99% of the population?]. М.: Eksmo. (in Russian)

2. Koen Dzh., Shmidt E., *Novyy tsifrovoy mir* [The New Digital World]. Available at: <https://www.litmir.me/br/?b=178171&p=1>

3. Meyson P. *Postkapitalizm. Putevoditel' po nashemu budushchemu* [Postcapitalism. Guide to our future]. Available at: <https://ru.bookmate.com/books/KtXSZgzA>

4. Shvab K. (2017) *Chetvertaya promyshlennaya revolyutsiya : per. s angl* [The Fourth Industrial Revolution: Per. from English]. М.: "Е". (in Russian)

5. *Doklad o mirovom razvitii «Tsifrovye dividendy» 2016. Obzor vseмирного banka 2016 god* [World Development Report “Digital Dividends” 2016. World Bank Review 2016]. Available at: <http://data.gov.ru/doklad-o-mirovom-razvitii-cifrovye-dividendy-2016-obzor-vseмирного-banka-2016-god>

6. *Navyki budushchego. Chto nuzhno znat' i umet' v novom slozhnom mire* [Skills of the future. What you need to know and be able to in the new complex world]. Available at: <https://worldskills.ru/media-czentr/dokladyi-i-issledovaniya.html>

7. Shcherbakova A.V. *Vvedenie v teoriyu tsifrovoy ekonomiki* [Introduction to

the theory of digital economics]. Available at: <http://spkurdyumov.ru/uploads/2018/12/vvedenie-v-teoriyu-cifrovoj-ekonomiki.pdf>

8. Tokmakova I. V., Shatokhina D. A., Meljnyk S. V. (2018) Strategichne upravlinnja rozvytkom pidprijemstv v umovakh cyfrovizaciji ekonomiky [Strategic management of the development of enterprises in the conditions of digitization of the economy]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 64, pp. 283-291.

9. Zombart V. *Yzbrannye raboty* [Selected Works]. Available at: <https://www.litres.ru/verner-zombart/izbrannye-raboty/chitat-onlayn/page-6/>

10. Larina E., Ovchinskiy V. *Paradoks Fermi i ugrozy budushchego. Magistral'noe napravlenie proizvodstvennoy revolyutsii* [The Fermi Paradox and Future Threats. The main direction of the industrial revolution]. Available at: <https://centrasia.org/newsA.php?st=1535343120>

11. Shpittser M. *Antimozg: tsifrovye tekhnologii i mozg* [Anti-brain: digital technologies and the brain]. Available at: http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6377279&lfrom=202213444

12. *Issledovanie Google: pokolenie Z v tsifrovom mire* [Google research: generation Z in the digital world]. Available at: <https://adindex.ru/news/researches/2017/04/18/159288.phtml>

13. Pochemu chtenie s ekrana tormozit nash mozg [Why reading from the screen slows our brain]. Available at: <https://stepup.press/society/item/1616-pochemu-chtenie-s-ekrana-tormozit-nash-mozg>

14. Posledstviya mogut byt' ochen' ser'eznymi: kak tsifrovye tekhnologii vliyayut

na nashe telo i mozg [The consequences can be very serious: how digital technologies affect our body and brain]. Available at: <https://econet.ru/articles/119917-posledstviya-mogut-byt-ochen-serieznymi-kak-tsifrovye-tehnologii-vliyayut-na-nashe-telo-i-mozg>

15. Kitay provel masshtabnye sotsial'nye eksperimenty s tsifrovymi tekhnologiyami [China conducted large-scale social experiments with digital technology.]. Available at: <https://rvs.su/novosti/2018/kitay-provel-masshtabnye-socialnye-eksperimenty-s-cifrovymi-tehnologiyami#hcq=LPRTJdr>

16. Pervogo v mire virtual'nogo televedushchego sozdali v Kitae [The world's first virtual TV presenter created in China]. Available at: <https://news.sputnik.ru/internet/e2ba08912c16cf63235ecc663c42b45223db8905>

17. Kompaniets V.V. (2018) Razvitie i budushchee ekonomiki na osnove tsifrovyykh tekhnologiy: kriticheskoe osmyslenie [Development and the future of the digital economy: critical thinking *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 61, pp. 36-46.

18. Razvitie informatsionnykh tekhnologiy sozdaet kastovoe obshchestvo [The development of information technology creates a caste society.]. Available at: <http://bag-info.ru/razvitie-informacionnyh-tehnologij-sozdaet-kastovoe-obshchestvo/>

19. Neravenstvo XXII veka: na kakie kasty podelyat obshchestvo tekhnologii i II [Neravenstvo XXII veka: na kakie kasty podelyat obshchestvo tekhnologii i II]. Available at: <https://ruposters.ru/news/18-07-2018/neravenstvo-kasti-tehnologii>

КООПЕРАТИВНЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО: ЗМІНА ПАРАДИГМИ

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

В статті розглянуто сутність та особливості сучасного кооперативного підприємництва. Відмічено, що найсильнішими конкурентними перевагами системи кооперації є широкі можливості диверсифікації і інтеграції її діяльності. Досліджено світовий досвід функціонування різноманітних моделей кооперативних формувань. Розглянуто взаємодію організацій кооперації з іншими формами господарювання в рамках території на базі кластерного підходу.

Відзначено, що для розвитку в Україні колективного підприємництва необхідна реалізація заходів державної підтримки, створення опорних структур колективного підприємництва, розвиток демократичних засад в управлінні підприємствами.

Ключові слова: кооперація, кооперативне підприємництво, конкурентні переваги, інтеграція, розвиток, інкубатори колективних підприємств, кластер.

КООПЕРАТИВНОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО: СМЕНА ПАРАДИГМЫ

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

В статье рассмотрены сущность и особенности современного кооперативного предпринимательства. Отмечено, что самыми сильными конкурентными преимуществами системы кооперации имеются широкие возможности диверсификации и интеграции ее деятельности. Исследован мировой опыт функционирования различных моделей кооперативных формирований. Рассмотрено взаимодействие организаций кооперации с другими формами хозяйствования в рамках территории на базе кластерного подхода.

Отмечено, что для развития в Украине колективного предпринимательства необходима реализация мер государственной поддержки, создание опорных структур колективного предпринимательства, развитие демократических начал в управлении предприятиями.

Ключевые слова: кооперація, кооперативное предпринимательство, конкурентные преимущества, интеграция, развитие, инкубаторы коллективных предприятий, кластер.

COOPERATIVE ENTREPRENEURSHIP: CHANGE PARADIGM

*Polyakova, E.N., Ph.D, associate professor,
Shramenko E.V., Ph.D, associate professor (USURT)*

The article examines essence and special characteristics of the modern cooperative entrepreneurship. Its essence is observed in organizations which are owned and managed by workforces. A worker of such cooperative entrepreneurship is stimulated not only by his

participation in the corporate revenue, but by his property increment, and also by participation in business and social issues tackling and in control of decisions.

The main task of the cooperation in the current context is not an adaptation to market principles, but development of cooperation phenomenon unique characteristics, creating and increasing competitive advantages, underlying the cooperative form of economy management.

It was noted that the strongest competitive advantages of the cooperative system are wide possibilities of diversification and integration of its activities. Formation of cooperative networks allows using the advantages of small cooperatives, building a single technological chain, expansion and diversification of production, reducing the risk of niche specialism and fund raising, and increasing investment even in the times of crisis.

We examined the interaction of cooperation organizations with other forms of the economy management within the territory on the base of business cluster approach.

The core of the cluster is formed by enterprises of the cooperative sector of the regional economy, and also by the Coordinating Council of the regional cluster. Strategic block includes cooperative educational institutions, research institutes, educational and business centers.

A cluster periphery is formed by numerous independent small and medium-sized enterprises which deliver equipment, technologies, customized services, labor power, and by dealers.

An institutional environment of the cluster is represented by engineering companies and consulting companies.

It was noted that implementation of state support measures, creation of cooperative entrepreneurship supporting structures, development of democratic principles in the management of enterprises are necessary for the development of the cooperative entrepreneurship in Ukraine.

Key words: cooperation, cooperative entrepreneurship, competitive advantages, integration, development, collective enterprise incubators, business cluster

Постановка проблеми. В сучасних умовах кооперативне підприємництво отримало широкого розповсюдження, що проявляється у створенні та побудові стратегічних партнерств. Зараз кооперативні підприємства набувають нового сенсу. Якщо раніше підприємницька діяльність була притаманна здебільшого виробничим кооперативам, а споживчі виконували лише соціальну функцію, то в сучасних умовах останнім все більше притаманні ринкові засади.

Проникнення ринкових відносин в усі сфери економіки змушує переглянути підходи до споживчої кооперації та її ролі в посиленні позиції нашої країни. Вона виступає особливим сектором економіки, що взмозі забезпечити розвиток найбільш пріоритетних економічних напрямів у державі.

З іншого боку, стрімкий процес глобалізації світової економіки, зростання міжнародної конкуренції, розвиток науково-технічного прогресу, активізація інвестиційно-інноваційних процесів, вимагають нових підходів до соціально-економічного розвитку регіонів України. Саме кластеризація національної економіки розглядається багатьма науковцями як шлях, що забезпечує найбільш гнучкі форми кооперації, координації та інтеграції спільних зусиль економічних суб'єктів.

Крім того, упродовж останніх років, серед основних зовнішньоекономічних проблем України залишається інтеграція країни в Європейський Союз. Використання кластерного підходу може значно пришвидшити інтеграційний процес, оскільки, як показує практика, цю модель

використовує більшість країн ЄС. Спостерігається постійне зростання кластеризації у структурі глобальної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Теоретичним і практичним питанням функціонування кооперативних підприємств в Україні і в світі присвячено 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, В.В. Гончаренко, Н.А. Гринюк, І.Н. Денисової, А.І. Мільки, М.А. Окландера, Ю.М. Осадчук, Л.А. Суліменко, А.В. Киян, Ю.В. Ушкаренко, О.М. Федорчука та ін. [1-4, 10, 13, 14, 16, 18, 19].

Питання формування інтегрованих систем та стратегічного партнерства широко висвітлюються в роботах вчених школи В.Л. Диканя: Корінь М.В., Обруч Г.В., Токмакової І.В., Шраменко О.В. [6-8, 12, 17, 21, 22].

Створенню інтеграційних об'єднань за участю підприємств кооперації присвячені дослідження Ю.В. Косаревої, Н.Г. Міценко, Р.І. Хабібুলліна [9, 11, 20]. Проте їхні розробки потребують подальшого розвитку в мінливих сучасних умовах економіки. В зв'язку з цим тема функціонування різноманітних моделей кооперативних формувань, зокрема в Україні, та перспектив вітчизняного кооперативного підприємництва не втрачає своєї актуальності.

Постановка завдання. Метою статті є визначення перспектив розвитку вітчизняного кооперативного підприємництва в сучасних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу. Кооперація – це об'єднання людей для сумісної діяльності на кооперативних принципах з метою досягнення загальних цілей і соціального захисту.

Міжнародний кооперативний альянс розглядає кооператив як автономну асоціацію людей, що об'єдналися добровільно для задоволення своїх суспільно-економічних, соціальних і культурних потреб за допомогою демократично керованого підприємства, що знаходиться в спільному володінні його членів [цит. за 4, с.4-8].

Ушкаренко Ю.В. та Федорчук О.М. [19] визначають кооперативне підприємництво як господарську діяльність на свій страх та ризик і під свою майнову відповідальність різних груп людей, об'єднаних у кооперативи та їх союзи. Кооперативне підприємництво є різновидом колективного підприємництва, з особливими цілями і властивими йому методами діяльності.

Колективне підприємництво об'єднує собою широкий спектр колективних підприємств в основному в сфері малого та середнього бізнесу. Феномен колективного підприємництва заснований на переважній ролі господарської влади працівників підприємств. Сутність колективного підприємництва проявляється в організаціях, що перебувають у власності і під управлінням трудових колективів. Працівник колективного підприємства стимулюється не тільки участю в доходах фірми, але і приростом належної йому власності, а також участю у вирішенні господарських і соціальних питань і в контролі за прийнятими рішеннями.

Таке розуміння дає можливість виділити кооперативи з усієї сукупності юридичних осіб, організованих на інших засадах і з іншими економічними та соціальними орієнтирами.

Міжнародний кооперативний альянс визначає сім основних принципів сучасної кооперації: добровільне і відкрите членство; демократичний членський контроль; економічна участь членів кооперативу; автономія і незалежність; освіта, підвищення кваліфікації, інформація; співпраця між кооперативами;

турбота про суспільство [9].

Основні концептуальні положення кооперації формують її основні риси:

– наявність колективної власності в співтоваристві, на основі якої ведеться спільна господарська справа;

– демократичний характер об'єднання, наявність умов, за яких кожен його член може проконтролювати, як реалізуються можливості його власності в економічному житті, скласти уявлення про господарський стан кооперативу;

– соціальна спрямованість кооперації, що свідчить про діяльність кооперативу в інтересах своїх членів, на їх благо та спрямованість на захист виробника або споживача, представника певної соціальної групи населення.

За думкою багатьох фахівців, зокрема Р.І. Хабібулліна, поширення таких форм організації господарської діяльності як колективні підприємства вписується в сучасні тенденції розвитку менеджменту, оскільки наділення працівників розширеними повноваженнями і можливостями приймати рішення, розвиток підприємницького підходу у співробітників організації, встановлення довірчих відносин на підприємстві - все це є ключовими принципами сучасного управління [20, с. 2236-2237].

За різними оцінками сьогодні в кооперативному секторі світової економіки зайнято майже 1 млрд людей – фактично, це кожний сьомий мешканець планети. Кооперативи активно розвиваються у понад 100 країнах і забезпечують 100 млн робочих місць [15, 16].

У сучасній національній економіці функціонує чотири типи кооперативів – виробничі, обслуговуючі, споживчі і багатопрофільні, які об'єднують великий перелік їх видів у різних секторах економіки та соціальній сфері.

За даними Державної служби статистики, за останні шість років кількість кооперативів зменшилась. Якщо станом на 1 січня 2013 року їх було 33664,

то на початок 2019 року в Україні їх налічується 27487, тобто їх кількість скоротилась на 6177 кооперативів або на 18,3%. Станом на 1 січня 2013 року кількість підприємств споживчої кооперації становила 1360, на початок 2019 року їх налічується 1199, тобто на 11,8% менше. Кількість споживчих товариств на 01.01.2013 становила 5044 одиниці, на початок 2019 року їх налічується 4426, тобто на 12,3% менше. При цьому загальна кількість суб'єктів господарювання за цей же період скоротилась лише на 3,6% [5, 15].

З усіх підсистем кооперативного сектора України споживча кооперація є найбільш структурованою і організаційно оформленою. Організації споживчої кооперації в рамках системи некомерційного сектора економіки виконують особливу роль, обумовлену подвійною природою її організаційно-правової форми, активно поєднуючи в собі особливості комерційних і некомерційних структур.

Складність ситуації, пов'язана з сучасною українською споживчою кооперацією, полягає в хронічній незатребуваності її потенціалу. Основні актуальні проблеми функціонування підприємств споживчої кооперації, що впливають із суперечливості її цілей - захисту інтересів пайовиків і необхідності дотримання законів ринкової економіки, в умовах незбалансованих ринкових відносин, вчені пов'язують:

1) з нерозвиненістю кооперативної науки;

2) роз'єднаністю і фінансової незабезпеченістю більшості окремих організацій (кооперативів);

3) недостатньо ефективним управлінням ресурсами, що часто обертається упушенням комерційної вигоди;

4) некомпетентністю керівництва і неефективною організаційною структурою;

5) слабкою підготовкою фахівців в

області економіки і податкового законодавства;

б) низьким рівнем маркетингу [2, 18, 22].

Головним стратегічним завданням кооперації в сучасних умовах є не адаптація до ринкових засад, а розвиток унікальних якостей феномена кооперації, створення і нарощення конкурентних переваг, закладених в сутності кооперативної форми господарювання.

Унікальність підприємств споживчої кооперації полягає в тому, що, з одного боку, – це самоорганізовані суспільні структури, а з іншого – самодостатні господарські організації. І саме ці особливості створюють конкурентні переваги, багатоаспектність яких є підґрунтям для довгострокового ефективного функціонування кооперативного підприємництва завдяки оптимальному поєднанню соціальної місії з господарською діяльністю, заснованою на кооперативних принципах і цінностях.

Конкурентними перевагами системи кооперації є:

- соціальні (імідж соціально-орієнтованої системи, власна соціальна база членів-пайовиків);

- економічні (гарантовані ринки діяльності (збуту), багатогалузевий характер діяльності);

- правові (міжнародні кооперативні принципи і цінності, власна законодавча база);

- організаційні (організаційна єдність системи, власна розвинута інфраструктура).

На нашу думку, найсильнішими конкурентними перевагами системи кооперації є широкі можливості диверсифікації і інтеграції її діяльності. Своєю метою диверсифікація та інтеграція ставить досягнення ефекту синергізму.

Інтегративна діяльність кооперативних організацій здійснюється в чотирьох формах [22]:

- зовнішня інтеграція системи кооперації з господарюючими суб'єктами

зовнішнього середовища;

- внутрішня інтеграція - взаємодія товариств в межах регіональної системи кооперації;

- горизонтальна інтеграція – при здійсненні спільної діяльності;

- вертикальна інтеграція – при здійсненні взаємодоповнюючих функцій.

Формування кооперативних мереж дозволяє використовувати переваги кооперативів малих розмірів, вибудовувати єдиний технологічний ланцюжок, розширювати і диверсифікувати виробництво, знижувати ризики вузької спеціалізації і залучення позикових коштів, нарощувати інвестиції навіть в кризові роки.

В сучасних умовах виділяють три основні різновиди ведення кооперативного підприємництва:

1) «чисті (традиційні) кооперативи» з рівноправною участю пайовиків в управлінні і розподілі прибутку;

2) «акціонерні кооперативи» з домінуванням акціонерних форм ведення бізнесу;

3) кооперативи, що активно поєднують можливості «чистих» і «акціонерних» кооперативів [4].

В світовій практиці в останні роки спостерігається тенденція до створення «кооперативів нового покоління», для яких характерні: ревізія принципу «один кооператор – один голос» за допомогою дозування участі в управлінні залежно від майнового внеску в кооперативі; продаж паїв за ринковою ціною; прийняття рішень на загальних зборах членів кооперативу в залежності від їх внеску у виробництво і величини паю; розподіл дивідендів між членами кооперативу також в залежності від їх внеску у виробництво і величини паю; оперативне управління кооперативом висококваліфікованими найманими менеджерами, які не є членами колективного підприємства [20].

Особливу роль в розвитку кооперативного підприємництва грають інкубатори колективних підприємств.

Сутність підтримки в рамках бізнес-інкубації полягає в створенні «теплих» умов шляхом огороження (повного або часткового) колективного підприємства від впливу несприятливих факторів зовнішнього середовища і в той же час комплексного впливу на потреби, що виникають у підприємств на ранніх етапах розвитку [20, С. 2248-2249].

Розвиток і функціонування різноманітних моделей кооперативних формувань припускає їхню взаємодію з іншими формами господарювання в рамках території. У цьому зв'язку при розробці перспективних моделей кооперативів принципове значення має необхідність передбачення можливих варіантів узгодженої взаємодії цих форм, виділення серед них основних виробничих ланок для забезпечення ефективної стратегії розвитку багатоукладної економіки.

Найбільш раціональним напрямом інтеграції є об'єднання на добровільних засадах безлічі різноманітних підприємницьких структур, органів влади, неурядових організацій, громадських об'єднань та інших суб'єктів близько розташованих на території одного регіону в єдиний інтегральний союз – кластер. Основним кластероутворюючим елементом, на нашу думку, мають стати споживчі кооперативи, що є носіями «кореневих видів господарської і соціальної діяльності».

Складна ієрархічна структура кластеру представлена власне кластером – «ядром» та «стратегічним блоком», «периферією» та «інституційним середовищем».

Ядро кластеру утворюють підприємства кооперативного сектору економіки регіону, а також координаційна рада регіонального кластеру; стратегічний блок включає «освітній сектор кластеру» (кооперативні навчальні заклади – ВНЗи, коледжі) та «науково-дослідний сектор кластеру» (науково-дослідні інститути, навчальні та ділові центри й т.ін.).

Периферія кластеру утворена

численними самостійними малими та середніми підприємствами-постачальниками обладнання, технологій, спеціалізованих послуг, робочою силою й т.ін., дилерами, які експортують продукцію кластера на галузевий, міжрегіональний, національний та світові ринки.

Інституційне середовище кластеру представлено: «інфраструктурним сектором кластеру» (інжинірингові фірми, консалтингові компанії та ін.), «забезпечуючими структурами кластеру» (логістичні організації, транспортні компанії, постачальники енергії, послуг зв'язку й т.п.), зв'язуючими ринковими структурами (консультанти, регіональні органи влади), інфраструктурою фінансового капіталу (банки та фінансово-кредитні установи, лізингові та факторингові фірми, страхові компанії, інвестиційно-інноваційні центри й т.п.). [6, 7].

Варіанти стратегічного партнерства залежать від стану регіону, в якому працюють підприємства системи кооперації, його спеціалізації, перспективності, ефективності, прогресивності. Варто зазначити, що кооперативне підприємництво швидше характерне для віддалених від центру регіонів (легше об'єднати людей, що живуть в глибинці, ніж у великому місті). До того ж існує суттєва диференціація в системі фінансового забезпечення кооперації України в регіональному аспекті.

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 підприємств кооперації.

Цілями і очікуваними результатами

стратегічного партнерства є:

- забезпечення зайнятості шляхом створення робочих місць на діючих і новостворюваних колективних підприємствах;

- насичення ринку якісними та доступними за ціною товарами і послугами;

- збільшення податкових надходжень до бюджету від кооперативного підприємництва;

- гармонізація суспільних відносин через розвиток соціального партнерства між владою, трудовими колективами і бізнес-спільнотою [20, С. 2248-2249].

Очевидно, що прояви кластеризації можуть бути надзвичайно різноманітними, тому необхідною є активізація тих сторін її функціонування, які дадуть можливість отримати синергетичний ефект.

Важливим напрямом організаційно-економічного механізму створення бізнес-кластеру має стати зміцнення фінансової стійкості системи через більш ефективне управління джерелами залучення та розміщення капіталу. Такий підхід дозволить оптимізувати напрями державної фінансової підтримки відповідних видів економічної діяльності системи кооперації України.

Висновки. Розвиток кооперативного підприємництва дозволяє державі вирішувати найважливіші соціально-економічні завдання: зберігати містоутворюючі підприємства і місцеві спільноти, знижувати безробіття, сприяти соціальному розвитку територій. Сьогодні класичні кооперативи стають родоначальниками нових типів кооперативів, які відрізняються один від одного за критеріями відкритості, членства в них, розміру членського паю, рівня відповідальності членів кооперативу, можливості залучення зовнішніх інвесторів, прийняття рішень і розподілу доходів.

Загальноприйнятим у світовій практиці виходом з кризової ситуації є концентрація економічних можливостей

шляхом укрупнення кооперативів, зміни організаційно-правових форм підприємницьких господарств і кооперативів за критерієм раціональності.

Слід відмітити, що обов'язковою умовою ефективної реалізації такого стратегічного партнерства є державна підтримка, створення опорних структур колективного підприємництва, розвиток демократичних засад в управлінні підприємствами. Тому державна підтримка кооперативного підприємництва в даний час є визначальною, а інформаційне забезпечення процесів його становлення і розвитку в Україні є перспективним напрямом досліджень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Бабенко, С.Г. Основи кооперації [Текст] : навч. посібник / С.Г. Бабенко, С.Д. Гелей, Я. А. Гончарук, Р. Я. Пастушенко.– К. : Знання, 2004. – 470 с.

2 Гончаренко, В.В. Соціально-економічна ефективність кооперативних підприємств та національних кооперативних систем (нові теоретико-методологічні підходи) [Текст] / В.В. Гончаренко, А.І. Мілька // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія : «Економічні науки» – 2016. – № 2 (74). – С. 9-17.

3 Гринюк, Н.А. Європейські тенденції розвитку споживчої кооперації: уроки для України [Текст] / Н. А.Гринюк// Молодий вчений. – 2018. - №4 (56). – С. 776 – 779.

4 Денисова, И.Н. Потребкооперация: третий сектор экономики страны актуальные проблемы современного кооперативного предпринимательства [Текст] /И.Н. Денисова //Российское предпринимательство. – 2010. - № 1 (2). – С.4-8.

5 Державна служба статистики України. Кількість суб'єктів ЄДРПОУ за організаційно-правовими формами господарювання [Електронний

- ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
- 6 Дикань, В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера [Текст] / В.Л. Дикань // Українські залізниці. – 2014. – № 9 (15) – С. 22-26.
- 7 Дикань, В.Л. Розвиток економіки України на основі принципу рівноправності відносин держави, бізнесу та суспільства [Текст] / В.Л. Дикань, А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 63 – С. 9-19.
- 8 Корінь, М.В. Промислово-логістична системи України як форма інтеграції транспорту та промисловості [Електронний ресурс] / М.В. Корінь // Ефективна економіка. – 2011. – № 12. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=867>
- 9 Косарева, Ю.В. Принципы и возможности кооперативного предпринимательства в современных условиях [Текст] / Ю.В. Косарева // Вестник Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова. – 2018. – № 7 (61) – С. 38-41.
- 10 Мілька, А.І. Ефективність соціально-економічної діяльності підприємств та організацій споживчої кооперації [Текст] : дис. ... канд екон. наук : 08.00.04 / А. І. Мілька. – Полтава, 2016. – 197 с.
- 11 Міценко, Н.Г. Формування локальних інтегрованих систем за участю підприємств споживчої кооперації [Текст] : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04 / Н. Г. Міценко. – Львів, 2015. – 43 с.
- 12 Обруч, Г.В. Дослідження сутності поняття кластера та процесу кластеризації [Текст] / Г.В. Обруч // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи». – Львів, 2016. – С.565-568.
- 13 Окландер, М.А. Стратегії розвитку підприємств споживчої кооперації України [Текст]: монографія / М.А. Окландер, О.П. Чукурна, В.В. Гончаренко. – Одеса : Екологія, 2007. – 324 с.
- 14 Осадчук, Ю.М. Організаційно-економічний механізм формування системи фінансового забезпечення розвитку споживчої кооперації [Текст] : дис. ... канд екон. наук : 08.00.03 / Ю. М. Осадчук . – Львів, 2016. – 224 с.
- 15 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.
- 16 Суліменко, Л.А. Перспективи розвитку кооперації в Україні: міжнародний досвід [Електронний ресурс] / Л.А. Суліменко, А.В. Киян // Кооперативні читання: 2018 рік С. 77-81. – Режим доступу: http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/9077/1/Cooperative_2018_77-81.pdf
- 17 Токмакова, І.В. Сутність стратегічного партнерства на залізничному транспорті [Текст] / І. В. Токмакова. // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 41. – 2013.– С. 132.
- 18 Ушкаренко, Ю.В. Концептуальні засади забезпечення ефективного розвитку кооперації в Україні [Текст] / Ю.В. Ушкаренко // Економічний простір. – 2017. - №117. – 119-128.
- 19 Федорчук, О.М. Економіко-правовий підхід до діяльності кооперативних підприємств [Текст] / О.М. Федорчук, Ю.В. Ушкаренко // Науковий вісник Ужгородського університету. – 2011. - Серія Економіка. Спецвипуск 33. Частина 2. – С. 285-288.
- 20 Хабибуллин, Р.И. Коллективное предпринимательство в России: к вопросу об организационно-экономических мерах поддержки становления и развития [Текст] / Р.И. Хабибуллин // Российское

предпринимательство. – 2016. – Т. 17. – № 18. – С. 2235–2256.

21 Шраменко, О.В. Обґрунтування напрямків створення стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту [Текст] / О.В. Шраменко, К.Ю. Яковлева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - № 48. - С. 79-83.

22 Шраменко, О.В. Розвиток споживчої кооперації в сучасних умовах [Текст] / О.В. Шраменко, О.С. Огринчук, О.Є. Онищенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 64 – С. 102-108.

REFERENCES

1 Babenko S.Gh., Ghelej S.D., Ghoncharuk Ja. A., Pastushenko R. Ja. (2004) *Osnovy kooperaciji: navch. posibnyk* [Fundamentals of co-operation: teaching manual]. K.: Knowledge. (in Ukrainian)

2 Ghoncharenko V.V., Miljka A.I. (2016) Socialjno-ekonomichna efektyvnistj kooperatyvnykh pidprijemstv ta nacionaljnykh kooperatyvnykh system (novi teoretyko-metodologichni pidkhody) [Socio-economic efficiency of cooperative enterprises and national co-operative systems (new theoretical and methodological approaches)]. *Scientific herald of Poltava University of Economics and Trade. Series: "Economic Sciences"*. No.2 (74), pp. 9-17.

3 Ghrynjuk N.A. (2018) Jevropejskij tendenciji rozvytku spozhyvchoji kooperaciji: uroky dlja Ukrajinj [European Trends in Consumer Cooperative Development: Lessons for Ukraine]. *Young scientist*. No.4 (56), pp. 776 – 779.

4 Denisova I.N. (2010) Potrebkooperatsiya: tretij sektor ekonomiki strany aktual'nye problemy sovremennogo kooperativnogo predprinimatel'stva [Consumer cooperation: the third sector of the country's economy, pressing problems of modern cooperative entrepreneurship]. *Russian business*. No. 1 (2), pp. 4-8.

5 *Derzhavna sluzhba statystyky*

Ukrajinj. Kiljkistj sub'ektiv JeDRPOU za orghanizacijno-pravovomu formamy ghospodarjuvannja [State Statistics Service of Ukraine. Kiljkist sub'ektiv ЄDRPOU for organizational-legal forms]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

6 Dykan V.L. (2014) *Osnovy loghistrychnoji integraciji pry formuvanni loghistrychnykh system cherez utvorennja terytorialjno-promyslovogho klastera* [Basics of logistics integration in the formation of logistics systems through the formation of a territorial-industrial cluster]. *Ukrainian railways*. No. 9 (15), pp. 22-26.

7 Dykan V.L., Tolstova A.V. (2018) *Rozvytok ekonomiky Ukrajinj na osnovi pryncypu rivnopravnosti vidnosyn derzhavy, biznesu ta suspiljstva* [Development of the Ukrainian economy on the basis of the principle of equality of relations between the state, business and society]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 63, pp. 9-19.

8 Korin M.V. (2011) *Promyslovo-loghistrychna systemy Ukrajinj jak forma integraciji transportu ta promyslovosti* [Industrial-logistic systems of Ukraine as a form of integration of transport and industry]. *Effective economy*. No 12. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=867>

9 Kosareva, Yu.V. (2018) *Printsipy i vozmozhnosti kooperativnogo predprinimatel'stva v sovremennykh usloviyakh* [Principles and possibilities of cooperative entrepreneurship in modern conditions]. *Bulletin of the Russian Economic University. G.V. Plekhanov*. No. 7 (61), pp. 38-41.

10 Miljka A.I. (2016) *Efektyvnistj socialjno-ekonomichnoji dijaljnosti pidprijemstv ta orghanizacij spozhyvchoji kooperaciji* [Effectiveness of socio-economic activity of enterprises and consumer cooperatives]. (PhD Econ), Poltava: Poltava University of Economics and Trade

11 Micenko N.Gh. (2015) *Formuvannja lokaljnykh integhrovanykh*

- system za uchastju pidpryjemstv spozhyvchoji kooperaciji* [Formation of local integrated systems with the participation of consumer cooperatives]. (PhD Econ). Lviv: Center. the union consumed. t-to Ukraine, Lviv. commercials acad.
- 12 Obruch Gh.V. (2016) Doslidzhennja sutnosti ponjattja klastera ta procesu klasteryzaciji [Investigation of the essence of cluster concept and clusterization process]. *Materials of the All-Ukrainian Scientific and Practical Conference "Actual Problems of Economics and Management in the Systemic Crisis"*. - Lviv, pp.565-568..
- 13 Oklander M.A., Chukurna O.P., Ghoncharenko V.V. (2007) *Strateghiji rozvytku pidpryjemstv spozhyvchoji kooperaciji Ukrainy: monohrafija* [Development strategies of consumer cooperatives in Ukraine: monograph]. Odessa: Ecology. (in Ukrainian)
- 14 Osadchuk Ju.M. (2016) Orghanizacijno-ekonomichnyj mekhanizm formuvannja systemy finansovogho zabezpechennja rozvytku spozhyvchoji kooperaciji [Organizational and economic mechanism of forming a system of financial support for the development of consumer cooperation]. (PhD Econ). Lviv: Lviv Trade and Economic University
- 15 Panchenko S.V., Dykan V.L., Shramenko O.V., Poljakova O.M., Utkina Ju.M. (2016) *Pidpryjemnytvo: pidruchnyk* [Entrepreneurship: a textbook]. Kharkiv .: Ukrainian State University of Railway Transport. (in Ukrainian)
- 16 Sulimenko L.A., Kyjan A.V. (2018) Perspektyvy rozvytku kooperaciji v Ukraini: mizhnarodnyj dosvid [Prospects for the development of cooperation in Ukraine: international experience]. *Cooperative readings: 2018*, pp. 77-81. Available at: http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/9077/1/Cooperative_2018_77-81.pdf
- 17 Tokmakova I.V. (2013) Sutnistj strateghichnogho partnerstva na zaliznychnomu transporti [The essence of strategic partnership in rail transport]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 41, pp. 132.
- 18 Ushkarenko Ju.V. (2017) Konceptualjni zasady zabezpechennja efektyvnogho rozvytku kooperaciji v Ukraini [Conceptual framework for ensuring the effective development of cooperation in Ukraine]. *Economic space*. No. 117, pp. 119-128.
- 19 Fedorchuk O.M., Ushkarenko Ju.V. (2011) Ekonomiko-pravovyj pidkhid do dijalnosti kooperatyvnykh pidpryjemstv [Economic and legal approach to the activity of cooperative enterprises]. *Scientific herald of Uzhgorod University.. Economics Series. Special Issue, No 33. Part 2., pp. 285-288*
- 20 Khabibullin R.I. (2016) Kollektivnoe predprinimatel'stvo v Rossii: k voprosu ob organizatsionno-ekonomicheskikh merakh podderzhki stanovleniya i razvitiya [Collective entrepreneurship in Russia: on the issue of organizational and economic measures to support the formation and development]. *Russian business*. Vol.17. No 18, pp. 2235–2256.
- 21 Shramenko O.V., Jakovleva K.Ju. (2014) Obghruntuvannja naprjamkiv stvorennya strateghichnogho partnerstva za uchastju zaliznychnogho transportu [Justification of the directions for the establishment of a strategic partnership with the participation of rail transport]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 48., pp. 79-83.
- 22 Shramenko O.V., Oghrynychuk O.S., Onyshhenko O.Je. (2018) Rozvytok spozhyvchoji kooperaciji v suchasnykh umovakh [Development of consumer cooperation in modern conditions] *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No 64, pp. 102-108.

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Соломніков І.В., к.е.н., асистент,
Островерх Г.Є., аспірант(УкрДУЗТ)*

В статті обґрунтовані та розглянуті проблеми розвитку залізничного транспорту України та запропоновано удосконалення державного механізму управління розвитком залізничної галузі в умовах структурного реформування для забезпеченні стійких позицій євроінтеграційного вектору, формування конкурентного середовища та стабільного функціонування галузі. Запропоновано підхід щодо реалізації механізму державного управління розвитком залізничної галузі України з визначенням основних цілей.

Ключевые слова: євроінтеграція, державне управління, залізничний транспорт, розвиток, реформування, залізнична галузь.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Соломников И.В., к.э.н., ассистент,
Островерх А.Е., аспирант (УкрГУЖТ)*

В статье обоснованы и рассмотрены проблемы развития железнодорожного транспорта Украины и предложено усовершенствование государственного механизма управления развитием железнодорожной отрасли в условиях структурного реформирования для обеспечения устойчивых позиций евроинтеграционного вектора, формирование конкурентной среды и стабильного функционирования отрасли. Предложен подход к реализации механизма государственного управления развитием железнодорожной отрасли Украины с определением основных целей.

Ключевые слова: евроинтеграция, государственное управление, железнодорожный транспорт, развитие, реформирование, железнодорожная отрасль.

STATE POLICY OF REGULATION OF DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Solomnikov I., candidate of economic sciences, assistant,
Ostroverkh H., graduate student (USURT)*

The article substantiates and addresses the problems of the development of rail transport in Ukraine and proposes the improvement of the state mechanism for managing. The development of the railway industry in the conditions of structural reform in order to ensure stable positions of the European integration vector, the formation of a competitive environment and the stable functioning of the industry. The approach to implementation of the

mechanism of state management of the development of the railway industry of Ukraine with the definition of the main objectives is proposed.

The general objective of the European integration of the railway transport system is to form a common railroad transport space, which can guarantee a comprehensive result for the railway complex of Ukraine. Its goals are: improved services, interoperability, infrastructure development, and security.

At the same time, solving the problem of forming a common European railway transport space is: supranational (in the person of international transport institutes) and national, which is divided into state, industry level and level of transport enterprises.

The state-run approach, which is now regulated by indifference, and the various methods of uncontrolled support for domestic rail transport enterprises and industries that have created monopolists in the market who do not think about effective service delivery, but the main goal is only to generate profits, even if it is possible to completely destroy the industry, which does not give those results in the development of market relations in the international market. Therefore, it often becomes necessary to determine the main mechanisms of public administration, where the initiative-organizational state component is the only one that can stop the absolute and relative decline of the country's economy and be the starting point for its accelerated growth under the auspices of the state.

Key words: *euointegration, state administration, rail transport, development, reform, railway industry.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На сьогоднішній день держава втратила довіру, функції держави обмежилися і зосередилися суто на фіскальному механізмі перерозподілу податків і бюджету та апаратів легального примусу. Органи влади не займаються активним розвитком економіки, не створюють нові механізми для реалізації можливостей громадян.

В Україні більше панує іноземний капітал, необізнаність, інстинкт споживання та отримання прибутку від власного бізнесу для себе, що призвело до об'єктивних та суб'єктивних причин проблематичного розвитку економіки та ринкових відносин в умовах Євроінтеграції.

Державний підхід, який зараз регулюється байдужістю, та різними методами неконтрольованої підтримки вітчизняних підприємств залізничного транспорту та промислових галузей, що створило монополістів на ринку, які не думають про ефективні надання послуг, а головною метою є лише отримання прибутку, навіть при можливості повного

знищення галузі, що не дає тих результатів у розвитку ринкових відносин на міжнародному ринку. Сама по собі, ринкова економіка, виправдана з економічного та морального погляду доти, доки вона повніше та краще за будь-яку іншу економічну систему забезпечує всі потреби суспільства.

Тому часто стає потреба у визначенні основних механізмів державного управління, де ініціативно-організаційною державною складовою – є єдине, що може зупинити абсолютне і відносно падіння економіки країни та бути відправною точкою для пришвидшеного її зростання під егідою держави.

Аналіз досліджень і публікацій Розуміння актуальності та значимості зміни сучасної державної політики в процесів розвитку залізничного транспорту викликає інтерес багатьох вітчизняних науковців.

Дослідженню інтеграції в транспортному секторі економіки в умовах формування пріоритетів євроінтеграційного розвитку присвятили увагу Дикань В., Овчиннікова В.,

Якименко Н., Матвієнко В., Толстова А. [1-8] та ін.

Окремі пріоритетні напрямки розвитку залізничного транспорту відповідно до міжнародних вимог щодо надійності, швидкості та безпечності перевезень розглядають Данько М., Гненний М., Дейнека О., Бараш Ю., Ейтутіс Г., Ільчук В., Компанієць В., Кірдіна О. [10-16] та ін.

Незважаючи на великий обсяг наукових розробок теоретичного та практичного характеру у сфері державного управління залізничною галуззю України, є потреба подальшого дослідження проблем, що перешкоджають забезпеченню ефективності функціонування та інтеграції вітчизняного залізничного транспорту в європейську транспортну систему.

Мета статті полягає у формуванні комплексної державної політики регулювання для забезпечення ефективності стабільного функціонування та розвитку залізничного транспорту України.

Викладення основного матеріалу.

Слід визначити, що сьогодні АТ «Українська залізниця» функціонує в умовах мінливого зовнішнього середовища. Крім того гостро відчувається наявність великої кількості дестабілізуючих внутрішніх факторів.

Саме тому для забезпечення конкурентоспроможності на міжнародному ринку АТ «Українська залізниця» необхідно виділити дієву модель регулювання та управління з боку держави, яка буде базуватися на відповідній концепції.

Концепція державного управління – це система ідей, принципів, уявлень, що зумовлюють мету функціонування організації, механізм взаємодії суб'єкта та об'єкта управління, характер взаємодії між окремими ланками його внутрішньої структури, а також необхідний ступінь урахування впливу зовнішнього середовища на розвиток підприємств

залізничного транспорту та регулювання внутрішнього середовища для забезпечення балансу підприємств, щоб створити умови при яких основною метою буде задоволення потреб суспільства та отримання прибутку для подальшого ефективного функціонування залізничної галузі, з можливістю стійкого положення на міжнародних просторах.

Залізнична галузь України, що являє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності незалежно від їх відомчої належності і форм власності, які розробляють продукцію та надають послуги певних видів перевезень. За роки незалежності залізнична галузь в Україні набула нових якісних стимулів для зростання.

Економічна роль залізничного транспорту міститься насамперед у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва.

Залізничний транспорт – це важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі. З іншого боку, залізничний транспорт сам по собі представляє найбільшу галузь народного господарства. Так, основні фонди транспортного комплексу становлять близько 15% загальнодержавних, на транспорті трудяться майже 10% загального числа робітників та службовців [17].

Залізничний транспорт забезпечує вантажні, побутові й туристичні поїздки; полегшує їх фізичну працю, зокрема при переміщенні значних обсягів вантажів та інше.

Залізничний транспорт забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами і людьми й сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну (культурне значення транспорту). Оборонна роль залізничного транспорту

виділялася й підкреслювалася завжди. З недавніх часів залізничний транспорт розглядався як один із найважливіших факторів забезпечення обороноздатності держави.

Його функціями є перекидання військ і озброєнь, вантажів постачання, забезпечення об'єктів тилових служб і військового виробництва [18].

Під структурою залізничного транспорту розуміється склад, кількісні співвідношення і форми взаємозв'язку окремих галузей і виробництв. Показниками залізничної структури є: число самостійних підприємств, співвідношення усіх видів транспорту в загальному обсязі перевезень вантажів всього транспортного комплексу, частка пасажирського та вантажного транспорту.

На практиці планування та облік залізничної галузі України визначають шляхом знаходження питомої ваги галузей у загальному обсязі транспортного виробництва. Структура залізничної галузі України формується під впливом багатьох факторів.

Розвиток і вдосконалення залізничного транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечення цілеспрямованого державного регулювання. Місце і роль залізничного транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

АТ «Українська залізниця» на даний час починає перетворюватися в одну із найбільших в Європі залізничних акціонерних компаній, що займає 5 місце в Європі та 15 у світі за протяжністю інфраструктури, а також відповідно 2 і 5 місця за вантажообігом та 5 і 7 – за пасажирообігом.

Вона виконує 63% вантажообігу та 34% пасажирообігу всієї транспортної системи держави, забезпечує робочі місця для майже 1,5% від чисельності працівників, зайнятих в економіці держави, є одним із найбільших замовників продукції промисловості на внутрішньому ринку – обсяг його щорічних потреб потенційно сягає 40 млрд. грн.[19].

Та за останній роки справи з логістикою, йдуть не кращим чином. Як і раніше, одна із головних проблем є забезпечення залізничними вагонами, їх не вистачає ні для поставок сировинних ресурсів на підприємства, ні для вивозу вже готової продукції. Крім того, багато нарікань викликає несвоєчасне постачання рухомого складу під завантаження, що також призводить до надзвичайно негативних наслідків як для галузі, так і для всієї країни в цілому. Проте вже зараз зрозуміло, що без створення незалежного органу з боку держави – для регулювання на транспорті, а також комплексної політики розвитку залізничної галузі навряд чи вийде добитися результатів та підняти залізничну галузь України.

За останні роки незалежності України, у зв'язку з погіршеним становищем обсяги перевезень залізничним транспортом скоротилися більше ніж у 2 рази (порівняно у 2017 р. із 2013р. вантажообіг зменшився на 52,5% , пасажирообіг – на 52,3%).

За цей період експлуатаційна протяжність колій зменшилася на 7%, середньооблікова чисельність персоналу – на 50,8%, експлуатаційний парк локомотивів – майже на 61%, парк вантажних вагонів – на 60%, парк пасажирських вагонів – на 51%.

Водночас кількість відокремлених підрозділів з ремонту й утримання рухомого складу та інфраструктури не зазнала значних змін і залишилася на рівні, близькому до 2013 р., і складає 338 підрозділів (зменшення на 9%), кількість станцій – 1510 (зменшення – 25%) [19].

Наведені дані свідчать про наявність певних резервів щодо підвищення продуктивності за рахунок оптимізації структури і підвищення операційної ефективності. Досягнення рівня показників провідних світових компаній потребуватиме технічного та технологічного переозброєння на передових напрямках. Однак все ж є загрози, які заважають стрімкому, стабільному розвитку залізничного транспорту в Україні.

Основними дестабілізуючими факторами сталого функціонування та розвитку АТ «Українська залізниця» є:

1) знос активної частини основних фондів перевищив 90%. Крім того, 72% електровозів, 74% тепловозів, 57% вантажних та 62% пасажирських вагонів експлуатується за межами допустимого строку служби. Сума вартості відкладених ремонтів рухомого складу та інфраструктури сягає 36 млрд. грн і продовжує зростати [20];

2) збільшення боргового навантаження АТ «Українська залізниця» внаслідок девальвації національної валюти несе загрозу дефолту та робить проблемним залучення коштів на зовнішньому і внутрішньому ринках;

3) зменшення економічної активності в ключових для АТ «Українська залізниця» східних індустриальних регіонах країни, втрата контролю над об'єктами Донецької залізниці та Криму;

4) зменшення вантажообігу з країнами Митного союзу;

5) підвищення вартості операційних витрат на фоні рекордної інфляції в Україні;

6) поточна та прогнозна економічна ситуація в країні, яка характеризується падінням обсягів промислового виробництва (особливо в металургії та вугільній промисловості), несе ризики значного скорочення обсягів вантажних перевезень;

7) втрата конкурентних переваг залізничного транспорту і подальший перехід високодохідних вантажів на інші види транспорту (за 10 років частка залізниць у вантажообігу зменшилась на 5%) призведе до зменшення дохідної бази АТ «Українська залізниця», що буде вимагати оптимізації (скорочення) мережі залізниць, або їх державної підтримки;

8) необхідність підтримки існуючих соціальних стандартів як для співробітників, так і для населення України [20];

9) недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту та невідповідність організаційної структури залізничного транспорту тенденціям розвитку ринкової економіки України;

10) наявність перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

11) недостатня фінансова прозорість діяльності залізничної галузі; низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень [21].

Також потрібно звернути увагу на теорію систем управління, яка визначає декілька видів проблем:

1) оперативні проблеми — це проблеми, вирішення яких спрямоване на запобігання, усунення або компенсацію обурень, що порушують поточну діяльність системи. Це структуровані проблеми, вирішення яких пов'язане з кількісною їх оцінкою, наявністю добре відпрацьованих альтернативних наборів дій в тій або іншій ситуації;

2) проблеми вдосконалення і розвитку систем — це проблеми, вирішення яких спрямоване на підвищення ефективності функціонування шляхом зміни характеристик об'єкта управління або системи управління об'єктом, а також упровадження нових ідей. Це слабо структуровані проблеми, вирішення яких є об'єктом дослідження системного аналізу і синтезу;

3) інноваційні проблеми — це проблеми, вирішення яких пов'язане з розробкою нових ідей і упровадженням нововведень. Це дуже слабо структуровані (або неструктуровані) проблеми. Їх вирішення пов'язане з породженням нових ідей і застосуванням евристичних методів на основі досвіду й інтуїції.

Проблема інтеграції вітчизняного залізничного транспорту в європейську транспортну мережу варто віднести до такої, що поєднує риси проблеми вдосконалення і розвитку та інноваційної проблеми. При цьому той факт, що вирішення зазначеної проблеми спрямоване на стабілізацію та вдосконалення функціонування системи (залізнична транспортна система), що має ієрархічну структуру, обумовлює ієрархічність і самої проблеми. Виявляється вона не тільки в тому, що проблема євроінтеграції залізничного транспорту України є сукупністю підпроблем, але і в тому, що вона може розглядатися як частина (підпроблема) більш крупної проблеми (Євроінтеграція України). [22]

Україні потрібні нові механізми державного управління. Розробки і впровадження таких механізмів потребує і залізнична галузь України. Так, комплексна політика державного регулювання має враховувати пріоритетні напрями розвитку галузі, розкриваючи інструменти формування суттєвих переваг за складовими розвитку, як економічна, інноваційна, виробнича, інвестиційна, соціальна, енергетична, екологічна та міжнародна складова (рис.1).

Механізми державного управління комплексної політики розвитку залізничної галузі повинні бути направлені на реалізацію економічних, організаційних, нормативно-правових і мотиваційних заходів з розвитку. Одним із головних суб'єктів комплексної політики розвитку залізничної галузі, поряд з державою, повинен стати споживач, держава, власник компаній перевізників та пасажирів.

Перш за все, доцільно розробити механізм прямого державного кредитування АТ «Українська залізниця», одноосібних чи сімейних господарств, товаровиробників без застави та за відсотками й комісіями, що передбачають лише відновлення витрат кредитних установ в межах 3-5%. Разом з цим, важливу роль буде відігравати спрощення і пришвидшення отримання дозвільної документації на перевезення.

Актуальність цих механізмів в тому, що, на жаль, іноземний капітал, існуючий управлінський апарат АТ «Українська залізниця» не зацікавлені і неспроможні в формуванні первинного товаровиробника і отримання більшого доходу від перевезень для країни, та покращення послуг для суспільства. Не зацікавлені вони і у появі у підприємств залізничного транспорту, достатнього рівня забезпеченості, як у вигляді роботи, так і достойної оплати результатів цієї роботи.

Необхідні механізми державного управління в комплексній політиці розвитку залізничного транспорту направлені на формування кооперації між товариствами власників землі та міжгалузевої кооперації - між товариствами і національними виробниками, необхідної для залізничної галузі, які багаторазово збільшать ефект від розвитку галузі.

У такому запропонованому комплексною політикою розвитку залізничної галузі, для інтенсивного режиму організації розвитку залізниць України, важливим завданням буде забезпечення збільшення споживання продукції первинного виробника, не тільки на внутрішньому ринку, а і інтенсивне просування українських перевезень на зовнішні ринки, що спростить вихід на міжнародний ринок.

Для забезпечення цього необхідний механізм захисту власного виробника та експортної орієнтації розвитку галузі через експортно-кредитну функцію (страхування та підтримку).

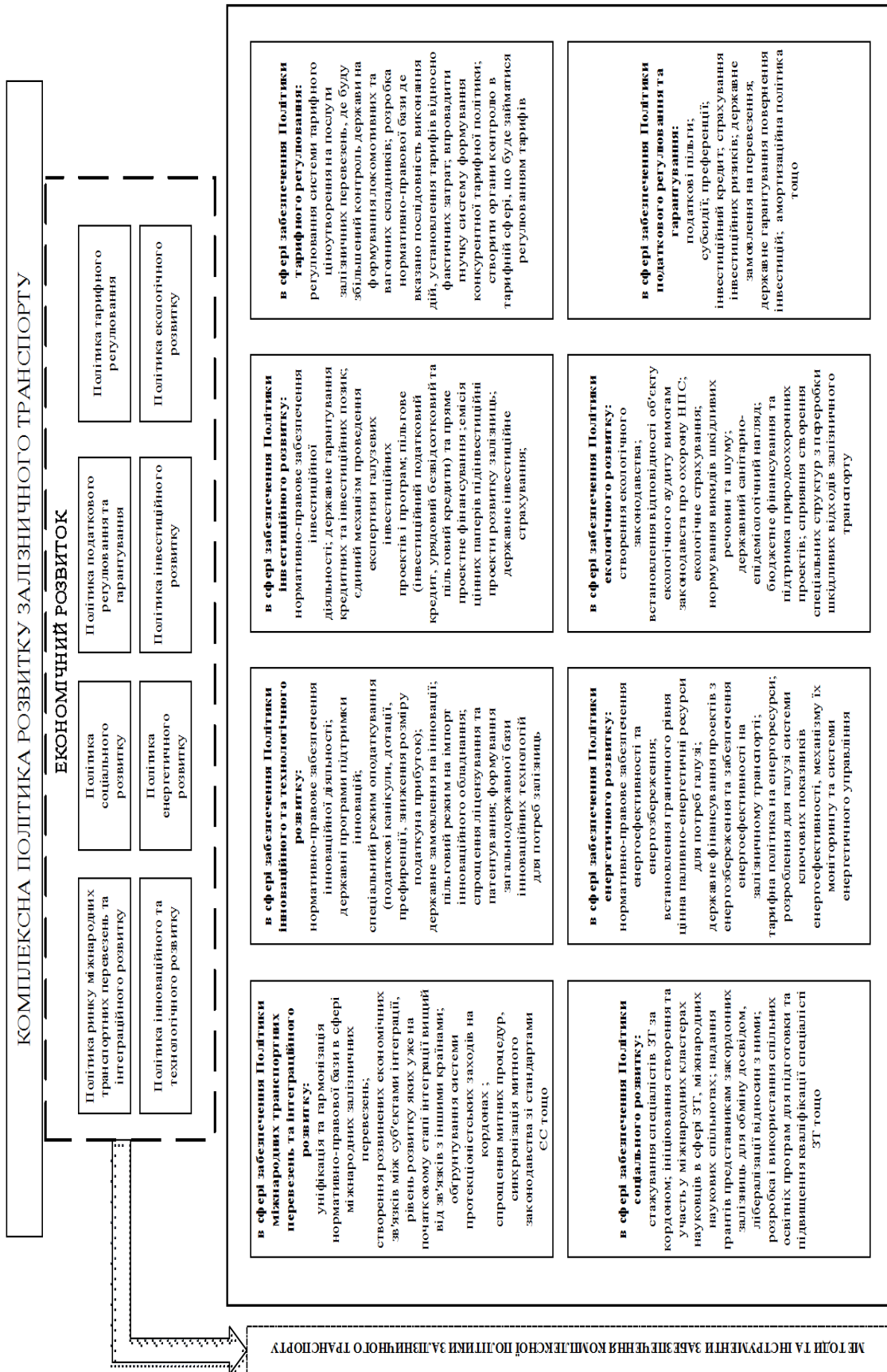


Рис. 1. Комплексна політика розвитку залізничного транспорту України [Авторська розробка]

Висновок Загальна мета євроінтеграції залізничної транспортної системи - це формування спільного залізничного транспортного простору, що може гарантувати отримання комплексного результату для залізничного комплексу України. Її цілями є: удосконалення послуг, забезпечення експлуатаційної сумісності, розвиток інфраструктури, забезпечення безпеки.

Рівнями вирішення проблеми формування спільного європейського залізничного транспортного простору є: наднаціональний (в особі міжнародних інститутів транспорту) та національний, що розподіляється на державний, галузевий рівні та рівень підприємств транспорту.

Сучасна державна політика в сфері регулювання залізничної галузі в Україні потребує жорсткого реформування відповідно до норм Європейського Союзу. У зв'язку з зазначеним обґрунтовано необхідність удосконалення системи управління залізничним транспортом та забезпечення державної підтримки його реформування, що дозволить підвищити конкурентоспроможність українських залізниць на ринку транспортних послуг.

Формування державної політики розвитку залізничної галузі в умовах євроінтеграційного процесу дозволять вирішити наукову задачу щодо удосконалення механізму державного управління залізничної галузі України. За рахунок розширення організаційно-економічного та ресурсного інструментарію.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань В. Л. Державне регулювання промислового розвитку України / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 61- С.9-19.

2 Дикань В.Л. Сутнісні аспекти конкурентоспроможності національної економіки / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна //

Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 28. – С. 13-20.

3 Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2009. - № 26. - С. 13-18.

4 Дикань В.Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євро інтеграційному просторі/ В.Л. Дикань, Г.Є. Островерх // Вісник економіки транспорту і промисловості : збірник наукових праць. – Х. : УкрДУЗТ, 2018. – № 62. – С. 11–19.

5 Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія / В.О. Овчиннікова. - Х. : УкрДУЗТ, 2017. –427 с.

6 Якименко Н. В. Методологічні основи державного регулювання розвитку залізничного транспорту України / Н. В. Якименко. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №31. – С. 197–202.

7 Матвієнко В.В. Державний механізм реформування залізничної галузі: європейський досвід / В.В. Матвієнко // Сучасні проблеми державного управління в умовах системних змін. Серія: Державне управління: зб. наук. пр. – Маріуполь: ДонДУУ, 2015. – Т. XVI. – Вип. 297. – С.122-132.

8 Толстова А.В. Роль державного регулювання в процесі детінізації економіки України / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012. - №40. – С. 303-306.

9 Данько М. І. Транспортно-логістична система в межах міжнародних транспортних коридорів та її вплив на транзитні можливості України / М. І. Данько // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2011. - № 34. - С. 15-16.

10 Економіка залізничного транспорту [Текст]: підручник за ред. І.Ю.Кулаєв, Ю. С. Бараша, М. В. Гненного; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім.

акад. В. Лазаряна. - Дніпропетровськ, 2014.- 480 с.

11 Дейнека О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – №. 25. – С. 62-65.

12 Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: 2-е вид.,перероб. і доп. / Ю.С. Бараш. – Дніпропетровськ.- 2006. - 259 с.

13 Ейтутіс Г. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації / Г. Ейтутіс, О. Никифорук, О. Бойко // Економіст. – 2012. – №8. – С. 64–69.

14 Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційна система залізничного транспорту як економічна категорія / В. П. Ільчук, Є. М.Сич // – Київ : Логос, 2001. – 256 с.

15 Компанієць В. В. Стратегія людського розвитку та зміни у підготовці кадрів залізничного транспорту / В. В. Компанієць // Вісник економіки транспорту та промисловості. - №31.- 2010.- С.203-211.

16 Кірдіна О.Г. Необхідність науково-виробничої інтеграції як форми реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації швидкісного руху залізницями України / О. Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ. -2010. - № 10. - С. 183-194.

17 Про затвердження Державної програми активізації розвитку економіки на 2013-2014 роки [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 27 лютого 2013 р. №187 // Законодавство / Верховна Рада України. – Електрон. текст. дані. – Київ, 2013. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/187-2013-%D0%BF> (дата звернення: 22.11.2016).

18 Галабурда В. Г. Единая транспортная система / В. Г. Галабурда. – Москва: Транспорт, 2001. – 303 с.

19 Довідник основних показників роботи регіональних філій ПАТ «Українська залізниця» (2002-2017 роки). –

Київ: ПАТ «Українська залізниця». Управління статистики, 2018. – 39 с.

20 Островерх Г.Є. Стратегічні орієнтири розвитку підприємств залізничного транспорту України / Г.Є. Островерх // Вісник економіки транспорту та промисловості Збір наук. праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2016. - № 55. – С. 58-63

21 Сущенко Р. Розвиток залізничного транспорту в Україні: проблеми державного регулювання [Електронний ресурс] / Р. Сущенко / Дніпропетровський регіональний інститут державного управління. – Електрон. аналог друк. вид.: режим доступу: www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/.../12srvpdr.pdf (дата звернення: 22.11.2016).

22 Орлова В.М. Проблема Євроінтеграції вітчизняного залізничного транспорту в контексті теорії систем управління / В.М.Орлова// –Режим доступу: http://vuzlib.com.ua/articles/book/6619-Problema_%D1%94vro%D1%96ntegra%D1%81%D1%96%D1%97_v/1.html

23 Токмакова І.В. Дослідження сутності стійкого розвитку залізничного транспорту / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №29. – С.227-229.

24 Заєць Г.П. Компетентність як складова характеристики трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту / Г.П. Заєць // Вісник економіки транспорту та промисловості Збір наук. праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017. - № 59. – С. 117-122.

25 Каличева Н. Є. Активізація діяльності державних інститутів в процесах реформування залізничного транспорту / Н. Є Каличева. О. Ю. Чередниченко //Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – №. 64. – С. 222-231.

26 Соломніков, І.В. Інвестиційне забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту / І.В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. – № 60, С. 223 -228.

REFERENCES

- 1 Dykanj V. L. Korinj M. V. (2018) Derzhavne reghuljuvannja promyslovogho rozvytku Ukrainy [State regulation of industrial development of Ukraine]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no. 61, pp.9-19.
- 2 Dykanj V.L., Kirdina O.Gh. (2009) Sutnisni aspekty konkurentospromozhnosti nacionaljnoji ekonomiky [Essential aspects of the competitiveness of the national economy]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no. 28, pp.13-20.
- 3 Dykan V.L., Kondratjuk M.V. (2009) Mekhanizm stvorennya zaliznychno-transportno-promyslovoji ghrupy v suchasnykh umovakh rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrainy [Mechanism of creation of railway-transport-industrial group in the modern conditions of development of railway transport of Ukraine]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no.26, pp. 13-18.
- 4 Dykan V.L., Ostroverkh Gh.Je. (2018) Udoskonalennja mekhanizmiv derzhavnogho upravlinnja rozvytkom zaliznychnoji ghaluzi Ukrainy u jevro integracijnomu prostori [Improvement of the mechanisms of state governance for the development of the railway industry of Ukraine in the euro integration space]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no. 62, pp. 11–19.
- 5 Ovchynnikova V.O. (2017) Strategichne upravlinnja rozvytkom zaliznychnogho transportu Ukrainy: monoghracija [Strategic management of railway transport development in Ukraine: monograph] Kharkiv: UkrDUZT (in Ukraine).
- 6 Jakymenko N. V. (2010) Metodologichni osnovy derzhavnogho reghuljuvannja rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrainy [Methodological bases of state regulation of the development of railway transport of Ukraine]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no. 31, pp. 197–202.
- 7 Matvijenko V.V. (2015) Derzhavnyj mekhanizm reformuvannja zaliznychnoji ghaluzi: jevropejskyj dosvid [State Mechanism for Reforming the Railway Industry: European Experience]. *Modern problems of state administration in conditions of systemic changes. Series: Public Administration: Sb. sciences Ave*, no. 297, pp.122-132.
- 8 Tolstova A.V. (2012) Rolj derzhavnogho reghuljuvannja v procesi detinizaciji ekonomiky Ukrainy [The role of state regulation in the process of shadowing of the economy of Ukraine]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no.40, pp. 303-306.
- 9 Danjko M.I. (2011) Transportno-loghistychna systema v mezhakh mizhnarodnykh transportnykh korydoriv ta jiji vplyv na tranzytni mozhlyvosti Ukrainy [Transport and logistics system within the international transport corridors and its influence on the transit possibilities of Ukraine]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no. 34, pp.15-16.
- 10 I.Ju.Kulajev, Ju. S. Barasha, M. V. Ghennogho (2014) Ekonomika zaliznychnogho transportu [Economics of rail transport]. Dnipropetrovsjk: Dnipropetr. nac. un-t zalizn. transp. im. akad. V. Lazarjana (in Ukraine).
- 11 Dejneka O. Gh. (2009) Teoretychni ta metodologichni skladovi rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrainy [Theoretical and methodological components of the development of rail transport in Ukraine]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no. 25, pp. 62-65.
- 12 Barash Ju.S. (2006) Upravlinnja zaliznychnym transportom krajiny: 2-e vyd.,pererob. [Railroad Transport Management of the country: 2 nd type. Recycling. and dop]. Dnipropetrovsjk: Dnipropetr. nac. un-t zalizn. transp. im. akad. V. Lazarjana (in Ukraine).
- 13 Ejtutis Gh. , O. Nykyforuk, O. Bojko (2012) Potencijni dzherela investuvannja v rozvytok zaliznychnogho transportu Ukrainy: mozhlyvosti jikh dyversyfikaciji [Potential sources of investment in the development of rail transport in Ukraine: the possibilities of their diversification]. *Ekonomist*, no. 8, pp. 64–69.

- 14 Pjchuk V., M.Sych P. Je. (2001) Innovacijno-investycijna systema zaliznychnogho transportu jak ekonomichna kategorija [Innovative-investment system of railway transport as an economic category] Kyiv: Logos (in Ukraine).
- 15 Kompanijecj V. V. (2010) Strateghija ljudskogho rozvytku ta zminy u pidgotovci kadriv zaliznychnogho transportu [Human Development Strategy and Changes in the Training of Trainers in Railway Transport]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no. 31, pp. 203-211.
- 16 Kirdina O.Gh. (2010) Neobkhdnistj naukovo-vyrobnychoji integraciji jak formy realizaciji investycijno-innovacijnogho proektu orghanizaciji shvydkisnogho rukhuzaliznycjamy Ukrainy [Necessity of scientific and industrial integration as a form of realization of investment-innovative project of organization of high-speed traffic by railways of Ukraine]. *Visnyk KhNAU*, no.10, pp.183-194.
- 17 Pro zatverdzhennja Derzhavnoji prohramy aktyvizaciji rozvytku ekonomiky na 2013-2014 roky [Elektronnyj resurs] : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 27 ljutogho 2013 r. #187 // Zakonodavstvo / Verkhovna Rada Ukrainy. – Elektron. tekst. dani. – Kyjiv, 2013. – Rezhym dostupu: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/187-2013-%D0%BF> (data zvernennja: 22.11.2016).
- 18 Ghalaburda V. Gh. Edynaja transportnaja systema (2001) [Uniform transport system] Moskva: Transport (in Russian).
- 19 (2018) *Dovidnyk osnovnykh pokaznykiv roboty reghionalnykh filij PAT «Ukrajinsjka zaliznycja» (2002-2017 roky)*[Directory of key indicators of regional branches of PJSC "Ukrainian Railways" (2002-2017 years)], Kyjiv: PAT «Ukrajinsjka zaliznycja». Upravlinnja statystyky (in Ukraine).
- 20 Ostroverkh Gh.Je. (2016) Strateghichni orijentyry rozvytku pidpryjemstv zaliznychnogho transportu Ukrainy [Strategic guidelines for the development of rail transport enterprises in Ukraine]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no.55, pp. 58-63.
- 21 Sushhenko R. (2016) Rozvytok zaliznychnogho transportu v Ukraini: problemy derzhavnogho reghuljuvannja [Development of rail transport in Ukraine: problems of state regulation] Dnipropetrovsjkyj reghionalnyj instytut derzhavnogho upravlinnja. Available at: www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/.../12srvpdr.pdf.
- 22 Orlova V.M. Problema Jevrointegraciji vitchyznjanogho zaliznychnogho transportu v konteksti teorijssystem upravlinnja [The problem of the European integration of domestic rail transport in the context of the theory management systems] Available at: http://vuzlib.com.ua/articles/book/6619Problema_%D1%94vro%D1%96ntegra%D1%81%D1%96%D1%97_v/1.html.
- 23 Tokmakova I.V.(2010) Doslidzhennja sutnosti stijkogho rozvytku zaliznychnogho transportu [Investigation of the essence of sustainable development of railway transport]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no.29, pp.227-229.
- 24 Zajecj Gh.P.(2017) Kompetentnistj jak skladova kharakterystyky trudovogho potencialu pidpryjemstv zaliznychnogho transportu [Competence as a component of the labor potential of enterprises of railway transport]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no.59, pp. 117-122.
- 25 Kalycheva N. Je., Cherednychenko O. Ju. (2018) Aktyvizacija dijalnosti derzhavnykh instytutiv v procesakh reformuvannja zaliznychnogho transportu [Activation of State Institutions' Activities in the Process of Reforming Railway Transport]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no.64, pp.222-231.
- 26 Solomnikov I.V. (2017) Investycijne zabezpechennja tekhniko-tekhnologichnogho onovlennja pidpryjemstv zaliznychnogho transportu [Investment support of the technical and technological update of the railway transport enterprises]. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, no.60, pp. 223 -228.

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЛОКАЛІЗОВАНОГО ВИРОБНИЦТВА З РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Корінь М.В., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

Встановлене значення транскордонного співробітництва на основі формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури для техніко-економічного розвитку залізничної галузі та держави. Обґрунтовано доцільність локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури України з урахуванням факторів екзо- та ендогенного характеру. Визначено фази локалізації виробництва. Обґрунтовано стратегічну мету формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури.

Ключові слова: залізничний транспорт, транскордонне співробітництво, локалізація виробництва, розвиток, інфраструктура.

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОКАЛИЗОВАННОГО ПРОИЗВОДСТВА ПО РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Корень М.В., к.э.н, доцент (УкрГУЖТ)

Установлено значение трансграничного сотрудничества на основе формирования локализованного производства по развитию железнодорожной инфраструктуры для технико-экономического развития железнодорожной отрасли и государства. Обоснована целесообразность локализованного производства по развитию железнодорожной инфраструктуры Украины с учетом факторов экзо- и эндогенного характера. Обоснована стратегическая цель формирования локализованного производства по развитию железнодорожной инфраструктуры.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, трансграничное сотрудничество, локализация производства, развитие, инфраструктура.

FEATURES OF FORMATION OF LOCALIZED PRODUCTION ON THE DEVELOPMENT OF RAILWAY INFRASTRUCTURE

Korin M.V., Ph.D., Associate Professor (USURT)

The article stipulates that the development of the railway infrastructure of Ukraine may be ensured by expanding cross-border cooperation by forming a localized production for the development of railway infrastructure. The main factors influencing the decision to locate production in one or another country are studied. The expediency of localized production on the development of railway infrastructure of Ukraine based on exogenous and endogenous factors is substantiated. The factors of endogenous influence are systematized in such groups as factors of organizational, managerial, marketing, labor, economic and production character. The experience of neighboring countries with regard to the formation of localized in the separate sectors of railway engineering, the competitiveness of which is currently largely due to the borrowing of technologies from abroad, is studied. The forms of production

localization are determined and the expediency of creating a modern rolling stock, including for high-speed and high-speed railway traffic, using foreign experience, taking into account the conditions of the domestic economy and the localization of production by the third type. The strategic goal of the formation of localized production for the development of railway infrastructure as the creation of qualitatively new types of products, which will ensure the technological equivalence of Ukraine with the advanced countries in the development of rail transport infrastructure, as well as the active influence on the world market of technologies and high technology products, is substantiated. The advantages of localization of production as an organizational basis for the creation of integrated structures for the development of the country as a whole are revealed. It is proved that the formation of cross-border cooperation on the basis of the formation of localized production for the development of railway infrastructure will become a platform for overcoming infrastructure asymmetries and the transition to digitalization of the railway industry, its high-intellectual development.

Key words: *railway transport, cross-border cooperation, production localization, development, infrastructure.*

Постановка проблеми. Сьогодні забезпечення основної діяльності залізничним транспортом України, що наразі є одним із головних перевізників країни та крупним суб'єктом господарювання, пов'язане з безліччю проблем (критичний рівень зносу рухомого складу, застарілої системи сигналізації та зв'язку, спеціалізованої колійної техніки та ін.) і відповідних до них обмежень, що унеможливають своєчасне та якісне виконання транспортно-логістичних послуг АТ «Укрзалізниця» і в свою чергу негативно впливає на економічний стан галузі та держави. Подолання притаманних галузі чинних проблем можливе в першу чергу за рахунок забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту через формування локалізованого виробництва, що потребує відповідних належних теоретичних та методологічних надбань.

Аналіз досліджень та публікацій. Наразі вивченням теоретичних та концептуальних засад розвитку вітчизняних суб'єктів господарювання (зокрема залізничного транспорту України) досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: В. Диканя [1], І. Токмакової [2], В. Овчиннікової [3], М. Корінь [1], А. Толстої [1], М. Марценюк [4] та ін.

Щодо теоретико-методологічних основ локалізації виробництва, то вони були висвітлені в працях: Аллаярова М. [5], Абдуллаєва У. [5], Котлярова С. [6], Лаврикова Ю. [6], Аверіна Л. [6], Демидова М. [7] та ін

Аналіз теоретичних напрацювань з даної проблематики свідчить про високу зацікавленість вчених, особливу увагу приділено дослідженню питань: проблеми розвитку залізничного транспорту України, пошук дієвих методів та моделей управління вітчизняною залізничною галуззю, аналіз проблем та перспектив локалізації промислового виробництва, визначення особливостей формування напрямків локалізації та ін.

Однак наявність в залізничній галузі інфраструктурних асиметрій свідчить про необхідність пошуку нових пропозицій, що дозволять забезпечити високоінтелектуальний розвиток залізничному транспорту України.

Мета статті. Тому, метою статті є визначення концептуальних положень формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури.

Основний матеріал. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту України можливо забезпечити за рахунок розширення транскордонного співробітництва, що наразі доцільно реалізовувати за рахунок формування

локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури.

Обумовлене це тим, що різниця собівартості продукту вітчизняного виробництва і ціни імпортованого товару становить близько 60%, тобто виробляти товар на території України набагато вигідніше, навіть використовуючи частково імпортовану сировину. В даному випадку немає прямої і постійної залежності від курсу валют, а також на виході отримуємо продукт вітчизняного виробництва, що задовольняє всім технічним характеристикам, а також не підпадає під санкції.

При прийнятті компанією рішення про локалізацію виробництва в тій чи іншій країні враховуються наступні фактори [8]:

- перспектива збуту продукції на ринку країни локалізації та ринках сусідніх країн;
- привабливість і близькість ринків закупівлі сировини і матеріалів;
- ступінь ризиків;
- наявність добросовісної конкуренції.

На нашу думку, цього не достатньо для визначення доцільності локалізації виробничої діяльності такого крупного суб'єкта господарювання як АТ «Укрзалізниця» адже від ефективності його господарювання в прямій залежності знаходиться економічний стан держави. Тому вважаємо за необхідне під час обґрунтування доцільності локалізації частки діяльності виробничого характеру залізничного транспорту враховувати як екзогенні, так й ендегенні фактори (рис. 1).

Щодо механізму формування локалізованого виробництва, то перш за все розглянемо його на прикладі окремих секторів залізничного машинобудування країн-сусідів, конкурентоспроможність яких в даний час забезпечується в значній мірі за рахунок запозичення технологій із-за кордону: це локомотивобудування і рухомий склад для швидкісного та високошвидкісного руху.

За останні роки з'явився цілий ряд нових серій тягового рухомого складу: тепловозів, електровозів і електропоїздів, виробництво яких освоєно в рамках створення спільних підприємств із зарубіжними виробниками (ЗАТ «Трансмашхолдинг» і французька компанія «Alstom Transport», АТ «Група Сінара» і німецька компанія «Siemens»).

АТ «Група Сінара» об'єднує підприємства різної галузевої спрямованості. Одним з пріоритетних бізнес-напрямків компанії є машинобудування. В машинобудівний холдинг компанії АТ «Сінара-Транспортні машини» входить АТ «Уральські локомотиви», найважливішим напрямком діяльності якого є виробництво вантажних електровозів постійного і змінного струму, тепловозів, електропоїздів «Ластівка». Виробництво здійснюється за технологіями «Siemens» з поетапною локалізацією виробництва.

Першим проектом підприємства в області локомотивобудування стала організація виробництва електровоза з асинхронним тяговим приводом «ГРАНІТ» (серія 2ЕС10). У 2015 році рівень локалізації електровоза досяг позначки 80%. Пізніші розробки підприємства – локомотиви ТМХ-ЕП20 і 2ЕС5 мають в 2015 році рівень локалізації виробництва продукції 55% по ТМХ-ЕП20 і 45% по 2ЕС5. Планується досягти рівня локального виробництва 80% по ЕП20 в 2017 році, а по 2ЕС5 – до 2020 року [9].

Найважливішим напрямком діяльності зазначеного підприємства є виробництво швидкісних електропоїздів серії Desiro RUS («Ластівка»), розпочате в травні 2013 року. Договір з ВАТ «Російські залізниці» передбачав жорсткі умови локалізації виробництва комплектуючих. Рівень локалізації з початку виробництва повинен був скласти 55%, а до 2017 року доведений до 80%. До 2014 року навколо «Уральських локомотивів» сформувався кластер з більш ніж 100 постачальників вузлів і компонентів, здатних працювати за

міжнародними стандартами, адаптувати технології до потреб заказчика і внутрішніх умов держави, при цьому глибина локалізації склала 62%. У 2016 році рівень локалізації виробництва

«Ластівки» перевищив 70%, очікується, що в 2017 році локалізація досягне проектного рівня – 80% [10].

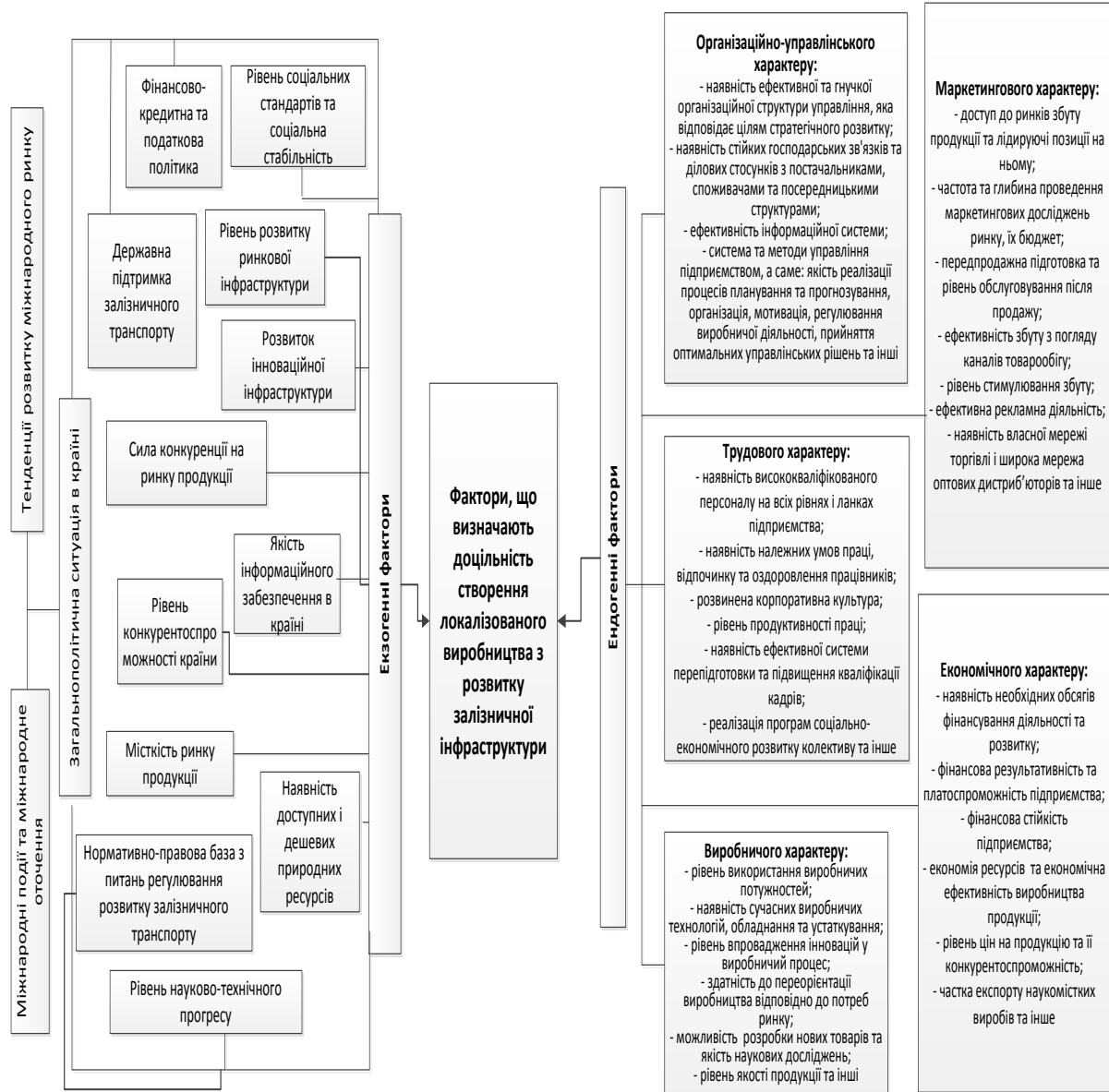


Рис. 1. Фактори, що визначають доцільність створення локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури

Діяльність наведених вище кластерів залізничного машинобудування є прикладом успішної реалізації політики імпортозаміщення по типу «наздоганяючого розвитку» - із залученням зарубіжних технологій, однак

вони для організації «складального» локалізованого виробництва.

Таким чином, на даному підприємстві перша і друга форми локалізації створюють базис для переходу до третьої форми локалізації (рис. 2).

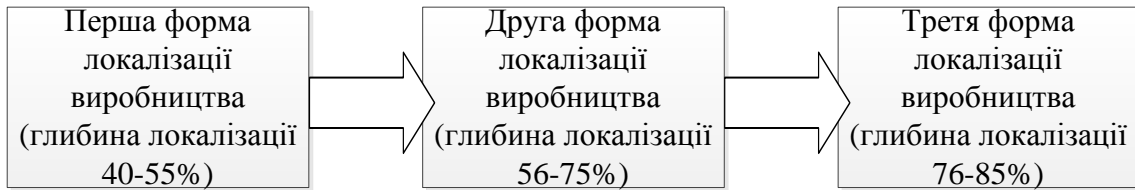


Рис. 2. Форми локалізації виробництва (складено на основі [5, 9, 10])

Створення локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури України відразу за третім типом не можливо. Це пояснюється перш за все ситуацією з комплектуючими, що в свою чергу визначається галузевою особливістю залізничного машинобудування України, тобто її технологічної багатокомпонентністю та значною металоємністю. У той же час, згідно зі стратегічними документами розвитку залізничного транспортного машинобудування, в країні відсутнє новітнє виробництво комплектуючих, без яких неможливе створення техніки, що відповідало б світовому рівню.

Для створення сучасної продукції підприємства транспортного машинобудування доцільно закуповувати комплектуючі іноземного виробництва. Для організації серійного виробництва інноваційних комплектуючих в Україні відсутні високоінтелектуальні технології.

З огляду на наявний стан філій АТ «Укрзалізниця» з інфраструктури, а також досвід, можна в якості основного напрямку розвитку галузі на найближчу і середньострокову перспективу визначити виробництво сучасного рухомого складу, в т.ч. для швидкісного й високошвидкісного залізничного руху, з використанням зарубіжного досвіду з урахуванням умов вітчизняного господарювання і локалізацією виробництва по третьому типу.

Наразі більш доцільним для забезпечення економічного розвитку України є орієнтація на створення локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури на базі вітчизняних матеріалів, компонентів і

ресурсів (трудових, сировинних, інтелектуальних та енергетичних).

Виходячи з цього стратегічною метою формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури є створення якісно нових видів продукції, які забезпечать технологічну рівноправність України з передовими країнами в розвитку інфраструктури залізничного транспорту, а також активний вплив на світовий ринок технологій і наукомісткої продукції.

Таким чином, локалізація стимулює появу в Україні виробників кінцевого продукту з новими технологіями і висуває вимоги, що поширюються на постачальників різних рівнів. Навколо виробників кінцевого продукту зосереджуються виробники матеріалів, логістичні, сервісні та фінансові організації і таким чином формуються індустріальні кластери.

Це підтверджується в працях [11, 12], адже формування інтегрованих структур пов'язане з реалізацією певного ряду переваг, головними серед яких є:

- 1) скорочення витрат за рахунок масштабів комбінованих операцій - це досягається шляхом поєднання технологічно відмінних виробничих операцій, що може забезпечити скорочення етапів виробничого процесу та зниження величини управлінських і транспортних витрат;

- 2) скорочення витрат на внутрішньому контролі та координуванні за рахунок суміжного розташування інтегрованих одиниць - це забезпечується організацією ефективної системи планування поставок, що дозволяє створити стабільне надходження необхідних ресурсів. Внаслідок цього

досягається економія на контролі, що може сприяти зменшенню простоїв, потреб в складських запасах та чисельності контролюючого персоналу;

3) скорочення витрат на інформації та інформаційному забезпеченні - досягається за рахунок розподілу функції інформаційного забезпечення, а відповідно і величини витрат на його забезпечення між усіма учасниками інтеграційного об'єднання. Окрім того, створення інтегрованих об'єднань зменшує потребу в обсязі інформації про потенційних постачальників та споживачів, а також про ринок в цілому;

4) скорочення витрат на ринкових операціях - досягається за рахунок можливого зниження рівня витрат на операції, пов'язані з організацією збуту продукції, укладанням ділових угод на ринку, а також розробкою політики ціноутворення;

5) скорочення витрат за рахунок організації стабільних відносин, що сприяє скороченню рівня витрат на реалізацію процесу купівлі-продажу.

Висновки. Становлення транскордонного співробітництва на основі формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури повинно стати платформою для подолання інфраструктурних асиметрій та переходом до цифровізації залізничної галузі та її високоінтелектуального розвитку.

Розширення такого роду транскордонного співробітництва на даному етапі позитивно відіб'ється на економічному стані України, адже при формуванні локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури по Україні, з'являться нові робочі місця, при цьому стандарти виробництва не будуть понижатися, а відповідати світовим.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В.Л. Основи бізнесу : навчальний посібник / В.Л. Дикань,

В.О. Овчиннікова, І.В. Токмакова, М. В. Корінь, А. В. Толстова. – Х.: УкрДУЗТ, 2018. – 290 с.

2. Токмакова І. В. Теоретико-методологічні основи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України: дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук; спеціальність: 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / Токмакова Ірина Василівна; Український державний університет залізничного транспорту. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – 455 с.

3. Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія / В.О. Овчиннікова. – Харків: УкрДУЗТ, 2017. – 427 с.

4. Марценюк Л. В. Організація залізничного туризму : монографія / Л.В. Марценюк. – Дніпро, ДНУЗТ, 2017. – 351 с.

5. Аллаєрова М. К. Основы развития процесса локализации в сфере производства в Республике Узбекистан [Электронный ресурс] / М. К. Аллаєрова, У. Х. Абдуллаєв // Молодой ученый. – 2015. – №3. – С. 381-384. – Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/83/15195/>. – Назва з екрану.

6. Котлярова С.Н. Роль локализации промышленного производства в политике импортозамещения / С.Н. Котлярова, Ю.Г. Лаврикова, Л.М. Аверина // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2017. – № 5. – С. 115-127.

7. Демидов Н. Кластер остается с нами [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://books.google.com.ua/books?id=vpzKCQAAQBAJ&pg=PA16&lpE%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0&f=false> – Название с экрана.

8. Виханский О.С. Менеджмент / О.С. Виханский, А.И. Наумов. – М: Гардарика, 2004. – 576 с.

9. Локализация производства – основа согласованной промышленной политики [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission>

.org/ru/nae/news/Pages/07-12-2016-9.aspx. – Названіе с екрана.

10. Ступінь локалізації вітчизняного виробництва техніки становитиме більше 60% [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://a7d.com.ua/novini/9037-stupn-lokalzacyi-vtchiznyanogo-virobnictva-tehnki-stanovitime-blshe-60.html> – Назва з екрана.

11. Бондар Н. М. Консолідаційні процеси: переваги та недоліки інтегрованих структур [Електронний ресурс] / Н. М. Бондар. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Upsal/2008_5/08bnmlis.pdf. – Назва з екрана.

12. Шведюк О.В. Визначення мережевої структури як сучасної форми координації економічної діяльності / О.В. Шведюк // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – №5 (107). – С. 22-29.

REFERENCES

1. Dykan V.L., Ovchinnikova V.O., Tokmakova I.V., Korin M.V., Tolstova A.V. (2018) *Osnovy biznesu : navchalnyj posibnyk* [Basics of business: a manual]. Kh: UkrDUZT (in Ukrainian)

2. Tokmakova I. V. (2015) *Teoretetyko-metodologichni osnovy zabezpechennja gharmonijnogho rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrainy* [Theoretical and methodological bases for ensuring the harmonious development of rail transport in Ukraine] (PhD Econ), Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport

3. Ovchinnikova VO (2017) *Strategichne upravlinnja rozvytkom zaliznychnogho transportu Ukrainy: monohrafija* [Strategic Management of the Development of Railway Transport of Ukraine: monograph]. Kharkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

4. Martsenyuk L.V. (2017) *Orghanizacija zaliznychnogho turyzmu : monohrafija* [Organization of rail tourism: a monograph]. Dnepr: DNUZT. (in Ukrainian)

5. Allayarova M.K., Abdullaev U.H. (2015) *Osnovy razvitiya protsessa lokalizatsii v sfere proizvodstva v Respublike Uzbekistan*

[The Basics of the Development of the Localization Process in the Production Sphere in the Republic of Uzbekistan]. *Young scientis*. No. 3, pp. 381-384. Available at: <https://moluch.ru/archive/83/15195/>.

6. Kotlyarova S.N., Lavrikova Yu.G., Averina L.M. (2017) *Rol' lokalizatsii promyshlennogo proizvodstva v politike importozameshcheniya* [The role of localization of industrial production in the policy of import substitution]. *Economic and social changes: facts, trends, forecast*. No.5, pp. 115-127.

7. Demidov N. *Klaster ostaetsya s nami* [Cluster stays with us]. Available at: <https://books.google.com.ua/books?id=vpzKCQAAQBAJ&pg=PA16&lpE%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0&f=false>

8. Vikhansky, O.S. Naumov A.I. (2004) *Menedzhment* [Management]. M: Gardarika. (in Russian)

9. *Lokalizatsiya proizvodstva – osnova soglasovannoy promyshlennoy politiki* [Localization of production - the basis of a coherent industrial policy. Available at: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/07-12-2016-9.aspx>.

10. *Stupinj lokalizaciji vitchyznjanogho vyrobnyctva tekhniky stanovytye biljshe 60%* [The degree of localization of domestic technology will be more than 60%]. Available at: <https://a7d.com.ua/novini/9037-stupn-lokalzacyi-vtchiznyanogo-virobnictva-tehnki-stanovitime-blshe-60.html>

11. Bondar N. M. *Konsolidacijni procesy: perevaghы ta nedoliky integhrovanykh struktur* [Consolidation Processes: Advantages and Disadvantages of Integrated Structures] Available at: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Upsal/2008_5/08bnmlis.pdf.

12. Swedvyuk O.V. (2010) *Vyznachennja merezhevoji struktury jak suchasnoji formy koordynaciji ekonomichnoji dijajnosti* [Determination of the network structure as a modern form of coordination of economic activity]. *Actual problems of the economy*. No.5 (107), pp. 22-29.

СТРАТЕГІЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Остапюк Б.Б., аспірант (УкрДУЗТ)

В статті доведено, що в сучасних умовах господарювання стратегія економічної безпеки у менеджменті залізничного транспорту є дієвим інструментом, що максимально повно дозволяє досягти встановлені цілі економічної безпеки та загальні стратегічні орієнтири розвитку. Дослідження визначень поняття «стратегія економічної безпеки» дозволив уточнити його зміст для залізничного транспорту та окреслити особливості її формування для залізничної компанії.

Ключові слова: залізничний транспорт, економічна безпека, стратегія, ризики, розвиток, екзогенні та ендогенні фактори.

СТРАТЕГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Остапюк Б.Б., аспирант (УкрГУЖТ)

В статье доказано, что в современных условиях хозяйствования стратегия экономической безопасности в менеджменте железнодорожного транспорта является действенным инструментом, максимально полно позволяет достичь установленные цели экономической безопасности и общие стратегические ориентиры развития. Исследование определений понятия «стратегия экономической безопасности» позволило уточнить его содержание для железнодорожного транспорта и определить особенности ее формирования для железнодорожной компании.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, экономическая безопасность, стратегия, риски, развитие, экзогенные и эндогенные факторы.

STRATEGY OF ECONOMIC SAFETY OF RAILWAY TRANSPORT

Ostapuyuk B.B., post-graduate student (USURT)

It is established that in modern conditions of railway transport management, the basis of its economic security are the tools for ensuring its timely implementation. It is proved that the strategy of economic safety in rail transport management is an effective tool that maximally allows to achieve the established objectives of economic security and, accordingly, the general strategic guidelines for the development of JSC "Ukrzaliznytsya". provides a set of methods, measures, forces and means that help to achieve the goals of security and the solution of the tasks. A detailed analysis of the external and internal conditions of railway transport management allowed us to determine the risks that are a barrier to the innovative development of the railway company. A meaningful analysis of the definitions of the concept of "economic security strategy" allowed clarifying its content for domestic rail transport. The strategy of economic safety of rail transport we will understand the long-term and medium-term activities, which provide protection against the negative impact of external and internal threats, destabilizing factors and risks, and also ensure the achievement of the goal of economic security,

sustainable pursuit of major commercial interests, as well as the objectives of development of operational railway transport activities. However, in modern economic conditions characterized by variability, aggressiveness, and high risk, it is wrong to think that a thoroughly elaborated and elaborated strategy of economic safety of rail transport will be relevant for a long time. The developed strategy, as a rule, lasts for several years (requiring periodic adjustments and changes in accordance with the change of exogenous and endogenous factors), and then it should be carefully reviewed or completely changed.

Key words: *railway transport, economic safety, strategy, risks, development, exogenous and endogenous factors.*

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України щодня стикається з труднощами під час забезпечення виконання основної діяльності та реалізації нових підходів до управління і розвитку. Важливою складовою економічної безпеки залізничного транспорту є інструменти забезпечення її своєчасного виконання. Одним із розповсюджених є стратегія економічної безпеки, що формується відповідно до умов зовнішнього та внутрішнього оточення суб'єкта господарювання та передбачає комплекс способів, заходів, сил і засобів, за допомогою яких забезпечується досягнення цілей безпеки і вирішення поставлених завдань.

Аналіз досліджень та публікацій. Сьогодні концептуальні положення забезпечення економічної безпеки підприємства були висвітлені в працях: А. Айрапетова, Е. Мисхожев, О. Бабкін, О. Мошков, Г. Вечканов, Л. Гнілицька, А. Захаров, П. Пригунов, Г. Козаченко, В. Пономарьов, О. Ляшенко, О. Макарчук, Л. Сорока [1 - 7] та ін.

Теоретико-методологічним основам управління розвитком залізничного транспорту України та забезпечення його економічної безпеки присвячені праці за авторством: В. Диканя, І. Токмакової, О. Маковоз, О. Шраменко, О. Дикань, В. Овчиннікової, М. Корінь, А. Толстової [8-11] та ін.

Віддаючи належне науковій і практичній значущості праць провідних учених, слід зазначити, що в сучасній науковій літературі й практиці господарювання АТ «Укрзалізниця» недостатньо досліджено важливі питання

формування системи економічної безпеки залізничного транспорту.

Метою статті є визначення концептуальних аспектів формування стратегії економічної безпеки залізничного транспорту.

Основний матеріал. Реалії функціонування вітчизняного залізничного транспорту вимагають від керівництва АТ «Укрзалізниця» пильної уваги та негайних управлінських рішень щодо забезпечення стабільності його функціонування та сталого економічного розвитку. Адже уже сьомий рік поспіль обсяги перевезення вантажів залізницями України скорочуються (рис. 1). Піковим за цей період став 2014 рік, коли АТ «Укрзалізниця» втратило 13% вантажів за рік по відношенню до попереднього року. Якщо порівнювати 2018 рік з 2017 роком – залізниця перевезла 318,8 млн т вантажів, що на 4,5% менше, ніж роком раніше. Основними причинами скорочення обсягу перевезень у 2018 році перш за все є зниження врожаю зернових і дефіцит тяги. Як результат – частина важливих вантажів для АТ «Укрзалізниця» переорієнтувалися на інші види транспорту – автомобільний і річковий.

Разом з тим варто відзначити, й несуттєві позитивні зрушення – у другому півріччі 2018 року сповільнилися темпи падіння експортних перевезень до 5% рік до року (проти 10% за підсумками першого півріччя). А за результатами всього 2018 року відбулося зростання експортних перевезень в напрямку західних прикордонних переходів на 3,7%, у порівнянні з 2017 роком (рис. 2).



Рис. 1. Динаміка обсягу перевезень вантажів за 2011 – 2018 рр.
(складено на основі [12])



Рис.2. Вплив факторів на загальний обсяг вантажних перевезень
(складено на основі [12])

В цілому 2018 рік ознаменувався дефіцитом і погіршенням операційних показників роботи локомотивної тяги, що значно вплинуло на зниження залізничних вантажоперевезень у країні в цілому.

Основним напрямком, що стабільно формує доходи для АТ «Укрзалізниця» залишаються внутрішні перевезення. Їх частка в загальній структурі становить майже половину від усього вантажообігу. Так, за підсумками 2018 року у внутрішньому сполученні було перевезено 154,9 млн т вантажів, на другому місці – перевезення експортних вантажів (107, 4 млн т). В імпортному напрямку за 2018 рік було перевезено всього 40,2 млн т вантажів, в транзитному – 16,3 млн.т.

Варто відзначити, що падіння обсягів вантажоперевезень в минулому

році спостерігалось за всіма напрямками, крім імпорту, де зростання склало + 5% рік до року. У внутрішньому сполученні перевезення скоротилися на 3,2%, експортному - на 7,5%, транзитному - на 16%.

Істотний вплив на зниження показників обсягів перевезень зробила втрата потужностей металургійних заводів і вугледобувних підприємств. При цьому варто відзначити, що втрата підприємств на НКТ і відсутність транспортного сполучення з ОРДЛО вже не є ключовими факторами, які слід мати на увазі при аналізі динаміки вантажопотоків по відношенню до попереднього року. Оскільки минуло вже майже два роки з того моменту, як дані фактори почали позначатися на перевезеннях і сьогодні слід враховувати й інші тренди.

Наприклад, дійсно негативно вплинуло на обсяг вантажоперевезень вітчизняними залізницями зниження врожаю зернових у 2017/18 маркетинговому році (-6,4%). Також слід відмітити часткову переорієнтацію вантажопотоку на автотранспорт (зростання за 11 місяців + 6,9% до 171,4 млн т) і річковий транспорт (+ 22,4% до 9,9 млн т за підсумками року), що сталася через нестачу і зношеність тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця». Введення і продовження дії макроекономічних дискримінаційних обмежень позначилися переважно на обсягах експортних перевезень.

Основними вантажами традиційно стали залізнична сировина (ЗРС) і вугілля, частка яких у загальній структурі вантажообігу становить 22% і 20%, відповідно. Якщо в 2017 році за цими видами вантажів спостерігалось падіння, то за підсумками 2018 року обсяги перевезеного ЗРС залізницями України зросли на 1% (до 70,9 млн т), а ось вугілля скоротилися на 3% (до 64,6 млн т). Традиційно, найбільшу кількість ЗРС в експортному та внутрішньому сполученні було перевезено в Дніпропетровській (50 млн т), Полтавській (10,4 млн т) та Запорізькій (4,5 млн т) областях.

Говорячи про перевезення вугілля, з 2010 року спостерігається негативна динаміка – обсяги знизилися більш ніж в два рази (з 118 млн т в 2010 році до 64,6 млн т в 2018 році). Однак, тенденція така, що через ситуацію, яка склалася в країні з втратою вугледобувних підприємств на тимчасово неконтрольованій території, зростає частка імпортного вугілля перевезеного залізницями України. Зокрема, якщо в 2010 році залізницею було перевезено 12,7 млн т імпортного вугілля, то за підсумками минулого – 20,9 млн т. Найбільші обсяги вугілля в експортному та внутрішньому сполученні було перевезено в Донецькій області (16,6 млн т).

На відміну від 2017 року, обсяги перевезення зерна у 2018 році залізничним

транспортном України скоротилися на 8,1% до 33 млн т.

Значно погіршили динаміку перевезень результати роботи першого півріччя 2018 року. На цей період припали гострі проблеми з нестачею палива, відсутністю запчастин для локомотивів, в результаті чого на підходах до портів були зупинені поїзди, спостерігалися простой суден біля причалів. В результаті значна частина вантажопотоку перейшла на автотранспорт.

За даними аналітиків [13] на тлі скорочення перевезень залізничним транспортом, автотранспортні підприємства разом з приватним сегментом наростили перевезення зернових в 2018 р на 12% (до 15 млн т).

З п'ятірки вантажів, які складають основну масу перевезень АТ «Укрзалізниця», найбільше падіння відбулося з будматеріалів (рис. 3). Згідно зі статистикою, обсяги скоротилися на 12% (до 37 млн т).

Зменшення перевезень у внутрішньому сполученні і на експорт відбулося через неповне забезпечення відправників рухомим й тяговим складом, а також у зв'язку з частковою переорієнтацією на автомобільний та річковий транспорт. В імпорті – через заборону КМУ (відповідно до [14]) ввезення на територію України цементних клінкерів походженням з Російської Федерації з метою захисту інтересів національної економічної безпеки та інтересів українських виробників цементу.

П'ятірка основних вантажовідправників у 2018 році виглядає практично так само, як і роком раніше. У лідерах СКМ, яка в експортному та внутрішньому сполученнях перевезла 86 млн т вантажів (Холдинг "Метінвест", що входить до СКМ, у 2018 році перевіз 69,6 млн т вантажів). Компанія Ferrtexro перевезла в минулому році 10,4 млн т вантажів, АрселорМіттал – 7,7 млн т, Івано-Франківськ Цемент – 6,0 млн т (рис. 4).

Проблеми транспортного комплексу України

	ТР _{2018/2017}	млн. т
ЗРС	101,0%	70,9
Вуголь	97,0%	64,6
Інші вантажі	98,8%	53,8
Будматеріали	88,0%	37,0
Зерно	91,9%	33,0
Чорні метали	99,0%	23,1
Нафта та н/п	91,3%	11,4
Хімічна продукція та хім. добрива	79,0%	7,3
Кокс	86,0%	5,6
Цемент	96,7%	6,2
Ліс	77,0%	3,0
Лом	98,3%	3,0

Рис. 3. Відправлення вантажів у 2018 р. за видами вантажів (складено на основі [12])

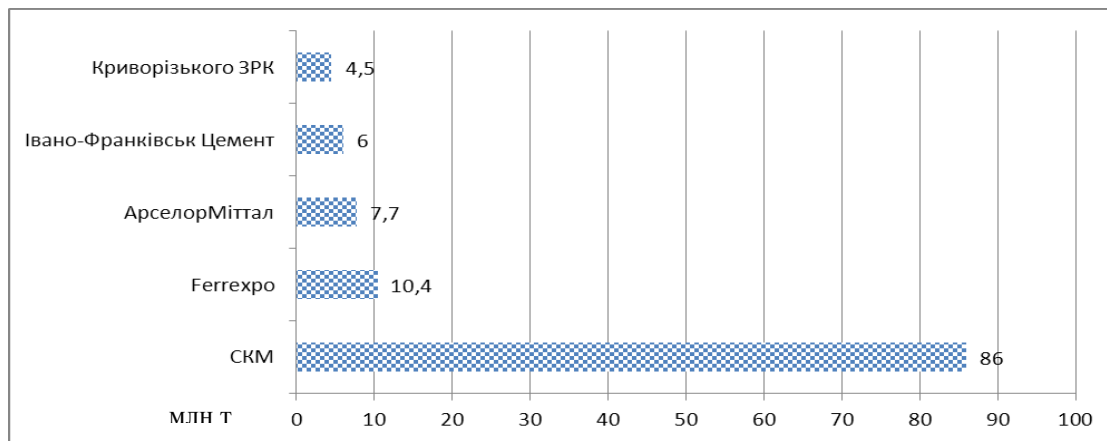


Рис. 4. П'ятірка основних вантажовідправників АТ «Укрзалізниця» у 2018 році (складено на основі [12])

Щодо найбільших відправників серед залізничних станцій, то ними наразі є станція Тополі в Харківській області, що за підсумками 2018 року незначно знизила обсяги (з 31 млн т у 2017 р. до 28,1 млн т у 2018 р.). Станція працює під експортні вантажі, так само, як і станція Чорноморська в Одеській області, яка за минулий рік отримала 18,1 млн т вантажів і 3,7 млн т відправила.

Станції Запоріжжя-Ліве, Кривий-Ріг і Маріуполь-Сортувальний минулий рік закінчили з різницею в 1 млн т. Зокрема, Запоріжжя-Ліве (19 млн т),

Кривий-Ріг (18,1 млн т) і Маріуполь-Сортувальний (17 млн т).

Серед Регіональних філій АТ «Укрзалізниця» трійку лідерів сформували Придніпровська, Донецька та Південно-Західна залізниця з показниками експортних і внутрішніх вантажоперевезень 97,2 млн т, 44,9 млн т і 41 млн т відповідно.

Враховуючи всі вищезазначені негативні фактори, що сьогодні обумовлюють діяльність залізничного транспорту та визнають ризики під час його господарювання слід зробити висновок, що керівництву АТ

«Укрзалізниця» доцільно негайно прийняти превентивні заходи, які повинні бути перш за все спрямовані на забезпечення безпеки своєї діяльності. Дотримання залізничним транспортом економічної безпеки зумовлюється об'єктивні умовами забезпечення стабільності функціонування та досягненням в першу чергу стратегічних цілей діяльності вітчизняних залізниць. Головним інструментом в досягненні стратегічних орієнтирів розвитку є стратегія. Для з'ясування особливостей формування стратегії економічної безпеки залізничного транспорту спочатку розглянемо дане поняття та визначимо концептуальні положення її формування.

Наразі не існує єдиної думки у визначенні даної категорії. Проведений аналіз наукових джерел дозволив визначити ключові аспекти поняття «стратегія економічної безпеки підприємства».

Більшість дослідників проблем економічної безпеки [1; 2; 5] мають співпадаючі точки зору в питанні визначення поняття «стратегія економічної безпеки підприємства». Ключовим моментом, що є визначальним та спільним у думках даних дослідників, є «сукупність рішень» і «забезпечення рівня безпеки діяльності». В цьому немає нічого суперечливого, оскільки традиційно будь-яку стратегію розглядають як «генеральний напрямок» або «сукупність рішень, на основі яких напрацьовуються дії по досягненню стратегічних цілей».

Однак в зазначених наукових працях визначення поняття «стратегія економічної безпеки підприємства» не в повній мірі розкриває зміст і спрямованість стратегії, оскільки не відображена у формулюванні її цільова спрямованість.

Інші науковці [3, 4, 6, 7], під стратегією економічної безпеки підприємства розуміють сукупність довгострокових та середньострокових рішень, спрямованих на досягнення мети економічної безпеки, що в цілому

забезпечує ефективне функціонування та сталий розвиток підприємства.

На нашу думку, дане уточнене поняття має більш коректний контекст і, найголовніше, враховує цільову спрямованість даного виду стратегії, а тому під стратегією економічної безпеки залізничного транспорту будемо розуміти довгострокові та середньострокові напрямки діяльності, при яких забезпечується захищеність галузі від негативного впливу зовнішніх і внутрішніх загроз, дестабілізуючих чинників та ризиків, крім того забезпечується досягнення мети економічної безпеки, а також корпоративних цілей розвитку залізничного транспорту. Однак, в сучасних умовах господарювання, що характеризуються мінливістю, агресивністю, а також високим рівнем ризиків, хибно думати, що ретельно опрацьована та розроблена стратегія економічної безпеки залізничного транспорту буде актуальною протягом тривалого часу. Розроблена стратегія, як правило, існує декілька років (при цьому вимагає періодичних корегувань відповідно до змін екзогенних і ендогенних факторів), а вже потім її слід ретельно переглянути або повністю змінити.

Враховуючи зазначене ключовими при формуванні стратегії економічної безпеки АТ «Укрзалізниця» повинні бути положення:

- розробка та реалізація стратегії економічної безпеки АТ «Укрзалізниця» обумовлюється його наявним економічним потенціалом, агресивністю і динамікою зовнішнього середовища;

- стратегія економічної безпеки АТ «Укрзалізниця» повинна враховувати і бути адекватною макро- і мікроекономічному середовищу в країні (особливо під час планування транзиту та експорту транспортно-логістичних послуг), оскільки неможливо опрацювати правила та особливості функціонування залізничного транспорту поза зв'язком із

зовнішнім середовищем, створити ефективну систему захисту і використання ринкової можливостей;

- важливими елементами стратегії економічної безпеки АТ «Укрзалізниця» повинні бути не лише заздалегідь встановлені стратегічні рішення, але й комплекс незапланованих дій, що дозволять подолати непередбачувані ситуації. Всі ключові елементи стратегії визначаються специфікою та напрямками основної діяльності залізничного транспорту.

Висновки. Система економічної безпеки залізничного транспорту забезпечує захист його діяльності від безлічі вже наявних або прогнозованих загроз та ризиків, при цьому виникнення деяких загроз економічної безпеки АТ «Укрзалізниця», не можуть бути заздалегідь обґрунтовані і спрогнозовані. Стратегія економічної безпеки у менеджменті залізничного транспорту є дієвим інструментом, що максимально повно дозволяє досягти встановлених цілей економічної безпеки та відповідно загальні стратегічні орієнтири розвитку АТ «Укрзалізниця». Проведення змістовного аналізу визначення поняття «стратегія економічної безпеки» дозволило уточнити її зміст для вітчизняного залізничного транспорту, а також її призначення в контексті економічної безпеки АТ «Укрзалізниця».

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Айрапетова А.Г. Выявление и оценка внутренних резервов роста экономической устойчивости как основа разработки упреждающих антикризисных мер на промышленных предприятиях / А.Г. Айрапетова, Э.Р. Мисхожев // Аудит и финансовый анализ, 2013. – № 1. – С. 79-85.

2. Бабкин А.В. Управление инновационным потенциалом интегрированных промышленных структур / А.В. Бабкин, А.А. Мошков // Известия Санкт-Петербургского

государственного экономического университета, 2013. – № 6 (84). – С. 45–53.

3. Вечканов Г. С. Экономическая безопасность: учебн для вузов / Г.С.Вечканов. – СПб.: Питер, 2007. – 384 с.

4. Гнилицкая Л.В. Теоретико-методологические основы обеспечения экономической безопасности субъектов хозяйствования: монография / Л.В. Гнилицкая, А.И. Захаров, П.Я.Пригунов. – К.: Дорадо-Друк, 2011. – 290 с.

5. Козаченко Г.В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: монографія / Г.В. Козаченко, В.П. Пономарьов, О.М. Ляшенко. – К.: Лібра, 2003. – 280 с.

6. Макарчук О. Г. Стратегія економічної безпеки підприємства: теоретичні аспекти формування / О. Г. Макарчук // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції «Економічна безпека держави та суб'єктів підприємницької діяльності в Україні: проблеми та шляхи їх вирішення» 15-16 травня 2014 р., м. Львів / упоряд.: А. М. Штангрет; редкол.: О. І. Амоша [та ін.] ; Львівський держ. ун-т внутр. справ [та ін.]. – Львів, 2014. – С. 63-67.

7. Сорока Л. С. Захист облікової інформації в системі економічної безпеки підприємства / Л. С. Сорока // Економічні науки. – Серія «Облік і фінанси», 2012. – Вип. 9 (3). – С. 315-321.

8. Дикань В.Л. Основи бізнесу : навчальний посібник / В.Л. Дикань, В.О. Овчиннікова, І.В. Токмакова, М. В. Корінь, А. В. Толстова. – Х.: УкрДУЗТ, 2018. – 290 с.

9. Дикань В.Л. Стратегічне управління: навчальний посібник / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.

10. Дикань О.В. Організаційно-економічний інструментарій забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту:

монографія / О.В. Дикань. – Х. : УкрДУЗТ, 2016. – 443 с.

11. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія / В. О. Овчиннікова. – Х. : УкрДУЗТ, 2017. – 427 с.

12. Офіційний сайт «ПАТ «Українська залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/investors/credit_ratings/. – Назва з екрану.

13. Офіційний сайт державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. – Назва з екрану.

14. Про заборону ввезення на митну територію України товарів, що походять з Російської Федерації [Електронний ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1147. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1147-2015-%D0%BF>. – Назва з екрану.

REFERENCES

1. Airapetova A.G., Miskhodov E.R. (2013) Vyyavlenie i otsenka vnutrennikh rezervov rosta ekonomicheskoy ustoychivosti kak osnova razrabotki uprezhdayushchikh antikrizisnykh mer na promyshlennykh predpriyatiyakh [Identification and assessment of internal reserves of growth of economic sustainability as the basis for the development of proactive anti-crisis measures in industrial enterprises]. *Audit and financial analysis*. No.1, pp. 79-85.

2. Babkin A.V., Moshkov A.A. (2013) Upravlenie innovatsionnym potentsialom integrirovannykh promyshlennykh struktur [Managing Innovation Potential of Integrated Industrial Structures]. *News of St. Petersburg State University of Economics*. No. 6 (84), pp. 45–53.

3. Vechkanov G. S. (2007) *Ekonomicheskaya bezopasnost': uchebn dlya vuzov* [Economic Security: textbook for universities]. SPb.: Peter (in Russian)

4. Gnilitskaya L.V., Zakharov A.I., Prigunov P.Ya. (2011) *Teoretiko-metodologicheskie osnovi obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti sub'ektov khozyaystvovaniya: monografiya* [Theoretical and methodological basis for ensuring the economic security of economic entities: monograph]. K. : Dorado-Druk. (in Russian)

5. Kozachenko G.V., Ponomarev VP, Lyashenko O.M. (2003) *Ekonomichna bezpeka pidpryjemstva: sutnistj ta mekhanizm zabezpechennja: monoghrafija* [Economic security of an enterprise: the essence and mechanism of support: a monograph]. K. : Libra. (in Ukrainian)

6. Makarchuk O.G. (2014) *Strateghija ekonomichnoji bezpeky pidpryjemstva: teoretychni aspekty formuvannja* [Strategy of economic security of the enterprise: theoretical aspects of formation]. *Materials of the All-Ukrainian Scientific and Practical Internet Conference "Economic Security of the State and Business Entities in Ukraine: Problems and Solutions" (Lviv, May 15-16, 2014)* (arrangement: A. M. Shaanret; editorial: O. I. Amosha [and others]), Lviv: Lviv State Untitled affairs, pp. 63-67

7. Soroka L. S. (2012) *Zakhyst oblikovoji informaciji v systemi ekonomichnoji bezpeky pidpryjemstva* [Protection of accounting information in the system of economic security of the enterprise]. *Economic Sciences. - Series "Accounting and Finance"*. No.9(30), pp. 315-321.

8. Dykan V.L., Ovchinnikova V.O., Tokmakova I.V., Korin M.V., Tolstova A.V. (2018) *Osnovy biznesu : navchaljnyj posibnyk* [Basics of business: a manual]. Kh: UkrDUZT (in Ukrainian)

9. Dykan V.L., Zubenko V.O., Makovoz O.V., Tokmakova I.V., Shramenko O.V. (2013) *Strateghichne upravlinnja: navchaljnyj posibnyk* [Strategic Management: A Training Manual]. K. : "Center for Educational Literature". (in Ukrainian)

10. Dykan O.V. *Orghanizacijno-ekonomichnyj instrumentarij zabezpechennja konkurentospromozhnosti promyslovykh*

pidprijemstv zaliznychnogho transportu : monoghrafija [Organizational and Economic Instruments for the Competitiveness of Industrial Enterprises of Railway Transport: Monograph]. Kh.: UkrDUZT. (in Ukrainian)

11. Ovchinnikova V. O. (2017) *Strateghichne upravlinnja rozvytkom zaliznychnogho transportu Ukrainy: monoghrafija* [Strategic management of rail transport development in Ukraine: monograph]. Kh.: UkrDUZT. (in Ukrainian)

12. *Oficijnyj sajt «PAT «Ukrajinsjka zaliznycja»* [Official site of PJSC "Ukrainian Railways"]. Available at: http://www.uz.gov.ua/about/investors/credit_ratings/.

13. *Oficijnyj sajt derzhavnoji sluzhby statyky Ukrainy* [Official site of the State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

14. *Pro zaboronu vvezennja na mytnu terytoriju Ukrainy tovariv, shho pokhodjat z Rosijskoji Federaciji: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 ghrudnja 2015 r. № 1147.* [On the prohibition of import into the customs territory of Ukraine of goods originating from the Russian Federation: Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated December 30, 2015, No. 1147.] Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1147-2015-%D0%BF>.

УДК 330.322:656.2

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.160633

УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИМИ ПРОЕКТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ, ЯКІ РЕАЛІЗУЮТЬСЯ НА ЗАСАДАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Гараєв М., здобувач (УкрДУЗТ)

Розкрито зміст державно-приватного партнерства і встановлено основні організаційно-правові форми його реалізації на залізничному транспорті. З'ясовано негативні і позитивні передумови реалізації проектів державно-приватного партнерства на підприємствах залізничної галузі. Надано характеристику процесів управління за етапами життєвого циклу інвестиційних проектів у сфері державно-приватного партнерства. Визначено роль і зміст стратегічного контролінгу в системі управління державно-приватними проектами підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: інвестиційний проект, державно-приватне партнерство, управління, етапи управління, стратегічний контролінг, підприємства залізничного транспорту.

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫМИ ПРОЕКТАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, РЕАЛИЗУЕМЫХ В СФЕРЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Гараев М., соискатель (УкрГУЖТ)

Раскрыто сущность государственно-частного партнерства и установлено основные организационно-правовые формы его реализации на железнодорожном транспорте. Выявлены негативные и позитивные предпосылки реализации проектов государственно-частного партнерства на предприятиях железнодорожной отрасли. Предоставлена характеристика процессов управления за этапами жизненного цикла инвестиционных проектов в сфере государственно-частного партнерства. Определена роль и содержание стратегического контроллинга в системе управления государственно-частными проектами предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: инвестиционный проект, государственно-частное партнерство, управление, этапы управления, стратегический контроллинг, предприятия железнодорожного транспорта.

MANAGEMENT OF INVESTMENT PROJECTS OF ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT, WHICH ARE IMPLEMENTED ON A PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Garayev M., applicant (USURT)

The article is devoted to the problem of activation investment activity of the enterprises railway transport on the basis of implementation projects of public-private

partnership (PPP). The content PPP is disclosed and the main organizational and legal forms of its implementation in railway transport are established. A key factor in ensuring the effectiveness of PPP investment projects implemented on railway transport is the quality of management processes. Typical stages of development of public-private partnership are clarified. It is concluded that at present the implementation of PPP projects in Ukraine is complicated by both insufficiently formed institutional environment and systemic problems that constrain the socio-economic development of the country. The negative and positive aspects forming prerequisites of implementation projects PPP at the enterprises of railway branch are revealed. features of the railway industry, which affect the characteristics of PPP projects in the railway sector. Among these specific features are the following: the scale and integration of projects; partially public funding; close cooperation; coordination of activities by JSC "Ukrzaliznytsia". It is taken into account that PPP project management processes in railway transport have a certain "life cycle", which includes such phases as initiation (concept), organization and preparation, implementation and completion. Monitoring and control the project is carried out at all stages of the life cycle. The characteristic of management processes on stages of life cycle investment projects in the sphere PPP is provided. The role and content of strategic controlling in the management system public-private projects at the enterprises railway transport are revealed. Directions of strategic controlling in the PPP project management system for the effective implementation of strategic potential is provided by correcting the strategic goals and priorities, the Concept and the strategic action program, including the correction of functional strategies and individual business processes.

Key words: *investment project, public-private partnership, management, management stages, strategic control, railway transport enterprises.*

Постановка проблеми і її зв'язок з науковими або практичними завданнями. Сучасні тенденції розвитку і соціально-економічна значимість залізничного транспорту України та його інфраструктури в розвитку економіки, особливо в умовах стагнації і уповільнення темпів економічного зростання, обумовлює необхідність використання нових інструментів інвестування. Вектор вирішення цієї проблеми спрямований на поле взаємодії держави і приватного бізнесу, що реалізується за допомогою інструментів державно-приватного партнерства (ДПП). Державно-приватне партнерство - одна з найбільш популярних у світі форм співпраці, основа успішності реалізації якої полягає в тому, що кожна зі сторін співпраці володіє певними компетенціями і перевагами, при кооперації яких формується і створюється синергетичний ефект. Реалізація проектів залізничного транспорту на основі державно-приватного партнерства є якісно

новим етапом взаємодії держави і бізнесу, що дозволить подолати обмежені можливості держави та її суб'єктів щодо фінансування інвестиційних проектів розвитку залізничної галузі.

Світова практика показує, що найважливішим фактором успішного розвитку проектів державно-приватного партнерства є релевантне управління проектом. Це обумовлює актуальність вивчення і удосконалення підходів до побудови системи управління інвестиційними проектами на підприємствах залізничного транспорту, що реалізуються на засадах ДПП.

Аналіз останніх досліджень і публікацій і виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідженню теоретичних і практичних засад державно-приватного партнерства та їх реалізації в транспортному комплексі країни присвятили свої праці такі вчені, як Авксентьев М.Ю. [1], Н.М. Бондар [2], Варнавський В.Г., Клименко А.В.,

Корольов В.А. [3], Вдовенко Ю.С. [4], В.А. Волохов, І.В. Маркова [5], Данько М.І., Дикань В.Л., Воловельська І.В. [6], Запатріна І.В. [7], Пащенко Ю.Є., Корінь М.В. [8], І.В. Токмакова, О.О. Дараган [9] та інші. В наведених наукових публікаціях акцентується увага на організаційно-правові проблеми реалізації ДПП, перспективних формах ДПП на залізничному транспорті, механізмі забезпечення взаємодії партнерів. Разом з тим не приділяється достатня увага проблемам формування системи управління проектами державно-приватного партнерства на залізничному транспорті.

Мета статті полягає в розкритті змісту та специфіки управління інвестиційними проектами підприємств залізничного транспорту, що реалізуються на засадах державно-приватного партнерства.

Виклад основного матеріалу. Відсутність у світовій практиці загально визнаного визначення ДПП, еталонної моделі і схеми управління проектами ДПП ускладнює завдання реалізації даного інвестиційного механізму.

В українському законодавстві [10] ДПП визначається, як співробітництво між державним та приватним партнерами, що здійснюється на договірній основі у рамках яких можуть укладатися договори про концесію, спільну діяльність, управління майном, змішаний договір, інші договори. Об'єктами державно-приватного партнерства є об'єкти, що перебувають у державній або комунальній власності.

Як засвідчують вчені [1, 6, 8] основні ознаки механізму ДПП, що обумовлюють його ефективність при залученні приватного бізнесу такі : 1) надання прав управління (користування, експлуатації) об'єктом партнерства або придбання, створення (будівництво, реконструкція, модернізація) об'єкта державно-приватного партнерства з подальшим управлінням (користуванням, експлуатацією), за умови прийняття та виконання приватним партнером

інвестиційних зобов'язань відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства; 2) фіксація у договірних відносинах "державного інтересу"; 3) довгостроковість відносин (від 5 до 50 років); 4) передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства; 5) внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства із джерел, не заборонених законодавством.

Проекти ДПП можуть виконуватися в різних організаційно-правових формах. Дослідження аналітичних і наукових публікації [2-4, 7-8, 11] вказує, що найбільш поширеною формою ДПП на залізничному транспорті є концесія, і останнім часом активно використовують такий її різновид як «контракт життєвого циклу», що заснований на алгоритмі «Проектування, будівництво, фінансування та експлуатація». Також в залізничній галузі застосовуються такі форми ДПП, як: по-перше, контракти на управління та договори лізингу (оренди), що передбачають передачу приватному партнеру на певний період певних функцій з управління об'єктом інфраструктури, залишаючи за державою повноваження з прийняття інвестиційних рішень та несення операційних ризиків; по-друге, продаж (приватизація активів), за якої частина акцій транспортного об'єкту державної власності шляхом продажу (або шляхом приватизації) переходить у власність приватної компанії.

Досвід країн, які протягом довгого часу використовують ДПП для розвитку виробничої та соціальної інфраструктури, показує, що успіх і темпи просування ДПП залежать від ряду фундаментальних обставин, пов'язаних з ефективністю та якістю менеджменту. Потреба в безперервному виконанні безлічі бізнес-процесів в рамках проекту ДПП, особливо тих, що носять унікальний характер, є відповідною точкою для застосування сучасних концепцій управління і проектно-орієнтованого підходу. Останній

передбачає розгляд окремо взятих завдань, що вирішуються в рамках реалізації проекту, як окремих підпроектів, до яких застосовуються принципи і методи проектного менеджменту. Застосування такого підходу в ДПП може стати основою для стандартизації управління даними проектами.

В Україні за даними центральних та місцевих органів виконавчої влади на 1 липня 2018 року укладено 192 договори ДПП, з яких реалізується 66 (41 договір концесії, 24 договори про спільну діяльність, 1 договір державно-приватного

партнерства), 126 договорів не реалізується (4 договори – закінчено термін дії, 9 договорів – розірвано, 113 договорів – не виконується) [12]. Що вказує на першочергову необхідність удосконалення системи управління ДПП.

Моделі управління ДПП не можуть бути створені без відповідного глибокого опрацювання. Кожна країна проходить через ряд етапів у побудові системи управління ДПП, перш ніж таке партнерство почне повноцінно функціонувати (табл. 1).

Таблиця 1

Етапи розвитку ДПП [13]

Етап 1	Етап 2	Етап 3
Формулювання основ політики ДПП; Перевірка правової життєздатності; Визначення першочергових проектів; Розробка базових понять; Застосування досвіду взаємодії держави з іншими секторами господарства; Початок побудови ринку послуг ДПП	Формування нормативно-правової бази; Підготовка та публікація практичних посібників; Утворення структур ДПП; Продовження розвитку ринку послуг ДПП; Розширення низки проектів з включенням нових секторів господарства; Залучення нових джерел фінансових коштів	Утворена працездатна система ДПП; Ліквідовано правові бар'єри на шляху розвитку ДПП; Моделі ДПП вдосконалені; Спостерігається потік укладених контрактів ДПП; Досягнутий довгостроковий політичний консенсус; Використовується повний спектр джерел фінансування; Розширюється спектр інвесторів в інфраструктуру, включаючи пенсійні, страхові та інші приватні фонди; Досягнутий високий рівень знань і навичок у державних службовців, здатних застосовувати досвід ДПП

Побудова системи управління ДПП потребує чіткого нормативно-правового регулювання і організаційного забезпечення взаємодії учасників інвестиційного проекту. Для цього в першу чергу необхідна відповідна підготовка представників державної влади, органів місцевого самоврядування і приватного капіталу, які будуть зайняті в реалізації спільного проекту. У цьому зв'язку показовим є досвід США, де до кожного проекту забезпечується індивідуальний підхід, оскільки такого роду проекти не мають шаблонного характеру. В кожному окремому випадку

створюється консультативний орган, що складається з представників державних структур та приватних компаній, а також проводиться навчання його учасників нормативно-правових і організаційно-адміністративних особливостей реалізації проекту ДПП. Схожі міжгалузеві (міжвідомчі) групи з реалізації та контролю над розвитком проектів ДПП створені у Великобританії, Австралії, Португалії та Ірландії.

Нині реалізації проектів ДПП в Україні ускладнена як недостатньо сформованим інституційним середовищем, так і проблемами

системного характеру, що стримують соціально-економічний розвиток країни.

Щодо базових умов реалізації проектів ДПП на залізничному транспорті України можна виділити як переваги, так і недоліки.

До позитивних факторів, що формують умови реалізації ДПП відносять: вигідне географічне положення на перетині міжнародних торговельних коридорів, значний транзитний потенціал; кваліфікована робоча сила за найнижчою в Європі вартістю; фінансова та технічна підтримка з боку міжнародних організацій зі значним досвідом реалізації проектів ДПП у світі; нормативна база достатня для успішної реалізації проектів ДПП та її поступове удосконалення; наявність гнучкого механізму реалізації ДПП, що дозволяє розглядати різні моделі реалізації проектів, як з точки зору структури фінансування, так і з точки зору розподілу ризиків між партнерами у кожному окремому випадку; створення Проектного Офісу з реалізації проектів ДПП в інфраструктурі для підтримки та ефективної реалізації проектів ДПП; розробка методологічних та аналітичних матеріалів з реалізації проектів ДПП; участь міжнародних консультантів у реалізації пілотних проектів концесії у інфраструктурі та накопичення відповідного досвіду державними органами.

До факторів негативного впливу належать: швидка зміна державної політики та законодавчої бази, що ускладнює планування; військові дії на території країни, нестабільна політична ситуація, санкції з боку Росії, падіння транзиту; нестабільна економічна ситуація, високий рівень інфляції та низька купівельна спроможність населення; складність ведення бізнесу, низький рейтинг Doing Business; необхідність значних інвестицій у модернізацію інфраструктури та відсутність ресурсів у державному бюджеті; низька операційна ефективність

наявної інфраструктури; недосконалість механізму реалізації проектів та оцінки їх ефективності, відсутність досвіду та кваліфікованих спеціалістів у реалізації ДПП; відсутність стратегії розвитку інфраструктури та визначення пріоритетів для реалізації проектів ДПП; декілька різних процедур реалізації проектів ДПП та відсутність чітких критеріїв їх застосування, протиріччя у законодавчій базі; відсутність довгострокового бюджетного планування та можливості встановлення «плати за доступність»; неефективна взаємодія між державними та місцевими органами влади, складна процедура погодження проектів через Кабінет міністрів України; незавершена реформа, що передбачає розділення інфраструктури та транспортних послуг; відсутність механізму участі приватного партнера у побудові залізничної інфраструктури; заборона на концесію магістральних колій; відсутність конкуренції на ринку залізничних перевезень; збитковість пасажирських перевезень та перехресне субсидування їх за рахунок вантажних; невідповідність розвитку мережі прикордонних пунктів та логістичних центрів умовам зростання обсягів торгівлі; бюрократичність процедур оформлення вантажів при міжнародних перевезеннях.

Особливості залізничного господарства впливають на характеристики, які можуть бути притаманні проектам ДПП у залізничній сфері. Серед таких специфічних рис варто відзначити наступні: масштабність й інтегрованість проектів; частково державне фінансування; тісна співпраця; координація діяльності з боку АТ «Укрзалізниця». Враховуючи зазначені особливості, варіантом структурування проекту ДПП на залізничному транспорті може бути створення управляючої компанії – окремої юридичної особи, яка перебуватиме у спільній власності приватного та державного партнерів, в результаті чого враховуватиме позиції

обох засновників. Загалом, створення такої управляючої компанії в міжнародній практиці вважається одним з кращих варіантів управління проектами ДПП, який забезпечує баланс функцій та відповідальності приватного і державного партнерів. Однак в наших реаліях такий механізм наразі є неефективним. Насамперед, володіння державним партнером істотною часткою в такій компанії може мати негативний вплив на її повноваження розпоряджатися своїм майном та активами (наприклад, передача в оренду), а також покладатиме на управляючу компанію додаткові обов'язки та процедури (наприклад, державні закупівлі), які невластиві приватним компаніям. Золотою серединою може бути, наприклад, створення за договором ДПП окремого органу (комітету або комісії), в який входитимуть представники обох партнерів та повноваження якого включатимуть вирішення питань діяльності управляючої компанії. Проте відповідно до законодавства України, повноваження такого органу є достатньо суперечливим питанням, адже він не є органом управління юридичної особи та представником засновників з повноваженнями впливати на рішення управляючої компанії. Водночас вирішення цього питання і зменшення ризиків хоча б частково може бути здійснене шляхом якісного структурування та детального опрацювання проекту договору ДПП (зокрема, положень про такий орган).

У процесі реалізації проектів ДПП в залізничній сфері виникатимуть також інші концептуальні питання (в тому числі щодо тарифного регулювання, забезпечення інтенсивності руху потягів, великого пасажиропотоку і вантажопотоку), які безпосередньо впливатимуть на проект і його прибутковість. Багато таких питань можна вирішити шляхом переговорів, пошуку

найбільш оптимального розподілу ризиків та належного структурування проекту, як у прикладі з управляючою компанією.

В процесі управління проектами ДПП на залізничному транспорті слід враховувати, що вони мають певний «життєвий цикл», який включає такі фази як ініціація (концепція), організація та підготовка, реалізація та завершення. На всіх етапах життєвого циклу здійснюється моніторинг і контроль проекту. Кожна фаза повинна мати певні «входи» і «виходи», а також «віхи» проекту. При цьому проекти ДПП можуть бути ініційовані або державним або приватним партнером. Характеристика процесів управління проектами в сфері ДПП з позицій держави і приватного партнера представлена в таблиці 2.

При реалізації управління проектом ДПП необхідно орієнтуватися на кінцеві показники ефективності і результативності проекту, що досягаються на всьому інтервалі його життєвого циклу. Це забезпечується шляхом введення в систему управління проектом сукупності зворотних зв'язків, наприклад, з допомогою використання механізму стратегічного контролінгу. У системі управління проектом ДПП він являє собою комплексну систему підтримки стратегії проектного управління з метою контролю результативності та ефективності реалізації сукупності функціональних стратегій і протікають в їх рамках бізнес-процесів.

У процесі управління проектом ДПП контролінг охоплює: моніторинг стратегічних показників (показників) реалізації проекту; оцінку цих індикаторів (показників) шляхом порівняння з цільовими змінами; виявлення відхилень (які можуть мати як допустимий, так і критичний характер) фактичних значень показників від цільових індикаторів; розробку заходів з корекції стратегії проектного управління.

Характеристика процесів управління проектами у сфері ДПП
(сформовано на основі [14])

Процеси управління ДПП-проектом з боку держави	Процеси управління ДПП-проектом з боку бізнесу
1	2
<p><i>Ініціація проекту:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – ідентифікація проекту; – первинний аналіз показників проекту та оцінка його ефективності (розробка концепції проекту); – експертиза концепції проекту; – перевірка на предмет реалізованості в рамках ДПП; – рішення про підготовку проекту 	<p><i>Ініціація проекту:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – розроблення концепції проекту; – ідентифікація проекту, – первинний аналіз показників і розрахунок ефективності проекту, – попередній розподіл ризиків та ін.; – подача заявки
<p><i>Підготовка (комплексна оцінка, структуризація та експертиза) проекту та конкурсної документації:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – комплексна оцінка документації за проектами ДПП, запропонованими приватними компаніями; – розроблення та затвердження повної документації за проектом ДПП; – вибір правової моделі реалізації ДПП-проекту і форми угоди з урахуванням інтересів всіх стейкхолдерів; – оцінка та розподіл ризиків (побудова матриці ризиків); – вибір фінансової моделі: джерел, механізму фінансування і розподілу доходів, а також виду державної підтримки ДПП; – незалежна експертиза проекту; – підготовка конкурсної документації 	<p><i>Підготовка (комплексна оцінка та обґрунтування) проекту та конкурсної документації:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – розроблення і затвердження повного пакету документації по проекту (паспорта проекту, ТЕО, плану управління проектом та ін.); – оцінювання та розподіл ризиків (побудова матриці ризиків); – підготовка конкурсної документації
<p><i>Управління конкурсом і управління контрактом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – затвердження конкурсної документації, – оголошення конкурсу, – прийом, попередній відбір заявок та повідомлення про результати відбору, – прийом, розгляд та оцінка конкурсних пропозицій, – визначення переможця конкурсу; – проведення переговорів з переможцем; – укладення угоди про ДПП; – організація проектного фінансування та фінансове закриття проекту; 	<p><i>Участь у конкурсній процедурі та управління реалізацією проекту:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – процеси участі в конкурсному відборі: – подача заявки, – подача конкурсних пропозицій; – укладення угоди про ДПП; – управління реалізацією проекту: – координація людей і ресурсів, – управління очікуваннями зацікавлених сторін, – інтеграція та виконання операцій проекту відповідно до плану
<p><i>Моніторинг та контроль виконання зобов'язань за угодою ДПП:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – моніторинг виконання Угоди про ДПП та планових показників проекту; – <input type="checkbox"/> моніторинг ефективності використання бюджетних коштів; – моніторинг ризиків і зобов'язань за проектом; – моніторинг якості послуг об'єкта угоди; – робота зі змінами за проектом; – контроль проектування, будівництва, введення в експлуатацію та експлуатації об'єкта угоди 	<p><i>Моніторинг та контроль реалізації проекту:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – моніторинг виконання планових показників та результатів реалізації проекту; – моніторинг ризиків проекту; контроль проектування, будівництва, введення в експлуатацію та експлуатації об'єкта угоди; – робота зі змінами за проектом
<p><i>Закриття проекту:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – закриття проекту; – закриття контракту; 	<p><i>Закриття проекту:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – закриття проекту; – закриття контракту; – архівація всіх значущих документів проекту в інформаційній системі управління проектами; – оцінювання всіх членів команди та вивільнення ресурсів проекту тощо.

Загалом стратегічний контролінг проектів ДПП спрямований на ефективну реалізацію стратегічного потенціалу проекту ДПП, що забезпечується шляхом корекції стратегічних цілей і пріоритетів, Концепції і стратегічної програми дій, включаючи корекцію функціональних стратегій і окремих бізнес-процесів. У зв'язку з цим при проектуванні системи управління проектом ДПП значиму роль починають відігравати такі аспекти, як вибір ключових індикаторів і їх критеріальних (еталонних) значень, формування підсистем контролю проектних ризиків, стратегічного, тактичного і оперативного планування, менеджменту якості та ряду інших. Крім того, функціонування системи управління ДПП проектом неможливе без ефективного інформаційного забезпечення.

Висновок. Таким чином, ефективність інвестиційних проектів залізничного транспорту, які реалізуються на засадах ДПП залежить від якості управління, що потребує удосконалення управлінського інструментарію на державному рівні та на рівні підприємств залізничного транспорту і приватних інвесторів. Організаційний контекст підвищення результативності управління проектами ДПП залізничного транспорту відбувається шляхом створення спеціального координаційного органу, що забезпечить подальшу співпрацю між партнерами проекту, яка необхідна на всіх етапах життєвого циклу проекту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Авксентьев М.Ю. Державно-приватне партнерство як сучасний механізм залучення інвестицій в інфраструктурні галузі України: автореферат дис. на здоб. наук. ступеня к.е.н.; за спеціальністю 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / М.Ю. Авксентьев. – Київ: Науково-дослідний економічний інститут, 2010. – 22 с.
- 2 Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар. – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
- 3 Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев. - М.: ГУ-ВШЭ, 2010. – 287 с.
- 4 Вдовенко Ю.С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері: монографія / Ю.С. Вдовенко. – Чернігів: ЧДТУ, 2009. – 198 с.
- 5 Волохов В.А. Обґрунтування впровадження механізму державно-приватного партнерства на залізничному транспорті / В.А. Волохов, І.В. Маркова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 32. – С. 25-28
- 6 Запатріна І. В. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проектів і надання публічних послуг / І. В. Запатріна // Економіка і прогнозування. - 2010. - № 4. - С. 62-86.
- 7 Данько М.І. Вибір оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту: монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, І.В. Воловельська. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – 205с.
- 8 Пашенко Ю.Є. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць / Ю. Є. Пашенко, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - Вип. 49. - С. 74-79.
- 9 Токмакова І. В. Сутність та підходи до формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту / І.В. Токмакова, О.О. Дараган // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - Вип. 43. - С. 189-193.
- 10 Про державно-приватне партнерство: Закон України від 1 липня

2010 року № 2404-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>. - Назва з екрана.

11 Реалізація проектів державно-приватного партнерства в Україні: практичний посібник [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Посібник%20Реалізація%20ДПП%20в%20Україні.pdf>. - Назва з екрана.

12 Довідка щодо результатів здійснення ДПП (1 півріччя 2018 рік) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/Print?lang=uk-UA&id=62a9b6fb-27ff-462a-b351-eeeafb26b6f> - Назва з екрана.

13 Морозова Н.И. Роль государственного-частного партнерства в формировании и реализации социально ориентированной политики России / Н.И. Морозова // *Європейські перспективи*. - 2013. - № 6. - С. 5-12.

14 Государственно-частное партнерство : учеб. пособие для бакалавриата и магистратуры / под ред. И. Н. Ткаченко. — М. : Издательство Юрайт, 2016. — 188 с.

REFERENCES

1 Avksjentijev M.Ju. (2010) *Derzhavno-pryvatne partnerstvo jak suchasnyj mekhanizm zaluchennja investycij v infrastruktorni ghaluzi Ukrajinny* [Public-private partnership as a modern mechanism for attracting investments in the infrastructure of Ukraine]. (PhD Thesis). Kyiv: Scientific-Research Institute of Economics

2 Bondar N.M. (2014) *Rozvytok transportnoji infrastruktury Ukrajinny na zasadakh derzhavno-pryvatnogho partnerstva: monohrafija* [Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of public-private partnership: monograph]. K.: NTU. (in Ukrainian)

3 Varnavskiy V.G., Klimenko A.V., Korolev V.A. (2010) *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: teoriya i praktika*

[Public-Private Partnership: Theory and Practice]. M.: SU-HSE. (in Russian)

4 Vdovenko Ju.S. (2009) *Pryvatno-derzhavne partnerstvo v avtodorozhnyj sferi: monohrafija* [Private-government partnership in the road sector: a monograph]. Chernihiv: ChTTU. (in Ukrainian)

5 Volokhov V.A., Markova I.V. (2010) *Obgruntuvannja vprovadzhennja mekhanizmu derzhavno-pryvatnogho partnerstva na zaliznychnomu transporti* [Justification for the implementation of the mechanism of public-private partnership in rail transport]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No 32, pp. 25-28

6 Zapatrina I. V. (2010) *Publichno-pryvatne partnerstvo v Ukrajinny: perspektyvy zastosuvannja dlja realizaciji infrastrukturykh proektiv i nadannja publicnykh poslugh* [Public-Private Partnership in Ukraine: Perspectives for Implementation of Infrastructure Projects and Public Services Provision]. *Economics and Forecasting*. No 4, pp. 62-86.

7 Danjko M.I., Dykan V.L., Voloveljsjka I.V. (2013) *Vybir optymalnoji innovacijnoji strategiji pidpryjemstv zaliznychnogho transportu: monohrafija* [The choice of the optimal innovation strategy for rail transport enterprises: a monograph]. Kharkiv: Ukrainian State Academy of Railway Transport

8 Pashhenko Ju.Je., Korinj M.V. (2015) *Derzhavno-pryvatne partnerstvo jak mekhanizm finansovogho zabezpechennja rozvytku transportnoji infrastruktury zaliznycj* [Public-private partnership as a mechanism of financial support for the development of transport infrastructure of railways]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No 49, pp. 74-79.

9 Tokmakova I.V., Daraghan O.O. (2013) *Sutnistj ta pidkhody do formuvannja investycijnoji strategiji na pidpryjemstvakh zaliznychnogho transportu* [Essence and approaches to the formation of an investment strategy in railway transport enterprises]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 43, pp. 189-193.

- 10 *Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo: Zakon Ukrainy vid 1 lypnja 2010 roku # 2404-VI* [On public-private partnership: Law of Ukraine dated July 1, 2010 No. 2404-VI]. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
- 11 *Realizacija proektiv derzhavno-pryvatnogho partnerstva v Ukraini: praktychnyj posibnyk* [Realization of Public-Private Partnership Projects in Ukraine: A Practical Guide]. Available at: <https://mtu.gov.ua/files/Посібник%20Реалізація%20ДПП%20в%20Україні.pdf>.
- 12 *Dovidka shhodo rezuljtativ zdijsnennja DPP (1 pivrichchja 2018 rik)* [Reference on the results of the PPP (1st half of 2018)]. Available at: <http://www.me.gov.ua/Documents/Print?lang=uk-UA&id=62a9b6fb-27ff-462a-b351-eeeadfb26b6f>
- 13 Morozova N.I. (2013) Rol' gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v formirovanii i realizatsii sotsial'no orientirovannoy politiki Rossii [The role of public-private partnership in the formation and implementation of socially oriented Russian policy]. *European perspectives*. No. 6, pp. 5-12.
- 14 Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: ucheb. posobie dlya bakalavriata i magistratury (2016) [Public-private partnership: studies. manual for undergraduate and graduate]. M.: Publishing Yurayt. (in Ukrainian)

УДК 640.41:658.51

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.157240

БЕЗПЕКА ГОТЕЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ ЯК СКЛАДОВА ЕФЕКТИВНОСТІ ТУРИСТИЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ ТА ПРИВАБЛИВОСТІ ТУРИСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ ДЛЯ ВІТЧИЗНЯНИХ ТУРИСТІВ (НА ПРИКЛАДІ ТУРЕЧЧИНИ)

Козлова А.О. к.е.н., ст. викладач (ХНУМГ імені О.М. Бекетова)

В статті обґрунтовано необхідність забезпечення життєво важливих інтересів туриста (особи) під час перебування в країні відпочинку, а саме безпеки перебування в готелі. Встановлено, що важливу роль у забезпеченні безпеки туристів відіграє менеджмент готельних комплексів та туристичних операторів. Констатовано, що не тільки менеджмент туристичної галузі повинен опікуватися розв'язанням цих питань, а й органи влади і управління держави, правоохоронці, як провідники національних інтересів, в тому числі економіки країни. Зроблено висновок про намагання державних інституцій окремих держав покращити стан безпеки перебування туристів в країні за рахунок втілення сучасних технологій і стандартів. Запропоновані нові, нестандартні форми і підходи щодо поліпшення стану безпеки туристичного середовища.

Ключові слова: туризм, туристичні потоки, готелі, менеджмент туристичної галузі, безпека туристів, безпека готелів, охорона готелів, якість послуг.

БЕЗОПАСНОСТЬ ГОСТИНИЧНЫХ КОМПЛЕКСОВ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТУРИСТИЧЕСКОГО МЕНЕДЖМЕНТА И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ТУРИСТОВ (НА ПРИМЕРЕ ТУРЦИИ)

Козлова А.А., к.э.н., ст.преподаватель (ХНУГХ имени А.Н. Бекетова)

В статье обоснована необходимость обеспечения жизненно важных интересов туриста во время пребывания в стране отдыха, а именно безопасности пребывания в отеле. Установлено, что важную роль в обеспечении безопасности туристов играет менеджмент гостиничных комплексов и туристических операторов. Констатируется, что не только менеджмент туристической отрасли должен заниматься решением этих вопросов, но и органы власти и управления государства, правоохранители, как проводники интересов, в том числе экономики страны. Сделан вывод о попытке государственных институтов отдельных государств улучшить состояние безопасности пребывания туристов в стране за счет внедрения современных технологий и стандартов. Предложены новые, нестандартные формы и подходы по улучшению состояния безопасности туристической среды.

Ключевые слова: туризм, туристические потоки, гостиницы, менеджмент туристической отрасли, безопасность туристов, безопасность гостиниц, охрана отелей, качество услуг.

SAFETY OF HOTEL COMPLEXES AS A COMPLEX OF THE EFFICIENCY OF TOURISM MANAGEMENT AND ATTRACTIVENESS OF TOURISM ENTERPRISES FOR DOMESTIC TOURISTS (IN THE EXAMPLE OF TURKEY)

*Kozlova A.O., PhD in Economic
(O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv)*

The article substantiates the need to ensure the vital interests of the tourist while staying in a country of rest, namely the security of the stay at the hotel. The management of hotel complexes and tour operators plays an important role in ensuring the safety of tourists. It was stated that not only the management of the tourism industry should take care of the solution of these issues, but also the authorities and government, law enforcement, as leaders of national interests, including the economy of the country. It is proved that the efforts of state institutions of certain states to improve the safety of stay of tourists in the country through the implementation of modern technologies and standards. New, non-standard forms and approaches for improving the safety of the tourist environment are offered. The conclusion is made about the expediency of the priority implementation of such activities: explanatory and preventive work with clients-tourists; providing information to the tourist by the hotel guide at an information meeting on the rules of safety and behavior in case of emergency, to whom to contact at the same time, from whom to expect help; providing information to the tourist about the possible negative consequences in case of visiting potentially dangerous places; exchange of information about new forms of dangers for tourists that may arise, or specific, inherent in a particular country; search for forms of more fruitful cooperation between tourist agencies and authorities, law enforcement. The necessity of formation of an effective system of security of tourism business at

the local level (travel Agency or Agency, hotel, tour operator, tourist carrier) and the state level with the use of modern security technology.

Key words: *tourism, tourist streams, hotels, tourist industry management, tourists safety, hotel safety, hotel security, quality of services.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Туризм – тимчасовий виїзд особи з місця проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці, куди особа від'їжджає [1].

З початку XXI століття у світі зафіксовано зростання туристичних потоків, особливо до країн які пропонують доступний туристичний продукт за ціною, якістю, логістикою.

Традиційно привабливою країною у туристів пострадянського простору є Туреччина, яка одна із перших у світі активно почала втілювати нові туристичні технології, які потім трансформувалися в світові стандарти. Країна активно розвиває туристичну галузь на протязі декількох десятиліть, а доход від туристичної діяльності займає значний відсоток у державному бюджеті.

Так, за останні п'ятнадцять років нового тисячоліття туристичний потік до Туреччини збільшився з 15 до більш як 38 млн. туристів на рік. За даними Міністерства культури і туризму Туреччини лише за першу половину 2018 року у порівнянні з аналогічним періодом 2017 року країну відвідало на 32,55 % більше туристів. А 2017 рік від туристичної діяльності Туреччина отримала дохід у розмірі 26,2 млрд. дол. США. При цьому, туристи з кожним роком стали менше витратити (середній чек туриста в Туреччині в 2017 році складає 681 дол. США [2]. Незважаючи на зростаючу жорстку конкуренцію на ринку надання туристичних послуг, виникнення нових туристичних напрямків, а інколи, незважаючи і на демпінгові заходи нових конкурентів, Туреччина залишається провідною туристичною країною світу та впевнено збільшує туристичні потоки.

Причин тому декілька, не завжди залежних від Туреччини, інколи протилежного або взаємовиключаючого характеру, наприклад це:

- підвищення рівня купівельної спроможності окремих суспільних прошарків (тобто ті особи, які раніше не могли собі дозволити відпочинок за кордоном, отримавши додаткові фінансові надходження отримали можливість відвідати певні країни);

- зниження рівня купівельної спроможності окремих суспільних прошарків (тобто ті особи, які раніше собі дозволяли відпочинок за кордоном на екзотичних курортах або на курортах європейських країн, значно втративши фінансові надходження не можуть і не хочуть відмовитися від відпочинку за кордоном та обирають пріоритет між сервісом і ціною);

- утримання сервісу на високому рівні, пошук нових форм підвищення доступності та привабливості курортного відпочинку в таких країнах як, наприклад, Туреччина, Єгипет;

- спрощення прикордонних та митних процедур, або процедур візового характеру;

- втрата або переформатування традиційно привабливих курортів (для України, це наприклад тимчасова втрата Криму);

- толерантне відношення до відпочиваючих з боку влади і місцевого населення;

- приваблива логістична складова (відносно нетривалий час в дорозі, прямі чартерні авіарейси, зручні трансферні умови);

- заборона урядами деяких країн з політичних або інших мотивів відвідування своїми громадянами окремих країн, що раніше вважалися небезпечними,

а це призвело до перерозподілу туристичних потоків вже до інших країн, в тому числі до Туреччини;

- майже відсутність мовного бар'єру та наявність системи «all inclusive», тощо.

В той же час, жорстка конкуренція на ринку надання туристичних послуг, нові ризики та загрози як зовнішнього та внутрішнього характеру, вимагають від туристичних операторів та менеджменту готельних комплексів не тільки пристосовуватися до існування в сучасних умовах, а й вимагають покращення умов для туристів, нових підходів до управління якістю відпочинку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням якості, формування системи управління якістю присвятили свої праці Е. Демінг, Дж. Джуран, С. Ільєнкова, К. Ісікава, Ф. Котлер, Ф. Кросбі, С. Скобкін, Ф. Тейлор, Дж. Уокер [4-12] та інші, а серед вітчизняних дослідників цим питанням займалися В. Дикань, П. Калита, Н. Кудла, І. Писаревський, Т. Сокол, Б. Мунін, М. Шаповал [13-20] та інші. В роботах вищенаведених авторів увага приділялася таким поняттям як «якість», «якість послуг», побудові системи управління якістю. В той же час, дані поняття розглядаються ними переважно в загальному аспекті, без урахування специфічних умов діяльності готельних комплексів, без вивчення впливу на них нових ризиків, насамперед безпекової складової, в сучасних умовах розвитку туристичної галузі.

Метою статті є визначення нових підходів і напрямків поліпшення ефективності туристичного менеджменту, перш за все, шляхів поліпшення рівня безпеки туристського середовища як ключового фактору привабливості в туристичній галузі та оцінки якості наданих послуг готельної установи.

Виклад основного матеріалу. Аналіз попиту на туристичному ринку свідчить про те, що турист при виборі тура

перше на що звертає увагу є ціна, рівень сервісу, трансферні послуги, привабливість екскурсійної програми [22]. При цьому, безпека туристів в країні перебування для наших співвітчизників є традиційно не першочерговою умовою. В той же час, для туристів з країн Європейського Союзу, Великобританії чи США безпекова складова є однією із першочергових умов повноцінного і якісного відпочинку.

Нажаль на території країн, найбільш популярних у вітчизняних туристів, таких як Єгипет, Туреччина, Таїланд, Шрі-Ланка налічуються осередки озброєних конфліктів, ознак громадянського або військового конфліктів. Незважаючи на заходи з безпеки, які зараз запроваджуються в туристичному бізнесі, вони не завжди є ефективними і не гарантують туристам безпеку навіть під час перебування в закритому середовищі (готель, аеропорт, під час пересування в транспортному засобі й т. ін.). Охорона в готелях, в місцях скупчення туристів не є запорукою захисту від нападу як з боку організованих злочинних угруповань так і з боку окремих осіб. Підтвердженням тому є той факт, що за останній період часу у Єгипті та Туреччині скоєні терористичні акти безпосередньо в готелях. Причому, теракти здійснювалися як в невеликих готелях нижчого рівня сервісу, так і в всесвітньо відомих готелях найвищого рівня сервісу. В якості прикладу можна навести серію терактів які сталися в жовтні 2004 року в місті Таба (Єгипет) в 5-ти зірковому готелі всесвітньо відомої мережі «Hilton», в результаті чого загинуло 44 особи та було поранено більше 270 осіб з різних країн світу. В липні 2017 році в місті Хургада (Єгипет) терористом було здійснено напад на туристів в готельному комплексі, в результаті чого двоє українських туристів загинули, ще чотири було поранено. В січні цього ж 2017 року в популярному серед наших співвітчизників місті Ізмір (Туреччина) теж було здійснено напад, який був кваліфікований як злочин.

Можна з впевненістю констатувати, що такі ганебні явища як теракт, напад на людей з релігійних чи політичних мотивів, з метою пограбування є об'єктивною реальністю сучасності та не оминає країни і Європейського Союзу, і Сполучених штатів чи Великої Британії.

Як слідство, наявність наведених для туристів загроз спонукає як менеджмент готелів, так і уряди країн посилювати не тільки фізичну охорону, а й підвищувати заходи безпеки взагалі, розробляти і впроваджувати нові безпекові стандарти в туристичній галузі. Для цього все частіше використовуються можливості державних і правоохоронних органів, які використовують удосконалену правову та матеріальну бази, спеціальне обладнання та озброєння, професіоналів високого рівня. І це є позитивним фактором, що призводить до покращення кінцевого результату – безпеки середовища, безпеки туристів.

Так, одним з прикладів посилення з боку держави уваги до безпеки туристів та гостей країни є Туреччина, яка запровадила з 1 січня 2019 року податок на безпеку для туристів в розмірі 1,5 євро, що стягується в аеропортах при прильоті [3].

Помилково вважається що заходи з безпеки та робота з їх реалізації є завданням тільки для менеджменту готелів. Так, від якісної, високопрофесійної та ефективної системи безпеки готелю залежить дуже багато, а менеджмент готелю повинен приділяти безпеці туристів і персоналу значну увагу. Як вже відмічалось, система безпеки в готелях включає багато компонентів, а це і люди (служба охорони), і технічні пристрої, сейфи, і системи відео спостереження тощо. В той же час безпека не може забезпечуватися лише за рахунок гостей, туристів [17].

Туристичні оператори, менеджмент туристичних агенцій та структур, які з ними співпрацюють теж повинні активніше «включатися» в цю роботу. Мова йдеться, перш з все, про дії які не потребують

значних додаткових фінансових затрат, а саме про [17, 21-22]:

- роз'яснювально-профілактичну роботу з клієнтами-туристами (наприклад: доведення туристу при придбанні туру правил безпеки в конкретній країні, надання інформації про поведінку у разі потрапляння у надзвичайну ситуацію та контакти органів влади, рятувальних служб, правоохоронців тощо);

- надання інформації туристу готельним гідом на інфозустрічі, не тільки про умови, сервіс, послуги і можливості конкретного готелю, а й правил безпеки та поведінки у разі потрапляння у надзвичайну ситуацію, до кого звертатися при цьому, від кого очікувати на допомогу;

- надання туристу інформації про можливі негативні наслідки у разі відвідування потенційно-небезпечних місць, при переміщенні країною, про наявність або відсутність охорони в цих місцях чи при пересуванні тощо;

- обмін інформацією щодо нових форм небезпек для туристів, які можуть виникнути, або специфічних, притаманних конкретній країні, для врахування цієї інформації при підборі туру та умов для туристів (наприклад, включаючи інформацію про готелі з низьким рівнем безпеки перебування для туристів чи наявність поблизу готелів небезпечних в криміногенному плані місць чи осередків злочинності);

- пошук форм більш плідної взаємодії між туристичними установами і органами влади, правоохоронцями (наприклад, на рівні консульських структур міністерства закордонних справ, аналітичних підрозділів та підрозділів зв'язків з громадкістю міністерства внутрішніх справ тощо).

Слід зауважити, що тільки вищенаведеними заходами обмежитися не вдасться. Необхідна ефективна система безпеки, як на локальному рівні, про що йдеться вище (туристична фірма чи агенція, готель, туроператор, туристичний

перевізник), так і на державному рівні із застосуванням сучасних технологій, а це неможливо без додаткових джерел фінансування.

На нашу думку цього можна досягнути не за рахунок туристів, а шляхом, хоча б, часткового фінансування безпекових заходів з бюджету приймаючої країни, чи за рахунок частки прибутку туристичного оператора. Аргументом для цього є те, що у разі зменшення або припинення туристичного потоку бюджет країн для яких туристичний бізнес є важливою статтею доходів до держбюджету втратить значно більше, а діяльність туроператора у разі зникнення попиту на туристичний продукт може призвести до їх банкрутства взагалі.

Висновки. Таким чином, досягти високого рівня безпеки готельного господарства, туристичної галузі можливо за умови комплексного підходу до вирішення вищенаведених проблем на системній основі, ключовою умовою якого є ефективність туристичного менеджменту, участь в цьому процесі державних органів і залучення достатнього фінансового забезпечення. В сучасних умовах туристичного ринку безпека готельних послуг перейшла з рівня другорядного до рівня важливого і необхідного. Результат не піддається сумніву: на безпеці людей заощаджувати не повинні а ні туристи, а ні туристичні установи, а ні держава.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про туризм : Закон України від 15.09.1995 № 324-95-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1995. – № 31. – ст. 241.

2. Сапожников И. Турция опубликовала точное количество туристов за 2017 год. [Електроний ресурс] – Режим доступу: newsturk.ru> 2018/01/31>tyrsiya-ori...

3. Количество туристов в Турции увеличилось на треть [Електроний ресурс] – Режим доступу: www.aa.com.tr

[/tr/turkiye/dis-hat-yolcularindan-alinacaguvanlik-vergisi-dusuruldu/1349993](http://tr/turkiye/dis-hat-yolcularindan-alinacaguvanlik-vergisi-dusuruldu/1349993)

4. Деминг Э. Выход из кризиса. Новая парадигма управления людьми, системами и процессами / Э. Деминг – М.: «Альпина Паблицер», 2011. – 400 с.

5. Джуран Дж. Качество в истории цивилизации. Эволюция, тенденции и перспективы управления качеством / Дж. Джуран. – М.: РИА «Стандарты и качество», 2004. – 208 с.

6. Исикава К. Японские методы управления качеством / К. Исикава. – М.: Экономика, 1988. – 215 с.

7. Гуру менеджмента качества и их концепции: пер. с англ. / Э. Деминг, Дж. Джуран, Ф. Кросби, К. Исикава – М.: ИМЭМО, 2003. – 250 с.

8. Управление качеством: учебник / С.Д. Ильенкова, Н.Д. Ильенкова, С.Ю. Ягудин и др.; Под ред. доктора экономических наук, профессора С.Д. Ильенковой. – М.: ЮНИТИ. – 194 с.

9. Маркетинг. Гостеприимство. Туризм / Ф. Котлер, Д. Боуэн, Д. Мейкенз: [пер. с англ.]. – М.: ЮНИТИ, 1998. – 204 с.

10. Скобкин С.С. На пути к качеству / С.С. Скобкин // Парад отелей. – 2004. – № 4. – С. 25-30.

11. Тэйлор Ф.У. Научная организация труда / Ф.У. Тэйлор; предис. П.М. Керженцева; Пер. с англ. - 2 изд.-е. М.: НКПС; Транспечать, 1925. - 276 с.

12. Уокер Дж. Введение в гостеприимство: учебн. пособие. / Пер. с англ. -2-е изд. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. - 463 с.

13. Дикань В. Управління якістю як фактор конкурентоспроможності підприємств / В. Дикань // Економіка України. –1996. –№1–С.43–48.

14. Дикань В.Л. Сучасні системи управління якістю продукції / В.Л. Дикань, Н.М. Лисьонкова // Вісник економіки транспорту та промисловості: збірник наук.-практ. ст. – Х.: УкрДАЗТ, 2005. – Вип. 12. – С. 229 – 235.

15. Калита П. Система управління якістю: «за стандартом» чи за специфікою підприємства? / П. Калита // Світ якості України. – 2010. – № 3. – С. 102–104.

16. Кудла Н.Є. Управління якістю в туризмі: підручник / Н.Є. Кудла – К.: «Центр учбової літератури», 2015. – 328 с.

17. Організація обслуговування у малих готелях: навчальний посібник / упоряд. Г.Б. Мунін. - К.: Видавництво Європейського університету, 2007. - 181 с.

18. Організація туризму: підручник / І.М. Писаревський, С.О. Погасій, М.М. Покоłodна та ін.; за ред. І.М. Писаревського. – Х.: ХНАМГ, 2008. – 541 с.

19. Сокол Т.Г. Організація обслуговування в готелях і туристичних комплексах / Т.Г. Сокол. – К.: Альтепрес, 2009. – 447 с.

20. Шаповал М.І. Менеджмент якості: підручник / М.І. Шаповал. – 3-тє вид., випр. і доповн. – К.: Знання, 2007. – 471 с.

21. Економічна безпека суб'єктів господарської діяльності в умовах глобальної фінансової кризи: монографія / О.А. Кириченко, О.І. Захаров, М.П. Денисенко та ін. – К.: ТОВ «Дорадо-Друк», 2010. – 412 с.

22. Чередниченко А.О. Якість надання послуг як ключовий фактор привабливості підприємств готельного господарства / А.О. Чередниченко, М.В. Калинин // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – №56. – С. 88–96.

REFERENCES

1. *Pro turyzm : Zakon Ukrajinny vid 15.09.1995 # 324-95-VR* [On Tourism: Law of Ukraine dated September 15, 1995 No. 324-95-VR]. Information from the Verkhovna Rada of Ukraine. No. 31.

2. Sapozhnikov I. (2017) *Turtsiya opublikovala tochnoe kolichestvo turistov za 2017 god.* [Turkey has published the exact

number of tourists for 2017 Available at: newsturk.ru> 2018/01/31>tyrsiya-opu...

3. *Kolichestvo turistov v Turtsii uvelichilos' na tret'* [The number of tourists in Turkey has increased by a third]. Available at: www.aa.com.tr/tr/turkiye/dis-hat-yolcularindan-alinaca-guvenlik-vergisi-dusuruldu/1349993

4. Deming E. (2011) *Vykhod iz krizisa. Novaya paradigma upravleniya lyud'mi, sistemami i protsessami* [Overcoming the crisis. New paradigm of managing people, systems and processes]. М.: "Alpina Publisher". (in Russian)

5. Dzhuran Dzh. (2004) *Kachestvo v istorii tsivilizatsii. Evolyutsiya, tendentsii i perspektivy upravleniya kachestvom* [Quality in the history of civilization. Evolution, trends and prospects of quality management]. М.: RIA "Standards and Quality". (in Russian)

6. Isikava K. (1988) *Yaponskie metody upravleniya kachestvom* [Japanese methods of quality management]. Japanese methods of quality management, (in Russian)

7. Deming E., Dzhuran Dzh., Krosbi F., Isikava K. (2003) *Guru menedzhmenta kachestva i ikh kontseptsii: per. s ang.* [Guru of quality management and their concepts: Per. from ang]. М.: IMEMO. (in Russian)

8. Il'enkova S.D., Il'enkova N.D., Yagudin S.Yu i dr. *Upravlenie kachestvom: uchebnik* [Quality management: a textbook]. М.: UNITY. (in Russian)

9. Kotler F., Bouen D., Meykenz D. (1998) *Marketing. Gostepriimstvo. Turizm [per. s angl.]* [Marketing. Hospitality. Tourism [trans. from English]] М.: UNITY. (in Russian)

10. Skobkin S.S. (2004) *Na puti k kachestvu* [On the road to quality]. *Parade of hotels*. No. 4.

11. Teylor F.U. (1925) *Nauchnaya organizatsiya truda* [Scientific Labor Organization]. М.: NKPS; Translate. (in Russian)

12. Walker J. (2002) *Vvedenie v gostepriimstvo: uchebn. Posobie. Per. s angl. - 2-e izd* [Introduction to hospitality: textbook.

Allowance. Per. from English -2 ed]. M. : UNITY-DANA

13. Dykan V. *Upravlinnja jakistju jak faktor konkurentospromozhnosti pidpryjemstv* [Quality management as a factor of competitiveness of enterprises] / В. Дикань // Економіка України. –1996. –№1–С.43–48.

14. Dykan V.L., Lysjonkova N.M. (2005) Suchasni systemy upravlinnja jakistju produkciji [Modern quality management systems]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 12, pp. 229 – 235.

15. Kalyta P. (2010) Systema upravlinnja jakistju: «za standartom» chy za specyfikoju pidpryjemstva? [Quality management system: "according to the standard" or the specifics of the enterprise?]. *The world of quality of Ukraine*. No. 3, pp. 102–104.

16. Kudla N.Je. (2015) *Upravlinnja jakistju v turyzmi: pidruchnyk* [Quality management in tourism: a textbook]. K. : "Center for Educational Literature". (in Ukrainian)

17. Munin Gh.B. (2007) *Orghanizacija obslughovuvannja u malykh ghoteljakh: navchalnyj posibnyk* [Organization of service in small hotels: a manual]. K. : Publishing House of the European University. (in Ukrainian)

18. Pisarevsky I.M., Poghassi S.O., Pocolodn M. M. etc. (2008) *Orghanizacija turyzmu: pidruchnyk* [Tourism organization: a textbook]. X. : KNOW (in Ukrainian)

19. Sokol T.G. (2009) *Orghanizacija obslughovuvannja v ghoteljakh i turystychnykh kompleksakh* [Organization of service in hotels and tourist complexes]. K. : Altepres. (in Ukrainian)

20. Shapoval M.I. (2007) *Menedzhment jakosti: pidruchnyk* [Quality Management: Tutorial]. K.: Knowledge. (in Ukrainian)

21. Kyrychenko O.A., Zakharov O.I., Denysenko M.P. ta in. (2010) *Ekonomichna bezpeka sub'ektiv ghospodarskoji dijajlnosti v umovakh ghlobalnoji finansovoji kryzy: monohrafija* [Economic security of economic entities in the context of the global financial crisis: a monograph]. K.: Dorado-Print Ltd. (in Ukrainian)

22. Cherednychenko A.O., Kalynyn M.V. (2016) Jakistj nadannja poslugh jak kljuchovyj faktor pryvablyvosti pidpryjemstv ghoteljnogho ghospodarstva [The quality of service provision as a key factor in the attractiveness of the hotel industry]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 56, pp. 88–96.

УДК 338.45:334.78

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.159743

НЕОБХІДНІСТЬ ФОРМУВАННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ ПІДПРИЄМСТВА ЯК ІНСТРУМЕНТУ ВНУТРІШНЬОГО СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ

Чупир О.М., д.е.н., доцент, професор (ХНУБА)

У статті розглянуто значення та сутність використання позитивного іміджу для підприємства, обґрунтовано доцільність його створення. Акцентовано увагу на узагальненні факторів, які впливають на створення позитивного іміджу підприємства, на виконанні певних задач щодо його досягнення. Розроблено модель формування позитивного іміджу підприємства в умовах сучасного економічного становища, що дасть можливість не тільки підвищити ефективність роботи

підприємства в цілому, а й зміцнити його конкурентні позиції, в результаті чого це призведе щодо досягнення економічного та соціального ефекту.

Ключові слова: імідж, позитивний імідж, модель, формування позитивного іміджу, стратегічне управління, іміджеві еквіваленти.

НЕОБХОДИМОСТЬ ФОРМИРОВАНИЯ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО ИМИДЖА ПРЕДПРИЯТИЯ КАК ИНСТРУМЕНТА ВНУТРЕННЕГО СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

Чупырь Е.Н., д.э.н., доцент, профессор (ХНУСА)

В статье рассмотрены значение и сущность использования положительного имиджа предприятия, обоснована целесообразность его создания. Акцентировано внимание на обобщении факторов, влияющих на создание положительного имиджа предприятия, на выполнении определенных задач относительно его достижения. Разработана модель формирования положительного имиджа предприятия в условиях современного экономического положения, что даст возможность не только повысить эффективность работы предприятия в целом, но и укрепить его конкурентные позиции, в результате чего это приведет к достижению экономического и социального эффекта.

Ключевые слова: имидж, положительный имидж, модель, формирование положительного имиджа, стратегическое управление, имиджевые эквиваленты.

NECESSARY FORMATION OF POSITIVE IMAGE OF THE ENTERPRISE AS AN INTERNAL STRATEGIC MANAGEMENT TOOL

Chupyr O.M., Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Professor (KNUCA)

The modern dynamic pace of life and business development dictates its rules of survival, which is characterized by changes in the structure and life of society. The saturation of the market of goods and services, the creation of a competitive environment leads to the need to use marketing technologies, one of the elements of which is the formation and strengthening of corporate image. Under present conditions, a favorable image of an enterprise is an important and necessary factor for effective management. Functioning in a competitive environment, each business must be careful about creating a positive image that in the future will ensure the attention and commitment of customers, partners, attractiveness for investors and, ultimately, successful activities.

In economically developed countries, the interest in managing image politics has grown significantly over the past decade. In today's economic environment, the use of a positive image of the company as an instrument of internal strategic management becomes more and more relevant in connection with the fierce market competition between enterprises. Insufficient attention to the formation and creation of a positive image entails negative consequences. The article considers the meaning and essence of the use of a positive image for the enterprise, the rationale of its creation. The emphasis is on the generalization of the factors that influence the creation of a positive image of the enterprise, on the fulfillment of certain tasks concerning its achievement. The model of formation of a positive image of the enterprise in the conditions of the current economic situation is developed, which will enable

not only to improve the efficiency of the company as a whole, but also to strengthen its competitive position, resulting in an economic and social effect.

Key words: *image, positive image, model, formation of a positive image, strategic management, image equivalents.*

Постановка проблеми. Посилення кризових явищ в економіці породжує необхідність відстеження кризових тенденцій і розробку своєчасних заходів, змушує вчених і практиків включатися в дослідження та рішення проблем, пов'язаних із діагностикою стану факторів зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства, розробкою цілей, стратегій підприємства та способів їх реалізації. В цьому зв'язку все більшу увагу звертають на себе методи стратегічного управління, що добре зарекомендували себе як дієвий інструмент в умовах нестабільного оточення. Серед багатьох одним із стратегічних факторів розвитку підприємства стає його позитивний імідж, який створює привабливість підприємства, спричиняє вплив на відносини з партнерами та покупцями, забезпечує конкурентоспроможність підприємства.

У сучасних умовах господарювання у зв'язку з наповненням ринку виробництвом товарів і послуг на перший план виходять іміджеві еквіваленти (успішна реклама, репутація підприємства й інші), ніж технологічні характеристики. В процесі розвитку виробництва величезне значення набуває сфера організації й управління, де імідж відіграє роль активації й інтенсифікації ресурсів, зокрема, і людських. Позитивний імідж виступає не тільки основним критерієм успішності особистості або ефективного розвитку підприємства, але й є ідентифікатором вибору товарів і послуг в умовах конкуренції. Саме конкуренція змушує підприємства боротися за право існування на ринку. Підприємство, зайнявши певну позицію, всіма силами намагається її утримати, завоювати міцну

репутацію та престиж. Сприятливе уявлення щодо підприємства сприяє кращому попиту на його товар або послугу. У зв'язку з підвищеною значущістю іміджу підприємств необхідно ретельно підходити до питання практичної сторони формування іміджу. Таким чином, імідж виступає в економіці інструментом стратегічного управління, функціональною стратегією.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, пов'язані з теоретичним обґрунтуванням іміджу, а також його формуванням знайшли своє відображення в роботах вітчизняних і зарубіжних авторів, таких як: Гера О.Г. [6], Гофман Е. [7], Гринько Т. [1], Дрончак І.В. [4], Костюк Г.В. [2], Котлер Ф. [3], Лозовський О.М. [4], Пасько М.І. [5], Семенчук Т.Б. [6], Сторожук В.В. [2], Тімар І. [1] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на достатню кількість наукових праць і значні досягнення в теорії та практиці іміджеології, деякі питання потребують більш значної уваги.

Метою статті є обґрунтування необхідності формування позитивного іміджу підприємства як дієвого інструменту внутрішнього стратегічного управління в сучасних умовах господарювання з визначенням його складових елементів.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних ринкових умовах одним з основних чинників економічного благополуччя підприємства є ринок, а якщо казати більш точно - покупець продукції та послуг. Мінливість і невизначеність зовнішніх умов, в яких перебуває та діє підприємство, ні в кого на даний момент не викликає сумнівів. Фактори

зовнішнього середовища, що суттєво впливають на діяльність підприємства, - це стрибки валютних курсів, зміни політико-правового та соціального становища й інші. Для підприємства дуже важливо не тільки враховувати зовнішні фактори, але й піклуватися щодо конкурентоспроможності шляхом формування позитивного іміджу на ринку. Позитивний імідж несе за собою переваги, що проявляються в привертанні уваги споживачів і партнерів, полегшенні підприємству доступу до ресурсів, увазі засобів

масової інформації, захищеності в кризових і скрутних становищах.

Процес формування іміджу розглядається переважно в категоріальному полі психології та соціології; проникає феномен іміджу і в педагогіку, філософію. Для економічної науки більш прийнятним є поняття «корпоративний імідж підприємства», у зв'язку з чим розглядаються науково-методичні основи його формування, процес управління іміджом, внутрішні особливості суб'єкта (або об'єкта) іміджу. Імідж в економіці визначається ще як «репутація». Поняття «імідж» має багато різних визначень (табл. 1).

Таблиця 1

Сутність поняття «імідж»

Автори	Поняття
1. Костюк Г.В., Сторожук В.В.	Імідж підприємства – це сформоване представлення цільовій аудиторії інформації щодо діяльності та успіхів підприємства, що постійно та динамічно впливає на взаємини підприємства з його потенційними та фактичними покупцями, на його конкурентоспроможність, фінансові результати та контакти з іншими державними або приватними підприємствами, установами й організаціями.
2. Пасько М.І.	Імідж підприємства – це багатокомпонентне явище, образ-уявлення та образ-подання щодо організації, кадри, якість продукції (послуг), репутацію керівника тощо, який сформувався власне засобами масової інформації, соціальною групою або підприємством і наділяє його (підприємство) додатковими цінностями, що мають соціальну значущість для реципієнтів образу фірми, і спрямований здійснити емоційно-психологічну дію на цільову аудиторію, із метою популяризації, реклами та інших завдань під впливом комплексу факторів.
3. Семенчук Т.Б., Гера О.Г.	Імідж - це образ, репутація, якісні характеристики лідера, фірми, керівника та характер ставлення до них громадськості.
4. Гринько Т., Тімар І.	Імідж підприємств сфери послуг – це відносно стійке, емоційно забарвлене уявлення образу підприємства, сформоване на основі особистого досвіду й отриманої інформації щодо його реальні, декларовані та очікувані якості, характеристики та показники, що мають економічну, соціальну й іншу значимість для суб'єктів взаємодії.
5. Лозовський О.М., Дрончак І.В.	Визначення іміджу має охоплювати: спрямованість на певну соціальну групу; відображення потреб і запитів аудиторії на певний час; символічну природу (існування стереотипів у психіці); гнучкість і ситуативність, залежність від моменту, з одного боку, та постійність, статичність – з другого; поєднання зовнішніх і внутрішніх складових при формуванні; соціально-психологічне походження. Імідж – одна з найважливіших складових конкурентоспроможності підприємства, базова передумова його успішної діяльності.
6. Котлер Ф.	Імідж - це сприйняття компанії чи її товарів суспільством.
7. Гофман Е.	Імідж –мистецтво управляти враженням.

На думку автора, імідж управління підприємства в умовах підприємства – це чинник довіри до жорсткої конкуренції для забезпечення підприємства, його товарів чи послуг, його інтересів. Формуючи позитивний який цілеспрямовано створюється та імідж підприємства, необхідно входить у свідомість або підсвідомість враховувати вплив безлічі факторів цільової аудиторії з метою формування (рис. 1).
 позитивного образу, а також є дієвим інструментом внутрішнього стратегічного



Рис. 1. Фактори, що впливають на формування позитивного іміджу підприємства

Беручи до уваги перелічені позитивного іміджу підприємства. Однак, фактори, досить складно виробити певний можна виділити основні моменти, на яких шлях, спрямований на створення необхідно акцентувати увагу (рис. 2, 3).

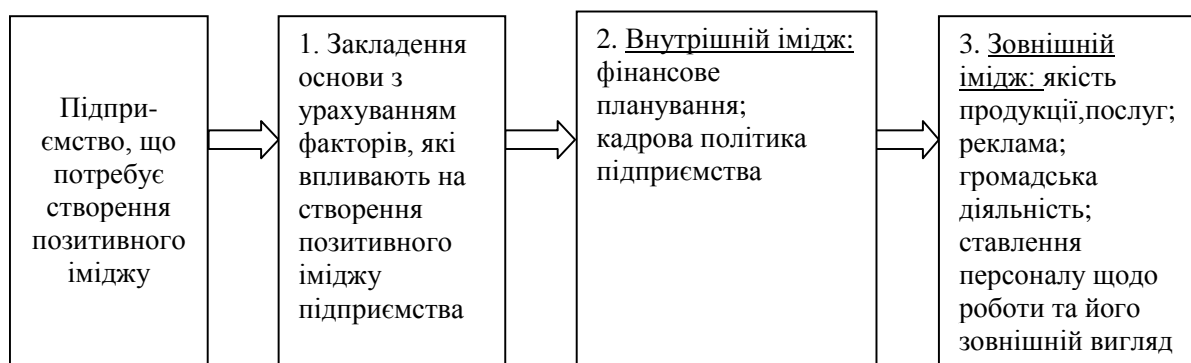


Рис. 2. Етапи формування позитивного іміджу підприємства



Рис. 3. Етапи створення позитивного іміджу підприємства, що перебуває на стадії формування

Процес формування іміджу є достатньо складним процесом, який потребує немало зусиль, концентрації уваги та зважених рішень.

На рис. 4 наведено узагальнену та сформовану модель створення позитивного іміджу підприємства

Щоб досягти позитивного іміджу, підприємство повинно виконати ряд основних завдань, серед яких можна виділити наступні: компетентність у своїй галузі; ефективну роботу з клієнтами; підтримку іміджу успішної компанії, що викликала би в клієнтів довіру. Кожне підприємство повинне створювати свою іміджеву політику, як зовнішню, так і внутрішню, покликану забезпечити максимальний прибуток на певному етапі роботи.

Висновок. Таким чином, у сучасних умовах господарювання необхідно, перш за все, пам'ятати, що саме імідж може суттєво вплинути на конкурентну стійкість суб'єкта господарювання та зміцнити її.

Формувати позитивний імідж у складних на сьогодні умовах досить складно з-за загостреної політичної й економічної ситуації у державі.

Запропонована модель формування позитивного іміджу підприємства ще раз підкреслює комплексність і взаємозв'язаність усіх складових його елементів, які є відображенням цілісного уявлення та сприйняття, а також дієвим інструментом внутрішнього стратегічного управління підприємства.

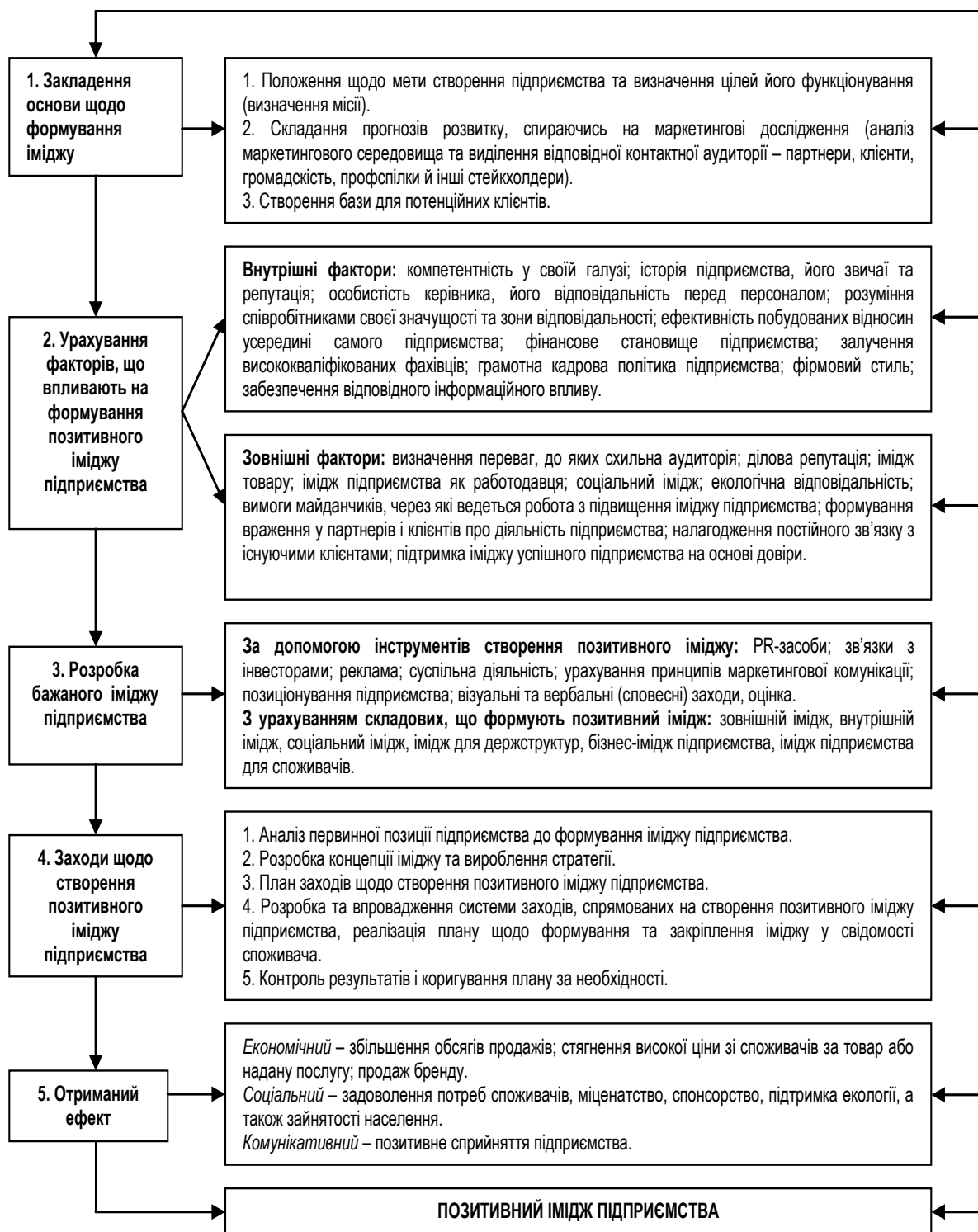


Рис. 4. Модель формування позитивного іміджу підприємства

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гринько Т., Тімар І. Імідж підприємств сфери послуг: сутність поняття та особливості формування [Електронний ресурс] / Т. Гринько, І. Тімар – Режим доступу:

<http://ven.chdtu.edu.ua/article/viewFile/84534/80074>. – Назва з екрану.

2. Костюк Г. В. Сторожук В.В. Формування позитивного іміджу підприємства / Г. В. Костюк, В. В. Сторожук // Вісник КНУТД. – 2014. – № 1. – С. 176-181.

3. Котлер Ф., Лі Н. Корпоративна соціальна відповідальність. Як зробити якомога більше добра для вашої компанії та суспільства / Ф. Котлер, Н. Лі // Ж.: Изд-во А. Капусты, 2005. – 302 с.

4. Лозовський О.М., Дрончак І.В. [Електронний ресурс] / О.М. Лозовський, І.В. Дрончак – Режим доступу: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2016/1/23.pdf> – Назва з екрану.

5. Пасько М. І. Характеристика та особливості іміджу підприємства / М. І. Пасько // Економіка розвитку. – 2018. – № 1 (85). – С. 58–65.

6. Семенчук Т.Б., Гера О.Г. Сучасна модель формування іміджу організації / Т.Б. Семенчук, О.Г. Гера // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – №7 (3). – С. 178-181.

7. Сизоненко В.О. Сучасне підприємництво: довідник / В.О. Сизоненко // К.: Знання-Прес, 2007. – 440 с.

REFERENCES

1. Ghrynjko T., Timar I. *Imidzh pidpryjemstv sfery poslugh: sutnistj ponjattja ta osoblyvosti formuvannja* [Imidzh pidpriemstv spheruya poslug: sutnist ponyattya that particular shape]. Available at:

<http://ven.chdtu.edu.ua/article/viewFile/84534/80074>.

2. Kostjuk Gh. V. Storozhuk V.V. (2014) Formuvannja pozytyvnogho imidzhu pidpryjemstva [Formation of a positive image of the enterprise]. *KNUTD Bulletin*. No. 1, pp. 176-181.

3. Kotler F., Li N. (2005) *Korporatyvna socialjna vidpovidaljnistj. Jak zrobyty jakomogha biljshe dobra dlja vashoji kompaniji ta suspiljstva* [Corporate Social Responsibility. How to do as much good as possible for your company and society]. Zh.: Izdvo A.

4. Lozovsjkyj O.M., Dronchak I.V. Available at: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2016/1/23.pdf>

5. Pasjko M. I. (2018) *Kharakterystyka ta osoblyvosti imidzhu pidpryjemstva* [Characteristics and features of the company's image]. *Development Economics*. No 1(85), pp. 58–65.

6. Semenчук Т.Б., Ghera O.Gh. (2014) *Suchasna modelj formuvannja imidzhu orghanizaciji* [Modern model of organization's image formation]. *Scientific Herald of Kherson State University*. No 7 (3), pp. 178-181.

7. Syzonenko V.O. (2007) *Suchasne pidpryjemnyctvo: dovidnyk*. [Contemporary entrepreneurship: a guide]. К.: Knowledge-Press (in Ukrainian)

УДК 330.322(477)

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.159591

АДАПТИВНЕ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ПОЛІТИКОЮ ПІДПРИЄМСТВА

Яремко А.Д., аспірант (УІПА)

Розроблена модель процесу формування та реалізації інвестиційної політики підприємства в межах системи адаптивного управління дозволяє сформувати на підприємстві власні регламенти її реалізації. Планування, реалізація і контроль всієї сукупності інвестиційних рішень підприємства в межах системи адаптивного управління дозволяє на постійній основі відстежувати і регулювати ефективність використання всього капіталу підприємства і підвищити його антикризовий потенціал.

Ключові слова: адаптивне управління, інвестиційний процес, інвестиційна політика, моніторинг, інвестиційний потенціал, розвиток, ефективність

АДАПТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКОЙ ПРЕДПРИЯТИЯ

Яремко А.Д., аспирант (УИПА)

Разработана модель процесса формирования и реализации инвестиционной политики предприятия в рамках системы адаптивного управления позволяет сформировать на предприятии собственные регламенты реализации. Планирование, реализация и контроль всей совокупности инвестиционных решений предприятия в рамках системы адаптивного управления позволяет на постоянной основе отслеживать и регулировать эффективность использования всего капитала предприятия и повысить его антикризисный потенциал.

Ключевые слова: адаптивное управление, инвестиционный процесс, инвестиционная политика, мониторинг, инвестиционный потенциал, развитие, эффективность

ADAPTIVE ADMINISTRATION OF INVESTMENT POLICY OF THE ENTERPRISE

Yaremko A.D., graduate student (Ukrainian Engineering Pedagogical Academy)

The methodological basis of the research is a combination of theoretical and scientific methods: analysis, synthesis, systematization and comparison, theoretical and logical generalization.

Results. Revealed that one of the directions of increasing the level of use of productive resources in the model of the mechanism of implementation of the strategy of forming the anti-crisis potential of the enterprise within the system of adaptive control is the implementation of investment policy of enterprises. Reflected that the production component in this context is largely determined by the investment policy adopted at the enterprise, because it involves making managerial decisions on the renewal of fixed assets, the choice of depreciation policy, the need for the introduction of new technologies, and the improvement of the competences of workers. Substantiated that initiation of investment policy within the system of adaptive management involves the definition of goals, objectives and policy rules, as well as approval of the consolidated investment budget in accordance with the planned cash flows and possible sources of financing of selected investment projects. Established that the formation of enterprise investment policy within the framework of adaptive management system provides for the development of a system of goals and tasks based on retrospective data, parameters of the current and future investment portfolio of the enterprise, based on its own ability to generate investment resources and maintaining its basic indicators such as profitability, liquidity, risk according to a set of financial instruments. Substantiated that in the process of realization of investment policy on the basis of parameters determined in the budget the attraction of necessary amount of financial resources and investments of capital is carried out. Noted that the final stage of the process of formation and implementation of the investment policy of the enterprise within the system of adaptive management is the monitoring of implementation and assessment of the effectiveness of investment policy.

Originality. The developed model of the process of formation and realization of the investment policy of the enterprise within the system of adaptive management allows us to formulate in the enterprise its own regulations for its implementation. The composition of the model functions ensures that the responsibility for achieving the goals and objectives of the investment policy, which are integral and dependent on the effectiveness of financial policy, labor management policies.

Practical significance. Planning, implementation and control of the whole set of investment decisions of the enterprise within the system of adaptive management allows to continuously monitor and regulate the efficiency of using the entire capital of the enterprise and increase its anti-crisis potential.

Key words: adaptive management, investment process, investment policy, monitoring, investment potential, development, efficiency

Постановка проблеми. Для сучасного етапу розвитку інвестиційних процесів у вітчизняному промисловому секторі характерний пошук нових форм і методів управління підприємствами створює умови для підвищення рівня його конкурентоспроможності та подальшого розвитку. У зв'язку із цим актуальним є вдосконалення адаптивного управління інвестиційним потенціалом підприємств, яке враховує визначення процесу формування, реалізації та моніторингу ефективності інвестиційної політики що дозволяє активізувати інвестиційну діяльність шляхом формування інвестиційного потенціалу та ефективного використання наявних інвестиційних ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання адаптивного управління відображено у працях таких науковців, як Агафонова М. С. [2], Алексеев С.Б. [3], Галушко Є.С., Галушко С.А. [7], Грунін О.А., Купрін А.А. [8], Коритько Т. Ю. [11], Кравченко О. [12], Кудлаєнко С.В. [14], Орлова К.Є. [15], Харитоновна А.В. [18] та інших.

Проблеми інвестиційної діяльності, інвестиційної активності та розвитку розкрито в працях таких науковців, як Ареф'єва О.В., Пілецька С.Т., Ареф'єв С.О. [1], Бондар М.І. [4], Войнаренко М.П. [5], Кірдіна О.Г. [10]. Окремі аспекти інвестиційної політики досліджували Чорна М. В. [19], Руденко В. В. [16], Сокурєнко П. І. [17], Крейдич І.М. [13], Ендовицкий Д.А.

[9], Воробйова О.І. [6] та інші. Аналіз наявних досліджень дає можливість стверджувати про актуальність даної проблеми, а тому потребує подальшого розгляду.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на інтенсивний науковий пошук з окреслених питань, існує необхідність розробки моделі процесу формування та реалізації інвестиційної політики підприємства в межах системи адаптивного управління, що дасть змогу підвищити ефективність використання капіталу підприємства та його антикризовий потенціал.

Метою статті є розроблення моделі процесу формування та реалізації інвестиційної політики підприємства в межах системи адаптивного управління.

Виклад основного матеріалу дослідження. Одним із напрямків підвищення рівня використання виробничих ресурсів запропоновано реалізація інвестиційної політики підприємств в моделі механізму реалізації стратегії формування антикризового потенціалу підприємства в межах системи адаптивного управління (рис. 1). Саме виробнича складова в даному контексті здебільшого визначається інвестиційною політикою, що прийнята на підприємстві, оскільки вона включає прийняття управлінських рішень щодо оновлення основних фондів, вибору амортизаційної політики, необхідності впровадження нових технологій, удосконалення компетенцій робітників.

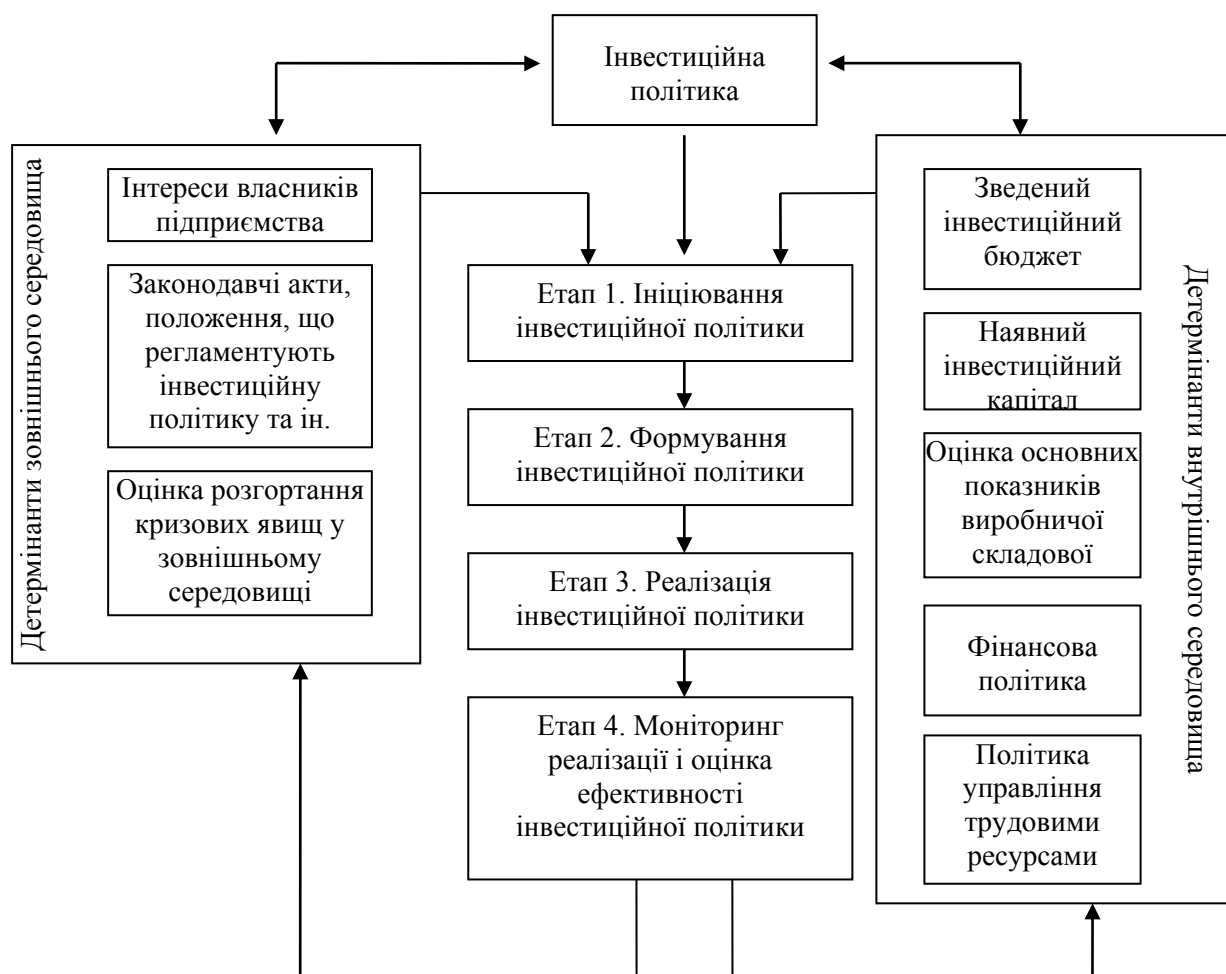


Рис. 1. Модель процесу формування та реалізації інвестиційної політики підприємства в межах системи адаптивного управління

Серед факторів зовнішнього середовища, що впливають на інвестиційну політику підприємства слід виділити вплив кризових процесів, що розгортаються у зовнішньому середовищі функціонування, інтереси власників підприємства, законодавчі акти, положення, що регламентують інвестиційну політику та ін. До найбільш важливих показників внутрішнього протистояння впливу кризи слід виділити наявні виробничі ресурси, оцінювання яких здійснюється за основними показниками виробничої складової антикризового потенціалу підприємства. На інвестиційну політику також впливає фінансова політика підприємства, яка визначає фінансовий потенціал

підприємства та політика управління трудовими ресурсами.

Етап ініціювання інвестиційної політики в межах системи адаптивного управління передбачає визначення цілей, завдань (ініціювання стратегічних проєктів) і правил (інвестиційні пріоритети, необхідна прибутковість капіталу) політики, а також затвердження зведеного інвестиційного бюджету у відповідності до запланованих грошових потоків та можливих джерел фінансування обраних інвестиційних проєктів (рис. 2). При визначенні цілей інвестиційної політики затверджуються контрольні-планові показники і їх цільові значення, узгоджуються із загальною стратегією формування антикризового потенціалу підприємства та необхідного ринкового

сегменту, здатного підвищити його конкурентний статус. Цілі визначають ключові параметри моделі процесу формування та реалізації інвестиційної політики підприємства та критерії прийняття управлінських рішень, що дозволяє оцінити ефективність інвестиційної діяльності, сформувати прийнятний інвестиційний портфель з урахуванням різних обмежень, а саме: наявних ресурсів, кризових явищ, прийнятний рівень ризику, витрати на удосконалення компетенцій персоналу, прогнозування напрямів

зовнішньоекономічної діяльності. На етапі ініціювання інвестиційної політики підприємства здійснюється балансування цілей і оцінка їх можливості бути реалізованими з урахуванням кризових явищ, що розгортаються у зовнішньому та внутрішньому середовищі функціонування. Результати моніторингу та прогноз ефективності на даному етапі дозволяють прийняти обґрунтовані ефективні рішення в межах системи адаптивного управління щодо цілей інвестиційної політики.

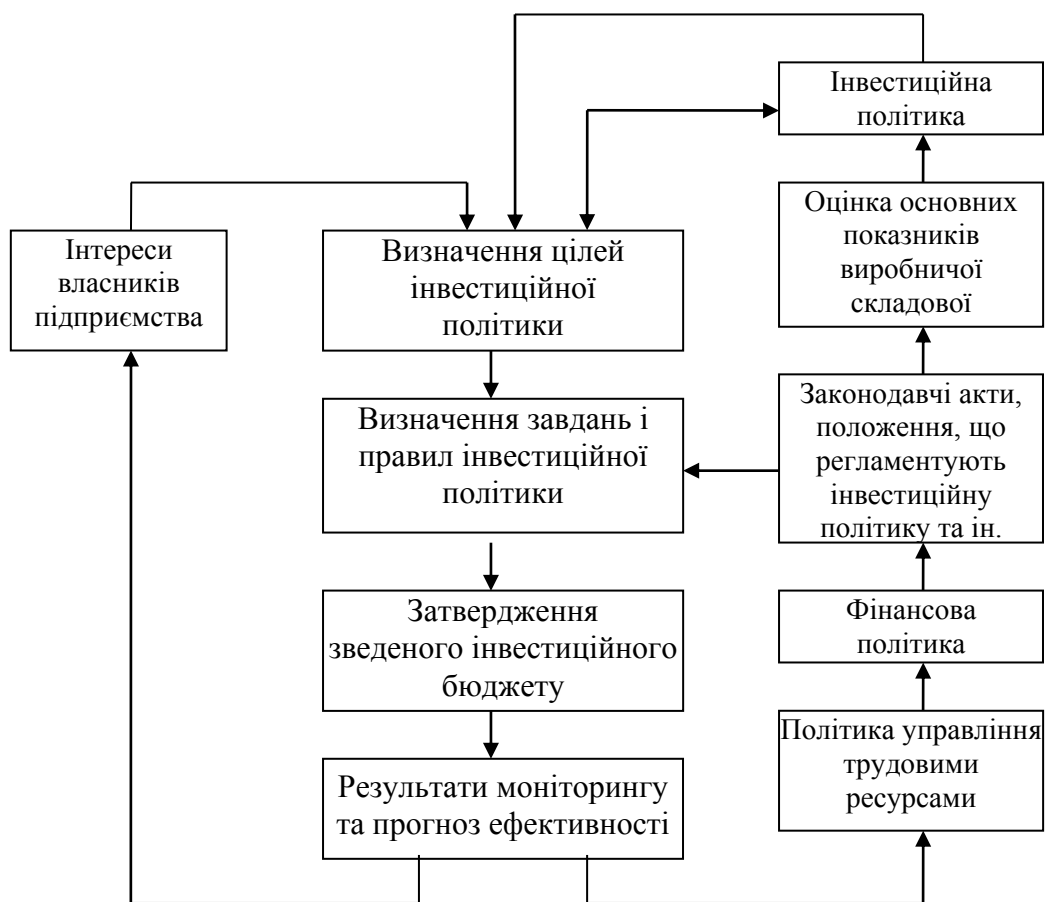


Рис. 2. Процес ініціювання інвестиційної політики підприємства

Процеси етапу формування підприємства, ґрунтуючись на власній інвестиційної політики підприємства в межах системи адаптивного управління (рис. 3) передбачають розробку системи цілей і завдань на основі ретроспективних даних, параметрів поточного і перспективного інвестиційного портфеля

здатності до генерування інвестиційних ресурсів та підтримуючи в ньому базові показники, такі як дохідність, ліквідність, ризик відповідно до набору фінансових інструментів.

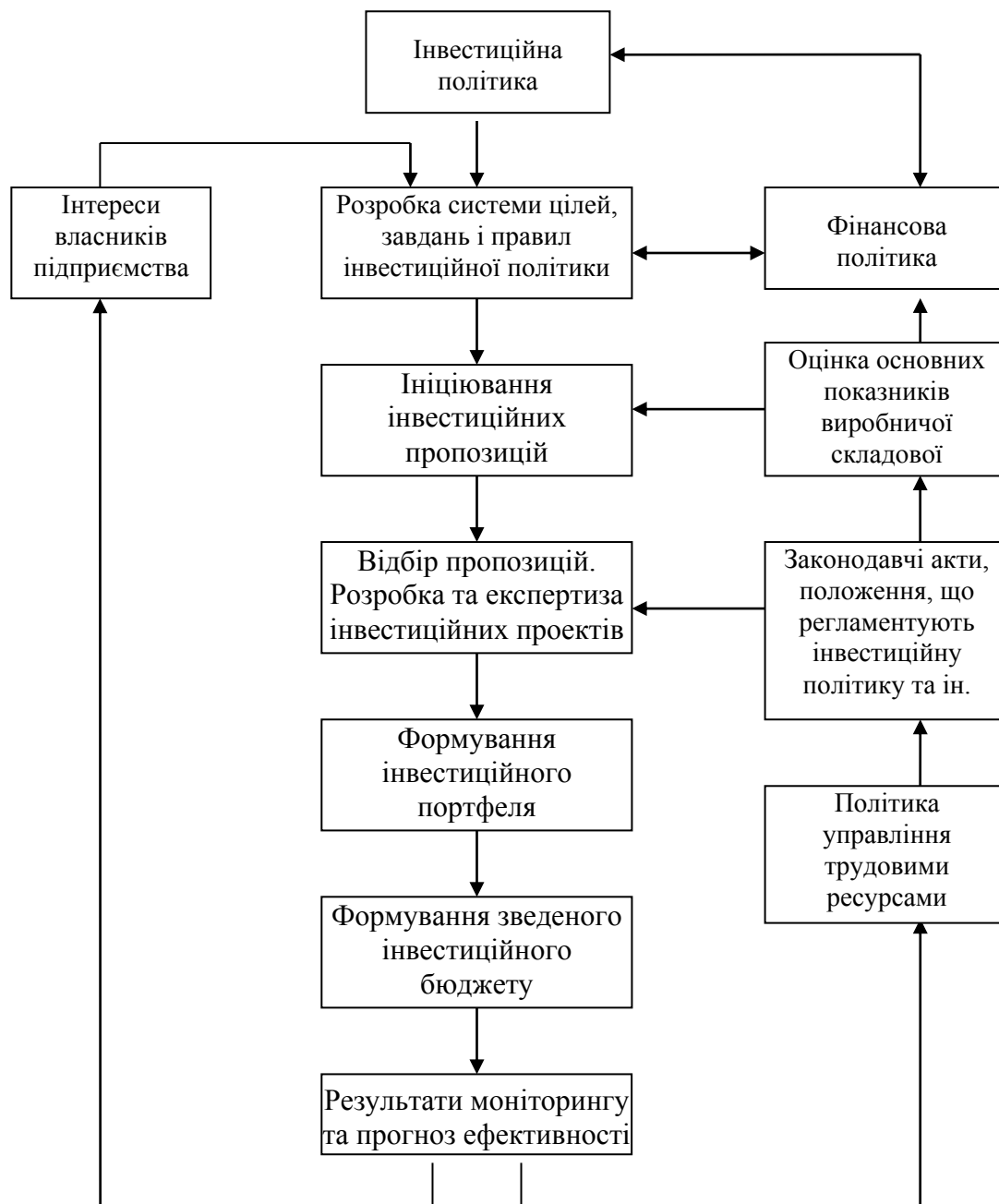


Рис. 3. Процес формування інвестиційної політики підприємства

Для реалізації цілей і завдань інвестиційного бюджету передбачає визначаються планово-контрольні розгляд проектів, які дозволять підвищити показники, відповідальність за досягнення виробничий потенціал, що позитивно яких закріплюється у відповідній впливає на його антикризовий потенціал. документації, що включає також і Результати моніторингу та прогноз мотиваційні механізми їх досягнення. ефективності на даному етапі дозволяють Ініціювання інвестиційних пропозицій та прийняти обґрунтовані рішення в межах їх відбір, розробка та експертиза системи адаптивного управління щодо інвестиційних проектів, формування запропонованих до розгляду інвестиційного портфеля та зведеного інвестиційних пропозицій та

спрогнозувати ефективність відібраних проектів.

Наступним етапом процесу формування та реалізації інвестиційної політики підприємства в межах системи адаптивного управління є її реалізація

(рис. 4). В процесі реалізації інвестиційної політики на основі визначених у бюджеті параметрів здійснюються залучення необхідного обсягу фінансових ресурсів та вкладення капіталу.



Рис. 4. Процес реалізації інвестиційної політики підприємства

На досягнення показників ефективності інвестиційної політики впливають як показники витрат на залучення капіталу, так і операційні показники його використання. Завданням даного етапу є побудова такої системи показників ефективності інвестиційної політики, яка дозволяє підвищити виробничий потенціал підприємства, що в

свою чергу позитивно вплине на його антикризовий потенціал. Результатом інвестиційної політики є отримання і виплата інвестиційного доходу - відсотки за позиковими коштами, дивіденди і зростання вартості акцій для власників. Здійснення пошуку інвесторів, заходів щодо оптимізації витрат на капітал і інших функцій, прямо впливають на

реалізацію і ефективність інвестиційної політики підприємства в межах системи управління, виконують фахівці з моніторинг реалізації та оцінка управління взаємовідносинами з ефективності інвестиційної політики інвесторами. (рис. 5).

Завершальним етапом процесу формування та реалізації інвестиційної

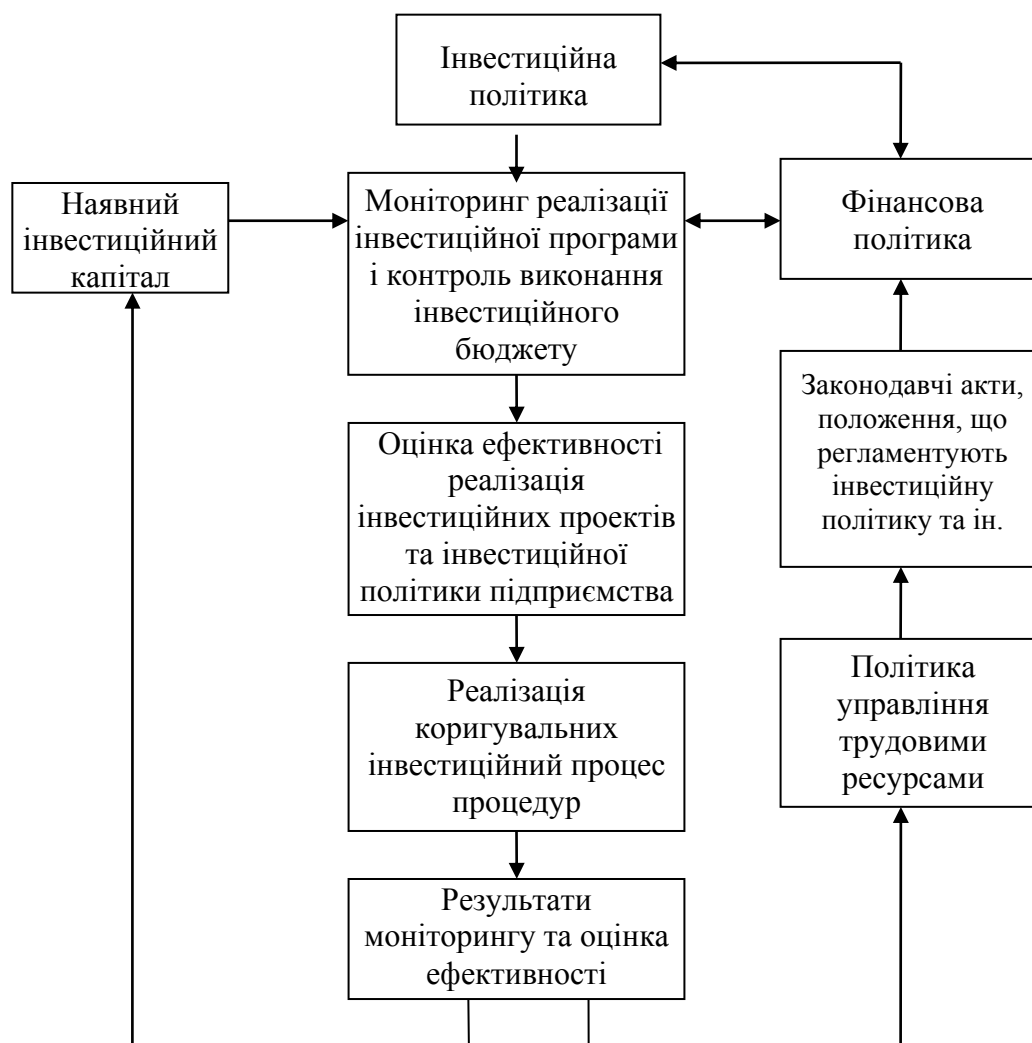


Рис. 5 Процес моніторингу реалізації та оцінки ефективності інвестиційної політики підприємства

Завданням першого процесу даного етапу є виявлення відхилень встановлених параметрів від планових значень (операційних показників ефективності, термінів будівництва і введення в експлуатацію, порядку фінансування та ін.). Другий процес дозволяє здійснювати контроль поточної ефективності інвестиційних проектів і політики

підприємства в цілому, а також її прогноз. Результати процесів є основою для реалізації коригувальних впливів за допомогою прийняття рішень: про зміну параметрів проектів і політики в цілому (коригування показників ефективності, нормативів, термінів реалізації, обсягів фінансування); реалізації мотиваційних механізмів або їх зміни; про виправлення

відхилень і помилок (узгодження і прискорення прийняття рішень, підвищення відповідальності); припинення або виході з проектів.

Висновок. Розроблена модель процесу формування та реалізації інвестиційної політики підприємства в межах системи адаптивного управління дозволяє сформулювати на підприємстві власні регламенти її реалізації. Склад функцій моделі забезпечує закріплення відповідальності за досягнення цілей і завдань інвестиційної політики, що носять інтегральний характер і залежних від ефективності фінансової політики, політики управління трудовими ресурсами. Планування, реалізація і контроль всієї сукупності інвестиційних рішень підприємства в межах системи адаптивного управління дозволяє на постійній основі відстежувати і регулювати ефективність використання всього капіталу підприємства і підвищити його антикризовий потенціал.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Arefieva O., Piletska S., Arefiev S. The innovative activity of enterprises as a prerequisite for sustainable economic development / *Baltic Journal of Economic Studies*, Volume 4 Number 1. Riga: Publishing House "Baltija Publishing", 2018, p. 1-8.
2. Агафонова М. С. Развитие механизма управления адаптацией промышленного предприятия / М. С. Агафонова // *Успехи современного естествознания*. – 2011. – № 11. – С. 71-72.
3. Алексеев С.Б. Адаптивное управление конкурентоспособностью предприятия: Монография. - Донецк: ДонНУЭТ, 2007. – 170 с
4. Бондар М.І. Інвестиційна діяльність: методика та організація обміну і контролю : моногр. / М.І. Бондар. – К.: КНЕУ, 2008. – 252 с.
5. Войнаренко М.П. Управління інвестиційною діяльністю промислових підприємств: монографія / М.П. Войнаренко, І.Ю. Єпіфанова. – Вінниця: ВНТУ, 2011. – 188 с.
6. Воробйова О.І. Інвестиційна політика суб'єктів малого бізнесу / О.І. Воробйова // *Формування ринкових відносин в Україні*. – 2012. – № 3. – С. 54-58.
7. Галушко Є.С., Галушко С.А. Обоснование организационно-экономического механизма адаптации предприятия / *Вісник СевНТУ: зб. наук. пр. Вип. 130/2012. Серія: Економіка і фінанси*. – Севастополь, 2012. – С. 43–47.
8. Грунін О.А., Куприн А.А. Формування адаптивності систем управління організацією підприємницького типу. – СПб: «Астеріон», 2010. – 188 с.
9. Ендовицкий Д.А. Анализ и оценка инвестиционной политики коммерческих организаций: методология и методика / Под ред. Л.Т. Гиляровой. – Воронеж: Изд-во Воронежского госуниверситета, 1998. – 386 с.
10. Кірдіна О.Г. Методолгічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія [Текст] / О.Г. Кірдіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.
11. Коритько Т. Ю. Економічний механізм адаптації підприємства. *Зб. наук. праць Донецького державного університету управління*. 2013. - Том 14 С. 90-97.
12. Кравченко О. Принципи побудови адаптивної системи управління підприємства в умовах нестабільності економіки / *Збірник наукових праць ДЕТУТ. Скрія «Економіка і управління»*, 2010. Випуск 15. – С. 213–218.
13. Крейдич І.М. Інвестиційна політика підприємства: монографія / І.М. Крейдич. – К.: ДКС центр, 2010. – 294 с.
14. Кудлаєнко С.В. Теоретичні основи поняття «адаптація підприємств» / С.В. Кудлаєнко // *Вісник ХНУ*, 2009. – № 5. – С. 172-174.

15. Орлова К.Є. Визначення механізму адаптації підприємств до умов зовнішнього середовища / К.Є. Орлова // Інноваційна економіка: Всеукраїнський науково-виробничий журнал. – 2011. – № 5. – С.174–178.

16. Руденко В. В. Методичні підходи до розробки інвестиційної політики підприємств / В. В. Руденко // Наука й економіка: Наук.-теорет. ж-л. – Хмельницький : ХЕУ, 2010. – № 2 (18) – С. 187-197.

17. Сокурєнко П. І. Інвестиційна політика як ефективна форма управління ухваленням інвестиційних рішень [Електронний ресурс] / П. І. Сокурєнко, О. Ф. Кришан // Європейський вектор економічного розвитку – 2010 – № 1 (8) – Режим доступу: http://edutexts.org/tw_files/2/urls_3/51/d-50152/7z-docs/21.pdf.

18. Харитоновна А.В. Основные направления механизма адаптации на металлургическом предприятии. – Режим доступу:http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2011/7/ekonomika/haritonova.pdf

19. Чорна М. В. Формування ефективної інвестиційної політики підприємства : монографія / М. В. Чорна, С. В. Глухова. – Х.: ФО-П Шейніна О.В., 2010. – 210 с.

REFERENCES

1. Arefieva O., Piletska S., Arefiev S. (2018) The innovative activity of enterprises as a prerequisite for sustainable economic development. *Baltic Journal of Economic Studies*, Vol. 4, No. 1. Riga: Publishing House "Baltija Publishing", p. 1-8.

2. Agafonova M. S. (2011) Razvitie mekhanizma upravleniya adaptatsiey promyshlennogo predpriyatiya [Development of the mechanism for managing the adaptation of an industrial enterprise]. *Successes of modern science*. No. 11, pp. 71-72.

3. Alekseev S.B. (2007) *Adaptivnoe upravlenie konkurentosposobnost'yu*

predpriyatiya: Monografiya [Adaptive Management of Enterprise Competitiveness: Monograph]. Donetsk: DonNUET. (in Ukrainian)

4. Bondar M.I. (2008) *Investycijna dijajlnistj: metodyka ta orghanizacija obminu i kontrolju: monoghr.* [Investment behavior: methods and organization of control and control: monogr.]. K. : KNEU (in Ukrainian)

5. Voynarenko M.P., Yepifanova I.Yu. (2001) *Upravlinnja investycijnoju dijajlnistju promyslovykh pidpryjemstv: monoghracija* [Management of investment activity of industrial enterprises: monograph]. Vinnitsa: VNTU. (in Ukrainian)

6. Vorobyova O.I. (2012) Investycijna polityka sub'ektiv malogho biznesu [Investment Policy of Small Business Subjects]. *Formation of market relations in Ukraine*. No 3, pp. 54-58.

7. Ghalushko Je.S., Ghalushko S.A. (2012) Obosnovanye orghanizacyonno-ekonomycheskogho mekhanizma adaptacyu predpryjatyja [Justification of the organizational and economic mechanism of adaptation of the enterprise]. *Visnyk SevNTU. Series: Economics and Finance*. Vol. 130, pp. 43–47.

8. Grunin O.A., Kuprin A.A. (2010) *Formuvannja adaptyvnosti system upravlinnja orghanizacijeju pidpryjemnyckogho typu* [Formation of adaptability of management systems by enterprise type]. St. Petersburg: "Asterion" (in Ukrainian)

9. Endovitsky D.A. (1998) *Analiz i otsenka investitsionnoy politiki kommercheskikh organizatsiy: metodologiya i metodika* [Analysis and evaluation of the investment policy of commercial organizations: methodology and methodology]. Voronezh: Voronezh State University Publishing House (in Russian)

10. Kirdina O.Gh. (2011) *Metodolghichni aspekty investycijno-innovacijnogho rozvytku zaliznychnogho kompleksu Ukrajinu: monoghracija* [Methodological aspects of investment and innovation development of a social complex

of Ukraine: monograph]. Kharkiv: Ukrainian State University of Transport Transport (in Ukrainian)

11. Korytko T. Yu. (2013) Ekonomichnyj mekhanizm adaptaciji pidpryjemstva [Economic mechanism of adaptation of the enterprise]. *Collection of scientific works of the Donetsk State University of Management*. No. 14, pp. 90-97.

12. Kravchenko O. (2010) Pryncypy pobudovy adaptivnoji systemy upravlinnja pidpryjemstva v umovakh nestabilnosti ekonomiky [Principles of constructing an adaptive enterprise management system in the conditions of the instability of the economy]. *Collection of scientific works DETUT. Series "Economics and Management"*. Vol. 15, pp. 213-218.

13. Krejdych I.M. (2010) *Investycyjna polityka pidpryjemstva: monohrafija* [Investment Policy of the Enterprise: Monograph]. K. : DKS center (in Ukrainian)

14. Kudlaenko S.V. (2009) *Teoretychni osnovy ponjattja «adaptacija pidpryjemstv»* [Theoretical basis of the concept of "adaptation of enterprises"]. *Vestnik KhNU*. No. 5, pp. 172-174.

15. Orlova K.Je. (2011) Vyznachennja mekhanizmu adaptaciji pidpryjemstv do umov zovnishnjogho seredovyshha [Determination of the mechanism of adaptation of enterprises to the conditions of the environment]. *Innovative economy: All-*

Ukrainian scientific and production magazine. No. 5, pp. 174-178.

16. Rudenko V. V. (2010) Metodychni pidkhody do rozrobky investycyjnoji polityky pidpryjemstv [Methodical approaches to the development of enterprise investment policy]. *Science and Economics: Scientific and Theoretical Journal*. No. 2 (18), pp. 187-197.

17. Sokurenko P. I., Krishan O. F. (2010) Investycyjna polityka jak efektyvna forma upravlinnja ukhvalennjam investycyjnykh rishenj [Investment Policy as an Effective Form of Management of Investment Decision Making]. *European vector of economic development*. No. 1 (8). Available at: http://edutexts.org/tw_files2/urls_3/51/d-50152/7z-docs/21.pdf.

18. Kharitonova A.V. Osnovnye napravleniya mekhanizma adaptatsii na metallurgicheskom predpriyatii [The main directions of the mechanism of adaptation at the metallurgical enterprise]. Available at: http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2011/7/ekonomika/kharitonova.pdf

19. Chorna M. V., Ghlukhova S. V. (2010) Formuvannja efektyvnoji investycyjnoji polityky pidpryjemstva : monohrafi [Formation of an effective investment policy of the enterprise: a monograph]. Kh: FO-P Shainina O.V. (in Ukrainian)

**НАУКОВО-ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА ЗА РАХУНОК
ВПРОВАДЖЕННЯ ІНЖИНІРИНГОВИХ ПРОЦЕСІВ**

*Любушкіна І.О., ст. викладач (НАУ ім. М.Є. Жуковського «ХАІ»),
Устенко М.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

В статті визначено, що оптимальною формою науково-технічного забезпечення інноваційного розвитку підприємства є наукові розробки, інновації. Впровадження інноваційних розробок на вітчизняних підприємствах потребує застосування інжинірингу. Визначено основи переваги інжинірингу, обґрунтовано необхідність формування інжинірингових центрів. Розкрито особливості функціонування, основні цілі, складові елементи та результати функціонування віртуального центру інноваційних технологій, формування якого дозволить забезпечити інноваційний розвиток підприємств шляхом об'єднання науково-технічного потенціалу країни при мінімальних витратах на організацію роботи.

Ключові слова: інноваційний розвиток, віртуальне підприємство, науково-технічне забезпечення, центр інноваційних технологій

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА СЧЕТ
ВНЕДРЕНИЯ ИНЖИНИРИНГОВЫХ ПРОЦЕССОВ**

*Любушкина И.А., ст. преподаватель (НАУ им. Н. Е. Жуковского «ХАИ»),
Устенко М.А., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье определено, что оптимальной формой научно-технического обеспечения инновационного развития предприятия являются научные разработки, инновации. Внедрение инновационных разработок на отечественных предприятия нуждаются применения инжиниринга. Определены основе предпочтения инжиниринга, обоснована необходимость формирования инжиниринговых центров. Раскрыты особенности функционирования, основные цели, составляющие элементы и результаты функционирования Виртуального центра инновационных технологий, формирование которого позволит обеспечить инновационное развитие предприятий путем объединения научно-технического потенциала страны при минимальных расход на организацию работы.

Ключевые слова: инновационное развитие, виртуальное предприятие, научно-техническое обеспечение, центр инновационных технологий

SCIENTIFIC AND TECHNICAL SUPPLY INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE ENTERPRISE UNDER THE ACCOUNT OF IMPLEMENTATION OF ENGINEERING PROCESSES

*Lyubushkina I., Senior Lecturer (NAU "KhAI"),
Ustenko M., Candidate of Economics, associate professor (USURT)*

In the article it is determined that the optimal form of scientific and technical support of innovative development of the enterprise is scientific developments, the innovations. It was established that engineering is directly related to the processes of innovation implementation and is an integral part of the innovative development of the enterprise. Based on the advantages of engineering, the necessity of forming engineering centers is grounded.

The peculiarities of functioning, main goals, components and results of the Virtual Center of Innovative Technologies functioning, the formation of which will allow to provide innovative development of enterprises by combining the country's scientific and technical potential at the minimum expenses for the organization of work.

The main activity of the research and production center of the center should be aimed at developing an innovative product on the basis of reinstatement and cooperation of workers of various industries.

We offer personnel support of the virtual center of innovative technologies on the basis of cooperation and cooperation with higher educational institutions.

The activity of the virtual center of innovative technologies is aimed at satisfying the needs of innovations not only of the industrial enterprise. In cooperation can participate and manufacturing domestic enterprises, transport companies, financial institutions. By integrating the scientific and technological potential of various industries, the Center has the opportunity to provide services for the development of innovative product in the manufacturing sector, management, engineering services.

Key words: *innovation development, virtual enterprise, scientific and technical support, center of innovative technologies*

Постановка проблеми. Необхідною умовою ефективного функціонування підприємства є розробка принципово нових моделей розвитку підприємства, які ґрунтуються на гармонійному поєднанні поточної виробничої діяльності з потенційними можливостями майбутнього економічного розвитку на базі використання прогресивної техніки та технології, впровадженні новітніх систем управління підприємства, комплексному підході до розроблення та впровадження нововведень, забезпечення прогресивних інноваційних змін та переорієнтації на інноваційний тип розвитку.

Сьогодні вітчизняні підприємства зіткнулися з серйозною проблемою в області інноваційного розвитку. Основні

складності були викликані відмовою фінансування науково-дослідної та дослідно-конструкторської роботи з боку держави, що призвело до тимчасового сповільнення цього виду діяльності підприємства. Перехід підприємств на самофінансування, залучення вітчизняних та іноземних інвесторів спонукало до інноваційної діяльності підприємств. Крім того, керівники вітчизняних підприємств усвідомили, що стратегічне планування в області інновацій є основним елементом підвищення ефективності діяльності підприємства в ринкових умовах господарювання. У зв'язку з цим частину внутрішніх інвестицій стали направляти на інноваційний розвиток підприємства. Проте, інновації вимагають не тільки

значних інвестицій, але і ефективного управління з метою отримання позитивного результату від їх застосування. В таких умовах забезпечення розвитку підприємства необхідно здійснювати шляхом формування ефективного механізму інноваційного розвитку та його науково-технічного забезпечення.

Аналіз останніх досліджень, публікацій та виділення невирішених частин. Питаннями впровадження інноваційних проектів в виробництво, розвитку інноваційних підприємств, розвитку інжинірингових послуг, створення інжинірингових центрів та компаній присвячені роботи Грибовського А.В., Диканя В.Л., Дикань В.В., Зайцева О.В., Краскевич В.Є., Кудашова В.І, Пицало К.О., Лифанова І.Д., Шинкевича О.І., Ситник О.Б., Чекмачева І.Ю., та ін. [1-11]. Проте в умовах бурхливого розвитку інформаційних технологій виникає необхідність визначення нових шляхів забезпечення інноваційного розвитку підприємства, що і обумовило **мету статті**.

Виклад основного матеріалу. Оптимальною формою науково-технічного забезпечення інноваційного розвитку підприємства є напрацювання техніко-технологічних інновацій, оскільки вони є завершальним етап наукових досліджень (фундаментальних і прикладних). Метою наукових розробок є створення зразків нового споживчого товару, техніки, технології, які можуть бути передані після відповідних випробувань і доробок у виробництво. Наукові розробки можуть здійснюватися у вигляді дослідно-конструкторських, технологічних та інших робіт, результатом яких є нові вироби, конструкторська документація, нові технології, прийоми, способи виготовлення виробів, комп'ютерні програми, методики, стандарти та інші продукти.

Впровадження нових технологій на вітчизняних підприємствах можливо при збалансованому розвитку всіх елементів

виробничого ланцюга інноваційної продукції: від наукових досліджень до виробництва продуктів на основі нової технології. Передача технології (результатів НДР і ДКР) має на увазі передачу специфічної інформації, що стосується регламентів виробництва, опису технологічних процесів, необхідного технологічного та допоміжного обладнання для цілей замовника; проектування, створення і передачу в експлуатацію виробничого обладнання для запуску нових і модернізованих виробничих ліній по заданих параметрах [11].

Найважливішими параметрами технологічного процесу стають інженерно-технічне забезпечення запуску виробництва інноваційних продуктів і оперативність впровадження технологічних рішень. При цьому інноваційні технології ускладнюються, набуваючи системного та все більш комплексного характеру, що у свою чергу обумовлює необхідність забезпечення процесу передачі нових технологій у виробництво. Цього можна досягти за рахунок впровадження інжинірингу, промислового інжинірингу.

Інжиніринг безпосередньо пов'язаний з процесами впровадження інновацій і є невід'ємною частиною інноваційного розвитку підприємства. Він є комплексом взаємопов'язаних робіт і послуг технічного, фінансового, юридичного і організаційного характеру, спрямованих на створення або оновлення підприємств та інфраструктурних об'єктів, що забезпечують ефективне повернення інвестицій [7].

Швидкість і якість інжинірингу приносять додаткові конкурентні переваги, забезпечуючи необхідний економічний ефект від впровадження нової технології, масштабованості і оптимізації технологічних процесів.

Промисловий інжиніринг передбачає застосування загальних принципів інжинірингу, наукового

менеджменту, а також методів і моделей різноманітних наукових дисциплін для забезпечення і підтримки високого рівня виробництва і рентабельності сучасних підприємств. Зрозуміло, що ефективне функціонування підприємства включає проектування і створення виробничих потужностей, ефективне використання людських ресурсів, забезпечення безпеки виробничої діяльності, контроль якості і т.ін. Виробничі методи і технології, засоби автоматизації, статистики, вивчення операцій, взаємодія людських ресурсів і машин є невід'ємними частинами сучасного промислового інжинірингу. Промисловий інжиніринг тісно пов'язаний з сучасними методами управління [10].

До складу найважливіших переваг системи інжинірингу слід віднести:

- підвищення ефективності інвестицій, інновацій;
- скорочення термінів виконання робіт і виробничих витрат;
- привабливість для замовників перспективи консолідації в одних руках необхідного набору послуг, пов'язаних із здійсненням інноваційного проекту;
- появу реальних передумов для переходу до ефективного професійного управління у зв'язку з зосередженням у руках інжинірингової компанії технічної і вартісної інформації з проекту;
- зниження інвестиційних та інших ризиків для підприємства, яке використовує систему інжинірингу;
- підвищення

конкурентоспроможності на вітчизняному та іноземному ринках у зв'язку з визнанням діловим світом ефективності використання інжинірингу.

Крім того, інжинірингові центри можуть надавати послуги з проведення патентних і маркетингових досліджень, організації просування нових виробництв на зарубіжні ринки та інші, виходячи з інтересів замовника.

У секторі високотехнологічних розробок інжиніринг зазнав революційних

змін як структурного, так і компетентного характеру. У світі затребувані гнучкі інжинірингові команди, які можуть включитися в проект на ранній стадії його розроблення - концептуального вирішення. Високотехнологічний бізнес вимагає, щоб інженер володів набагато ширшим спектром ключових компетенцій, ніж вузькоспеціалізоване освоєння науково-технічних та інженерних дисциплін. Нові технології, комплексні системні мегапроблеми, що виникають у сучасному суспільстві, а також реалізація нових парадигм: суперкомп'ютерний інжиніринг, імітування і моделювання як основа проектування, цифрове прототипування, - вимагають створення мультидисциплінарних команд фахівців з широким інтелектуальним діапазоном, що володіють ключовими компетенціями світового рівня за широким спектром напрямків, а не «замкнених» у рамках традиційних інженерних дисциплін [8].

Оскільки створення окремого підрозділу, центру інжинірингу для вітчизняних підприємств є досить складним з точки зору фінансового забезпечення та залучення необхідних спеціалістів. В якості організаційно-економічного інструменту науково-технічного забезпечення інноваційного розвитку підприємства пропонуємо створення віртуального центру інноваційних технологій, функціонування якого буде здійснюватися на основі нової форми організацій, обумовленої розвитком інформаційних технологій, зміни конкурентної ситуації на ринку, вузькою спеціалізацією в сферах виробництва – віртуальне підприємство.

Віртуальне підприємство є класичною системою кооперації (SCM - Supply Chain Management), яка створюється для довгострокового співробітництва, має відносно стабільну структуру мережу і виробничу програму (визначені виконавці робіт і види продукції, що виробляється на тривалий період часу). Основною метою класичної

кооперації є створення системи взаємодії підприємств, спрямованої на підвищення якості планування і управління за рахунок єдиних інформаційних каналів, синхронізацію бізнес-процесів, спільне планування попиту і запасів. При цьому в класичній системі кооперації існують жорсткі вимоги до наявності інформаційних систем для планування і

управління, а також до одноформатні даних. [12, 13].

Віртуальний центр інноваційних технологій повинен формуватися на основі єдиної організаційно-технологічного та інформаційного середовища за рахунок тимчасового об'єднання ресурсів різних підприємств. Структура та взаємодія віртуального центру інноваційних технологій представлено на рис. 1.



Рис. 1. Віртуальний центр інноваційних технологій

Оскільки Центр інноваційних технологій має функціонувати в інформаційному просторі та має віртуальну організаційну структуру, повинен працювати на основі правил взаємодії, механізмів координації та кооперації.

Основними цілями діяльності центру є [3]:

1. Підвищення технологічної готовності промислових підприємств шляхом оптимізації процесу розроблення,

виробництва і впровадження передових технологій і технологічного обладнання для комплексного вирішення завдань модернізації і технологічного розвитку (переозброєння) підприємств за рахунок:

- створення нових вітчизняних інноваційних технологій, реінновацій;
- систематизації імпорту передових технологій провідних світових виробників і реверсивного інжинірингу.

2. Підвищення ефективності інвестицій за напрямками модернізації і

інноваційного розвитку підприємств, забезпечення взаємодії підприємств з фінансовими інститутами.

3. Комплексне сприяння інноваційному розвитку підприємств споріднених галузей, зокрема транспортно-машинобудування.

Основним елементом, ядром центру є інформаційний центр, в якому сформовані бази даних щодо світових інноваційних розробок, база науково-технічних працівників, науково-виробничих підприємств, які доцільно залучати до надання інжинірингових послуг, реінновацій, розробок інноваційного продукту.

Кадрове забезпечення віртуального центру інноваційних технологій пропонуємо здійснювати на основі кооперації та співпраці з вищими навчальними закладами (ВНЗ). Так, наукові працівники ВНЗ, без відриву від основного місця роботи матимуть змогу приймати участь в науково-виробничій діяльності, проводити науково-дослідні, дослідно-конструкторські роботи, тематику яких буде задавати Центр інноваційних технологій. Така співпраця дозволить ВНЗ приймати участь в науково-виробничій діяльності.

Основна діяльність науково-виробничого складу центру повинна бути направлена на розробку інноваційного продукту на основі реінновацій та кооперації працівників різних галузей.

Діяльність такого центру направлена на задоволення потреб в інноваціях не лише промислового підприємства. В кооперації можуть приймати участь виробничі вітчизняні підприємства, транспортні підприємства, фінансові установи. За рахунок об'єднання науково-технологічного потенціалу різних галузей Центр має можливість надавати послуги з розробки інноваційного продукту в виробничій сфері та управління інжинірингових послуг.

Результатом діяльності центру інноваційних технологій у блоці інжинірингових робіт є [3]:

- конструкторська документація на виготовлення технологічного обладнання та систем, у т.ч. з метою модернізації існуючих виробничих ліній;

- промислові зразки технологічного обладнання та систем, необхідних для реалізації технологічного рішення;

- технологічна документація на виробничий процес з виготовлення продукції, експлуатаційна і ремонтна документація;

- дослідні і контрольні партії продукції;

- сервіс з монтажу, обслуговування і ремонту розробленого виробничого обладнання;

- сертифікати відповідності виробничого процесу, обладнання яке відповідає необхідним нормам;

- необхідні ЕОМ-компоненти і системи, конструкторська документація на їх виготовлення.

Висновки. В сучасних умовах господарювання, коли посилюється роль інформаційних технологій вітчизняним підприємствам стає складніше швидко реагувати на зміни зовнішнього середовища та активно впроваджувати інноваційні технології. Науково-технологічне забезпечення інноваційного розвитку підприємства запропоновано здійснювати шляхом формування віртуального центру інноваційних технологій, який дозволить об'єднати науково-технологічний потенціал країни при мінімальних витратах на організацію його функціонування здійснювати науково-виробничу діяльність.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Грибовский А.В. Инновационно-технологические центры как субъект инновационной инфраструктуры Российской Федерации [Электронный

ресурс]/ А.В. Грибовский. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n>

2 Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи: монографія / В.В. Дикань. // Монографія – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – С.390

3 Дикань В.Л. Інжиніринго-маркетинговий центр інноваційних технологій як основа активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] // В.Л. Дикань, І.В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017 - №57. - С. 9-20.

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

5 Зайцев А.В. Особенности функционирования высокотехнологического предприятия в инновационной экономике / А.В. Зайцев // Вопросы инновационной экономики. – 2014. - №1. – С.21-35

6 Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту / В.О. Зубенко, Л. Коник // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей), Харків УкрДУЗТ, 2015. - №49. - С.177-181.

7 Краскевич В.С. Фінансовий інжиніринг як інструмент інноваційної діяльності в інвестиційних проектах [Текст] / В.С. Краскевич, А.В. Селіванова // Математичні машини і системи, 2016. - №1. – С.71-78

8 Кудашов В.И. Инжиниринговые центры важнейшая составляющая инновационной инфраструктуры Беларуси [Текст] / В.И. Кудашов, Е.О. Пицало // Экономика и управление. – 2016. - №3(47). – С.35-40

9 Лифанов И.Д. Специфика и перспективы развития инжиниринговых услуг в инновационной сфере / И.Д. Лифанов, А.И. Шинкевич // Российское предпринимательство. – 2014. - №19(265). – С.16-27

10 Ситник О. Б. Досвід інжинірингової діяльності в сучасному економічному просторі [Текст] / О. Б. Ситник // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2013. - № 4 (24). – С.104-116

11 Чекмачев И.Ю. Инжиниринговый центр как элемент инновационной инфраструктуры региона [Текст] / И.Ю.Чекмачев, Е.В. Иода // Социально-экономические явления и процессы. – 2014. - Т. 9. - № 9 - С. 84-95

12 Иванов Д. Виртуальные предприятия: оперативная кооперация в логистике [Электронный ресурс] Режим доступа:

<https://www.cfin.ru/management/manufact/>

13 Кузнецов Ю.В., Мелякова Е.В. Формирование и развитие виртуальной организации // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». – 2015. - №4. – С.248-256

REFERENCES

1 Gribovsky A.V Innovatsionno-tekhnologicheskie tsentry kak sub"ekt innovatsionnoy infrastruktury Rossiyskoy Federatsii [Innovation and technology centers as a subject of the innovation infrastructure of the Russian Federation]. Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n>

2 Dykan V.V. (2013) Zabezpechennja rozvytku mashynobudivnoho kompleksu Ukrainy v umovakh stvorenja promyslovo-loghistychnoji systemy: monoghracija [Providing development of the machine-building complex of Ukraine in the conditions of creation of the industrial-logistic system:

monograph]. Kharkiv: UkrDazt. (in Ukrainian)

3 Dykan V.L., Solomnikov I.V. (2017) Inzhyniryngho-marketynghovyy centr innovacijnykh tekhnologij jak osnova aktyvizaciji innovacijno-investycijnogho potencialu pidpryjemstv zaliznychnogho transportu [Engineering-Marketing Center of Innovative Technologies as the Basis for Activating Innovative-Investment Potential of Railway Enterprises]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No57, pp. 9-20

4 Dykan V.L. (2015) Konceptija innovacijnogho rozvytku ekonomiky Ukrainy [The Concept of Innovative Development of the Ukrainian Economy]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No52, pp. 9-20

5 Zaitsev A.V. (2014) Osobenosti funkcionirovaniya vysokotekhnologicheskogo predpriyatiya v innovatsionnoy ekonomike [The peculiarities of functioning of a high-tech enterprise in the innovation economy]. *Issues of innovation economy*. No.1, pp. 21-35

6 Zubenko V.O., Konyk L. (2015) Zabezpechennja efektyvnosti innovacijnoji dijajlnosti na pidpryjemstvakh zaliznychnogho transportu [Providing of efficiency of innovative activity at railway transport enterprises] *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No49, pp. 177-181.

7 Kraskevych V.Je., Selivanova A.V. (2016) Finansovyj inzhyniryngh jak instrument innovacijnoji dijajlnosti v investycijnykh proektakh [Financial engineering as an innovation tool in investment projects]. *Mathematical Machines and Systems*. – No 1, pp.71-78

8 Kudashov V.I., Pishchalo E.O. (2016) Inzhiniringovye tsentry vazhneyshaya sostavlyayushchaya innovatsionnoy infrastruktury Belarusi [Engineering centers are the most important component of the innovation infrastructure of Belarus]. *Economics and management*. No.№3(47), pp. 35-40

9 Lifanov I.D., Shinkevich A.I. (2014) Spetsifika i perspektivy razvitiya inzhiniringovykh uslug v innovatsionnoy sfere [Specificity and prospects of development of engineering services in the innovation sphere]. *Russian entrepreneurship*. No. 19(265), pp. 16-27

10 Sitnik O. B. (2013) Dosvid inzhynirynghovoji dijajlnosti v suchasnomu ekonomichnomu prostori [Experience in engineering activities in the modern economic space]. *Economics and management of the enterprises of the machine-building industry: problems of theory and practice*. No. 4 (24), pp. 104-116

11 Chekmachev I.Yu., Ioda E.V. (2014) Inzhiniringovyy tsentr kak element innovatsionnoy infrastruktury regiona [Engineering Center as an Element of the Innovation Infrastructure of the Region]. *Socio-economic phenomena and processes*. Vol. 9., No.9, pp. 84-95

12 Ivanov D. Virtual'nye predpriyatiya: operativnaya kooperatsiya v logistike [Virtual Enterprises: Operational Cooperation in Logistics]. Available at: <https://www.cfin.ru/management/manufact/>

13 Kuznetsov Yu.V., Melyakova E.V. (2015) Formirovanie i razvitie virtual'noy organizatsii [Formation and development of a virtual organization]. *Scientific journal NRU ITMO. Series "Economics and Environmental Management"*. No. 4, pp. 248-256

УДК 339.727.22 (540)

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.156715

ЗАЛУЧЕННЯ ПРЯМИХ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В ЕКОНОМІКУ ІНДІЇ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

*Макарчук К.О., к.е.н., ст. викладач,
Шуба М.В., к.е.н., доцент (ХНУ імені В. Н. Каразіна)*

У статті досліджено позиції Індії в міжнародних рейтингах, що стосуються інвестиційної привабливості; проаналізовано взаємозв'язок між надходженням прямих іноземних інвестицій та кредитними рейтингами Індії; визначено взаємозв'язок між ВВП і припливом прямих іноземних інвестицій в Індію; систематизовано причини привабливості Індії для іноземних інвесторів; узагальнено основні можливості застосування досвіду Індії для стимулювання залучення прямих іноземних інвестицій в Україну.

Ключові слова: прями іноземні інвестиції, інвестиційний клімат, інвестор, економіка Індії, економічний розвиток, рейтинг.

ПРИВЛЕЧЕНИЕ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭКОНОМИКУ ИНДИИ: ОПЫТ ДЛЯ УКРАИНЫ

*Макарчук Е.А., к.э.н., ст. преподаватель,
Шуба М.В., к.э.н., доцент (ХНУ имени В. Н. Каразина)*

В статье исследованы позиции Индии в международных рейтингах, касающихся инвестиционной привлекательности; проанализирована взаимосвязь между притоком прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и кредитными рейтингами Индии; определена взаимосвязь между ВВП и притоком прямых иностранных инвестиций в Индию; систематизированы факторы привлекательности Индии для иностранных инвесторов; обобщены основные возможности применения опыта Индии для стимулирования привлечения прямых иностранных инвестиций в Украину.

Ключевые слова: прямые иностранные инвестиции, инвестиционный климат, инвестор, экономика Индии, экономическое развитие, рейтинг.

ATTRACTION OF FOREIGN DIRECT INVESTMENTS IN INDIA'S ECONOMY: EXPERIENCE FOR UKRAINE

*Makarchuk K., Ph.D. (Economics), Senior Lecturer,
Shuba M., Ph.D. (Economics), Associate Professor
(V. N. Karazin Kharkiv National University)*

*One of the priority tasks for many countries of the world is to increase the volume of foreign investment. In Ukraine the volume of direct foreign investments is insignificant and the dynamic of their attraction is rather slow. Therefore, the study of the experience of India, which is one of the leading countries in attracting foreign direct investment, is of scientific and practical interest. The **subject** of the article's research is the foreign direct investment in the Indian economy. The **goal** is to determine opportunities to apply the India's experience to stimulate foreign direct investment in Ukraine. The **objective** is to research the measures*

© Макарчук К.О.,
Шуба М.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 65, 2019

taken by the Indian Government to increase the attractiveness of the country for foreign investors. **Methods:** system analysis is used to determine the key characteristics of the Indian Economic Reform Model; trend analysis – to predict the inflow of FDI to India; correlation analysis – to determine the correlation between GDP and inflow of foreign direct investment to India. The following **results** were obtained: India's position in international ratings related to investment attractiveness was researched; the connection between FDI inflow and India's credit ratings was analyzed; the correlation between GDP and inflow of foreign direct investment to India was determined; India's reasons for attracting foreign investors were systematized; general opportunities for using India's experience to stimulate the attraction of foreign direct investment to Ukraine were summarized. **Conclusions:** some aspects of Indian experience in attracting foreign direct investment can be used as recommendations to stimulate the attraction of foreign direct investment to Ukraine.

Key words: foreign direct investment, investment climate, investor, economy of India, economic development, rating.

Постановка проблеми. Одним з факторів впливу на ефективне формування економічних відносин у сучасній економіці є масштабні іноземні інвестиції, що забезпечують розвиток діючих виробництв і підприємств, покращують систему їх управління, впроваджують новітні технології і відновлюють такі розвинені інфраструктури, як виробнича, транспортна і ринкова.

Для багатьох держав світу, у тому числі, й для України, залучення іноземних інвестицій є досить актуальною проблемою. В Україні обсяг прямих іноземних інвестицій (ПІІ) є незначним, а темпи їх залучення досить повільні. Тому, на наш погляд, доцільно дослідити досвід Індії, яка сьогодні є однією з країн-лідерів по залученню прямих іноземних інвестицій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз останніх досліджень і публікацій показує, що тема є предметом уваги вчених. Так, Н. В. Галищева [1], В. Г. Кандалинцев [2] та К. Я. Ревіна [3] у своїх працях досліджували інвестиційний клімат Індії, напрями залучення ПІІ в індійську економіку, причини привабливості Індії для іноземних інвесторів. Памі Дуа та Реедіка Гарг [4] у дослідженні розглядають макроекономічні фактори, що лежать в основі потоків ПІІ в Індію. Причинно-наслідковий зв'язок між

розвитком фінансового сектору, прямими іноземними інвестиціями та економічним зростанням в Індії досліджено у роботі Аггарвал Віпін Кумар та Найяр Рішика [5]. Дослідження Р. Венкатесан [6] присвячено ролі прямих іноземних інвестицій у розвитку Індії.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Враховуючи прагнення України покращити свій інвестиційний клімат, необхідним є удосконалення організаційної та правової бази, що зможе цьому сприяти. На наш погляд, для підвищення конкурентоспроможності української економіки та привабливості країни для іноземних інвесторів доцільно використовувати іноземний досвід, у тому числі й Індії, дослідженню якого вітчизняними авторами приділено недостатньо уваги.

Мета статті. Визначення можливостей застосування досвіду Індії для стимулювання залучення прямих іноземних інвестицій в Україну.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні сучасна Індія є країною-прикладом, що динамічно розвивається, має потужну промисловість і військово-цивільну інфраструктуру, значні трудові ресурси, різноманітну мінерально-сировинну базу, зростаючий науково-технічний потенціал і сектор послуг, який швидко розширюється, а

саме він включає будівельні та інжинірингові послуги, інформаційні технології та комунікації, фінансово-банківські й страхові послуги, торгівлю, транспорт і туризм. На розвиток країни значно вплинув іноземний капітал.

Соціально-економічна система, що склалася у колоніальний період, характеризувалася багатоукладністю, поєднанням капіталістичних і докапіталістичних форм господарства. Іноземний (британський) капітал діяв на індійському ринку через експорт своїх товарів, створюючи серйозну перешкоду розвитку індійської промисловості. Об'єднуючись у спільні підприємства, іноземний капітал привласнював частину прибутку індійських підприємств і грав вирішальну роль в управлінні й контролі. Проте слід зазначити, що іноземний капітал створив важливу інфраструктурну частину ринкової економіки Індії, а саме: залізниця, порти, зв'язок, чайні плантації, товарне виробництво бавовни, джуту, кави, каучуку, прянощів, заохочуючи їх виробництво в сільських господарствах і сприяючи їх включенню в ринкову (експортну) економіку [3].

Великий бізнес Індії, у свою чергу, конкуруючи з іноземним капіталом, протистояв дрібному підприємництву і ремісничому виробництву і створював монопольне виробництво, головним чином у текстильній та легкій промисловості. Представники торговельно-кашмирських каст вкладали гроші в будівництво фабрик, закупаючи іноземну техніку і витісняючи ремесло і дрібне підприємництво [3].

Перед Індією постало складне завдання, яке передбачало створення незалежної економіки, що включає індустріалізацію, зростання виробництва сільськогосподарської продукції, створення ефективної економічної структури і завоювання нових позицій в міжнародному поділі праці [1].

Економічний розвиток незалежної Індії включає два етапи, два великих

періоди: перший з кінця 1940-х рр. до 1991 р. і другий – з 1991 року і до теперішнього часу. Для кожного етапу характерна своя модель економічного розвитку країни і її включення в світову економіку.

На першому етапі була офіційно прийнята концепція так званого суспільства соціалістичного зразка (social pattern society), під яким розумілася змішана економіка і імпортозаміщуюча модель структурної модернізації з опорою на вирішальну роль держави і державний сектор економіки (держкапіталізм).

Лібералізація економіки Індії почалася ще в 80-і рр. і значно прискорилося в 90-і рр. XX ст. Офіційно перехід до нового етапу розвитку економіки відбувся у 1991 р., коли було проголошено економічну реформу, що отримала назву «Нової індустріальної політики» [2]. Реформи стосувалися трансформації державного сектору та державного регулювання економіки у цілому. Вони проводилися послідовно, незважаючи на зміну декількох урядів, з активною участю міжнародних фінансових інститутів. Серед основних рис «Нової індустріальної політики» Індії були і послаблення існуючих обмежень для іноземних інвесторів і заохочення ПІІ в пріоритетні галузі і регіони, можливість створення підприємств зі 100%-вим іноземним капіталом [2]. Держава переходить від прямого втручання в економіку до індикативного планування, стимулює приватних інвесторів у пріоритетних напрямках, розширює економічні права штатів і місцевого самоврядування.

Економічні реформи 1990-х рр. надали новий імпульс економічному розвитку Індії, що позитивно позначилося на темпах зростання економіки.

Однією з головних рис реформи є поліпшення інвестиційного клімату у країні та створення інвестиційної привабливості для іноземних інвесторів. Інвестиційна привабливість країни є

системоутворюючою категорією в понятті інвестиційного клімату [2].

При аналізі інвестиційних процесів у країні слід дослідити її ключові

макроекономічні показники. Основні макроекономічні показники розвитку Індії систематизовано в таблиці 1.

Таблиця 1

Окремі макроекономічні показники Індії у 2011-2018рр.

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Індія							
Населення (млрд чол.)							
1189,173	1205,074	1220,8	1236,345	1309,053	1324,171	1339,180	1370,049
ВВП (млрд дол. США)							
1823,05	1827,64	1856,72	2035,39	2089,87	2263,79	2439,01	2848,23
ВНП на душу населення (дол. США)							
1442,86	1496,48	1481,43	1486,15	1609,7	1639,75	1751,85	1977,28
Рівень інфляції (%)							
6,49	10	9,4	5,8	4,9	4,5	3,8	2,3

Джерело: [7, 8].

Індія стала більш активно приймати участь у міжнародному поділі праці, глобалізації, регіоналізації та інтеграції. Відображенням всіх позитивних тенденцій в економіці стало збільшення ВВП Індії (таблиця 1).

У той же час, слід відзначити, що суттєво змінилась галузева структура економіки, а саме: зменшилась частка сільського господарства у ВВП – з 36,1% в 1981 р. до 14,8% у 2018р., збільшилась частка промисловості – 25,9% до 31,0%, та сфери послуг – з 38,0% до 54,2 % відповідно [7,8].

Також поступово збільшується ВНП на душу населення. Як відомо, на інвестиційну привабливість країни впливає і рівень інфляції – чим нижче її рівень, тим вище привабливість країни для іноземних інвесторів. У 2011 р. інфляція у Індії склала 6,49%, а у 2018 р. – 2,3%. У цілому рівень інфляції загалом прийнятний і розглядається іноземними інвесторами як допустимий [9].

Таким чином, Індія стала розглядатися діловим суспільством як одна з перспективних країн для вигідного вкладання капіталу.

Також Індія викликає підвищений інтерес завдяки унікальній ефективній моделі реформування своєї економіки. На

наш погляд до ключових характеристик цієї моделі можна віднести:

- лібералізацію ринку, надання пільг для розвитку підприємництва, орієнтація на внутрішній ринок;

- дешеву робочу силу, а також досить кваліфіковану, тому що англійська мова в Індії поширена серед населення, а більшість молоді, чи її батьки в змозі оплатити навчання, навчаються в американських і британських університетах;

- згідно з доповіддю ЮНКТАД щодо світових інвестицій за 2018 рік, Індія посіла 11 місце за обсягом прямих іноземних інвестицій, що склало 40 млрд дол. США [10];

- орієнтир на розвиток внутрішнього ринку, але в той же час основним напрямом є збільшення експорту в сфері послуг, який складає близько 54,2% ВВП країни, забезпечуючи значний приплив іноземних інвестицій і зайнятість населення. Головними партнерами Індії в торгівлі послугами є розвинені країни, а саме: США, Канада, країни ЄС, Японія;

- слабка залежність від світових цін на нафту, а також зниження витрат на імпорт нафти і золота через їх низьку вартість [11].

У політиці залучення інвестицій у країну особливе значення має аналіз

способів поліпшення інвестиційного клімату країни. Задля виявлення факторів інвестиційної привабливості економіки Індії проаналізуємо 3 рейтинги: індекс глобальної конкурентоспроможності, Doing Business, рейтинг країн світу за економічною свободою.

Згідно з останньою доповіддю Всесвітнього економічного форуму, за

індексом глобальної конкурентоспроможності країн світу Індія покращила свої показники порівняно з попередніми роками – індекс у 2017-2018 р. склав 4,6 пункти. Однак країна опинилася на одну позицію нижче, ніж у попередньому рейтингу, зайняв 40 місце, що, тим не менш, є кращим результатом, ніж у період з 2011-2016 роки (таблиця 2).

Таблиця 2

Індія у рейтингу глобальної конкурентоспроможності, 2011-2018 рр.

Роки	Рейтинг	Оцінка
2011 – 2012рр.	56	4,3
2012 – 2013рр.	59	4,32
2013 – 2014рр.	60	4,28
2014 – 2015рр.	71	4,2
2015 – 2016рр.	55	4,31
2016-2017 рр.	39	4,52
2017-2018рр.	40	4,6

Джерело: [12,13]

Сильними сторонами економіки Індії згідно рейтингу є висока конкурентоспроможність компаній, ефективність ринку, інноваційний потенціал. Завдяки вдосконаленій грошово-кредитній та фіскальній політиці, індійська економіка стабілізувалася і нині може похвалитися найвищим зростанням серед країн Великої двадцятки. Пріоритетними напрямками реформування стали вдосконалення державних установ, відкриття економіки іноземним інвесторам та міжнародної торгівлі, і підвищенні прозорості в фінансовій системі

За даними рейтингу Doing Business 2019 Індія значно покращила свій результат, піднявшись з 100-го місця у рейтингу за 2018 рік на 77 місце [14].

Згідно з даними рейтингу Doing Business, Індія є однією з небагатьох країн, яким вдалося у більшій мірі поліпшити економічну ситуацію. Таких результатів Індія змогла домогтися завдяки реформам, які проводяться урядом прем'єр-міністра Наренда Моді, який у 2018 році посів 9

місце у рейтингу найвпливовіших людей світу за версією журналу Forbes.

Ситуація з деякими проблемними сферами не змінюється. Так, аналіз вищезазначених субіндексів дозволяє зазначити, що для подальшого конкурентоспроможного розвитку Індії урядом проведено цілий пакет заходів: у електроенергетиці – зробивши електроенергію швидше і дешевше шляхом упорядкування процесу отримання нового комерційного електричного з'єднання; у оподаткуванні – введено електронну систему оплати податків; у міжнародній торгівлі Індія запустила ICEGATE – це портал, який надає послуги електронного подання торговцям та перевізникам та іншим клієнтам митного департаменту для спрощення експорту та імпорту товарів та послуг [14].

Останній з досліджуваних рейтингів – рейтинг за індексом економічної свободи. Індія у даному рейтингу віднесена до категорії країн з переважно невилною економікою – **129 місце у 2019 році серед 186 країн.** Хоча позиція Індії у

рейтингу невисока, країна поступово її покращує, що зумовлено покращенням ефективності суддів, ділової свободи, цілісності уряду та фіскальної свободи [15].

Для Індії, як для країни з емерджентною економікою, надзвичайно важливими є також кредитні рейтинги. Сприятливий рейтинг дозволяє урядам та компаніям залучати капітал на міжнародному фінансовому ринку [16].

У таблиці 3 наведено динаміку кредитного рейтингу Індії та приток ПІІ

до країни. Рейтингова оцінка Індії згідно з рейтингом Moody`s змінилася зі спекулятивного рівня на інвестиційний у 2004 році, а за рейтингами S&P та Fitch у 2006 році, та більше не знижувалась, відбувалась лише зміна в прогнозах напрямку. Варто відзначити, що після глобальної світової кризи у 2008 році у багатьох країн світу рейтинг був знижений, але Індія залишилась з рейтингом інвестиційного рівня.

Таблиця 3

Динаміка кредитного рейтингу Індії та залучення прямих іноземних інвестицій, 2000-2018 рік

Рік	Прямі іноземні інвестиції, млрд дол. США	S&P	Moody`s	Fitch
2000	3,584	BB	Ba2	BB+
2001	1,771	BB	Ba2	BB
2002	1,583	BB	Ba2	BB
2003	3,322	BB	Ba1	BB
2004	5,429	BB	Baa3	BB+
2005	7,269	BB	Baa3	BB+
2006	20,029	BBB	Baa3	BBB-
2007	25,228	BBB-	Baa3	BBB-
2008	43,406	BBB-	Baa3	BBB-
2009	35,581	BBB-	Baa3	BBB-
2010	27,397	BBB-	Baa3	BBB-
2011	36,499	BBB-	Baa3	BBB-
2012	23,996	BBB-	Baa3	BBB-
2013	28,153	BBB-	Baa3	BBB-
2014	34,577	BBB-	Baa3	BBB-
2015	44,009	BBB-	Baa3	BBB-
2016	44,459	BBB-	Baa3	BBB-
2017	39,996	BBB-	Baa2	BBB-
2018	н/д	BBB-	Baa2	BBB-

Джерело: [17-20]

Аналіз даних таблиці 3 та рисунку 1 свідчить про те, що до підвищення рейтингу зі спекулятивного до інвестиційного рівня, темпи зростання ПІІ були повільними. З цього часу обсяг притоку ПІІ у країну не був нижче рівня 2006 р. Результати тренд-аналізу свідчать,

що у середньостроковій перспективі обсяг ПІІ може збільшитися.

Для визначення взаємозв'язку між ВВП і припливом прямих іноземних інвестицій в Індію нами були виконані розрахунки парної кореляції (табл. 4).

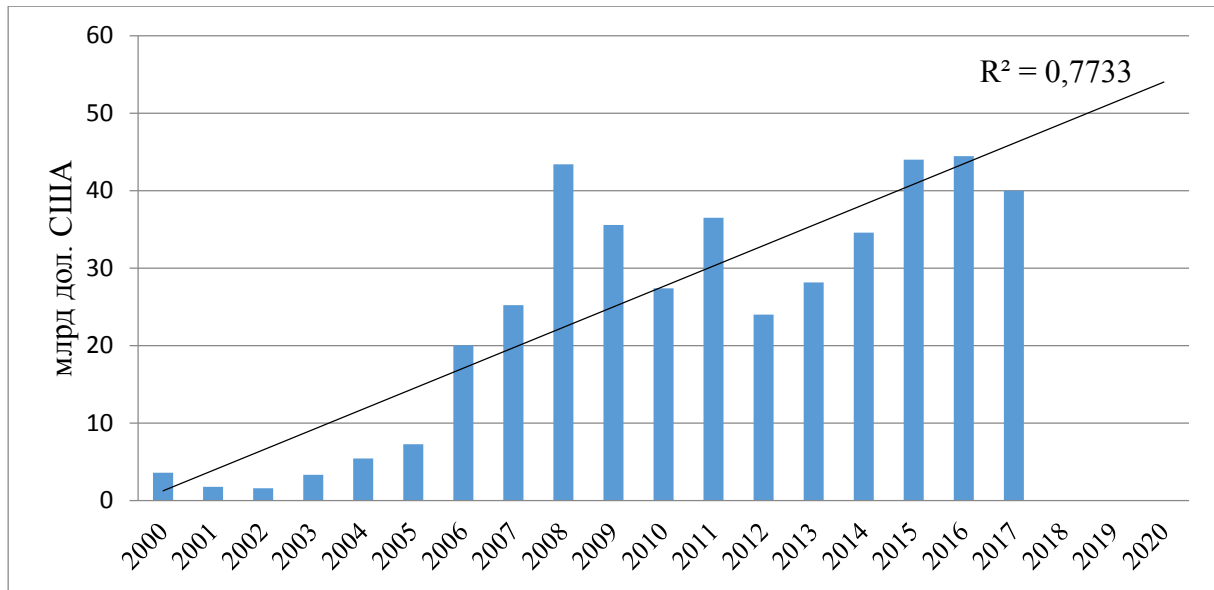


Рисунок 1. Динаміка притоку ПІІ в Індію у 2000-2017 рр., млрд дол. США [20]

Таблиця 4

Кореляційний зв'язок між ВВП та ПІІ Індії

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	R
ВВП, млрд. дол. США	1823,05	1827,64	1856,72	2035,39	2089,87	2263,79	2439,01	0,706
ПІІ, млрд. дол. США	36,49	23,99	28,15	34,57	44,01	44,46	39,99	

Результат розрахунку показав, що коефіцієнт кореляції (R) дорівнює 0,706, що означає, що досліджувані показники демонструють достатньо високий рівень взаємозв'язку.

У таблиці 5 представлено провідні країни-інвестори в індійську економіку у період за 2000-2017 роки.

Таблиця 5

Провідні країни-інвестори в індійську економіку, 2000-2017 рр., млн дол. США

Країни-інвестори	2000-2012	2013	2014	2015	2016	2017
Маврикій	71808,95	5722,39	7073,12	9242,8	15069,46	16256,73
Сінгапур	18792,56	3874,14	7092,38	13414,32	9822,18	10808,82
Японія	14019,20	1420,73	2335,02	1739,42	5781,17	1722,89
Нідерланди	8468,13	2112,94	3253,58	3003,32	2996,17	3250,52
США	11111,90	771,9	1663,45	3855,07	2621,22	2183,16
Велика Британія	17103,65	3606,48	1096,32	920,45	1660,86	936,74
Німеччина	5133,46	1014,86	1151,57	1144,47	1102,76	1173,69
ОАЕ	2362,04	283,94	279,28	521,88	1196,82	689,02
Швейцарія	2316,32	282,19	367,89	270,54	433,46	509,25
Франція	3407,21	441,37	612,07	428,77	650,19	651,74

Джерело: [21]

У першу п'ятірку країн-інвесторів входять Маврикій – 16256,73 млн дол., Сінгапур – 10808,82 млн дол., Нідерланди – 3250,52 млн дол., США – 2183,16 млн дол., Японія – 1722,89 млн дол.. Зв'язок

Індії з Маврикієм має давні традиції, тому що 70% населення Маврикії – вихідці з Індії. Інвестиційне співробітництво між цими країнами почалося ще в 1983 році з

моменту підписання угоди про вклядень в сектор послуг, як фінансових, виключення двостороннього податку [7]. так і не фінансових (таблиця 6).

Галузева структура розподілу ПІІ в Індії характеризується переважанням

Таблиця 6

Приплив прямих іноземних інвестицій в Індію по галузям у 2000 – 2017 рр., млн дол. США

Країни-інвестори	2000-2012	2013	2014	2015	2016	2017
Маврикій	71808,95	5722,39	7073,12	9242,8	15069,46	16256,73
Сінгапур	18792,56	3874,14	7092,38	13414,32	9822,18	10808,82
Японія	14019,20	1420,73	2335,02	1739,42	5781,17	1722,89
Нідерланди	8468,13	2112,94	3253,58	3003,32	2996,17	3250,52
США	11111,90	771,9	1663,45	3855,07	2621,22	2183,16
Велика Британія	17103,65	3606,48	1096,32	920,45	1660,86	936,74
Німеччина	5133,46	1014,86	1151,57	1144,47	1102,76	1173,69
ОАЕ	2362,04	283,94	279,28	521,88	1196,82	689,02
Швейцарія	2316,32	282,19	367,89	270,54	433,46	509,25
Франція	3407,21	441,37	612,07	428,77	650,19	651,74

Джерело: [21]

В останні півтора десятиліття Індія стала активно залучати ПІІ у високотехнологічні сектори: виробництво комп'ютерів і програмного забезпечення, нано- та біотехнології. Заохочення притоку іноземних інвестицій здійснюється також в галузі, які в сучасних умовах вимагають прискореного розвитку і швидкого технологічного оновлення: транспорт, телекомунікації, енергетику та ін. Інвестиції в інфраструктуру на стійкій основі – одна з серйозних проблем сучасної індійської економіки, яку намагаються вирішити, в тому числі, і за рахунок іноземного капіталу [11].

З точки зору регіонального розміщення ПІІ в Індію, слід зазначити переважну орієнтацію іноземних інвесторів на найбільш економічно значущі міста Індії. Саме тут є найбільш розвинена і розгалужена інфраструктура, що дозволяє з найменшими витратами імпортувати сировину та інші компоненти виробництва і експортувати готову продукцію. У цих містах також зосереджена основна маса великих і середніх промислових підприємств Індії, є кваліфіковані інженерно-технічні кадри і дешева робоча сила.

Транснаціональні корпорації, виходячи на ринок Індії, прагнуть отримати прибуток за рахунок зростання продуктивності в таких областях економіки, як ІТ та аутсорсинг бізнес-процесів. Основними центрами, які надають такі послуги, є Бангалор, Мумбаї і Делі [3].

Транснаціональні корпорації відіграли важливу роль у розвитку Індії, які вклали свій капітал для налагодження виробництва на місцевих територіях. Досягненню розвитку Індії сприяли сформована кон'юнктура ринків розвинутих країн, перенасичена інвестиціями, і вигідне географічне, транспортне положення країни, стабільність й автократичний характер їхніх політичних режимів, високий ступінь гарантій безпеки іноземних інвестицій. Певну роль відіграли й позаекономічні фактори: працьовитість, схильність до накопичення, дисциплінованість населення азіатських країн, його прагнення до покращення рівня життя.

У залученні іноземного капіталу в Індію використовувалась практика створення зон експортного виробництва взуття, одягу, текстильних виробів,

електронних й електротехнічних товарів, напівфабрикатів, деталей і вузлів для автомобільної, машинобудівної й інших галузей промисловості [3].

Незважаючи на політичну нестабільність, недоліки інфраструктури і бюрократичні перешкоди, Індія є перспективним майданчиком для зарубіжних інвестицій і робить необхідні кроки для того, щоб залучити більше іноземних інвесторів.

З приходом до влади уряду Н. Моді, що підтримує глобалізацію економіки, активно реалізується цілий комплекс заходів і програм, спрямованих на стимулювання економічного розвитку країни. Дані заходи, в тому числі, стосуються вдосконалення державного управління та національного законодавства, поліпшення ділового та інвестиційного клімату в країні.

Запущені програми «Make in India» (розвиток виробничого потенціалу країни) і «Старт-ап Індія» (розвиток інновацій), «Стенд-ап Індія» (розвиток підприємництва), програми модернізації індійських залізниць і будівництва високошвидкісних магістралей, створення 100 «розумних міст», очищення річок і розвитку внутрішніх водних шляхів, програма «Доступне житло для всіх», пакет ініціатив «Цифрова Індія», програми розвитку металургії, електроенергетики та інші [11].

Запущена у 2014 р. програма Make in India є великою національною програмою уряду Індії, спрямованою на сприяння інвестиціям, стимулювання інновацій, підвищення кваліфікації, захисту інтелектуальної власності та створення найкращої в країні виробничої інфраструктури. Основною метою цієї ініціативи є залучення інвестицій з усього світу та зміцнення виробничого сектора Індії. Програма дуже важлива для економічного зростання Індії, оскільки вона спрямована на використання існуючої індійської бази талантів, створення додаткових

працевлаштування та розширення можливостей вторинного та третинного секторів. Програма також має на меті поліпшення рейтингу Індії за індексом легкості ведення бізнесу, усуваючи непотрібні закони та правила, полегшуючи бюрократичні процеси, роблячи уряд більш прозорим та відповідальним.

Програма Make in India зосереджена на 25 секторах. До них відносяться: хімічна промисловість, ІТ, фармацевтична промисловість, будівництво, оборонне виробництво, харчова промисловість, текстиль та одяг, туризм, поновлювані джерела енергії, біотехнології, тепла енергетика тощо [22].

Також Уряд Індії вживає різні заходи для забезпечення іноземним інвесторам сприятливих умов ведення бізнесу, проводить політику по залученню в країну іноземних інвестицій і технологій. Основні документи, що регулюють іноземну інвестиційну діяльність в Індії – це «Закон про валютне регулювання» від 1999 р. (Foreign Exchange Management Act, FEMA) та «Консолідована політика відносно прямих іноземних інвестицій» (Consolidated Foreign Direct Investment Policy (FDI Policy) [23].

Залежно від сфери економіки уряд країни законодавчо встановлює граничний рівень і умови допуску іноземних інвестицій (автоматичний режим або необхідність проходження процедури схвалення відповідними держорганами).

Сьогодні ПІІ дозволені у більшість галузей індійської економіки, обмеження у вигляді максимально допустимого порогу щодо участі іноземного капіталу зберігаються в деяких вразливих для країни сферах, зокрема, оборонній промисловості (49%), теле- і радіомовленні (від 26% до 49%), роздрібній торгівлі (51%), регулярних авіап перевезеннях (49%), сільському господарстві, страхуванні і банківській діяльності (від 20% до 74%) [7].

Урядовим відомством, що регулює залучення ПІІ в індійську економіку є Департамент промислової політики та

розвитку Міністерства торгівлі і промисловості Індії, в функції якого входить розробка національної політики щодо прямих іноземних інвестицій. Департамент надає безпосереднє сприяння у вирішенні проблем іноземних інвесторів.

Уряд Індії послідовно проводить політику лібералізації економіки країни, усуває обмеження в області інвестування, спрощує бюрократичні процедури, підвищує прозорість в роботі державних органів влади, полегшує доступ іноземних технологій і інвестицій, заохочує державно-приватне партнерство.

Серед прийнятих останнім часом заходів в частині лібералізації правового регулювання ПІІ в Індії можна відмітити зміни в законодавстві відносно ПІІ в області електронної роздрібно торгівлі, оборонної промисловості, будівництва, пенсійного сектора, цивільних авіап перевезень, виробництва медичних пристроїв [7].

Уряд Індії розробляє і впроваджує спеціальні інструменти, покликані підвищити привабливість Індії як «майданчика» для прямих іноземних інвестицій, для розміщення різних виробництв, орієнтованих на експорт. Одним з таких інструментів в країні є спеціальні економічні зони (ВЕЗ).

Розвиток ВЕЗ в Індії почався з середини 1960-х років, це була перша подібна зона в Індії (і в Азії) яка була створена в 1965 р. в м. Кандла (шт. Гуджарат). На початковому етапі розвитку засновником ВЕЗ був виключно уряд країни [7]. Відповідно до чинних законів ВЕЗ можуть створюватися як центральним урядом, так і урядами штатів, а також з ініціативи представників бізнесу. На їх території можуть бути створені державні, приватні та приватно-державні підприємства. Дозволено 100% участь іноземного капіталу в режимі «автоматичне схвалення» (не потрібно схвалення індійської влади). Найбільша кількість ВЕЗ за даними на 2017 р. розташовані в штатах Телангана (64), Карнатака (62), Махараштра (57), Таміл-Наду (50), Андхра-Прадеш (29), Керала (29), Гуджарат (28) [7].

Незважаючи на успіх Індії у сфері залучення ПІІ, країні ще необхідно докласти чимало зусиль для подальшого покращення інвестиційної привабливості країни. Відповідно до проведеного компанією Ernst & Young опитування, найбільш важливими для поліпшення інвестиційного клімату в Індії, на думку респондентів, є 13 напрямків (табл. 7) [24].

Таблиця 7

Напрями поліпшення інвестиційного клімату в Індії

Напрями	%
Розвиток інфраструктури	66
Підвищення ефективності правопорядку	42,0
Зниження бюрократії	31,8
Підвищення прозорості регулювання підприємницької діяльності	44
Підвищення послідовності регуляторної політики	11,0
Зниження юридичних та фінансових зобов'язань компаній	8,7
Полегшення придбання землі та ліцензування	9,9
Поліпшення трудового законодавства	12,2
Удосконалення трудових навичок	11,6
Полегшення доступу до капіталу	8,0
Поліпшення системи оподаткування	44
Зниження рівнів для ПІІ	23
Стимулювання НДДКР і інновацій	9,7

Джерело: [24]

Поліпшення інвестиційного клімату за даними напрямками має на увазі рішення великого комплексу проблем. Наприклад, в області розвитку інфраструктури уряд ініціював кілька великих проєктів, таких як створення вантажного залізничного коридору в Мумбаї, швидкісної автомагістралі в Делі і проєкт поліпшення дорожнього покриття в Ченнаї. У майбутньому розвиток інфраструктури буде фокусуватися на завданнях оптимізації витрат і підвищення енергоефективності. У сфері підвищення ефективності правопорядку актуальна задача зниження рівня корупції [2].

Існує декілька причин, чому Індія є привабливим та перспективним місцем для інвесторів:

1. Розмір ринку Індії. ВВП Індії нині складає 2,4 трильйона доларів США, що робить її економіку 8-ою за величиною у світі. Проте, за паритетом купівельної спроможності ВВП Індії теоретично зростає в три рази (3,8 трлн. доларів США), що ставить її на одне місце з Японією.

2. Економічне зростання. Економіка Індії, як очікується, збільшуватиметься на 9-10% в рік упродовж подальших 10 років. ВВП Індії виросте в п'ять разів в найближчі 20 років, а ВВП на душу населення майже в чотири рази.

3. Різноманіття. Індійська економіка пропонує інвесторам отримання широкого спектру можливостей: від споживчих товарів і фармацевтики до інфраструктури, енергетики і сільського господарства.

4. Демографічні показники. Індія є однією з наймолодших за віком населення країн у світі, з середнім віком жителів 25 років. Очікується, що у 2020 році країна буде мати найбільшу кількість молодого населення у світі та стане найбільшим постачальником випускників університетів у світі. До 2025 року п'ята частина населення працездатного віку в світі буде індійською [25].

5. Високі накопичення заощаджень. З економічною ефективністю, що становить 37% ВВП, індійські внутрішні заощадження

підтримують велику частину своїх потреб в інвестиціях, і тільки 20% загального державного боргу Індії поступає від зовнішніх позик.

6. Внутрішня економіка. Внутрішнє споживання в Індії, як правило, на чолі з приватним сектором, відіграє важливу роль в розвитку Індії і, як очікується, залишиться незмінним, оскільки все більше людей притягуються до трудової діяльності із зростаючого середнього класу. У найближчі 10 років кількість індійських багатих споживачів збільшиться на 40 млн. чоловік. Кожен сектор споживчого ринку в Індії знаходиться на підйомі, що робить Індію набагато менш уразливою до зовнішніх потрясінь і тисків, в порівнянні з іншими ринками, що розвиваються.

7. Надійний фінансовий сектор. Індія має надійну, різноманітну і добре регульовану фінансову систему, яка дозволила їй пережити світову фінансову кризу без особливих труднощів, а також є зразком якості, стійкості і прозорості. Індія має розвинутий банківський сектор, із звітами високої якості про фінансове положення, високим рівнем конкуренції (у Індії налічується більше 80 банків) і сильним корпоративним управлінням.

8. Якість інвестиційних ринків. Бомбейська фондова біржа є другою найстарішою у світі (165 років) і пропонує інвесторам мало витратні, високоефективні, передові і добре регульовані умови, в яких досягають успіху в результаті незвичайного економічного зростання Індії.

9. Зростання економічного впливу. На думку експертів, центр глобальної морської торгівлі переміститься з Тихого океану до регіону Індійського океану. До 2030 року Індія і Китай будуть найбільшими виробничими центрами світу. Зв'язок з Центральною Азією та Європою через Міжнародний транспортний коридор Північ-Південь (INSTC). У наступні п'ять років Індія матиме більший економічний вплив на Азіатсько-Тихоокеанський регіон [21].

Висновки. Прямі іноземні інвестиції є одним з основних джерел для економічного розвитку Індії. Іноземні компанії інвестують в індійську економіку для того, щоб скористатися відносно низькою заробітною платою працівників, спеціальними інвестиційними пільгами (наприклад, звільнення від податків) тощо. Сприятливий політичний режим індійського уряду та надійне бізнес-середовище забезпечили надходження іноземного капіталу в країну. В останні роки уряд України багато зробив у напрямку покращення її інвестиційного клімату. Однак, на наш погляд, варто використати деякі аспекти досвіду Індії для стимулювання залучення ПІІ в Україну. Найбільш цікавим, на нашу думку, є створення програми на кшталт Make in India.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Галищева Н. В. Чем Индия привлекает иностранных инвесторов / Н. В. Галищева // Азия и Африка сегодня. – 2012. – №1 – С. 29-35.
2. Кандалинцев В. Г. Индия: инвестиционный климат и приток ПИИ [Електронний ресурс]: Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/indiya-investitsionnyu-klimat-i-pritok-pii>
3. Ревина Е. Я. Прямые иностранные инвестиции в экономике Индии / Е.Я. Ревина // Вестник Московского Университета. – 2009. – № 3. – 39-47.
4. Pami Dua, Reetika Garg. Macroeconomic Determinants of Foreign Direct Investment: Evidence from India / Dua Pami, Garg, Reetika // The Journal of Developing Areas, 2015. – vol. 49(1). – pp. 133-155. Project MUSE, doi:10.1353/jda.2015.0025. - Title from the screen.
5. Aggarwal Vipin Kumar, Nayyar Rishika. Financial sector development, Foreign direct investment and economic growth in India: an empirical analysis / Aggarwal Vipin Kumar, Nayyar Rishika // Asian Journal of Research in Banking and Finance, 2017. – vol. 7. – Issue 6. – pp. 179-196. – Режим доступу: <http://www.indianjournals.com/ijor.aspx?target=ijor:ajrbf&volume=7&issue=6&article=014>. – Title from the screen.
6. Venkatesan R. Role of Foreign Direct Investment in India / R.Venkatesan // International Journal of Advanced Scientific Research & Development (IJASRD), 2018. – Vol. 05. – Issue 03. - pp. 411 – 415. – Режим доступу: <https://www.ijasrd.org/wp-content/uploads/2018/10/Role-of-Foreign-Direct-Investment-in-India.pdf>. - Title from the screen.
7. Department of Industrial Policy & Promotion [Electronic resource]. – Mode of access : <https://dipp.gov.in/foreign-direct-investment/foreign-direct-investment-policy>. – Title from the screen.
8. CEIC Data [Електронний ресурс]: Режим доступу: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/india/gdp-per-capita>. – Назва з екрана.
9. Index Mundi [Електронний ресурс] Режим доступу: <https://www.indexmundi.com/g/g.aspx?c=in>. – Назва з екрана.
10. Доклади о мировых инвестициях [Электронный ресурс]: Конференция ЮНКТАД. Режим доступа: <https://unctad.org/en/Pages/publications.aspx>. – Назва з екрана.
11. Галищева Н.В. Глобализация индийской экономики: тенденции и перспективы / Н.В. Галищева // Вестник МГИМО-Университета. – 2017. – 2(53). – С.71-89.
12. World Economic Forum [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.weforum.org/search?query=Global+Competitiveness+Report>. – Title from the screen.
13. The Global Competitiveness Report 2017–2018 [Електронний ресурс]: Режим доступу: <https://espas.secure.europarl.europa.eu/orbis/sites/default/files/generated/document/en/TheGlobalCompetitivenessReport2017-2018.pdf>. – Title from the screen.

14. Doing Business: оценка качества и эффективности регулирования [Электронный ресурс] : Режим доступа : <http://russian.doingbusiness.org/ru/reports/global-reports/doing-business-2019>. – Назва з екрана.

15. Index of Economic Freedom [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.heritage.org/index/country/India>. – Title from the screen.

16. The Conversation. Why credit rating agencies matter for developing countries [Electronic resource]. – Mode of access: <http://theconversation.com/qanda-why-credit-rating-agencies-matter-for-developing-countries-51964>. – Title from the screen.

17. Fitch ratings [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.fitchratings.com/>. – Title from the screen.

18. Moody`s credit rating [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.moody.com/>. – Title from the screen.

19. S&P Global ratings [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.standardandpoors.com>. – Title from the screen.

20. Офіційний сайт Світового Банку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://databank.worldbank.org/>. – Назва з екрана.

21. National investment promotion and Facilitation Agency [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.investindia.gov.in/why-india>. – Title from the screen.

22. Make in India [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.makeinindia.com/home>. – Title from the screen.

23. Government of India [Electronic resource]. – Mode of access: <https://community.data.gov.in/total-foreign-direct-investment-equity-inflows-from-2000-01-to-2016-17/>. – Title from the screen.

24. Ernst&Young [Electronic resource]. – Mode of access : [https://www.ey.com/in/en/newsroom/news-](https://www.ey.com/in/en/newsroom/news-releases/ey-will-it-make-india-an-attractive-investment-destination)

[releases/ey-will-it-make-india-an-attractive-investment-destination](https://www.ey.com/in/en/newsroom/news-releases/ey-will-it-make-india-an-attractive-investment-destination). – Title from the screen.

25. Department of Foreign Affairs and Trade [Electronic resource]. – Mode of access: <https://dfat.gov.au/geo/india/ies/overview.html>. – Title from the screen.

REFERENCES

1. Galishcheva N. V. (2012) Chem Indiya privlekaet inostrannykh investorov [How India attracts foreign investors]. *Asia and Africa today*. No. 1, pp. 29-35.

2. Kandalintsev V. G. Indiya: investitsionnyy klimat i pritok PII [India: investment climate and FDI inflows]. Available at: <https://cyberleninka.ru/n/indiya-investitsionnyy-klimat-i-plitok-pii>

3. Revina E. Ya. (2009) Pryamye inostranye investitsii v ekonomike Indii [Foreign Direct Investment in the Indian Economy]. *Moscow University Bulletin*. No. 3, pp. 39-47.

4. Pami Dua, Reetika Garg. (2015) Macroeconomic Determinants of Foreign Direct Investment: Evidence from India. *The Journal of Developing Areas*, Vol. 49(1). – pp. 133-155. Project MUSE, doi:10.1353/jda.2015.0025. - Title from the screen.

5. Aggarwal Vipin Kumar, Nayyar Rishika. (2017) Financial sector development, Foreign direct investment and economic growth in India: an empirical analysis. *Asian Journal of Research in Banking and Finance*, Vol. 7. – No. 6. – pp. 179-196. Available at: <http://www.indianjournals.com/ijor.aspx?target=ijor:ajrbf&volume=7 &issue=6&article=014>. – Title from the screen.

6. Venkatesan R. (2018) *Role of Foreign Direct Investment in India. International Journal of Advanced Scientific Research & Development (IJASRD)*, Vol. 05. No. 03, pp. 411 – 415. Available at: <https://www.ijasrd.org/wp-content/uploads/2018/10/Role-of-Foreign-Direct-Investment-in-India.pdf>. - Title from the screen.

7. Department of Industrial Policy & Promotion. Available at: <https://dipp.gov.in/foreign-direct-investment/foreign-direct-investment-policy>
8. CEIC Data. Available at: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/india/gdp-per-capita>.
9. Index Mundi Available at: <https://www.indexmundi.com/g/g.aspx?c=in>
10. Dokladi o mirovikh investitsiyakh [World Investment Report]. : *UNCTAD Conference*. Available at: <https://unctad.org/en/Pages/publications.aspx>.
11. Galishcheva N.V. (2017) Globalizatsiya indiyaskoy ekonomiki: tendentsii i perspektivy [The globalization of the Indian economy: trends and prospects]. *Bulletin of MGIMO-University*. Vol. 2(53), pp. 71-89.
12. World Economic Forum. Available at: <https://www.weforum.org/search?query=Global+Competitiveness+Report>
13. The Global Competitiveness Report 2017–2018. Available at: <https://espas.secure.europarl.europa.eu/orbis/sites/default/files/generated/document/en/TheGlobalCompetitivenessReport2017–2018.pdf>.
14. Doing Business: assessment of the quality and effectiveness of regulation. Available at: <http://russian.doingbusiness.org/ru/reports/global-reports/doing-business-2019>.
15. Index of Economic Freedom [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.heritage.org/index/country/India>. – Title from the screen.
16. The Conversation. Why credit rating agencies matter for developing countries Available at: <http://theconversation.com/qanda-why-credit-rating-agencies-matter-for-developing-countries-51964>.
17. Fitch ratings Available at: <https://www.fitchratings.com/>.
18. Moody's credit rating Available at: <https://www.moody.com/>.
19. S&P Global ratings Available at: <https://www.standardandpoors.com>.
20. World Bank Official Website. Available at: <http://databank.worldbank.org/>.
21. National investment promotion and Facilitation Agency. Available at: <https://www.investindia.gov.in/why-india>.
22. Make in India Available at: <http://www.makeinindia.com/home>.
23. Government of India. Available at: <https://community.data.gov.in/total-foreign-direct-investment-equity-inflows-from-2000-01-to-2016-17/>.
24. Ernst&Young. Available at: <https://www.ey.com/in/en/newsroom/news-releases/ey-will-it-make-india-an-attractive-investment-destination>
25. Department of Foreign Affairs and Trade. Available at: <https://dfat.gov.au/geo/india/ies/overview.html>.

UDC 336.64

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.162924

ACTIVITY–HOLISTIC VIEW ON ESSENTIAL CONTENT OF MODERN FINANCE

*Serikov A.V., PhD of Phys.-Math. Sc., Professor, Full Professor
(Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture)*

Based on the activity-holistic analysis of the problem, the paper shows that finance is a component of the life activity of economic entities of all levels (individual, family, firm, community, state), within which they perform high-performance economic activity, while carrying out processes of targeted movement of the exchange value of their monetary capital

to achieve the planned levels of its capitalization. The concepts of a financial flow, financial resource, financial activity, financial institution and financial system have been redefined.

Key words: *definitions; economic activity; holism; finance; financial activity; financial institutions; systems; flows; resources; capital*

ДІЯЛЬНІСНО–ХОЛІСТИЧНИЙ ПОГЛЯД НА СУТНІСНИЙ ЗМІСТ СУЧАСНИХ ФІНАНСІВ

Серіков А.В., канд. фіз.-мат. наук, професор, професор (ХНУБА)

На пострадянському просторі фахівці додержуються думки про те, що «фінанси» є економічною категорією, що виражає грошові відносини при перерозподілі вартості між економічними суб'єктами в процесі накопичення необхідних цільових фондів та цільовому їхньому використанні при відтворенні виробництва. В англомовній літературі словом «фінанси», доповнюючи прикметником типу «громадські», «корпоративні» та ін., визначають як науку, так і практику управління капіталом (або грошима). Існуюча багатозмістовність наповнення дефініції «фінанси» може несприятливо позначатися на взаємодіях між суб'єктами господарсько-економічної діяльності. Тому її усунення є завданням актуальним.

Для вирішення цього завдання використано підхід, детермінантами в якому виступають, по-перше, діяльність людини і, по-друге, холізм або цілісність аналізу діяльності та її результатів.

На прикладі окремої людини, як суб'єкту господарювання, розглянуто її діяльність в межах власного господарства – з метою забезпечення власної родини продуктами харчування із певним набором споживних цінностей, господарсько-економічну діяльність – для успішного виробництва таких продуктів з метою їхнього еквівалентного обміну або продажу за гроші та фінансово-економічну – з метою нарощення капіталу у грошовій формі. Діяльнісний підхід, підтримуючи процесну або операційну модель, дозволяє, наприклад, достатньо строго описати мовою математики «народження» нових споживних цінностей у вироблених продуктах. Системний розгляд перелічених результатів не заперечує їхнє розповсюдження і на інших суб'єктах господарювання, а саме: сім'ю, фірму, місцеву або регіональну громаду, галузь, населення окремо узятій держави. В межах запропонованої системи виявляється просторово-часова цілісність усіх сфер життєдіяльності господарюючих суб'єктів будь-якого рівня. В цілому, діяльнісно-системний підхід забезпечує досягнення наступного висновку: фінанси є сферою життєдіяльності господарюючих суб'єктів всіх рівнів (особистість, сім'я, фірма, громада, держава), в рамках якої вони забезпечують процеси цілеспрямованого руху мінової вартості своїх капіталів в грошовому вимірі для досягнення запланованих рівнів їх капіталізації. Згадані процеси потребують їхнього супроводження у вигляді набору правил, інструкцій, рекомендацій тощо, що можна позначити словом «відносини», чим керуються всі суб'єкти господарської діяльності і що отримало назву інститутів. Інституційний атрибут «відносини», на якому утримуються визнані до сьогодні дефініції фінансів, спровокував підміну сутнісного змісту останніх.

Здобута в даній праці дефініція фінансів є підставою для визначення змістовної сутності фінансового потоку (як потоку капіталу у грошовому вимірі, що формується і активізується господарюючим суб'єктом з метою його запланованої капіталізації), фінансового ресурсу (як закумуляовану господарюючим суб'єктом будь-якої кількості капіталу будь-якої природи (і ліквідності) в грошовому вимірі з відкладеною

капіталізацією), фінансового капіталу (як фінансового ресурсу, що не має споживної цінності, а уявляє із себе у чистому вигляді гроші та грошові агрегати), фінансової діяльності (яка об'єднує усі види дій із фінансовим капіталом), фінансового менеджменту (як теорію та практику управління фінансовими об'єктами, дефініції котрих надані вище).

Ключові слова: визначення; економічна діяльність; холізм; фінанси; фінансова діяльність; фінансові установи; системи; потоки; ресурси; капітал

ДЕЯТЕЛЬНОСТНО–ХОЛИСТИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД НА СУЩНОСТНОЕ СОДЕРЖАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ФИНАНСОВ

Сериков А.В. А.В., канд. физ.-мат. наук, профессор, профессор (ХНУСА)

В статье на основе деятельностно-холистического анализа проблемы показано, что финансы – это составляющая сферы жизнедеятельности хозяйствующих субъектов всех уровней (личность, семья, фирма, община, государство), в рамках которой они обеспечивают высокоэффективную экономическую деятельность, осуществляя при этом процессы целенаправленного движения меновой стоимости своих капиталов в денежном измерении для достижения запланированных уровней их капитализации. Переопределены понятия финансового потока, финансового ресурса, финансовой деятельности, финансового института и финансовой системы.

Ключевые слова: дефиниции, хозяйственная деятельность, холізм, финансы, финансовая деятельность, финансовые институты, системы, потоки, ресурсы, капитал.

Problem formulation. The definitions of finance formulated by the Russian-language post-Soviet scholars can be summarized by the statement that “... finance is an economic category expressing monetary relations in the process of redistributing value among economic actors in the course of accumulating the necessary target resources (funds) and the targeted use of these monetary resources when forming the necessary reproduction ratio in unity with the mechanism, practice, and tools ensuring this process” [1, P. 9]. In the English literature, the word ‘finance’ is accompanied with an attribute (‘public’, ‘corporate’, etc.), which gives rise to a wide variety of the definition semantic content. However, as a rule, ‘finance’ is defined as the science and practice of managing capital (or money) [2, P. 1]. Such a multi-semantic filling of the definition of ‘finance’ can adversely affect the interactions between economic agents, which causes reasonable concern among

experts [1; 3]. Therefore, the elimination of the problem of the multidimensionality of financial science terminology seems to be a relevant pursuit.

In the critical **analysis of the recent research and publications** on the above-cited problem, it is advisable to highlight the already mentioned works [1; 3]. Thus, the paper [1] states that there is no uniform understanding of the object and subject of finance in the scientific community, and therefore – no generally recognized system of knowledge about finance. The reason for that is the lack of a systemic approach to understanding the essence of finance, and therefore the discrepancies in the theory of finance can rather be presented as scientific fragments that are not connected by a single idea. At the end of the above-cited publication, the author proposes a synthetic definition of the conceptual essence of finance.

The paper [3] considers the

development of a multidimensional understanding of finance as reflection of each specific historical stage in financial science formation. The author of the paper shows that interpretation of finance still remains within the discussion field, since the previous conception of finance as being exclusively public (state) cannot be extrapolated to private (corporate) finance without the appropriate assumptions.

An explicit recognition of the determining feature of finance – that the relations pertaining to funds (or target resources) have monetary value or content – can be attributed to the specific features of both the publications. This specificity prevents the understanding of the essence of finance as a phenomenon that is objectively necessary for the vital activity of society.

The objective of the present paper is to find a new conceptual approach to an unambiguous and exhaustive definition of ‘finance’.

The presentation of the main material. Among the well-known approaches to formulating the definition of an object / phenomenon in economics, the following three approaches are most frequently used: (1) descriptive, based on the simplest description of the external (formal) side of an object / phenomenon; an example of this kind of definition is given at the beginning of the present paper; (2) attributive, aimed at identifying and describing the most characteristic features or attributes of an object / phenomenon; (3) essential, which allows bringing to light in the most complete and accurate manner the nature and *raison d’être* of an object / phenomenon. All the above approaches are based on traditional reductionism i.e. mental decomposition of the problem under study, which leads to a loss of the holistic vision of the problem and violation of the definition completeness principle [4, p. 145]. To prevent such losses, it is advisable to apply a holistic (integral, systemic) approach. In this case, there appears a chance for an unequivocal and exhaustive definition of the essential content

of the ‘finance’ concept.

Examples of holistic approach effectiveness are contained in a famous work [5] by Ludwig von Mises. In his research, the pivotal role is assigned to the man whose natural quality (property, attribute) is the ability and need to carry out a given type of activity throughout his lifetime. At the same time, life can be considered as an active signal form of the system existence; signaling (informativeness) can act as a necessary sign of life, while activity – as a sufficient one [6, P. 76–77]. In contrast to inert matter, life is able to persist due to the advance response to signals of a possible impact. Activity can be defined as a specific form of human actions, the content of which is an expedient change and transformation of the outside world [7, P. 52].

The basis for all socio-economic transformations (phenomena) is laid by (1) *certain target actions (activities) of people* and (2) *their relations through and pertaining to these actions* [8, P. 56]. Therefore, it is quite reasonable to designate the method proposed for solving the above problem as the activity-holistic approach. Its determinants are (1) human activity and (2) holism or wholeness of the analysis of activity and its results [9, P. 83].

As a starting point on the way to the set goal – identifying the essential content of the ‘finance’ concept – let’s consider a human existence sphere called ‘economic activity’, designating with the word of ‘economy’ a set of production means used by their owners (or the society) to meet their needs, while ‘activity’ – as a sequence of actions for the manufacture of products to meet the needs.

Originally, people’s economic activity was associated with housekeeping (home), that is, with the life support (shelter, protection) of a certain community of people, their survival in adverse climatic (and other) conditions, with all of its implements and essentials [10, P. 125]; acts of exchange or purchase / sale were not intended. Later, political economists called that kind of

management 'natural' [11, P. 53].

It should be emphasized that with the natural form of management, people were forced to create targeted reserves of life-sustaining resources (which were later called 'funds') in order to ensure their own long-term survival in unfavorable conditions. Significantly, these stocks were initially managed by the actual participants of the economic process. Later on, with the division of labor, emergence of the family, private property, markets and the state, the processes of building up funds and their control began to be implemented by those who have power or communities thereof [12, P. 355-370]. At the same time, the funds themselves (created through taxes), and their related formation, distribution and redistribution processes, were already described in monetary value terms.

An example of natural-economic activity is the situation in which a certain housewife is engaged in home-based cheese-making to meet the needs of her family [13; 14]. She thereby creates material wealth used for sustaining a human body. Here lies its benefit. The consumer value of cheese as a useful food is determined (according to Menger [15, P. 94]) by its scarcity, since it is not found in the nature in the ready-to-eat form.

Cheese-making, most likely appeared as a method of milk preservation, for among the consumer qualities of cheese its much longer shelf life, compared to that of milk, has always been noted [16, P. 12]. Cheese is obtained by concentration and biotransformation of the main components of milk (casein) affected by enzymes (protein substances - catalysts in biochemical reactions), microorganisms, and physicochemical factors [16, P. 6]. The added consumer value of cheeses is a large amount of easily digestible proteins, obtained as a result of the enzymatic decomposition of milk casein, minerals, vitamins, amino acids (including the essential ones that are not

originally present in milk), etc. [17; 18]. The created good – cheese of desirable consumer value – differs from the consumer values of the products used as raw materials.

In cheese-making, as a rule, four types of milk (cow, goat, sheep and buffalo) and mixtures thereof are used. At the same time, in the International Dairy Federation catalog, about 500 types of cheeses [16, P. 6] are described with their own organoleptic (taste, flavor, etc. [19, P.11]) palettes which provide a high consumer value. The production of cheese itself includes [16]: (1) coagulation (condensation) of milk, (2) separation of the curd mass from whey, (3) molding, (4) pressing under external loads or its own weight, (5) salting, (6) maturation (ageing) at a certain temperature and humidity in anaerobic or aerobic conditions.

Cheese-making, as a value-forming activity, is realized through an orderly, expedient set of interrelated actions, united by a single plan and aimed at achieving a certain goal. The corresponding result is obtained in the process of converting certain resources. The systemic (holistic) analysis calls this activity an 'operation' [20, P. 11], presenting it as a process of interaction between system products and system mechanisms. The operation model is shown in Fig. 1.

In the analyzed situation: (1) the product undergoing processing is milk, (2) the processed product is cheese, (3) the energy product is thermal energy providing coagulation of milk and maturing of cheese, (4) the remainder of the energy product is heat dissipated in the environment, (5) the processing mechanism is milk-coagulating enzymes (ferments), special additives (calcium chloride, lipase, etc.), salt, wax, molds, presses, special containers for maturing cheese, (6) the worn-out mechanism is residues of enzymes and additives, forms, presses and containers after being used in cheese-making.

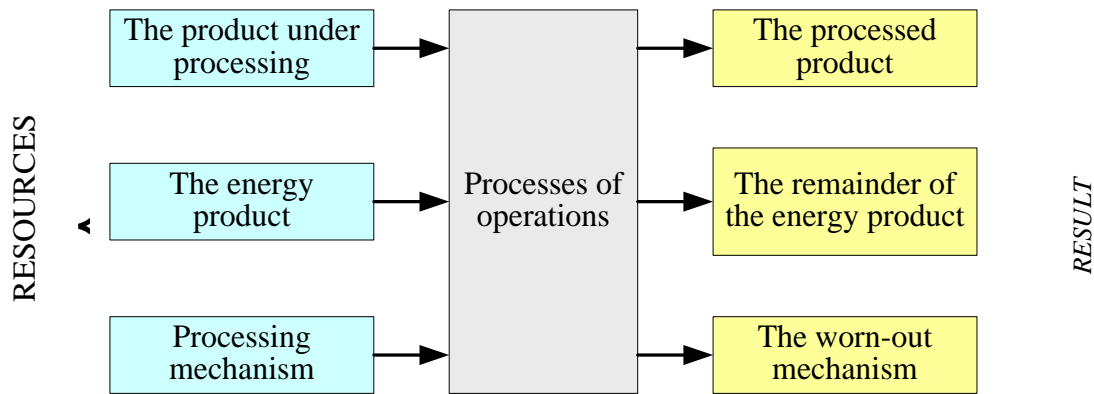


Fig. 1. Cybernetic model of operation [21, P.30]

The considered process of creating a new customer value can be described with the help of the following matrix-operator model [22, P. 5]:

$$|y(t)\rangle = S(t) \cdot |f(t)\rangle, \quad (1)$$

where S is an explicitly set matrix operator of a cheese-producing technological system, which describes the transformation of the column vector of the input consumer values

of resources $|f(t)\rangle$ into the column vector of the output consumer values of product (cheese) $|y(t)\rangle$; $t \in [a, b]$ is the time required for execution of the technological process (let's clarify that in mathematics the rule by which each element x of a certain non-empty set X is associated with a single element y of some non-empty set Y [23, P.18] is called an operator). In an expanded form, the ratio (1) takes the form:

$$\begin{pmatrix} y^1(t) \\ y^2(t) \\ \dots \\ y^n(t) \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} S_1^1(t) & S_2^1(t) & \dots & S_m^1(t) \\ S_1^2(t) & S_2^2(t) & \dots & S_m^2(t) \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ S_1^n(t) & S_2^n(t) & \dots & S_m^n(t) \end{pmatrix} \cdot \begin{pmatrix} f^1(t) \\ f^2(t) \\ \dots \\ f^m(t) \end{pmatrix}. \quad (2)$$

Here elements $S_j^i(t)$ of the matrix operator of the system $S(t)$ (or S -matrices) in their turn serve as operators that can be called *birth* operators, for the action of each of them on the corresponding component of the vector of the input consumer values of resources leads to the "birth" of a part of the corresponding component of the vector of the output consumer values of the product. The present paper does not aim to write explicitly the birth operators of the consumer properties of cheese, which are the result of the hard-to-describe microbiological processes of milk components transformation. It is important

that the operator describes a specific action (activity).

The cheese-making success of the housewife is indicated by the size of consumption of homemade cheese by her family members and the degree of their satisfaction with the product organoleptic qualities.

In general, the success (competitiveness) of any economic activity can be assessed using the performance indicator which is applicable as a criterion for optimizing the system process [24]. Assessment of performance in food production is complicated by the need to

build and use qualimetric scales (digitizing qualitatively the expressed indicators of the research object value [25, P. 80]) for processing the results of the organoleptic analysis of products. Since the result of any economic activity is of a multidimensional

nature, it becomes necessary to use a vector efficiency indicator that reflects both functional (performance and productivity) and economic (resource-intensive) components (Fig. 2) [26].

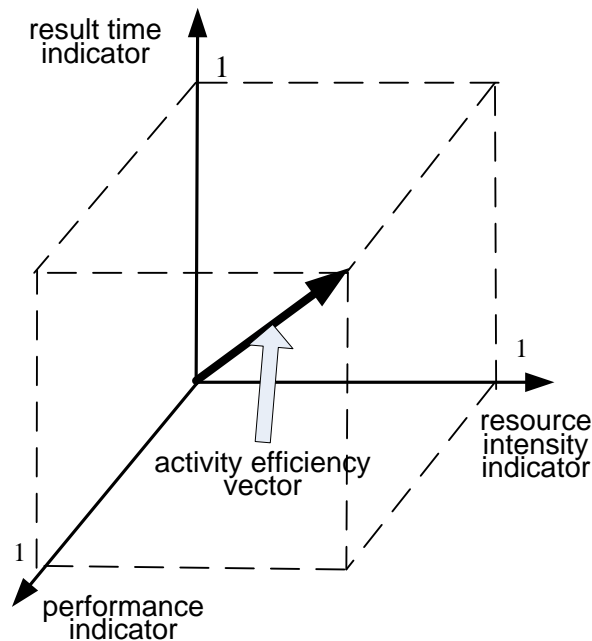


Fig. 2. A model of the vector of economic activity efficiency [26, P. 216]

Let us assume that the housewife's neighbors' repeated appraisal of her cheese-making success (efficiency) proved that she is the most skillful and efficient cheese-maker in the neighborhood. Thus, the next-door families began to order her cheese, providing her with milk (raw material) in quantities sufficient for both making cheese and compensating for its labor costs. With the advent of a direct interpersonal exchange of products (milk for cheese) and labor remuneration with the same product (milk), the housewife in fact turns to economic (entrepreneurial) activity. Its purpose is creation of both use and objective exchange value [27, P. 115], or cost, or monetary value [28, P. 87].

Assume that the housewife produces so much cheese from the milk she received that part of it can be placed in the nearby food markets for sale (more precisely, for exchange after a preliminary bargaining for a

generally recognized and highly liquid commodity i.e. money; essentially, at present money is an information brand product and at the same time a legitimate debt receipt of the state, which is in circulation among all the economic entities, ensuring the alienation of part of the national wealth proportional to the value declared on that receipt [29]). Her activity now covers the stages of production, distribution and sale of cheese-making commodity products (which can be taken as goal-setting) indirectly exchanged in the food markets. This exchange requires establishing through a 'producer ↔ consumer' negotiation process the cost in money terms and a subsequent use of the money with changing its owners. In the general case, the result of bargaining can be described by an expression of the following form:

$$|m(t)\rangle = C(t) \cdot |y(t)\rangle,$$

(3)
 where C is an explicitly specified matrix operator for the sale of a product (cheese), which describes the conversion of the column vector of the product consumer values $|y(t)\rangle$ into the monetary exchange value;

$|m(t)\rangle$ is the column vector of the monetary aggregates; $t \in [a, b]$ is the required sale time. Assuming that the novice entrepreneur sells cheese for cash, we can pass from expression (3) to the following scalar product:

$$M = |ps\rangle \cdot |y\rangle = \begin{pmatrix} ps^1 & ps^2 & \dots & ps^n \end{pmatrix} \cdot \begin{pmatrix} y^1 \\ y^2 \\ \dots \\ y^n \end{pmatrix} = ps^1 \cdot y^1 + ps^2 \cdot y^2 + \dots + ps^n \cdot y^n, \quad (4)$$

where $|y\rangle$ is a column vector of cheese consumer qualities, $|ps\rangle$ is a row vector of market prices of cheese consumer qualities, for which they are sold by the entrepreneur in food markets.

the necessary resources in business markets, can direct the money received from the sale of cheese to development of her business. At the same time, she has to observe the following condition:

Our entrepreneur, by purchasing all

$$pp^1 \cdot f^1 + pp^2 \cdot f^2 + \dots + pp^m \cdot f^m \leq M, \quad (5)$$

where $\{f^1, f^2, \dots, f^m\}$ is a set of consumer characteristics of resources, $\{pp^1, pp^2, \dots, pp^m\}$ is a set of their corresponding purchase prices.

speed of the change of its owner [29, p. 188]; (4) is characterized by exchange value reproduced in the process of a continuous circulation of its forms; (5) can be regarded as a moving value, bringing (generating) a new, added value.

After repeating the cycle of 'production → distribution → exchange', the entrepreneur can earn a sum of money $M' = M + \Delta M > M$; here ΔM is a certain money increment which Karl Marx called 'surplus value' (Germ. – *mehrwert*) [30, P. 161]. This fact proves that the resources involved by the entrepreneur in the economic activity (circulation) enable her to create surplus value which transforms into additional cash flows. Karl Marx called those resources 'capital' [30, P. 161].

The following forms of capital can be identified [31, P.22-23]: (1) *economic* capital; within this form, monetary capital (financial assets), production capital (means of production), and commodity capital (finished products) are distinguished; (2) *human* capital; here, biophysical or health capital, intellectual or mental and psychological capital, social or cooperation and interaction capital are often discerned; (3) *social* capital, as a set of relations between economic entities, generating action.

The capital [31, P.21]: (1) acts as a *scarce* economic resource; (2) is an economic resource that is not only stored, but also *accumulated*; (3) has certain liquidity; in the framework of the most common interpretation, it is an ability to be converted into a monetary form; however, in a broad interpretation, *liquidity* is described by the

Let us assume that after each 'production → distribution → exchange' cycle the capital of the entrepreneur grows in money terms, which is described by the universal formula of capital proposed by K. Marx: $M \rightarrow (P - Pr - P') \rightarrow M'$ [30, P. 157]; here, the letter M denotes the money involved

in the economic circulation (according to Marx – ‘industrial capital’), P is a product purchased for performance of economic activity, Pr is a production process, P' is a new product produced in that process, M' is the money received from the sale of the product. It is anticipated that $M' > M$, otherwise the economic activity makes no economic sense.

Let us presume that by selling self-made cheeses in food markets, our entrepreneurial housewife buys the products of her competitors at a low price in one of the markets, aiming to sell them at a better price in another market, which is described by the expression $M \rightarrow P \rightarrow M'$ (according to Marx – ‘trading capital’).

If the business life of the entrepreneur compels her to give one of her counterparties a loan in the amount of M , which by agreement will be repaid with a larger amount of M' ; the universal formula of capital is transformed into the form: $M \rightarrow M'$ (according to Marx – ‘loan capital’). In this case, the housewife assigns to another business entity the possibility of advancing money M into a more successful income-generating activity $M'' > M'$.

The main creative force in the above example is the housewife-entrepreneur herself with all of her abilities for productive activity resulting in appearance of M' . These abilities, generating monetary income flows, are commonly described as ‘human capital (potential)’ [32]. Human potential formation, maintenance and development require investment [33] which later on turns into a higher income. In this case, we can use a symbolic notation: $M \rightarrow HP \rightarrow M'$ (where HP is ‘human potential’).

Considering the housewife-entrepreneur’s ability to conduct activities as a productive resource, we can give it a monetary evaluation, calculating all the costs of acquiring this ability. Thus, for the monetary evaluation of human potential it is sufficient to use the cost approach [34, P. 88].

To some extent, it simplifies both the procedure of (self-) assessment of a person’s potential and the pricing procedure for its “exploitation” in favor of other persons. In the latter case, we can use, for example, the following formula [35, P. 181]:

$$M' = \sqrt{M \cdot M_C^{USE}}, \quad (6)$$

where M' is the price of using the housewife-entrepreneur’s potential, M – the cost of her gaining potential, M_C^{USE} – the use value, added due to using the potential of the housewife-entrepreneur in favor of other persons.

When the potential of the housewife-entrepreneur is involved to create added value in favor of other persons, it is transformed into capital with a capitalization rate

$$RC = \frac{M' - M}{M} = \sqrt{\frac{M_C^{USE}}{M}} - 1. \quad (7)$$

It is clear that $RC > 0$, when $M_C^{USE} > M$.

In all the considered cases of the entrepreneur’s economic activity, we can speak of the targeted movement of her capital’s exchange value with the aim to increase or capitalize it. It is rational to refer to the field of activity described by the formula $M \rightarrow M'$, in which capitalization is the only target (or the only “generic” attribute), as ‘finance’.

From the analysis of the housewife’s activities, “nested” within one another, there appears a graphical interpretation which is shown in Figure 3.

The graphic model in Fig. 3 takes into account that: (1) the set of goods with desired consumer qualities is substantially greater than the set of goods with similar properties, (2) the statement $M \rightarrow M'$ is unique among the modifications of K. Marx’s universal capital formula.

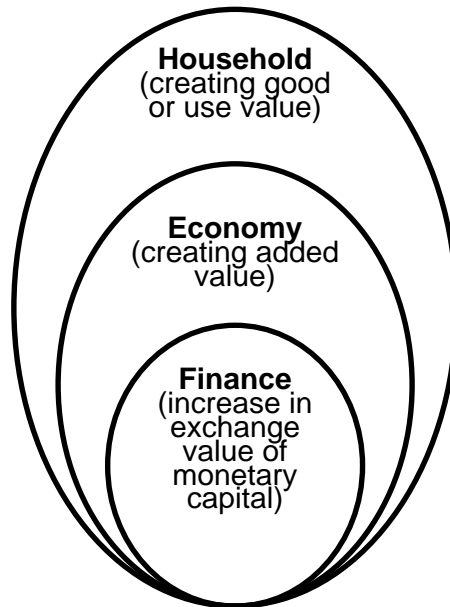


Fig. 3. A holistic view of the location and target content of an economic actor's various activities

It should be recognized that, apart from individuals (housewife-entrepreneur), it is advisable to include with the community of business actors the family, firm, regional community, and the population of the country as an entirety, the interests of which are represented by public authorities. Such a community can manifest itself as a dynamic (functional) socio-economic system. The most successful definition of the systems in question was given by a famous physiologist P.K. Anokhin, who showed that as a functional system $\{S\}$ we can consider only a complex of selectively attracted components $\{a\}$, in which interaction and interrelations (R) assume the nature of the "mutual COaction" of components $\{a\}$ for obtaining a useful focused result (P) [36, P. 35]. The interaction (R) of the components $\{a\}$ manifests itself when they are released from redundant degrees of freedom (potential activities in certain directions), unnecessary for obtaining a particular result (P) , normally $(\tilde{R}) \geq (R)$. In turn, the result (goal), due to its characteristic parameters and feedback, is

able to make the system self-organized so that the mutual co-action in it would be most favorable for achieving this result (goal). For such systems, a symbolic description is applicable [37, p. 103]:

$$\{S\} \stackrel{def}{=} \{[\{a\}R]P\}, \quad (8)$$

where *def* – definiendum – is an open, attributive, subject formula. A description of this kind suggests the need for and possibility of introducing a three-dimensional coordinate system $\{S_P; S_R; S_a\}$, within which it is possible to describe the properties or goals of each sphere of activity, the totality of its structural elements and activity-based relations (transactions) between them (Fig. 4).

Within the framework of the proposed model, an important quality of $\{S_P; S_R; S_a\}$ -spatial (and probably temporal) integrity of all the vital activity spheres of economic actors of any level is manifested. In the model, the highest level is assigned to the individual as a business actor.

All the transactions are accompanied by the emergence and flow movement of certain values in the material, energy and information forms. Here it is advisable to

proceed from the consideration of transactions (operations) to considering processes (or business processes [38, P. 29]). The flow nature of the processes allows us to use for their description and management the proven language of logistics, as a kind of thinking aimed at organizational-structural and organizational-analytical improvement of

the flow processes of any human activity [39, P.127]. In terms of this description, any funds with their formation, distribution and redistribution processes (which formerly applied exclusively to public finance [40]) occupy their natural place in obtaining the planned result.

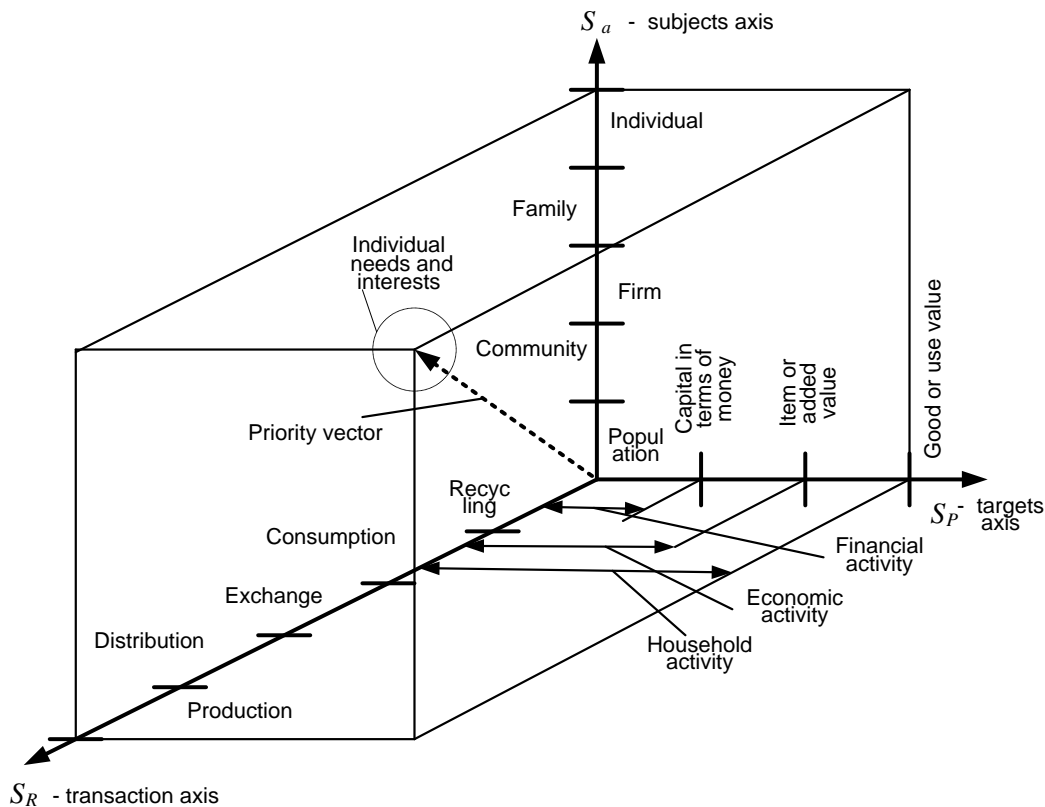


Fig. 4. Coordinate space of economic actors in a particular state

All the above allows us to pass on to the following definitions:

- *household* is a sphere of the vital activity of economic actors of all levels (individual, family, company, community, state), within which they carry out processes of targeted production, distribution, consumption and disposal of a residual created use value (benefits) for the satisfaction of their own needs, biologically inherent in the human nature (the need for food, clothing, security, belonging, respect);

- *economy* is a sphere of the vital activity of economic actors of all levels (individual, family, firm, community, state), within the framework of which they carry out

the processes of targeted and most efficient creation of value (goods) with their subsequent exchange for satisfaction of all the economic actors' needs;

- *finance* is the sphere of the vital activity of economic actors of all levels (individual, family, firm, community, state), within the framework of which they provide the processes of targeted movement of the exchange value of their monetary capital to achieve the planned levels of its capitalization.

Since the three spheres “live” in a single $\{S_P; S_R; S_a\}$ -coordinate space, most of the processes (and target results) from

different spheres are interconnected (which is reflected in their names, e.g. ‘economic’ or ‘financial and economic’). Think, for instance, of the well-known material and financial flows model, covering both the sphere of production (economy) and the finance sphere [41, P. 231].

Obviously, each of the discussed business processes in a single $\{S_P; S_R; S_a\}$ – coordinate space requires a framework of rules, instructions, recommendations etc. All of the above can be denoted by the word ‘relations’, which guides all business agents and is called *institutions*. The latter, of course, are an integral part of the $\{S_P; S_R; S_a\}$ -coordinate space and are perceived as a set of generally accepted rules and regulations. They have a relative invariability, specify the behavior of individuals in certain recurring situations, and are necessarily supplemented with control and norm-compliance mechanisms (which leads to physical separation of institutions in the $\{S_P; S_R; S_a\}$ -coordinate space) [42, P.19]. The norm should be interpreted as “... a rule, prescription or pattern, addressed by virtue of tradition, custom or instructions given by the authorized persons or bodies to a

specific agent or an indefinite set of agents, and defining characteristics of perception, interpretation or use of socio-economic information for decision-making, behavior, and forming *relations in society*”[42, P.16].

Any socio-economic (including financial) institution should have its relevant system of norms, comprising the following five components [42, P.35]: (1) basic norms expressing the main guidelines of the institution (the institution core); (2) additional norms included in the institution’s “protective layer” acting as a buffer between the factors, views and actions of agents and the institution core; (3) subsidiary instructive supportive norms that form the mechanisms for monitoring, controlling, and supporting adherence to the norms set by the institution core; (4) value norms determining a general line of evaluating the institution, which are formed in the minds of the people (both participants of the institution and “outside observers”); (5) cognitive norms regulating various subjects’ perception of the norms essence and enactment.

For financial institutions, the above groups of norms may have content, the example of which is given in Table 1.

Table 1

The content of the system of norms for financial institutions

The name of norm group	Norm content
Basic	Capital must always “work” i.e. capitalize, which is expressed in the targeted movement of its exchange value in monetary terms.
Additional	All kinds of financial transactions known today: (1) with capital – insurance, loans, collateral, currency mortgage; (2) in money transfer – transfer, letter of credit, collection, bank transfer; (3) in investment – rent, leasing, trust, credit, franchising; (4) speculative – swap, currency arbitrage, interest arbitration, currency speculation.
Supportive	Principles of financial management: (1) planned and systemic nature; (2) target orientation; (3) diversification; (4) strategic orientation; (5) advance management; (6) the current financing – capital accumulation ratio.
Value	The most complete satisfaction of human needs.
Cognitive	Assortment, pricing, marketing and communication policies.

Business actors and their servicing financial institutions (not examined in detail in this paper) constitute a financial system of any level. In such a system the right to legitimate existence is provided for:

- *a financial flow* – the flow of monetary capital, formed and activated by a business actor with a view of its planned capitalization;

- *a financial resource* – any amount of capital of any nature (and liquidity) accumulated by a business actor in monetary terms with a deferred capitalization;

- *financial capital* – a financial resource that has no use value i.e. money and monetary aggregates in their pure form;

- *financial activity* – combines all types of actions with financial capital;

- *financial management* – the theory and practice of managing financial objects, the definitions of which are given above.

Conclusions and prospects for further research. Within the framework of the activity-holistic approach to revealing the essential content of the ‘finance’ concept, the following can be argued.

Finance is a component of the sphere of life activity of economic actors of all levels (individual, family, firm, community, state), within the framework of which they provide processes for the targeted movement of the exchange value of their monetary capital to achieve the planned levels of its capitalization.

This definition is based on an activity implemented in the form of flow processes, which makes it possible to use the universal language of logistics to describe the multitude of financial problems. The term ‘relations’, which can be found in the earlier definitions of finance, is an institutional attribute “provoking” the substitution of the essential content of the definition under discussion.

The uniformity of the target functions of finance among business actors of all levels indicates a clearer vision of all possible forms of capital and their transformations. Therefore, as a contemporary goal of public finance, it is necessary to consider not only the use value arising from public funds distribution, but also

the capitalization of human capital at all levels of management: from the individual to the state inclusive. The renewed human capital involved in the subsequent economic cycles can ensure the further growth of the national wealth, which will act as the pacing factor for the self-development of society at all levels.

The proposed approach has made it possible to fill the definitions of a financial flow, financial resource, financial activity, financial institution and financial system with new essential content.

Further research should be devoted to development of the present paper results.

REFERENCES

1. Ostanin V.A., Rozhkov Yu.V., Glukhov V.V. Kontsept ponyatiya «finansy»: problemy metoda poznaniya. [Concept of ‘finance’ notion]. *Finansy i kredit*. 2011. No 22 (454). Pp. 2 – 9. (rus)
2. Shiller R.J. Finance and the Good Society. *Princeton*: Published by Princeton University Press, 2012. 296 p. (transl. from Engl.)
3. Ishina I.V. Mnogoaspektnost' terminologii finansovoi nauki i ee evolyutsiya. [Multidimensionality of financial science terminology]. *Audit i finansovyy analiz*. 2015. 5. Pp. 199 – 203. (rus)
4. Kononyuk A.E. Ponyatologiya (Obshchaya teoriya ponyatii). Kniga 3. Teoriya opredelenij ponyatij. [Conceptology (General theory of concepts) Book 3. Theory of concept definitions]. *Kiev*: Osvita Ukraini, 2014. 656 p. (rus)
5. Mizes L. von. Human. Action: A Treatise on Economics. *Chelyabinsk*: Sotium. 2005. 878 p. (transl. from Engl.)
6. Shterenberg M.I. Fizicheskaya sushchnost' zhizni i nachala teorii organizovannykh sistem. [Physical essence of life and basics of organized systems theory]. *Moscow*: Novyy vek, 2003. 164 p. (rus)
7. Nikiforov A.L. Deyatel'nost', povedenie, tvorchestvo. [Activity, behavior, ceativity]. *Deyatel'nost': teorii, metodologiya, problemy*. *Moscow*: Politizdat, 1990. Pp. 52 –

69. (rus)

8. Fetiskin V.V. Deyatel'nost' kak atribut cheloveka. [Activity as Human Attribute]. *Sotsial'no-gumanitarnye znaniya*. 2010. No 1. Pp. 55–66. (rus)

9. Blauberg I.V. Problema tselostnosti i sistemnyi podkhod: monografiya. [Entirety problem and systemic approach: monograph]. *Moskov*: Editorial URSS, 1997. 448 p. (rus)

10. Ushankov V.A. «Khozyaistvo» i «ekonomika»: obshchee i osobennoe, ili Dva smysla. [“Farm business” and “economy”: the common and the specific, or Two meanings] *Filosofiya khozyaistva. Al'manakh Centra obshchestvennykh nauk i ekonomicheskogo fakul'teta MGU im. M.V. Lomonosova*. 2015. Pp. 124 – 141. (rus)

11. Teoreticheskaya ekonomika. Politekonomiya: Uchebnik dlya vuzov. [Theoretical economics. Political economy: Textbook for HEIs]. *Moscow*: Banki i birzhi, YUNITI, 1997. 485 p. (rus)

12. Engels F. Origin of the Family, Private Property and the State. V. 3. *Moscow*: Politizdat, 1981. Pp. 211 – 370. (transl. from Germ.)

13. Lazareva O.V. Vsyo o syrodellii. Luchshie syry mira svoimi rukami. [All about cheese-making. World best hand-made cheeses]. *Moskov*: SyrDoDyr, 2016. – 208 p. (rus)

14. Asher D. The Art of Natural Cheesemaking. *Moscow*: E, 2017. – 320 p. (transl. from Engl.)

15. Menger K. Foundations of Economic Theory. Selected papers. *Moscow*: Territoriya budushchego, 2005. 496 p. (transl. from Engl.)

16. Gudkov A.V. Syrodellie: tekhnologicheskie, biologicheskie i fiziko-khimicheskie aspekty. Monografiya. [Cheese-making: technological, biological and physico-chemical aspects. Monograph]. *Moscow*: DeLi print, 2004. – 804 p. (rus)

17. Alekseev V.N. Process sozrevaniya syrov i puti ego uskoreniya. [Process of cheese maturation and ways to accelerate it]. *Moskov*: TSINTIPIISHCHEPROM, 1963.– 80 p. (rus)

18. Savel'kina N.A. Biohimiya i mikrobiologiya moloka i molochnykh produktov. V 2-h chastyakh. Ch.1.: uchebnoe posobie. [Biochemistry and microbiology of milk and milk products. Two parts. Part 1: manual]. *Bryansk*: 2015. 129 p. (rus)

19. Vytovtov A.A. Teoreticheskie i prakticheskie osnovy organolepticheskogo analiza produktov pitaniya: ucheb. posobie. [Theoretical and practical basis for organoleptic analysis of food products: manual]. *St. Petersburg*: 2010. 232 p. (rus)

20. Effektivnost' tekhnicheskikh sistem [Technical systems efficacy] / Pod obshch. red. V.F. Utkina, Yu.V. Kryuchkova // Nadezhnost' i effektivnost' v tekhnike: Spravochnik: V 10 t. / Red. sovet: V.S. Avduevskii (pred.) i dr.- Tom 3.- *M.*: Mashinostroenie, 1988.- 328 p. (rus)

21. Lutsenko I.A., Fomovskaya E.V., Vikhrova E.V., Serdyuk O.Yu. Razrabotka ierarhii modelei sistemnykh operacii po agregiruyushchemu priznaku sistemnykh mekhanizmov. [Development of model hierarchy of systemic operations on aggregating indicator of systemic mechanisms]. *Vostochno-Evropeiskii zhurnal peredovykh tekhnologii ISSN 1729-3774*. 2016. No 3/2 (81). Pp.29 – 37. (rus)

22. Surnev V.B. Matrichno-operatornaya model' ekonomicheskoi sistemy s nepreryvnym vremenem. [Matrix-operator model of continuous-time economic system]. *Izvestiya Ural'skogo gosudarstvennogo gornogo universiteta*. 2013. No 4(32). Pp. 5 – 11. (rus)

23. Matematicheskaya entsiklopediya, t. 4, Ok –Slo. [Mathematical Encyclopedia, vol. 4, Ok-Slo.]. *Moscow*: Sovetskaya Entsiklopediya, 1984. 1216 col. (rus)

24. Lutsenko I.A. Opredelenie pokazatelya effektivnosti i obosnovanie ego osnovnoi funktsii kak kriteriya optimizacii. [Determining performance index and substantiation of its function of optimization criterion]. *Vostochno-Evropeiskii zhurnal peredovykh tekhnologii ISSN 1729-3774*. 2016. No 6/2 (84). Pp.33 – 42. (rus)

25. Subetto A.I. Kvalimetriya : malaya entsiklopediya. [Qualimetry: small

- encyclopedia]. *St. Petersburg*. 2015. 244 p. (rus)
26. Serikov A.V. Effektivnost' hozyajstvennoi deyatel'nosti: opredelenie, izmerenie, sinergeticheskoe upravlenie. [Efficiency of economic activity: definition, measurement synergetic management]. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu*. 2011. No 2(24). Pp. 212 – 219. (rus)
27. Böhm-Bawerk E. Osnovy teorii cennosti hozyajstvennyh blag. [Fundamentals of theory of the value of economic goods]. *Moscow: Direktmediya Publishing*, 2008. 194 p. (transl. from Engl.)
28. Smith A. An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations. *Moscow: Eksmo*, 2007. 960 p. (transl. from Engl.)
29. Serikov A.V., Krivoruchko G.V. Sutnist' groshei: netraditsiinii poglyad. [Essence of money: non-traditional perspective]. *Aktual'ni problemi ekonomiki*. 2008. No 9(87). Pp.184 – 189. (rus)
30. Marx K. Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie. Band 1. *Moscow: Politizdat*, 1973.– 907 p. (transl. from Germ.)
31. Radaev V.V. Ponyatie kapitala, formy kapitalov i ikh konvertatsiya. [Concept of capital, forms of capital and their conversion]. *Ekonomicheskaya sotsiologiya*. 2002. Vol. 3. No 4. Pp. 20–32. (rus)
32. Becker G.S. Human Capital. Theoretical and Empirical Analysis. *N.Y.: Columbia University Press for NBER*, 1964. 412 p.
33. Schultz T. Investment in Human Capital. *The American Economic Review*. 1961. Vol.51. No 1. Pp. 1–17.
34. Smirnitskii G.B., Chirkin A.N. Otsenka biznesa: osnovy, instrumentarii, praktika. [Assessment of business: basics, tools, practice] *Kiev: Art Ekonomi*, 2013. 312 p. (rus)
35. Serikov A.V. Lyudskiy kapital osobystosti: otsinka i upravlinnia. [Human capital of individual: evaluation and management]. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu*, 2015. No 2 (40). Pp.180-185. (rus)
36. Anokhin P.K. Printsipial'nye voprosy obshchei teorii funktsional'nykh sistem [Principal issues of general theory of functional systems]. *Printsipy sistemnoi organizatsii funktsii.– Moskva: Nauka*, 1973. Pp. 5–61. (rus)
37. Uemov A.I. Sistemnyi podhod i obshchaya teoriya sistem [System approach and general theory of systems]. *Moskva: Mysl'*, 1978. 272 p. (rus)
38. Repin V.V. Biznes-processy kompanii: postroenie, analiz, reglamentatsiya. [Business-processes of company: structure, analysis, regulation]. *Moskva: Standarty i kachestvo*, 2007. 240 p. (rus)
39. Semenenko A.I., Sergeev V.I. Logistika. Osnovy teorii: Uchebnik dlya vuzov. [Logistics. Fundamentals of theory: Textbook for HEI]. *St. Petersburg: Soyuz*, 2001. 544 p. (rus)
40. Basteble C.F. Public finansy. Third edition, revised and enlarged. *London: Macmillan*, 1903. 808 p.
41. Mogilevskii V.D. Metodologiya sistem: verbal'nyi podhod. [Methodology of systems: verbal approach]. *Moskva: Ekonomika*, 1999. 251 p. (rus)
42. Kleiner G.B. Evolyutsiya institutsional'nykh sistem. [Evolution of institutional systems]. *Moskva: Nauka*, 2004. 240 p. (rus)

ВПЛИВ КОРУПЦІЙНИХ ПРОЯВІВ НА СТАН ЗАХИЩЕНОСТІ ОБ'ЄКТІВ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЕРЖАВИ ВІД ЗОВНІШНІХ ЗАГРОЗ (НА ПРИКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ)

*Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент, професор (Інститут підготовки
юридичних кадрів для СБ України НЮУ ім. Ярослава Мудрого),
докторант (УкрДУЗТ)*

В статті обґрунтовано необхідність мінімізації корупційної складової на розвиток транспортної системи держави, удосконалення системи захисту об'єктів критичної інфраструктури (на прикладі залізничної галузі) в сучасних умовах розвитку держави та суспільства. Встановлено, що мінімізація корупційної складової при здійсненні господарчої та управлінської діяльності залізничного транспорту позитивно відіб'ється на забезпеченні життєво важливих інтересів людини, громадянина, суспільства і держави. Також констатується, що корупційна складова є негативним фактором сталого розвитку і гальмом реформ залізниці, знижує рівень системи захищеності об'єктів критичної інфраструктури, як невід'ємної складової системи протидії загрозам національних інтересів держави. Пропонуються шляхи мінімізації впливу корупції на об'єкти критичної інфраструктури (на прикладі залізничної галузі) та напрацьовано рекомендації щодо дій керівництва і менеджменту в цьому напрямку з урахуванням кращого світового досвіду й стандартів.

Ключові слова: транспорт, національна безпека, об'єкти підвищеної небезпеки, критична інфраструктура, менеджмент, загрози, ризики, небезпеки, національна економіка, сектор безпеки, корупційні прояви, корупційна складова, залізнична галузь, національні інтереси.

ВЛИЯНИЕ КОРРУПЦИОННЫХ ПРОЯВЛЕНИЙ НА СОСТОЯНИЕ ЗАЩИЩЕННОСТИ ОБЪЕКТОВ КРИТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОСУДАРСТВА ОТ ВНЕШНИХ УГРОЗ (НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ)

*Чередниченко А.Ю., к.е.н., доцент, профессор (Институт подготовки
юридических кадров для СБ Украины НЮУ им. Ярослава Мудрого),
докторант (УкрГУЖТ)*

В статье обоснована необходимость минимизации коррупционной составляющей на развитие транспортной системы государства, совершенствование системы защиты объектов критической инфраструктуры (на примере железнодорожной отрасли) в современных условиях развития государства и общества. Установлено, что минимизация коррупционной составляющей при осуществлении хозяйственной и управленческой деятельности железнодорожного транспорта положительно отразится на обеспечении жизненно важных интересов человека, гражданина, общества и государства. Также констатируется, что коррупционная составляющая является негативным фактором устойчивого развития и тормозом реформы железной дороги, снижает уровень системы защищенности

объектов критической инфраструктуры, как неотъемлемой составляющей системы противодействия угрозам национальным интересам государства. Предлагаются пути минимизации влияния коррупции на объекты критической инфраструктуры (на примере железнодорожной отрасли) и наработано рекомендации относительно действий руководства и менеджмента в этом направлении с учетом лучшего мирового опыта и стандартов.

Ключевые слова: транспорт, национальная безопасность, объекты повышенной безопасности, критическая инфраструктура, менеджмент, угрозы, риски, опасности, национальная экономика, сектор безопасности, коррупционные проявления, железнодорожная отрасль, национальные интересы.

THE IMPACT OF CORRUPTION ON THE STATE OF SECURITY OF CRITICAL INFRASTRUCTURE OF THE STATE FROM EXTERNAL THREATS (BY THE EXAMPLE OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE)

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 article substantiates the necessity of minimizing corruption component on the development of transport system of the State, improvement of the system of protection of objects of critical infrastructure (for example, the railway industry) in the modern conditions of development of the State and society. It is established that in the case of minimizing corruption component in carrying out economic and management activity of railway transport, this has a positive impact on providing vital human interests of the citizen, society and the State. Also following that corrupt element is a negative factor for sustainable development and brake reforms of the railway, the system reduces the level of protection of the objects of the critical infrastructure as an integral component of system threats to national interests State. Determined that corruption in the railway infrastructure expressed in terms of: non-targeted and inefficient use of funds; the questionable actions of officials in implementing the economic and financial-economic activities; the manipulation of the selection of priority directions of development of transport infrastructure; lobbying stakeholders in the development and production of imperfect equipment, outdated technology, the embodiment of the secondary project as a priority; rigid centralization of managerial, financial, administrative, personnel levers in the "hands" of senior management; appointment of incompetent persons to managerial, managerial levels; decision-making under the influence and in the interests of representatives of individual financial and industrial groups; populism, adoption of programs, strategies, concepts that can not be implemented in practice. Offers ways minimize corruption at objects of critical infrastructure (for example, the railway industry) and has recommendations for action leadership and management in this direction taking into account the best international dosv.

Key words: transportation, national security, high risk, critical infrastructure, management, threat, risk, hazard, national economy, the security sector, corruption, corruption, the railway sector, the national interests.

Вступ. Історично склалося, що експлуатаційна довжина якої становить наша держава має одну з найбільш близько 22 тис. км. Для України розвинених в Європі залізничних мереж, залізничний транспорт на довгострокову

перспективу залишиться основним перевізником. Транспорт забезпечує потреби населення та економіки у перевезенні пасажирів і вантажів, в тому числі для потреб Збройних Сил України, інших військових формувань та підприємств військово-промислового комплексу держави [1]. Забезпечуючи транспортування вантажів різноманітної номенклатури для підприємств та установ різних форм власності, транспортний комплекс безпосередньо бере участь у формуванні додаткової вартості кінцевого продукту. Крім того, залізничники самі є споживачами продукції машинобудування, інших виробів промислового комплексу, а це додаткові робочі місця, відрахування до бюджетів всіх рівнів.

Безперечно і те, що транспортний відіграє важливу роль у вирішенні соціальних питань; нерідко виконує функції спонсора, наприклад для спортсменів, представників мистецтва, захисників нашої держави.

Таким чином, підприємства залізничного транспорту вважаються критично важливими для національного господарства, виведення із ладу або руйнування яких може мати вплив на національну безпеку і оборону, природне середовище, призвести до значних матеріальних та фінансових збитків, людських жертв [2].

Нажаль зношеність і застарілість основних фондів, неефективність діяльності більшої частини відомчого менеджменту, а інколи і навмисні протиправні дії посадових осіб призвели до проблем з забезпеченням потреб населення та економіки у перевезенні пасажирів і вантажів.

Постановка проблеми. З 1 грудня 2015 року на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України створено ПАТ «Українська залізниця» (в теперішній час акціонерне товариство) і, таким чином, розпочато реформування залізничного транспорту держави відповідно до рекомендацій та стандартів

Європейського співтовариства [3]. Саме потребою модернізації залізничної інфраструктури і рухомого складу, підвищенням його ефективності та здатності виконувати вищенаведені завдання викликана робота з реформування українських залізниць. При цьому одними з найважливіших завдань у роботі українських залізниць є безпека руху поїздів, захищеність інфраструктури залізничного транспорту від терористичних актів та інших незаконних втручань, від техногенних катастроф та інших надзвичайних ситуацій.

Проблеми захищеності об'єктів критичної інфраструктури є актуальними не тільки для нашої країни, яка по суті знаходиться у стані «гібридної» війни з сусідньою державою, а й для країн Європейського Союзу, США, Великобританії та інших цивілізованих країн з потужною економікою та розвинутою соціальною складовою суспільства. Каталізатором цього також є глобальна фінансова та міграційна кризи. Особливої актуальності вказане питання набуває в період протистояння країн цивілізованого світу з країнами, які підтримують тероризм, з країнами - агресорами, окремими організаціями та групами терористичного спрямування.

Тільки маючи сильну економіку можна ефективно протистояти вказаним викликам і загрозам. Побудувати міцну економіку більшості країн Європейської спільноти, США та Великобританії національним урядам вдалося шляхом захисту національних інтересів, реальною боротьбою з економічною злочинністю, відмиванням «брудних коштів», податковими злочинами, явищами, які можна замінити одним тлумаченням – «корупційні дії або корупційні прояви».

Аналіз міжнародного досвіду боротьби з корупцією свідчить про те, що за сучасних умов прояви корупції стали тими чинниками, що створюють реальну загрозу національній безпеці та демократичному розвитку більшості країн світу, негативно впливають на всі сторони

суспільного життя. За даними ООН щорічний обсяг хабарів у світовому масштабі складає 1 триліон доларів США, а світова економіка втрачає 2,6 триліона доларів США із-за корупції. За словами Генерального секретаря ООН Антоніу Гутеррешу вказані фінансові засоби складають більше 5% глобального ВВП [4]. Не викликає сумніву те, що основними країнами-лідерами в цьому ганебному списку є країни які не прагнуть до реформ національної економіки, не проводять реальних заходів з очищення економіки від корупційних проявів, хоча активно використовують гасла та запевнюють про активну боротьбу із економічною злочинністю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Безпека інфраструктури розглядається в роботах таких вчених як В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко, Р.А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терьшина, С.П. Міщенко, Д.С. Бірюков, С.І. Кондратов, О.М. Суходоля. [5-8] та ін. Протидії несанкціонованим втручанням в роботу залізничного транспорту, терактам та диверсіям, стану захищеності об'єкті транспортної інфраструктури приділяли увагу О.Ю. Чередниченко, В.З. Дитюк, А.Ю. Журавльов [9-11] та ін. Наукові праці щодо боротьби з корупційними проявами, в тому числі на транспорті, протидії злочинам у сфері службової діяльності, пов'язаною з наданням публічних послуг, економічної безпеки залізничного транспорту публікували Г. Беккер, В.Л. Дикань, О.Ю. Чередниченко, Д.Г. Михайленко [12-16] та ін.

В той же час, проблеми впливу корупційних проявів на стан захищеності об'єктів критичної інфраструктури від внутрішніх та зовнішніх загроз залишаються поза увагою більшості науковців, а роботі з пошуку шляхів їх подолання приділяється недостатньо уваги.

У зв'язку з цим **метою статі** є дослідження впливу на стан захищеності об'єктів критичної інфраструктури від

внутрішніх та зовнішніх загроз корупційних проявів, неправомірних дій посадових осіб залізничної галузі пов'язаних з наданням публічних послуг, що в цілому негативно впливає на діяльність акціонерного товариства.

Виклад основного матеріалу. В сучасних умовах в українському суспільстві з позитивом та надією сприймаються інфраструктурні проекти та намагання розбудови об'єктів критичної інфраструктури, спрямованих на покращення якості, доступності та надійності «артерій економіки держави» – транспортного комплексу країни. В той же час, на жаль більшість новаторських проектів залишається саме проектами та не втілюються в життя, а окремі позитивні досягнення в сфері критичної інфраструктури не можна вважати системними, а це в свою чергу не дозволяє вивести галузь на рівень кращих світових стандартів, ефективно модернізувати її діяльність.

Однією з основних причин цього є корупційна складова. За оцінками не тільки громадян, а і фахівців з протидії корупції це негативне явище проникло вже і до базових об'єктів промисловості, критичної інфраструктури, де раніше прояви корупції були значно нижче чим в органах влади та управління, контролюючих та правоохоронних органах, судах. При цьому, наміри менеджменту управлінської ланки щодо зниження рівня корупційних ризиків на об'єктах транспортної інфраструктури так і залишаються нереалізованими, або реалізуються безсистемно та вибірково. Корупція стала основною причиною відсутності успіхів в процесі реформування транспортної галузі, причому це стосується як підприємств державної форми власності, так і недержавної.

Ні у кого не викликає заперечень, що пошкодження критичної інфраструктури, її руйнування або порушення роботи окремих ланцюжків можуть бути результатами стихійних лих,

тероризму, несанкціонованого злочинного втручання в їх діяльність. В той же час, корупційні дії посадових осіб, наприклад в процесі закупівель неякісної продукції для рухомого складу чи для відбудови шляхів сполучень, як правило, не розглядаються як причина виходу із ладу рухомого складу чи інфраструктури. А якщо такі дії посадових осіб набувають системного характеру, то це може призвести і до аварій, і катастроф чи взагалі до руйнування критичної інфраструктури.

На нашу думку, слід відмітити пряму залежність рівня корупції на об'єктах критичної інфраструктури і рівня їх захищеності від негативного впливу вищезгаданих факторів, та й взагалі готовності протистояти викликам національній безпеці на сучасному етапі розвитку держави.

Корупційні прояви на об'єктах залізничної інфраструктури виражаються через:

- нецільове та неефективне використання коштів, в тому числі бюджетних, передбачених на потреби об'єктів критичної інфраструктури (наприклад: закупівля недоброякісних паливно-мастильних матеріалів, харчів, обмундирування, обладнання, використання для ремонтно-відновлювальних і регламентних робіт контрафактних запчастин, вузлів та механізмів, створення різного «надбудов» у вигляді додаткових керівних ланок з завищеним бюджетом їх фінансування і т. ін.);

- сумнівні дії посадових осіб об'єктів критичної інфраструктури в процесі здійснення господарської та фінансово-економічної діяльності (наприклад: закупівля відновленої та модернізованої, вживаної техніки і обладнання з послідувочою передачею користувачам під виглядом нової чи новоствореної);

- маніпуляції з вибором пріоритетних напрямків розвитку чи розбудови об'єктів транспортної

інфраструктури (наприклад: закупівля, в тому числі наявність надлишкової техніки, або її окремих типів замість дійсно необхідних типів локомотивів, рухомого складу);

- лобіювання зацікавленими особами розробки і виробництва недосконалої техніки, за застарілими технологіями, втілення другорядних проектів як пріоритетних;

- жорстка централізація управлінських, фінансових, адміністративних, кадрових важелів в «руках» менеджменту вищої ланки акціонерного товариства, що позбавляє можливості оперативного керування підприємствами на місцях;

- призначення на керівні, управлінські ланки некомпетентних осіб, брак професіоналів та мотивованих спеціалістів, викликаний впливом таких факторів як «кумівство», «політична доцільність», «квотний принцип» і т. ін.;

- прийняття рішень під впливом та в інтересах представників окремих фінансово-промислових груп, в тому числі іноземних, які негативно впливають на розбудову та функціонування об'єктів критичної інфраструктури;

- популізм, прийняття програм, стратегій, концепцій, які неможливо реалізувати на практиці, а їх складові не впливають позитивно на діяльність транспортного комплексу (наприклад: в теперішній час Головним слідчим управлінням Національної поліції України здійснюється досудове розслідування №42018000000003032 від 4.12.2018 р. за фактами привласнення засобів в особливо великих розмірах посадовими особами ПАТ «Українська залізниця» при організації залізничного пасажирського сполучення м. Київ – Міжнародний аеропорт «Бориспіль»).

Наведений список не є остаточним, автор намагався акцентувати увагу на проблему взагалі та навів найбільш значимі фактори, які послаблюють як об'єкти критичної інфраструктури так і транспортну галузь в цілому, призводить

до зменшення її потенціалу та втрати керованості. А це в свою чергу не дозволяє у разі необхідності мобілізуватися для протистояння сучасним зовнішнім та внутрішнім викликам, надійно і небезпечно функціонувати транспортному комплексу, який сам собою вже є загрозою із-за специфіки технологічного процесу; наявності уразливих у диверсійно-терористичному відношенні об'єктів; використання чи перевезення небезпечних речовин у великих обсягах (наприклад: паливно-мастильних матеріалів, небезпечних та отруйних речовин) тощо.

На думку автора, слід акцентувати увагу на таку важливу річ: безкарність та спокуса отримати значну вигоду від протиправних дій є підґрунтям для подальшої корумпованості менеджменту транспортного комплексу та стагнації галузі. Це можна підтвердити і теоретично, використавши формулу запропоновану Г. Беккером [12]:

$$U=D-pf \quad (1)$$

де D- дохід, від скоєного злочину (корупційної дії),

p-вірогідність покарання злочинця,

f-грошовий еквівалент покарання.

За минулі три роки ні одного менеджера вищої управлінської ланки АТ «Укрзалізниця» не було притягнуто до кримінальної чи адміністративної відповідальності за корупційні дії, що і так свідчить про недоцільність використання формули Г. Беккера.

Без реальних, зрозумілих і чесних дій керівництва та менеджменту, і як наслідок мінімізації корупційних проявів, можна остаточно втратити систему керованості підприємства (установи) галузі, систему захищеності об'єктів критичної інфраструктури. Згідно закону України «Про залізничний транспорт» [1] державне регулювання в області залізничного транспорту здійснюється шляхом організації й забезпечення військових і спеціальних залізничних

перевезень, керівництва мобілізаційною підготовкою й цивільною обороною, покладання обов'язків по перевезенню на конкретних перевізників у випадку виникнення загрози безпеки держави. На законодавчому рівні закріплені питання організації роботи в надзвичайних ситуаціях, спеціалізованих підрозділів, запасу матеріальних і технічних засобів для їхньої ліквідації.

Висновки. Система безпеки залізничного транспорту є найважливішою складовою національної безпеки, однак поки ця тема перебуває на периферії інтересів менеджменту залізничного транспорту.

В сучасних умовах складних соціально-економічних перетворень, впливу зовнішніх та внутрішніх факторів на стан національної безпеки України, набуває особливої актуальності саме питання захищеності об'єктів життєзабезпечення та критичної інфраструктури держави, а для цього треба подолати не тільки технологічне відставання, модернізувати галузь, а й усунути чи мінімізувати негативні фактори, ключовими з яких є корупційні прояви та ризики.

У світі вже напрацьовані й діють «правила гри» в цьому напрямку та стандарти і рекомендації щодо мінімізації цих викликів, які вважаються одними із головних загроз і ризиків для всіх цивілізованих країн. Інструменти успішної протидії корупції вже давно відомі та апробовані міжнародною спільнотою.

Україна, незважаючи на ряд об'єктивних і суб'єктивних факторів, залишається транспортною державою, має велику кількість об'єктів критичної інфраструктури від безпечної роботи яких залежить не тільки безпека держави, а й безпека багатьох країн європейського континенту та інших країн прилеглих регіонів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.

2. Чередниченко О.Ю. Реформування країни, як головна стратегія подолання загроз національній безпеці України на сучасному етапі розвитку держави / А.Ю. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості -2016. - №56. – С. 88–96

3. Зелена книга з питань захисту критичної інфраструктури в Україні : зб. мат-лів міжнар. експерт. нарад / упоряд. Д. С. Бірюков, С.І. Кондратов; за заг. ред. О. М. Суходолі. – К. : НІСД, 2015. – 176 с.

4. Промова Генсека ООН Антоніу Гуттереша з нагоди міжнародного дня боротьби з корупцією [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://news.un.org/gu/content/un-newsletter-subscribe>

5. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей его экономической безопасности / В.Л. Дикань, И.В. Воловельская // Вісник Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. – 2016. – Серія. Економіка. – Т.21. – Вип. 1 - С. 82-85.

6. Дикань В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства : монографія / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 142 с.

7. Кожевников Р.А. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта: учебное пособие для вузов железнодорожного транспорта / Р.А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терешина. – М. : Маршрут, 2005. – 326 с.

8. Міщенко С.П. Напрями забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / С.П. Міщенко /

Вісник економіки транспорту та промисловості. -2011. - № 34. - С. 206-209.

9. Чередниченко О. Ю. Несанкціоновані втручання в роботу залізничного транспорту, як фактор нанесення шкоди державним інтересам України / О.Ю. Чередниченко, А.О. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 47. - С. 62-66.

10. Дитюк В.З. Терористична діяльність на об'єктах транспортної інфраструктури у контексті подій на сході України: аналіз проявів / В.З. Дитюк // Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. - 2014. - № 12. - С. 265-268.

11. Журавльов А.Ю. Поняття та сутність злочинів, пов'язаних із терористичною діяльністю / А.Ю. Журавльов // Митна справа. - 2014. - №3(2). - С. 70-76.

12. Беккер Г.С. Человеческое поведение: экономический подход/ Г.С. Беккер. - М.: ГУ ВШЭ, 2003. — 672с.

13. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей его экономической безопасности / В.Л. Дикань, И.В. Воловельская // Вісник Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. – 2016. – Серія. Економіка. – Т.21. – Вип. 1 - С. 82-85.

14. Чередниченко О. Ю. Декриміналізація окремих злочинів, як один із шляхів підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті та забезпечення відшкодування збитків від несанкціонованого втручання в діяльність об'єктів критичної інфраструктури / О. Ю. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 61. - С. 248-255.

15. Михайленко Д.Г. Теоретичні аспекти трансформації інституту корупційних злочинів / Д.Г. Михайленко // Актуальні проблеми держави і права. - 2014. - Вип. 74. - С. 338-346.

16. Про Стратегію національної безпеки України: Указ Президента України від 26.05.2015 року № 287/2015 // Офіційний вісник України. – 09.06.2015. – №43. – Стаття 1353. – С. 38

REFERENCES

1. Pro zaliznychnyj transport : Zakon Ukrainy vid 4 lyupnja 1996 r. # 273/96-VR [On railway transport: Law of Ukraine dated July 4, 1996 No. 273/96-VR]. Information from the Verkhovna Rada of Ukraine. No. 40.
2. Cherednichenko O.Yu. (2016) Reformuvannja krajiny, jak gholovna strateghija podolannja zagroz nacionalnij bezpeci Ukrainy na suchasnomu etapi rozvytku derzhavy . [Reform of the country as the main strategy to overcome threats to national security of Ukraine in the current development state]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No 56, p. 88–96
3. Zelena knygha z pytanj zakhystu krytychnoji infrastruktury v Ukraini (2015) [Green Paper on critical infrastructure protection in Ukraine]. *Collection of materials of the international expert meeting [order. D.S. Biryukov, S.I. Kondratov; for community edit O. M. Sukhodoli]*. K.: NISS. (in Ukrainian)
4. Promova Ghenseka OON Antoniu Gutteresha z naghody mizhnarodnogho dnja borotjby z korupcijeju [Address by UN Secretary General Antonio Gutteresha on the occasion of the International Day for the Fight Against Corruption]. Available at: <https://news.un.org/ru/content/un-newsletter-subscribe>
5. Dykan V.L., Volovelskaya I.V. (2016) Obespechenie konkurentosposobnosti zheleznodorozhnogo transporta kak osnovnoy sostavlyayushchey ego ekonomicheskoy bezopasnosti [Ensuring competitiveness of rail transport as a major component of its economic security]. *Bulletin of the Odessa National University named after I.I. Mechnikov. Series. Economy*. Vol. 21., No.1, pp. 82-85.
6. Dykan V.L., Nazarenko I.L. (2011) *Kompleksna metodyka vyznachennja rivnja ekonomichnoji bezpeky, ocinky ryzykiv ta jmovirnosti bankrutstva pidpryjemstva : monohrafija* [Integrated method for determining the level of economic security, risk assessment and probability of bankruptcy of the enterprise: monograph]. Kharkiv: Ukrainian State Academy of Railway Transport. (in Ukrainian)
7. Kozhevnikov R.A. Mezhokh Z.P., Tereshina N.P. (2005) *Ekonomicheskaya bezopasnost' zheleznodorozhnogo transporta: uchebnoe posobie dlya vuzov zheleznodorozhnogo transporta* [Economic security of railway transport: study guide for universities of railway transport]. M.: Route. (in Russian)
8. Mischenko S.P. (2011) Naprjamy zabezpechennja ekonomichnoji bezpeky zaliznychnogho transportu [Areas of ensuring economic safety of rail transport]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No34., pp.206-209
9. Cherednichenko O. Yu., Cherednichenko A.O. (2014) Nesankcionovani vtruchannja v robotu zaliznychnogho transportu, jak faktor nanesennja shkody derzhavnym interesam Ukrainy [Unauthorized interference with the operation of rail transport as a factor in causing damage to the state interests of Ukraine]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No.47, pp.62-66
10. Dytyuk V.Z. (2014) Terorystychna dijalnistj na objektakh transportnoji infrastruktury u konteksti podij na skhodi Ukrainy: analiz projaviv [Terrorist activity at the objects of transport infrastructure in the context of events in eastern Ukraine: analysis of manifestations]. *Scientific notes of Lviv University of Business and Law*. No.12, pp. 265-268.
11. Zhuravlev A.Yu. (2014) Ponjattja ta sutnistj zlochyniv, pov'jazanykh iz terorystychnuju dijalnistju [The concept and nature of crimes related to terrorist activity]. *Customs Affairs*. No3(2), pp. 70-76.
12. Becker G.S. (2003) *Chelovecheskoe povedenie: ekonomicheskij*

podkhod [Human behavior: an economic approach]. М.: State University Higher School of Economics. (in Russian)

13. Dykan V.L., Volovelskaya I.V. (2016) Obespechenie konkurentosposobnosti zheleznodorozhnogo transporta kak osnovnoy sostavlyayushchey ego ekonomicheskoy bezopasnosti [Ensuring competitiveness of rail transport as a major component of its economic security]. *Bulletin of the Odessa National University named after I.I. Mechnikov. Series. Economy*. Vol. 21., No.1, pp. 82-85.

14. Cherednichenko O.Yu. (2018) Dekryminalizacija okremykh zlochyniv, jak odyz iz shljakhiv pidvyshhennja rivnja bezpeky na zaliznychnomu transporti ta zabezpechennja vidshkoduvannja zbytkiv vid nesankcionovanogho vtruchannja v dijajlnistj ob'ektiv krytychnoji infrastruktury

[Decriminalization of individual crimes as one of the ways to increase the level of safety in rail transport and to provide compensation for damage from unauthorized interference with the operation of critical infrastructure objects]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No.61, pp. 248-255.

15. Mikhailenko D.G. (2014) Teoretychni aspekty transformaciji instytutu korupcijnykh zlochyniv [Theoretical Aspects of the Transformation of the Institute of Corruption Crimes]. *Actual problems of state and law*. No. 74, pp. 338-346.

16. Pro Strateghiju nacionaljnoji bezpeky Ukrajinj: Ukaz Prezydenta Ukrajinj vid 26.05.2015 roku # 287/2015 [About the Strategy of National Security of Ukraine: Decree of the President of Ukraine dated 05/26/2015 № 287/2015]. *Official Bulletin of Ukraine*. No43, Article 1353, pp. 38

МАССОВАЯ КУЛЬТУРА: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ

*Александрова Е.Ю., к.э.н., ст. преподаватель,
Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье обосновывается необходимость экономической оценки массовой культуры. Рассмотрены исторические аспекты возникновения массовой культуры, ее объективный и необратимый характер, а также особенности ее проявления в современных условиях. Отмечаются положительные моменты массовой культуры. Аргументируются риски неконтролируемого продвижения массовой культуры, а именно формирование усредненного вкуса, формирование искусственных потребностей, неэффективное использование ресурсов, угроза перенасыщения на рынке услуг. Резюмируется, что современная массовая культура несет в себе экономические возможности и риски, которые необходимо контролировать.

Ключевые слова: массовая культура, элитарная культура, серийный и стандартный характер массовой культуры, коммерческий характер массовой культуры, духовные ценности, стереотипы, искусственные потребности, экономические риски, экономические возможности.

МАСОВА КУЛЬТУРА: ЕКОНОМІЧНИ МОЖЛИВОСТІ ТА РИСКИ

*Александрова О.Ю., к.е.н., ст. викладач,
Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

У статті обґрунтовано необхідність економічної оцінки масової культури, під якою розуміється культура життя, розваг та інформації, що переважає в сучасному суспільстві. Вона включає такі явища, як медіа, спорт, кіно, музика, масова література, візуальне мистецтво тощо. Масова культура, культура, адаптована до смаків широких мас людей, технічно тиражується у вигляді безлічі копій і розподіляється за допомогою сучасних комунікаційних технологій. Розглянуто історичні аспекти виникнення масової культури, її об'єктивний і необоротний характер, а також особливості її прояву в сучасних умовах. Виникнення і формування масової культури пов'язане з формуванням індустріального суспільства. Стандартизація у сфері матеріального виробництва вимагала стандартизації в духовній і культурній сферах. Є позитивні моменти масової культури, а саме: доступність, демократія, толерантність. Повідомлення масової культури зрозумілі, адресовані всім людям незалежно від їх походження, статусу, віку, освіти. Масова культура знімає психоемоційний стрес, який людина відчуває при виконанні монотонної, одноманітної праці на своєму робочому місці. У статті обґрунтовуються ризики неконтрольованого просування масової культури, а саме: формування середнього смаку, ілюзорність характеру щастя, формування штучних потреб, неефективне використання ресурсів, загроза перенасичення на ринку послуг. Дійсно, продукти масової культури є послідовними і стандартизованими, а тому орієнтовані на примітивізацію, тобто на спрощення ідеї світу, самого себе. Популярна культура завжди має комерційну мету. Її роботи не виступають засобом

самовираження авторських прав, а безпосередньо адресовані читачеві, слухачеві, глядачеві і враховують його прохання. Узагальнено, що сучасна масова культура несе економічні можливості та ризики, які необхідно контролювати. Масова культура є своєрідним посередником між загальноприйнятими цінностями елітної культури, авангардним «підпіллям» і традиційною народною культурою. Перетворюючи езотеричні одкровення і маргінальні художні експерименти на частину «наївної» свідомості, масова культура сприяє її збагаченню і розвитку.

Ключові слова: масова культура, елітарна культура, серійний і стандартний характер масової культури, комерційний характер масової культури, духовні цінності, стереотипи, штучні потреби, економічні ризики, економічні можливості.

MASS CULTURE: ECONOMIC OPPORTUNITIES AND RISKS

*Alexandrova E.Y., Candidate of Economic Sciences,
Suhorukova T.G., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USURT)*

The article substantiates the need for an economic evaluation of mass culture, which is understood as the culture of life, entertainment and information, which prevails in modern society. It includes such phenomena as media, sports, cinema, music, mass literature, visual arts, etc. Mass culture, a culture adapted to the tastes of the broad masses of people, is technically replicated in the form of a multitude of copies and is distributed using modern communication technologies. The article considers the historical aspects of the emergence of mass culture, its objective and irreversible nature, as well as the peculiarities of its manifestation in modern conditions. The origin and formation of mass culture is associated with the formation of an industrial society. Standardization in the sphere of material production required standardization in the spiritual and cultural spheres. There are positive moments of mass culture, namely, accessibility, democracy, tolerance. Messages of mass culture are clear, addressed to all people regardless of their origin, status, age, education. Mass culture relieves psycho-emotional stress that a person experiences while performing a monotonous, monotonous workplace at his workplace. The risks of uncontrolled promotion of mass culture are argued, namely the formation of average taste, the illusory nature of happiness, the formation of artificial needs, the inefficient use of resources, the threat of glut in the market for services. Indeed, mass culture products are serial and standardized, and therefore it is focused on primitivization, that is, a simplification of the idea of the world, of itself. Popular culture always has a commercial purpose. Her works do not act as a means of copyright self-expression, but directly addressed to the reader, listener, viewer and take into account his requests. It is summarized that modern mass culture carries economic opportunities and risks that need to be controlled. Mass culture serves as a kind of mediator between the generally accepted values of the elite culture, the avant-garde "underground" and traditional folk culture. Transforming esoteric revelations and marginal artistic experiments into a part of the "naive" consciousness, mass culture contributes to its enrichment and development.

Key words: mass culture, elite culture, serial and standard character of mass culture, commercial nature of mass culture, spiritual values, stereotypes, artificial needs, economic risks, economic opportunities.

Актуальность. Развитие совершенствовать выпускаемую конкуренции стимулирует производителей продукцию, в том числе и услуги.

Качество продукции, по-прежнему, остается основным критерием конкурентоспособности любой организации. Автоматизация и роботизация производственных процессов позволяют решить многие вопросы повышения качества. Но и человеческий фактор играет важную роль в процессе повышения качества продукции и услуг.

С другой стороны, та же самая конкуренция побуждает производителей изыскивать резервы: сокращения собственных расходов, продления жизненного цикла продукции; увеличения спроса потребителей. В условиях жесткой конкуренции производитель, скорее всего, воспользуется преимуществами «эффекта масштаба», чем будет искать пути индивидуализации продукции и придавать ей эксклюзивный характер. Хотя и такие приемы используются в мировой практике.

Подобное стремление производителей стимулировать постоянный рост потребления постепенно захватывает сферу деятельности человека, которой изначально не свойственна коммерческая «окраска». Речь идет о культуре, а точнее о массовой культуре.

Анализ последних исследований. Энциклопедия Интернета дает определение массовой культуры (МК) как культуры быта, развлечений и информации, которая преобладает в современном обществе. Она включает в себя такие явления как СМИ, спорт, кинематограф, музыка, массовая литература, изобразительное искусство и т.д. [1].

Теоретические поиски, объектом исследования которых является МК, исходят из того, что массовая культура – это культура, приспособленная к вкусам широких масс людей, технически тиражируется в виде множества копий и распространяется при помощи современных коммуникативных технологий [2].

Большинство ученых [3, 4, 5] считают, что зарождение и становление

МК связано с формированием индустриального общества, когда в европейских странах были приняты законы об обязательной всеобщей грамотности населения. Индустриальное машинное производство предполагало стандартизацию, причем не только оборудования, сырья, технической документации, но и умений, навыков работников, распорядка рабочего дня и т.п. Затронули процессы стандартизации и духовную культуру.

Сам термин «массовая культура» возник в 40-х годах XX века и с тех пор это понятие расширяется и дополняется. МК существует в противовес «элитарной» культуре, что является вполне закономерным, поскольку большая часть населения, занимаясь ежедневным трудом, не может одновременно «потреблять» «элитарную» культуру. Однако потребность в «культурном» продукте есть у каждого человека. Эту потребность удовлетворяет МК.

Долгое время МК рассматривалась только с отрицательной стороны. Критики МК [6,7] отмечали ее низкопробность, пошлость, ее ориентацию не на творчество, а на потребление.

Действительно, продукты МК носят серийный и стандартизированный характер, и поэтому она ориентирована на примитивизацию, то есть упрощение представления о мире, о самом себе.

МК носит коммерческий характер: ее продукты становятся весьма выгодным товаром, а сама культура становится системой формирования потребительской идеологии и потребительского сознания реципиента [7].

Сегодня с развитием компьютерных технологий МК вернулась на страницы научных публикаций с новыми аспектами и характеристиками. Ученые отмечают, что гибкость и многоаспектность средств компьютерного отображения информации многократно усиливают степень воздействия на человека.

Многие ученые [8, 9] отмечают, что сложность и многоплановость МК определяют неоднозначность ее оценок. Безусловно, необходимо подчеркнуть доступность и демократичность МК. Выразительные средства, которые использует МК, имеют высокую популярность. Ее сообщения понятны, адресованы всем людям независимо от их происхождения, статуса, возраста, образования. С другой стороны, продукция МК, ориентированная на вкусы и предпочтения усредненного потребителя, отличается стандартизацией, поверхностью, склонностью к имитации и профанации образцов высокой культуры, подменяемых их суррогатами (китч и т.п.) [8]. Следует отметить, что потребителем сегодня принято называть субъекта, имеющего намерение приобрести и использовать товары, работы или услуги исключительно для собственных нужд, не связанных с получением прибыли. Поведение потребителей понимается как деятельность, направленная непосредственно на получение, потребление и распоряжение продуктами и услугами, чему сопутствует процесс принятия решений, необходимый на каждом из этапов деятельности [10].

Сегодня развитие МК приобрело значительные масштабы. С другой стороны, мы не можем игнорировать объективные законы развития экономики. Поэтому необходимо выделить экономические риски и потенциальные возможности МК.

Задачей данной статьи является общая оценка экономических

возможностей и рисков МК. МК нами будет рассматриваться с позиции ее влияния на экономические процессы, происходящие в обществе.

Основной материал. Изначально МК являлась термином культурологии, которая определяет МК, как культуру, которая ориентируется в своем воздействии на стереотипы сознания, стандартные штампы, не требуя от человека затрат умственной энергии, чувств, воли, то есть всего того, чего требует серьезное искусство [11].

МК всегда имеет коммерческую цель. Ее произведения не выступают средством авторского самовыражения, а непосредственно обращены к читателю, слушателю, зрителю и учитывают его запросы [12]. Сегодня МК стала достаточно популярным бизнесом. Наиболее ярким примером этого может служить спортивный бизнес. Эксперты считают, что спортивная индустрия одна из немногих способна пережить экономический кризис сравнительно легко: экономить на здоровье сейчас не принято. Речь идет как о профессиональном, так и о любительском спорте.

«Производство» МК дает возможность с точки зрения экономики создавать дополнительные рабочие места, снимая тем самым социальную напряженность в обществе. Занятость населения в искусстве, спорте, развлечениях и отдыхе представлена в таблице 1.

Таблица 1

Занятость населения в искусстве, спорте, развлечениях и отдыхе [составлено по официальным данным сайта Государственной службы статистики ukrstat.gov.ua]

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Занято, тыс. человек	225,6	226,5	221,2	207,9	201,6	199,8
Удельный вес в общей занятости, %	1,17	1,17	1,22	1,26	1,24	1,24

Обладая огромным потенциалом в мифов, МК активно используется в создании и распространении социальных интересов бизнеса и политики для

продвижения и закрепления в сознании массовых аудиторий различных идеологем, взглядов и установок. Это влияние нередко основывается на эксплуатации уже существующих в массовом сознании ценностей, предрассудков и стереотипов [5].

Пусть и опосредованно, но МК снижает экономические риски общества посредством сохранения здоровья ее членов. МК снимает психоэмоциональное напряжение, которое человек испытывает,

выполняя монотонную, однообразную работу на своем рабочем месте. Ведь какая бы работа не была интересной, рано или поздно она вызывает привыкание, степень увлеченности ею снижается. В таком случае работнику необходима эмоциональная разгрузка, которую он получает посредством МК. Некоторые показатели, характеризующие деятельность учреждений культуры, представлены в таблице 2.

Таблица 2

Деятельность учреждений культуры [составлено по официальным данным сайта Государственной службы статистики ukrstat.gov.ua]

Показатель	2000	2005	2010	2015	2017
1) Количество зрителей на представлениях, млн. человек	5,7	6,2	6,6	5,6	6,2
2) Количество слушателей на концертах, млн	3,9	4,4	4,2	2,5	2,8
3) Количество посетителей музеев, млн.	16,0	18,9	21,7	15,1	16,4
4) Количество зрителей в кинотеатрах, млн.	6,0	10,0	9,0	11,0	...

МК в большинстве случаев стимулирует потребности человека. Чтобы сформировать новые потребности, необходимо создать у человека стремление к новым целям. При этом необходимо обеспечить минимизацию усилий по ее достижению – если новая цель слишком обременительна, то теряется желание и интерес к ее достижению [13].

В общем виде возможности и риски МК представлены в таблице 3.

В завершении хотелось бы отметить, что несмотря на то, что продвижение МК является объективным и необратимым процессом, общественный прогресс и развитие культуры обеспечивает элитарная культура.

Элитарная культура - это культура привилегированных групп общества, характеризующаяся принципиальной закрытостью, духовным аристократизмом и ценностно-смысловой самодостаточностью, включающая в себя искусство для искусства, серьезную музыку, высокоинтеллектуальную литературу. Пласт элитарной культуры

связан с жизнью и деятельностью «верхушки» общества - элиты.

Художественная теория считает элитой представителей интеллектуальной среды, деятелей науки, искусства, религии. Поэтому элитарная культура связана с частью общества, наиболее способной к духовной деятельности или обладающей властными возможностями в силу своего положения.

Безусловно, мы не призываем к крупномасштабному приобщению к элитарной культуре, которая по-прежнему, является объектом деятельности небольшой группы людей. Но хотелось бы привести пример деятельности театрального сообщества во времена У. Шекспира. Несмотря на то, что спектакли театралов предназначались для публики, сама публика не имела права «заказывать музыку» (хотя и оплачивала билеты). Театр воспитывал вкус, он был элитарным. Случалось, что зрителей почти не было, а организаторы этих зрелищ все равно делали свое дело, подчас терпя убытки [14].

Таблиця 3

Возможности и риски массовой культуры (составлено авторами)

Область воздействия	Преимущества	Риски
Для личности	1) быстрота и доступность информации; 2) индустрия оздоровительного досуга; 3) обязательное школьное образование; 4) индустрия интеллектуального и эстетического досуга; 5) популяризация современных знаний через книги, Интернет, телевидение	1) формирование усредненного вкуса, личность не может удовлетворить индивидуальные потребности совершает неэффективные действия; 2) иллюзорность счастья, можно отойти от реальности и ничего не менять в своей жизни («экономическое болото»)
Для общества	1) «эффект масштаба»: экономия ресурсов за счет массовости услуг; 2) развитие определенных отраслей, вносящих свой вклад в общественное воспроизводство; 3) государственная идеология; 4) роль объединяющего звена социализации на уровне национальных государств	1) в погоне за сверх прибылью усиливается риск перепроизводства, перенасыщения на потребительском рынке; 2) формируя у человека искусственные потребности, МК стимулирует их производство, а, следовательно, - использование природных ресурсов

Следует отметить, что и МК выполняет положительные функции. Во-первых, благодаря ей достигнута всеобщая грамотность населения, культурные ценности стали доступны большому числу людей. Конечно, при этом создается довольно много низкопробной продукции, но тиражируются и бесспорные шедевры, которые могут подтолкнуть человека к более глубокому изучению этих и других произведений. Во-вторых, массовая культура играет значительную роль в современном рекреационном механизме снятия стрессов и напряжений.

В-третьих, не следует противопоставлять массовую культуру высокой культуре прошлых эпох. Тогда тоже были и средняя, и низовая культуры, которые до нас не дошли, а шедевры - это единичное явление в любую эпоху, причем их выделение - всегда дело времени; и в современной культуре

большая часть произведений отсеется, а настоящее искусство останется [6].

Исследователи МК считают, что не следует рассматривать МК заповедником пошлости и дурного вкуса, не имеющим ничего общего с подлинным искусством. В действительности, массовая культура служит своеобразным посредником между общепринятыми ценностями элитарной культуры, авангардистским «подпольем» и традиционной народной культурой. Превращая эзотерические откровения и маргинальные художественные эксперименты в часть «наивного» сознания, массовая культура способствует его обогащению и развитию. В то же время, фиксируя существующие в обществе массовые умонастроения и ориентации, массовая культура оказывает обратное влияние на элитарное культуротворчество и в значительной степени задает ракурс современного прочтения культурной традиции [15].

Выводы. Таким образом, можно сделать вывод о том, что МК имеет экономические возможности и экономические риски. Экономические возможности государство должно активно использовать через соответствующие институты (что будет рассмотрено в дальнейших научных разработках). В то же время необходимо разрабатывать контрмеры, чтобы избежать негативных последствий экономических рисков.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Массовая культура // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0

2. Философский словарь / Под ред. И.Т. Фролова. - 7-е изд., перераб. и доп. - М.: Республика, 2001. – 719 с.

3. Дикань В.Л. «Етичні основи бізнесу». Навчальний посібник / В.Л. Дикань, В.В. Компанієць, О.М. Полякова.- Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.

4. Массовая культура и ее отличительные особенности // Материалы IV Международной студенческой научной конференции «Студенческий научный форум» URL // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://scienceforum.ru/2012/article/2012001623>

5. Безклубенко С. Д. Теорія культури: Навч. посіб. / С.Д. Безклубенко -К. : КНУКіМ, 2002. – 324 с.;

6. Сторі Дж. Теорія культури та масова культура/ Дж. Сторі. – Х.: Акта. – 2005. – 400 с.

7. Компанієць В. В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Частина 2. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на

прикладі залізничного транспорту): монографія / В. В. Компанієць. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 296 с.

8. Костина А.В. Массовая культура как феномен постиндустриального общества / А.В. Костина. – М.: OZON, 2016. – 352 с.

9. Устименко-Косоріч, О.А. Масова та елітарна культура: проблеми взаємодії: навч. посіб. для студ. зі спец. 8.02020401 «Музичне мистецтво» / О. А. Устименко-Косоріч. - Умань: ФОП Жовтий О. О., 2015. -175 с.

10. Полікарпов В. Лекції з історії світової культури. – Харків: Основа, 1990. – 108 с.

10. Дикань В.Л., Воловельская И.В. Особенности поведения потребителей в условиях «экономики счастья» // Вісник економіки і промисловості. – 2017. – № 60. – С. 11 – 17.

11. Киричек П. Н. Духовная культура та массовая информация // Вопросы культурологии. – 2010. – № 1. – С. 16–21.

12. Массовая культура, за и против // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://prostonastya1996.blogspot.com/2015/11/blog-post.html>

13. Воловельская И.В., Маслова В.А. Исследование факторов, влияющих на поведение потребителей в современных условиях // Вісник економіки і промисловості. – 2018. – № 61. – С. 117 – 123.

14. Массовая культура: за и против // Журнальный зал // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://magazines.russ.ru/neva/2003/9/kult.html>

15. Массовая культура / Новейший философский словарь // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dic.academic.ru/dic.nsf/dic_new_philosophy/731/%D0%9C%D0%90%D0%A1%D0%A1%D0%9E%D0%92%D0%90%D0%AF

REFERENCES

1. *Massovaya kul'tura* [Mass culture]. Available at: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0
2. *Filosofskiy slovar'* (2001) / Pod red. I.T. Frolova. - 7-e izd., pererab. i dop [Philosophical Dictionary / Ed. I.T. Frolov. - 7th ed., Pererab. and add]. M.: Republic. (in Russian)
3. Dykan V.L., Kompanijec V.V., Poljakova O.M. (2012) *Etychni osnovy biznesu: Navchalnyj posibnyk* [Ethical Basics of Business: A Tutorial]. Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport. (in Ukrainian)
4. MASSOVAYa KUL'TURA I EE OTLICHITEL'NYE OSOBENности [MASS CULTURE AND ITS DISTINCTIVE FEATURES]. *Proceedings of the IV International Student Scientific Conference "Student Scientific Forum"*. Available at: <https://scienceforum.ru/2012/article/2012001623>><https://scienceforum.ru/2012/article/2012001623>
5. Bezklubenko S. D. (2002) *Teorija kul'tury: Navch. posib.* [Theory of Culture: Teach. manual]. K.: KNUCiM. (in Ukrainian)
6. Stori Dzh. (2005) *Teorija kul'tury ta masova kul'tura* [Theory of Culture and Mass Culture]. X.: Act. (in Ukrainian)
7. Kompaniets V.V. (2012) *Upravlinnja rozvytkom socialno-ekonomichnykh system u dukhovno-moral'nomu ta sociokul'turnomu vymiri. Chastyna 2. Jakistj upravlinnja socialno-ekonomichnykh systemamy: dukhovno-moral'ni ta kul'turni priorytety (na prykladi zaliznychnogho transportu): monohrafija* [Management of the Development of Socio-Economic Systems in the Spiritual, Moral and Socio-Cultural Dimension. Part 2. Quality management of socio-economic systems: spiritual-moral and cultural priorities (by example of rail transport): monograph]. Kharkiv: Ukrainian State Academy of Railway Transport. (in Ukrainian)
8. Kostina A.V. (2016) *Massovaya kul'tura kak fenomen postindustrial'nogo obshchestva* [Mass culture as a phenomenon of post-industrial society]. M.: OZON. (in Russian)
9. Ustimenko-Kosorich O.A. (2015) *Masova ta elitarna kul'tura: problemy vzajemodiji: navch. posib. dlja stud. zi spec. 8.02020401 «Muzychne mystectvo»* [Mass and Elite Culture: Interaction Problems: Teach. manual for the stud from special 8.02020401 "Musical art" as well]. Uman: FOP Zhovtyy O. O. (in Ukrainian)
10. Polikarpov V. (1990) *Lekciji z istoriji svitovoji kul'tury* [Lectures on the history of world culture]. Kharkov: Basis. (in Ukrainian)
10. Dykan V.L., Volovel'skaya I.V. (2017) Osobennosti povedeniya potrebiteley v usloviyakh «ekonomiki schast'ya» [Features of Consumer Behavior in the "Economy of Happiness"]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No.60, pp. 11 – 17.
11. Kirichek P. N. (2010) *Dukhovnaya kul'tura ta massovaya informatsiya* [Spiritual Culture and Mass Information]. *Cultural issues*. No.1, pp. 16-21
12. *Massovaya kul'tura, za i protiv* [Popular Culture, Pros and Cons]. – Available at: <http://prostonastya1996.blogspot.com/2015/11/blog-post.html>
13. Volovel'skaya I.V., Maslova V.A. (2018) *Issledovanie faktorov, vliyayushchikh na povedenie potrebiteley v sovremennykh usloviyakh* [Study of factors affecting consumer behavior in modern conditions]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No.61, p. 117-123
14. *Massovaya kul'tura: za i protiv* [Popular Culture: Pros and Cons]. *Magazine room*. Available at: <http://magazines.russ.ru/neva/2003/9/kult.html>
15. *Massovaya kul'tura* [Mass culture]. *Newest Philosophical Dictionary*. Available at: https://dic.academic.ru/dic.nsf/dic_new_philosophy/731/%D0%9C%D0%90%D0%A1%D0%A1%D0%9E%D0%92%D0%90%D0%AF

АПАРАТ КОМПОЗИЦІЇ КОРПОРАТИВНОЇ ЕТИКИ В УПРАВЛІННІ

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

Матеріал статті включає в себе апарат створення корпоративної етики. Дана наукова робота містить основні теоретичні дослідження, які доводять, що корпоративна етика являє собою систему ефективного підходу до управління персоналом. Представлені головні інструменти, які включають в себе цінності, два основних напрями, правила і допустимі норми ділового спілкування.

Розкрито і згруповано властивості груп цінностей корпоративної етики, на підставі чого об'єднуються співробітники однієї організації. Внаслідок чого з'являються загальні цільові професійні напрямки діяльності, а цей важливий процес веде до підвищення якості праці та кадрової роботи.

Ключові слова: етика, корпоративна етика, управління, моральні принципи, цінності, норми, правила.

АППАРАТ КОМПОЗИЦИИ КОРПОРАТИВНОЙ ЭТИКИ В УПРАВЛЕНИИ

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

Материал статьи включает в себя аппарат образования корпоративной этики. Даная научная работа содержит основные теоретические исследования, которые доказывают, что корпоративная этика представляет собой систему эффективного подхода к управлению персоналом. Представлены главные инструменты, которые включают в себя ценности, два основополагающих направления, правила и допустимые нормы делового общения.

Раскрыты и сгруппированы свойства групп ценностей корпоративной этики, на основании чего объединяются сотрудники одной организации. Вследствие чего появляются общие целевые профессиональные направления деятельности, а этот важный процесс ведет к повышению качества труда и кадровой работы.

Ключевые слова: этика, корпоративная этика, управление, нравственные принципы, ценности, нормы, правила.

APPARATUS OF CORPORATE ETHICS COMPOSITION IN MANAGEMENT

Gritsenko N.V., Ph.D., Associate Professor (USURT)

The article material includes a corporate ethics education apparatus. This scientific work contains the basic theoretical studies that prove that corporate ethics is a system of effective approach to personnel management. It presents the main tools that include values, two fundamental directions, rules and acceptable norms of business communication.

The properties of groups of values of corporate ethics are disclosed and grouped, on the basis of which employees of one organization are combined. As a result, there are general

targeted professional areas of activity, and this important process leads to an increase in the quality of work and personnel work.

It is substantiated that it is very important for the management of the organization to develop an algorithm by which corporate ethics will be introduced among the employees of the organization. Provided that this algorithm takes into account the specifics of the organization, as well as the established habits and customs of employees. It is proved, provided that the norms of the proposed algorithm of corporate ethics are aimed at goodwill, the tolerance of each employee this innovation will bring the organization only benefit, and the satisfaction of the members of his team.

The introduction of corporate ethics in the organization's system confirms its high value in effective personnel management. Colleagues, including managers, observe cultural and ethical standards of behavior and subordination to each other. Management is based on justice, responsibility, respect and tolerance, which allows you to balance relationships in a team. Confirmed, the listed arguments lead to high results of activity, both in the whole organization and in interpersonal relations of employees.

Key words: *ethics, corporate ethics, management, moral principles, values, norms, rules.*

Постановка завдання дослідження. Відомо, що процес управління персоналом поєднує в собі багато сфер діяльності з персоналу. Деякі з них пов'язані з кадровою роботою, а деякі професійним розвитком співробітників. У будь-якому випадку, метою раціонального управління організації є забезпечення сприятливих та злагоджених умов праці. Як слідство, це призведе до введення певної ділової етики у трудовому колективі, яку ще називають корпоративною етикою. Однак, для дієвого ведення особистих норм етики в організацію, необхідно мати відповідні інструменти формування корпоративної етики, завдяки яким, даний процес призведе до підвищення рентабельності організації в цілому.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженням корпоративної етики, як важливого чинника управління займається велика кількість наукових діячів, таких як Беляцкий Н.П. [1], Березянюк Т.В. [2] Гриценко Н.В. [3,4], Стоян Т.А. [5], Тимцуник В.І. [6], Чмут Т.К. [7], Євтушевський В.А. [8]. Проте дане питання сьогодні тільки набирає оберти, адже, невід'ємно пов'язане з мінливими зовнішніми змінами, чим більше викликає інтерес науковців в цій галузі, та потребує відповідних доопрацювань.

Метою даної наукової статті є дослідження та узагальнення апарату створення корпоративної етики в організації, як раціонального елементу управління.

Виклад основного матеріалу. Фактично, корпоративна етика в Україні досить рідкісний незвичайний феномен. Практично, даний феномен став домінувати з моменту появи великих приватних фірм господарської та соціальної діяльності, в яких за особливим характером було здійснено поділ праці. Виключенням з правил є транснаціональні компанії, що функціонують по всьому світу. В даному випадку метою корпоративної етики є не високі стандарти професії, а створення єдиного корпоративного вектору, що об'єднує структурні підрозділи організації, які розміщені по світу. Задля ефективного впливу корпоративної етики на членів організації необхідно упорядкувати апарат її основних композицій.

Апарат композиції корпоративної етики має гнучкі властивості та впливає як на внутрішні зв'язки так і на зовнішні працівників організації, тому, що регулює відносини на підставі правил та норм етики. Це пов'язано з морально-етичними правилами та репутацією організації [2].

Певні моделі корпоративних поглядів сформувались ще в середноріччі. Історично, їх загальними ознаками є: співдружність працівників однієї професії, чітка інструкція з прав та обов'язків професійної діяльності.

Корпоративна етика включає різнобічні елементи: оцінку норм поведінки в організації; добросесні професійні принципи; соціально-моральний клімат в організації; ввічливість та порядність між співробітниками організації.

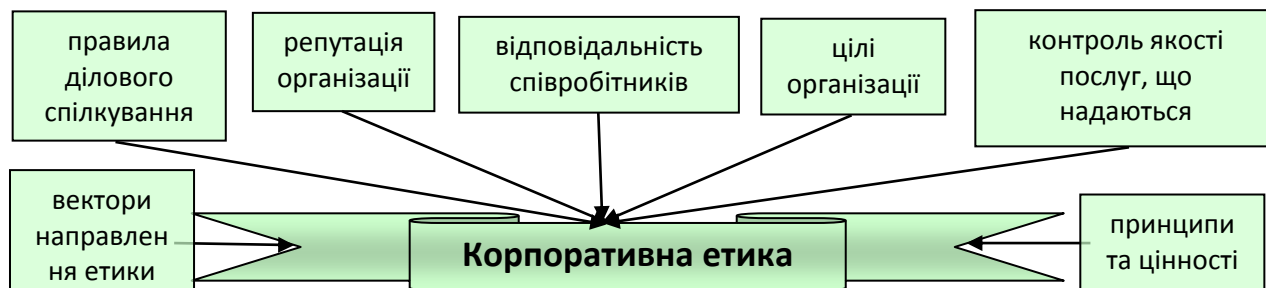
Організації, яка прагне стати більш успішною необхідно враховувати і розвивати сучасний діловий етикет і впроваджувати серед своїх співробітників корпоративну етику. Корпоративна етика характеризується нормами моральної поведінки працівників в організації.

Дотримуючись законів, правил і норм етикету, спілкування працівників розвивається на підставі взаєморозуміння, та загалом справляє позитивне враження [1].

Розумне введення корпоративної етики згуртовує співробітників в єдиний дружній колектив, в якому кожен підтримує і допомагає іншому, прямуючи в одному напрямку до загальної мети. Кожна особистість потребує уваги і відчуття гідності у колективі, лише за таких умов, вона спроможна бути до кінця відданою своїй професійній роботі.

Керівництву організації вкрай важливо розробка алгоритму корпоративної етики та впровадження його серед співробітників. Наступним кроком даного впровадження є контроль запропонованих норм етикету, однак якщо норми даної корпоративної етики направлені на доброзичливість, толерантність кожного співробітника, то таке впровадження принесе організації тільки користь, а членам її колективу задоволеність від спілкування.

Основними компонентами апарату корпоративної етики є загальновідомі елементи які є підґрунтям для розробки її алгоритму (рис.1):



*Рис.1.Компоненти апарату корпоративної етики
[упорядковано автором на основі [1,4]]*

- візитною картою будь якої поважаючої себе організації є правила ділового спілкування. Це стосується і зовнішніх і внутрішніх спілкувань особистостей;

- турбота співробітників колективу про інтереси організації, тобто підтримка її репутації;

- гуртове виконання функцій організації з метою досягнення загальної цілі;

- контроль якості надаваних послуг або продукції, що випускається;

- доля відповідальності кожного співробітника у виконанні своїх функцій.

- вектор направлення корпоративної етики залежить від цілей та функцій організації;

- принципи і цінності етики направлені на перелік визначених методів, спрямованих на формування якісних, добрих етичних відношень між співробітниками.

Авторитет керівництва організації залежить від культури службових відносин, тому необхідно заздалегідь

спроєктувати норми етикету. Наприклад, керівник не має морального права принижати, або висловлювати своє невдоволення підлеглому на очах інших, і навпаки показувати свою прихильність, якщо і виникає така потреба необхідно вирішувати її сам на сам.. Керівник повинен чітко розуміти відповідальність своєї посади та бути однаково ввічливим до кожного підлеглого працівника своєї організації.

Загальні манери професійної поведінки відомі кожній освіченій людині. Все ж таки треба проводити спеціальні

роз'яснювальні роботи і контролювати виконання етичних норм, в такому випадку результат не змусить себе чекати.

Безумовно від створення збалансованих етичних норм в організації при яких співробітники почуваються впевнено і є частиною спільного колективу залежить багато. Тому керівництву необхідно започаткувати відповідні корпоративні норми етикету. Існує два основних вектори корпоративної етики, що включають загальновідомі морально-етичні ідеали та правила поведінки робітників (рис.2).

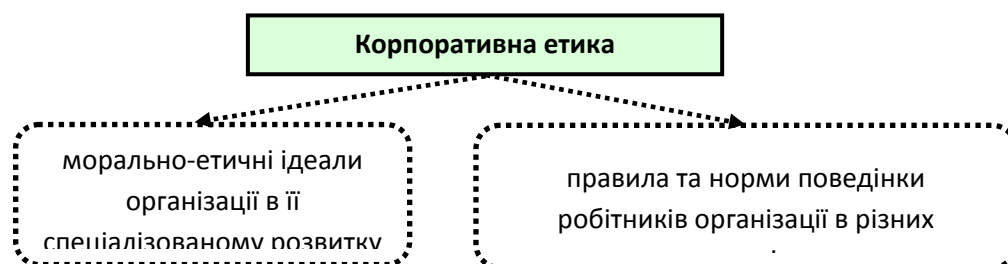


Рис. 2. Вектори корпоративної етики [складено автором на підставі [5,6]]

Використання даних напрямків сприяє позитивному настрою професійного спілкування працівників, що націлює організацію на успіх в досягненні головної мети.

Організація побудована на підґрунті морально-етичних ідеалів членів свого колективу є гармонійною і динамічною формою корпоративного співтовариства. Узагальнено, сутність корпоративної етики полягає у систематизації взаємоспілкування співробітників колективу однієї організації.

Введення корпоративної етики в систему спілкування організації надасть можливість врівноважити внутрішні особистісні зв'язки, як між колегами так і між керівництвом і підлеглим. Стримуватиме можливі суперечки на підґрунті різноманітних можливих суперечок, заснованих на різних поглядах. (політичні, віросповідання тощо). Відомо, що базовим елементом корпоративної етики є етикет. Етикет поєднує в собі

велику кількість правил та норм, основними з яких є:

- форма знайомства, вітання і прощання;
- вираження подяки і співчуття;
- культура контактності (ввічливість, вдячність тощо);
- правила соціальної поведінки (манери за столом, поздоровлення і подарунки тощо);

Впроваджуючи корпоративну етику необхідно враховувати специфіку функціонування організації, стилю ділового спілкування та керівництва (авторитарний, демократичний, ліберальний), і звичайно від її традицій. Керівництву необхідно норми корпоративної етики викласти документально і довести до відома співробітників та претендентів на вакантні посади.

Апарат композиції корпоративної етики включає в себе перелік нормативних принципів. Тобто, основних правил діяльності узагальнених морально-

етичних норм поведінки особистостей, кожен з яких виконує свої функції. Методом узагальнення, виділено перелік нормативних принципів [6,8]:

- забезпечення рентабельності функціонування організації;
- зобов'язання роботи у колективі;
- використання морально-етичних норм;
- відповідальність співробітників;
- надійність, при виконанні своїх функцій;
- універсальність;
- толерантні відносини між співробітниками;
- обмін співробітників професійним досвідом
- надійність, виконання в строк професійних зобов'язань перед організацією;
- раціональне використання робочого часу (пунктуальність);
- виконання правил трудового розпорядку (виконання наказів і розпоряджень);

- інформаційна довіра між співробітниками, доступ до інформації яка необхідна для виконання своїх обов'язків (зворотній зв'язок)

- професійні навички та прояв ініціативи співробітників.

Відомо, що норми корпоративної етики створені на підставі цінностей. Головним чинником цінностей є важливі аспекти для людини на підставі яких кожен для себе усвідомлює, що таке добро, справедливість, патріотизм і навпаки. Цінності є джерелом мотиваційної діяльності, на їх підставі визначають трудові дії працівників, їх трудову активність, та проводять аналіз результатів роботи організації. Цінності розділяють на дві групи: індивідуальні та організаційні. Їх властивості багато в чому збігаються та можуть бути загальними, тобто відноситися до обох груп, а можуть відноситись лише до однієї з груп. Основні з них наведено на рисунку 3.

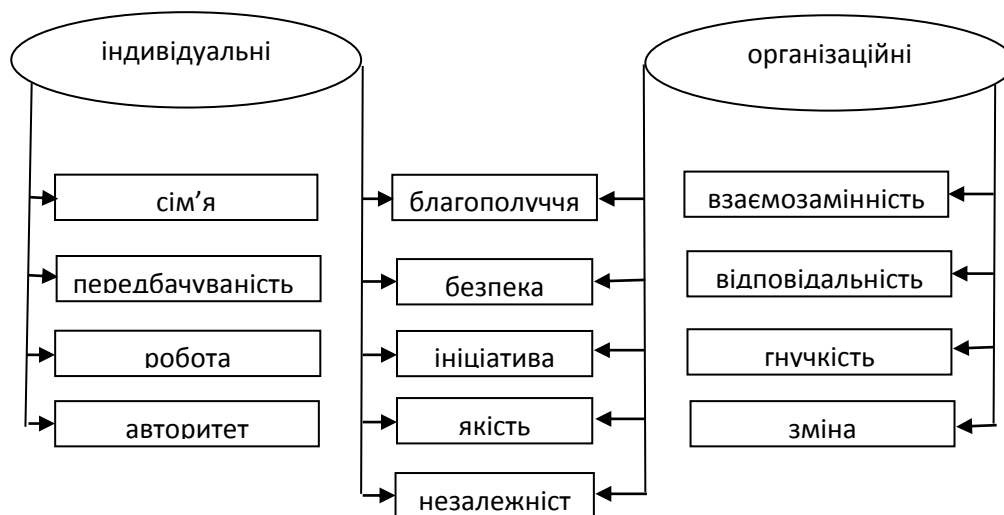


Рис. 3. Властивості груп цінностей [складено автором на підставі [7]]

На підставі наукових досліджень виявлено основні цінності на яких структурована корпоративна етика (рис.4).

Безумовно, до наведених цінностей слід додати і морально етичні, що включають духовність, культуру, толерантність, чесність тощо.

Виходячи з вище наведеного матеріалу, простежується залежність управління персоналом від впливу корпоративної етики. Її вплив підвищує моральний дух товаришів по службі і впливає на стимулювання та регулювання виникаючих міжособистісних сутичок. Формування певного стилю і правил

поведінки спілкування товаришів по службі об'єднує їх в єдиний організм організації. Даний факт дає можливість регулювати управлінський процес спираючись більше на компроміси і домовленості, ніж жорсткі накази і розпорядження.

Корпоративна етика впливає на людей різних рівнів ієрархії від керівника до службовця цілі яких пов'язані однією професійною діяльністю організації.

Однак, для кращого впровадження корпоративної етики в Українській організації необхідний злагоджений методичний механізм, який дозволить адаптувати дані норми для середовища організації (навчання), проводити аналіз дій та реакцій співробітників і при необхідності мати можливість їх корегувати (приспосовувати) тощо.



Рис. 4. Основоположні цінності формування корпоративної етики [узагальнено автором на підставі [1,8]]

З цією метою, у закордонній управлінській практиці організовано спеціальні заходи спрямовані на формування здорової етичної основи трудових відносин [8]:

- корпоративні кодекси;
- комітети;
- навчання співробітників і керівників етичній поведінці (семінари);

- етична експертиза.

Безумовно існують стандарти етики, які розроблені Міжнародною організацією праці, і більшість з яких прийнято національним державним законодавством. Між тим, в Україні, корпоративна етика є занадто молодою культурою, яка на сьогоднішній день ще не затвердила свою пріоритетність. Однак

прогрес культури спілкування та етики не стоїть на місці, отже, дуже скоро, корпоративна етика ґрунтовно займе свої позиції в українських організаціях.

Висновки. На підставі вище наведеного, стверджуємо, що основним потенціалом корпоративної етики організації є ініціатива, прийняття, відповідальність та повага. До апарату композиції корпоративної етики входять: правила ділового спілкування; направлення етики; принципи та морально-етичні норми; дві групи цінностей етики.

Корпоративна етика є головним елементом який поєднує співробітників однієї організації. Морально етичні норми поведінки співробітників об'єднують їх в єдиний дружній колектив, що надає можливість керівництву, при управлінні, лояльно впливати на підлеглих, не застосовуючи жорсткі міри. Колектив стає більш згуртованим та об'єднаним загальними орієнтирами, що веде до прагнення єдності поглядів.

Безумовно такі властивості колективу організації в результаті поєднують спільні цілі в їх професійній діяльності, що призводить до підвищення продуктивності праці, поліпшенню роботи кадрової політики та, як результат, підвищенню рентабельності всієї організації.

Управління є головним фактором впливу на роботу людей, чим логічніше та структуроване воно буде тим більш ефективнішими будуть результати. Сприятливі норми корпоративної етики, враховуючи характер організації, принесуть більше користі в управлінні людьми, ніж жорстокі фундаментальні впливи на них.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Беляцкий Н.П. Управление персоналом: Навч. посібник; /Н.П. Беляцкий, О.О. Осіпенко та ін. - Інтерпрессервіс, екоперспектива, Київ, 2002. - 352 с.

2. Березянюк Т.В. Проблеми корпоративного менеджменту національної трансформаційної економіки / Т.В. Березянюк // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – № 2. – Т. 2. – С. 161–164.

3. Гриценко Н.В. Особливості формування корпоративної культури організації / Н.В. Гриценко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.- 2017. - №59. - С. 284-290.

4. Гриценко Н.В. Корпоративна культура як елемент системи управління персоналом / Н.В. Гриценко // Вісник НТУ «ХП» Економічні науки. – 2018. - №15(1291). – С. 145-149.

5. Стоян Т.А. Діловий етикет: моральні цінності і культура поведінки бізнесмена: / /Т.А. Стоян // навч. посіб. Центр навчальної літератури – К. 2004. – 232 с.

6. Тимцуник В.І. Корпоративна культура як основа формування мотиваційного механізму у стратегічному управлінні підприємством / В.І. Тимцуник, О.І. Белова // Наук. вісн. акад. муніцип. управління - Харків, 2011. – №2. – С. 54-59.

7. Чмут Т.К. Етика ділового спілкування: навч. посібн. / Т.К.Чмут, Г.Л.Чайка //– 3-те вид., стер. Вікар: –Київ, 2003. - 148с.

8. Євтушевський В. А. Основи корпоративного управління : навч. посібн. / В. А. Євтушевський. – К. : Знання-Прес, 2008. – 406 с.

REFERENCES

1. Belyatsky N.P., Osipenko O.O. and other. *Upravlinnja personalom: Navch. Posibnyk* [Personnel Management: Teaching manual]. Kyiv: Interpresservis, eco-prospect. (in Ukrainian)

2. Bereyanchenko T.V. (2010) Problemy korporatyvnogho menedzhmentu nacionaljnoji transformacijnoji ekonomiky [Problems of Corporate Governance of the National Transformation Economy]. *Bulletin*

of the Khmelnytsky National University. Vol. 2., No 2, pp. 161–164.

3. Gritsenko N.V. (2017) Osoblyvosti formuvannja korporatyvnoji kuljтуры orghanizaciji [Features of the formation of corporate culture of the organization]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No. 59, pp. 284-290.

4. Gritsenko N.V. (2018) Korporatyvna kuljtura jak element systemy upravlinnja personalom [Corporate culture as an element of the personnel management system]. *Bulletin of the NTU "KhPI". Economic Sciences*. Vol.15, No.1291, pp. 145-149.

5. Stoyan T.A. (2004) *Dilovyj etyket: moraljni cinnosti i kuljtura povedinky biznesmena: navch. Posib* [Business etiquette: moral values and behavior culture

of a businessman: teach. manual]. K: Center for Educational Literature. (in Ukrainian)

6. Tymcunyk V.I., Belova O.I. (2011) Korporatyvna kuljtura jak osnova formuvannja motyvaciynogho mekhanizmu u strateghichnomu upravlinni pidprijemstvom [Corporate culture as the basis for the formation of a motivational mechanism in the strategic management of the enterprise]. *Science Bulletin of the Academy of Municipal Governance*. No. 2, pp. 54-59.

7. Chmut T.K., Chayka Gh.L. (2003) *Etyka dilovogho spilkuvannja: navch. posibn.* [Ethics of business communication: teaching manuals]. Kyiv: Vikar. (in Ukrainian)

8. Evtushevsky V.A. (2008) *Osnovy korporatyvnogho upravlinnja : navch. Posibn* [Fundamentals of Corporate Governance: Teach. manuals]. K.: Knowledge-Press. (in Ukrainian)

"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» № 65

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 15.03.19 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 10,71. Обл. – вид. арк. 10,95.
Замовлення ____ Тираж 70. Ціна договірна**

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.