

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№68

The bulletin of transport and
industry economics
№ 68



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 № 08 від 03 грудня 2019р.

Редакційна колегія

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

Члени редакційної колегії за напрямками

Ареф'єва О.В. – д.е.н., професор
Давидова О.Ю. – д.е.н., професор
Дикань В.В. – д.е.н., професор
Дикань О.В. – д.е.н., професор
Калініченко Л.Л. – д.е.н., професор
Кібік О.М. – д.е.н., професор
Кірдіна О.Г. – д.е.н., професор
Компанієць В.В. - д.е.н., професор
Криворучко О.М. - д.е.н., професор
Мних О.Б. – д.е.н., професор
Попова Н.В. – д.е.н., професор
Портна О.В. – д.е.н., доцент
Посохов І.М. – д.е.н., професор
Прохорова В.В. – д.е.н., професор
Резнік Н.П. – д.е.н., професор
Родченко В.Б. – 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

Шинкаренко В.Г. - д.е.н., професор
Яновська В.П. – д.е.н., доцент
Михальченко А.О. – д.філос., доцент (Білорусія)
Igor Britchenko - prof. ucz. dr hab (Poland)
George Abuselidze – д.э.н., професор (Грузія)
Irina Engeness - PhD Doctoral Thesis, associate professor (Norway)
Veres Somosi Mariann - Ph.D.(Econ), prof., (Miskolc, Hungary)
Sławomir Bukowski – prof. (Poland)
Віляяд Велиев – д.э.н., професор (Азербайджан)
Гусейнова Арзу Доғру кизи - д.э.н., професор (Азербайджан)
Lucyna Blazejczyk-Majka – prof. (Poland)
Thierry Horsin - prof. (France)

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 та управління національним господарством

Дикань В.Л., Воловельская И.В. Разработка организационно-экономической модели инновационной платформы	9
Аванесова Н.Е., Сергієнко Ю.І. Концепція економічної безпеки в системі національної безпеки держави	17
Александрова О.Ю. Косич М.В. Фролов О.І. Теоретико-економічні аспекти визначення соціальної безпеки регіонів України	26
Компаниец В. В., Крацер В. В. О влиянии цифровой революции на экономику и человека: эффекты цифровизации	33
Nazarenko I.L., Sukhorukova D.O., Implementation of value based management in small family retail business	51
Соломніков І.В. Чинники забезпечення міжнародної конкурентоспроможності українських підприємств малого і середнього бізнесу	59
Степаненко Н.О., Кліменко О.М. Сучасні тенденції руху України до Європейського Союзу	65

Проблеми транспортного комплексу України

Боровик Ю. Т., Слагін Ю. В., Полякова О. М. Форми стратегічного партнерства при реалізації проектів розвитку залізничної інфраструктури	75
Ейтутіс Г.Д., Божок А.Р. Реструктуризація залізничного транспорту України на основі регіонально-галузевої моделі управління	85
Кондратюк М. В., Обруч Г. В., Шушкова Є. В. Проблеми і перспективи розвитку АТ «Укрзалізниця» в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень	94
Корінь М.В., Васильєв О.В., Скуб'як О.О. Розроблення методики оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації інфраструктурних проектів на залізничному транспорті	106

Сухорукова Т.Г., Александрова Е.Ю. Анализ показателей качества использования подвижного состава АО «Украинская железная дорога» и оценка их влияния на работу компании	116
Токмакова І.В., Чередниченко О.Ю., Войтов І.М., Паламарчук Я.С. Цифрова трансформація залізничного транспорту як фактор його інноваційного розвитку	125
Шкуренко О.В., Шульгіна А.В. Формування системи менеджменту якості пасажирських перевезень швидкісними поїздами	134
Шраменко О. В., Українська Л.О. Вплив еволюційних процесів на розвиток інфраструктури залізничного транспорту	144

Економіка підприємства

Маслова В.О., Каличева Н.Є., Шевченко Р.В. Підвищення ефективності діяльності підприємств будівельної галузі в сучасних умовах господарювання	151
Маслова В.О., Шпирна М.В. Клієнтоорієнтований підхід до визначення стратегії розвитку діяльності фінансово-кредитних організацій	157
Обруч Г.В., Чернега Я.С., Шульга М.Р. Управління персоналом як фактор забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств	164
Овчиннікова В. О., Торопова В. І. Розвиток підприємств залізничного транспорту України в умовах цифровізації	175
Устенко М.О., Руських А.О. Діджиталізація: основа конкурентоспроможності підприємства в реаліях цифрової економіки	181
Фісун К. А., Сиса А. Ю. Підходи використання систем підтримки прийняття рішень як компоненти інформаційного забезпечення організації в умовах ринкової економіки	192

Менеджмент і маркетинг

Зайцева І.Ю., Малишко Н.В., Палій О.В. Управління проблемними кредитами банків	199
--	-----

Колещук О.Я. Методи оцінки інноваційної рефлексії підприємств як основа розробки раціональних управлінських стратегій	208
Проценко А.В. Стратегія управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу промислових енергетичних підприємств	217
Проценко В.М. Системи управління підприємствами в умовах неопостіндустріальної модернізації	225
Сиволовська О.В., Чередниченко Є. М. Застосування концепцій маркетингу навколишнього середовища для підвищення ефективності діяльності підприємства	233
Чобіток В.І. Розвиток концепції інтелектуалізації управління підприємством	240

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Воловельская И.В., Диденко К.В., Дудка И.Н. Методы стимулирования инновационной деятельности предприятий в современных условиях	247
Головаш О.В. Фінансове забезпечення розвитку закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця»	253

Загальноекономічні питання

Зайцева І.Ю., Задніпровський О.С., Архіпова Н.М. Аналіз застосування інструментів ринкового профілю та методики скальпінга у внутрішньоденній торгівлі ф'ючерсними контрактами	261
Мушнікова С.А. Сучасний стан та перспективи розвитку підприємств металургійної галузі України	273
Кірдіна О.Г., Коловойда Н.В., Шамрай А.Є. Підходи до обліку експлуатаційних витрат підприємств залізничного транспорту	279
Фісун К.А., Ткачук Ю.Г. Процес формування рішень при управлінні фінансовими ресурсами підприємства	288

Context

Economics and management of the national economy

Dykan V. L., Volovelska I. V. Development of organizational and economic model of innovation platform	9
Avanesova N.E., Serhiienko Y.I. The concept of economic security in the national security system	17
Alekandrova H., Kosych M., Frolov A. Theoretical and economic aspects of determining the social security of the regions of Ukraine	26
Kompaniets V. V., Kratser V. V. The impact of the digital revolution on the economy and people: the effects of digitalization	33
Nazarenko I.L., Sukhorukova D.O., Implementation of value based management in small family retail business	51
Solomnikov I. Factors of providing international competitiveness of ukrainian small and medium-sized businesses	59
Stepanenko N. O., Klimenko O. M. Modern trends of the movement of Ukraine in the European Union	65

Problems of the transport complex of Ukraine

Borovik Y. T., Elagin Y. V., Ph.D, Polyakova E. N. Forms of strategic partnership in the implementation of railway infrastructure development projects	75
Eitutis G.D., Bozhok A.R. Restructuring of railway transport based on regional sectoral management model	85
Kondratyuk N., Obruch H., Shushkova E. Problems and prospects of development JSC “Ukrzaliznytsia” in the liberalization conditions of the railway transportations market	94
Korin M., Vasilyev A., Skubak O. Development of a methodology for assessing the level of localization of production for the implementation of infrastructure facilities on rail transport	106
Sukhorukova T.G., Alexandrova E.Y. Analysis of quality indicators of using the rolling stock of Ukrainian railway JSC and assessment of their influence on the company's work	116

Tokmakova I.V., Cherednychenko O.U., Voytov I. M., Palamarchuk Ya. S.	
Digital transformation of railway transport as a factor of its innovative development	125
Shkurenko O., Shulgina A.	
Formation of the quality management system for passenger traffic by speed trains	134
Shramenko E.V., Ukrainska L.O.	
Influence of evolutionary processes on the development of railway infrastructure	144

Enterprise economics

Maslova V.O., Kalicheva N.E., Shevchenko R.V.	
Improvement of the efficiency of the activities of the construction industry enterprises in modern economic conditions	151
Maslova V.O., Shpyrna M.V.	
Client-oriented approach to determining the strategy of development of activities of financial-credit organizations	157
Obruch H., Cherneha Y., Shulha M.	
Personnel management as a factor of ensuring the competitiveness of domestic enterprises	164
Ovchynnikova V.A., Toropova V.I.	
Development of railway enterprises of Ukraine in digital conditions	175
Ustenko M.O., Russkikh A.A.	
Digitalization: the foundation of enterprise competitiveness in the realities of the digital economy	181
Fisun K., Sisa A.	
Approaches of use of decision making support systems as components of the organization information support in the conditions of the market economy	192

Management and marketing

Zaitseva I.Yu., Malishko N.V., Paliy O.V.	
Management of problem loans of banks	199
Koleshchuk O.	
Methods for evaluating innovative reflection companies as the basis for the development rational management strategies	208

Protsenko A.V. Strategy for management of structural transformations of innovation potential of industrial energy enterprises	217
Protsenko V. Enterprise management systems under conditions neopostindustrial modernization	225
Sivolovska A. V., Cherednichenko E. N. Use of environmental marketing concepts to increase the efficiency of the company's operations	233
Chobitok V. Development the concept intellectualization enterprise management	240

Innovation and investment practice

Volovelsky I. V., Didenko K. V., Dudka I. M. Methods of stimulation of innovative activity of enterprises in modern conditions	247
Holovash O. Financial support for the development of health institutions of Ukrainian railway JSC	253

General economic question

Zaitseva I.Yu., Zadneprovskiy O.S., Arkhypova N.M. Analysis of the application of market profile instruments and scalping methods in day trading in futures contracts	261
Mushnykova S.A. Current state and prospects for the development of metallurgical enterprises of Ukraine	273
Kirdina E.G., Kolovoyda N.V., Shamray A.Ye. Approaches to the accounting of operating expenses of railway enterprises	279
Fisun K.A., Tkachuk Y.G. Process of forming of decisions at management by financial resources of enterprise	288

УДК 330.341.1(477)

РАЗРАБОТКА ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ ИННОВАЦИОННОЙ ПЛАТФОРМЫ

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

В настоящее время государства, создающие инновационную стоимость, контролируют рынок. Более того, экономика ведущих стран мира основывается не на наращивании объемов выпуска продукции, но на постоянном совершенствовании продукта, а также на росте инвестиционных вложений в новые разработки.

В статье проанализировано развитие инновационного сектора в мире и Украине, выделены наиболее действенные инструменты обеспечения инновационной инфраструктуры.

Разработана модель инновационной платформы, цель которой состоит в создании стоимости продукта на основе объединения разработчиков, инвесторов и потребителей с учетом психологических факторов и механизмов обеспечения экономической безопасности.

Ключевые слова: *инновация, инновационная платформа, инновационная деятельность, инновационная инфраструктура*

РОЗРОБКА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОЇ МОДЕЛІ ІННОВАЦІЙНОЇ ПЛАТФОРМИ

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

В даний час держави, що створюють інноваційну вартість, контролюють ринок. Більш того, економіка провідних країн світу ґрунтується не на нарощуванні обсягів випуску продукції, а на постійному удосконаленні продукту та на зростанні інвестиційних вкладень в нові розробки.

У статті проаналізовано розвиток інноваційного сектору у світі та Україні, виділено найбільш дієві інструменти забезпечення інноваційної інфраструктури.

Одним з таких інструментів є інноваційні платформи, які виступають найбільш дієвим механізмом забезпечення інноваційної інфраструктури, та покликані об'єднати наукові установи, промислові підприємства і фінансові організації, а також пов'язати безпосередньо розробників і кінцевих споживачів. Завдяки таким платформам система підготовки науковців буде приведена у відповідність до вимог ринку, що дозволить розвинути інновації до необхідного рівня і, таким чином, залучити іноземних інвесторів.

Основна перевага платформної моделі полягає в тому, що більш ранні моделі реалізувалися в основному великими компаніями за допомогою власних коштів чи державних замовлень у рамках обмежених кластерів, технопарків та бізнес-інкубаторів.

Платформа передбачає інтеграцію інформації з усіх можливих джерел, починаючи від замовника чи споживача і закінчуючи університетами, які займаються фундаментальними дослідженнями і розробками.

Платформна модель, крім цього, забезпечує досить вагоме скорочення як матеріальних, так і тимчасових витрат, завдяки вдосконаленню бізнес-процесів і методів виходу кінцевого продукту на ринок. Учасники інноваційної платформи отримують можливість безпосереднього обміну інформацією в реальному часі.

Розроблена модель інноваційної платформи, мета якої полягає у створенні вартості продукту на основі об'єднання розробників, інвесторів і споживачів з урахуванням психологічних факторів і механізмів забезпечення економічної безпеки.

Ключові слова: інновація, інноваційна платформа, інноваційна діяльність, інноваційна інфраструктура

DEVELOPMENT OF ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MODEL OF INNOVATION PLATFORM

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

Currently, States that create innovative value control the market. Moreover, the economy of the leading countries of the world is based not on increasing the volume of output, but on the constant improvement of the product, as well as on the growth of investment in new developments.

The article analyzes the development of the innovation sector in the world and Ukraine, identifies the most effective tools to ensure innovation infrastructure.

One such tool is innovation platforms, which are the most effective mechanism for providing innovation infrastructure, designed to unite scientific institutions, industrial enterprises and financial institutions, as well as to connect directly developers and end users. Thanks to such platforms, the system of training scientists will be brought into line with the requirements of the market, which will allow to develop innovations to the necessary level and thus attract foreign investors.

The main advantage of the platform model is that the earlier models were implemented mainly by large companies with their own funds or government orders within limited clusters, technology parks and business incubators.

The platform provides for the integration of information from all possible sources, ranging from the customer or consumer to universities that are engaged in basic research and development.

The platform model, in addition, provides a sufficiently significant reduction in both material and time costs, thanks to the improvement of business processes and methods of entering the final product on the market. Participants of the innovation platform have the opportunity to directly exchange information in real time.

Model of innovation platform has been developed, the purpose of which is to create the value of the product by combining developers, investors and consumers, taking into account psychological factors and mechanisms for ensuring economic security.

Keywords: innovation, innovative platform, innovative activity, innovative infrastructure

Постановка проблемы. В условиях глобализации и агрессивной конкурентной борьбы, основой стратегической политики любой страны становится инновационный путь развития. Инновации – это единственный способ обеспечения конкурентоспособности на длительную

перспективу, причем не только отдельного предприятия, но и страны в целом.

Специфика экономического развития Украины и практически непрогнозируемые изменения внешней среды требуют разработки новых инструментов развития ее инновационной деятельности.

Анализ исследований и публикаций Вопросами инновационного развития и управления уделяли внимание такие ученые, как В.Л.Дикань, Панченко С.В., Маслова В.О. Раунио М. , Н.Нордлинг, М. Каутонен и др..[2, 4, 5, 6]

Проблемами инновационно-инвестиционной сферы в Украине занимались такие ученые, как В. Л. Дикань, М.В. Корінь, В.А. Зубенко, И.В. Токмакова Ю.Н.Уткина та інші [1, 3]

Однако, быстрые изменения внешней среды и особенности экономического развития Украины требуют пересмотра имеющихся в разработке новых инструментов развития инновационной деятельности страны.

Цель статьи состоит в изучении и анализе инновационного развития Украины, выделении наиболее

действенных инструментов обеспечения инновационной инфраструктуры и разработке модели инновационной платформы, цель которой состоит в создании стоимости продукта на основе объединения научных учреждений, промышленных предприятий и финансовых организаций с учетом психологических факторов и механизмов обеспечения экономической безопасности.

Изложение основного материала. В условиях глобализации и агрессивной конкуренции, основой стратегической политики любой страны становится инновационный путь развития. Инновации – это единственный способ обеспечения конкурентоспособности на длительную перспективу, причем не только предприятия, но и страны в целом.

На сегодняшний день государства, создающие инновационную стоимость, контролируют рынок. Более того, экономика ведущих стран мира основывается не на наращивании объемов выпуска продукции, но на постоянном усовершенствовании продукта, диктуемым спросом, а также на росте инвестиционных вложений в новые разработки.

Таблица 1.

Рейтинг инновационного развития стран, 2019 [7]

Страна	Балл	Рейтинг
1	2	3
Швейцария	67.24	1
Швеция	63.65	2
США	61.73	3
Великобритания	61.3	5
Финляндия	59.83	6
Германия	58.83	7
Израиль	57.43	10
Китай	54.82	14
Япония	54.68	15
Франция	54.25	16
Австралия	50.34	22
Бельгия	50.18	23
Эстония	49.97	24
Новая Зеландия	49.55	25

Продолжение табл.1.

1	2	3
Объединенные Арабские Эмираты	42.17	36
Польша	41.31	39
Болгария	40.35	40
Тайланд	38.63	43
Россия	37.62	46
Украина	37.40	47
Грузия	36.98	48
Молдавия	35.52	58

Таким образом, в 2019 году первое место в рейтинге уровня инновационного развития стран занимает Швейцария, Швеция, США, Нидерланды и Великобритания.

Китай и Вьетнам лидируют в рейтингах, определяющих уровень дохода по инновационным разработкам.

Таблица 2

Рейтинг инновационного развития Украины, 2019 [7]

Показатель	оценка	ранг
1	2	3
СФЕРЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ		
1. <u>Политическая среда</u>	38.8	110
-политическая стабильность	45.6	125
-эффективность работы правительства	35.4	95
2. <u>Регуляторная среда</u>	61.4	78
-качество управления	33.3	94
-качество законодательной базы	27.6	107
-уровень заработной платы	13.0	42
ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ; ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ		
1. Уровень образования	55.1	43
2. Наличие второго высшего образования	40.6	37
3. Уровень исследований и разработок	11,2	54
ИННОВАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА		
1. Урвень развития инновационных и коммуникативных технологий	58	81
2. Уровень развития общей инфраструктуры (уровень и направленность затрат, наличие логистической сети; валовый капитал)	26.2	95
3. Экологическая составляющая	23.9	120
ПОЛОЖЕНИЕ НА МИРОВОМ РЫНКЕ		
1. Уровень кредитования (легкость получения кредита; внутреннее кредитование частного сектора; развитие микрокредитования)	30.5	91
2. Уровень инвестирования (легкость получения инвестиций; рыночная капитализация; уровень развития венчурного бизнеса)	31.6	115

Продолжение табл.2

1	2	3
3. Уровень развития внешней торговли, конкуренции, положение на мировом рынке	67.8	42
УРОВЕНЬ КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ ИННОВАЦИЙ		
1. Интеллектуальный потенциал	45.4	45
2. Развитие инновационных связей (сотрудничество между университетами и предприятиями; уровень кластеризации; наличие зарубежного финансирования; наличие стратегических альянсов)	27.4	55
3. Уровень инновационности (доля инновационной составляющей в общем объеме торговли; доля инноваций в общем объеме импорта и экспорта)	31.7	73
ИННОВАЦИОННЫЙ КОНЕЧНЫЙ ПРОДУКТ		
1. Креативность (доля патентов, заявок, научных открытий)	42.5	17
2. Создание инновационного продукта (уровень внедрения; уровень компьютеризации; уровень качества)	40.1	47
3. Распространение инноваций (уровень экспорта высоких технологий; экспорт инновационных услуг; доля прибыли от инновационной деятельности в ВВП)	21.3	47
ИННОВАЦИОННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ		
1. Интеллектуальные вложения (промышленный дизайн; торговая марка; и др)	55.8	17
2. Инновационные товары и услуги (экспорт знаний; экспорт отечественных фильмов и литературы)	8.8	91

Как мы видим, в настоящее время Украина достаточно сильно отстает в своем инновационном развитии от наиболее прогрессивных стран мира. В этих и не только в этих странах созданы инструменты, объединяющие финансовые, трастовые, торговые, научные и различного рода промышленные предприятия.

Одним из таких инструментов являются инновационные платформы, выступающие наиболее действенным механизмом обеспечения инновационной инфраструктуры, призванным объединить научные учреждения, промышленные предприятия и финансовые организации, а также связать напрямую разработчиков и конечных потребителей.

Благодаря таким платформам система подготовки научных работников будет приведена в соответствие с требованиями рынка, что позволит развить инновации до необходимого уровня и,

таким образом, привлечь иностранных инвесторов.

Основное преимущество платформенной модели состоит в том, что более ранние модели реализовались в основном крупными компаниями с помощью собственных средств или государственных заказов в рамках ограниченных кластеров, технопарков или бизнес-инкубаторов.

Платформа предполагает интеграцию информации из всех возможных источников, начиная от заказчика или потребителя и, заканчивая университетами, занимающимися фундаментальными исследованиями и разработками.

Платформенная модель, кроме этого, обеспечивает достаточно весомое сокращение как материальных, так и временных затрат, благодаря совершенствованию бизнес процессов и

методов выхода конечного продукта на рынок. Участники инновационной платформы получают возможность непосредственного обмена информацией в реальном времени.

За рубежом инновационные платформы имеют высокий спрос. Они конкурируют между собой, позволяя сделать выбор относительно их функциональных возможностей, финансовых и промышленных связей, а также репутации на рынке.

Существуют платформы, охватывающие все циклы инновационного процесса от интеграции идеи до нововведения (США – Brightidea); платформы, определяющие частные этапы процесса: генерацию и отбор или генерацию и формирование концепта (Германия – HUREIMT, США – Spigit), или систему управления процессом. (США – InnoCentive@work) [5]

Так же следует отметить так называемые «умные города» [6]. Самый яркий пример – Лондон. Вначале создали хранилище данных, в котором была собрана информация практически по всем направлениям. Эта информация находилась в открытом доступе, ей мог воспользоваться любой потребитель. Позже к этой системе присоединились автоматизированные транспортные системы, были созданы базы для совершения платежей. Также в общей системе можно совершать коммуникации с администрацией и др. На сегодняшний день Лондон – это совершенная платформа, объединяющая компании, известные во всем мире с никому не известными частными разработчиками или молодыми фирмами. Эта платформа не только объединяет, но и дает мгновенную экспертную оценку целесообразности предлагаемого инновационного проекта.

Что касается отечественных инновационных платформ: большинство являются достаточно ограниченными и узкофункциональными. Эти платформы в основном представляют из себя какие-либо сервисные решения городских властей:

колл-центры; административные услуги; оплата счетов и др.

Учитывая вышесказанное, можно сделать вывод о том, что Украина нуждается в инновационной продукции. Однако, существует ряд проблем, препятствующих прогрессивному развитию:

- отток интеллектуального потенциала из страны;
- сырьевая направленность экономики;
- отсутствие инновационной инфраструктуры;
- отсутствие механизмов стимулирования инновационной деятельности;
- несовершенство законодательной базы в части защиты интеллектуальной собственности и др.

Для создания инновационной продукции, Украине необходима такая модель, которая с одной стороны могла бы связать разработчика, потребителя и производство, обеспечить их достаточными инвестициями, и с другой – обеспечить необходимую правовую защиту.

Мы предлагаем модель инновационной платформы, которая в отличие от имеющихся, содержит в себе факторы экономической безопасности, а также факторы психологической подготовки потребителя. Эта модель представлена на рис. 1.

В модели присутствует пять основных блоков, взаимосвязанных между собой. Основой модели является инновационная платформа, цель которой в коммерциализации инновационного продукта на основе информационных, финансовых и научных ресурсов. Особенность представленной модели состоит в том, что в качестве одного из этапов создания стоимости продукта выступает этап, на котором происходит психологическая подготовка рынка к инновации. На этом этапе производится анализ потребностей и желаний потребителя; прогнозирование и пути нейтрализации угроз; создается предварительная или ознакомительная реклама, с помощью которой формируется общественное мнение.

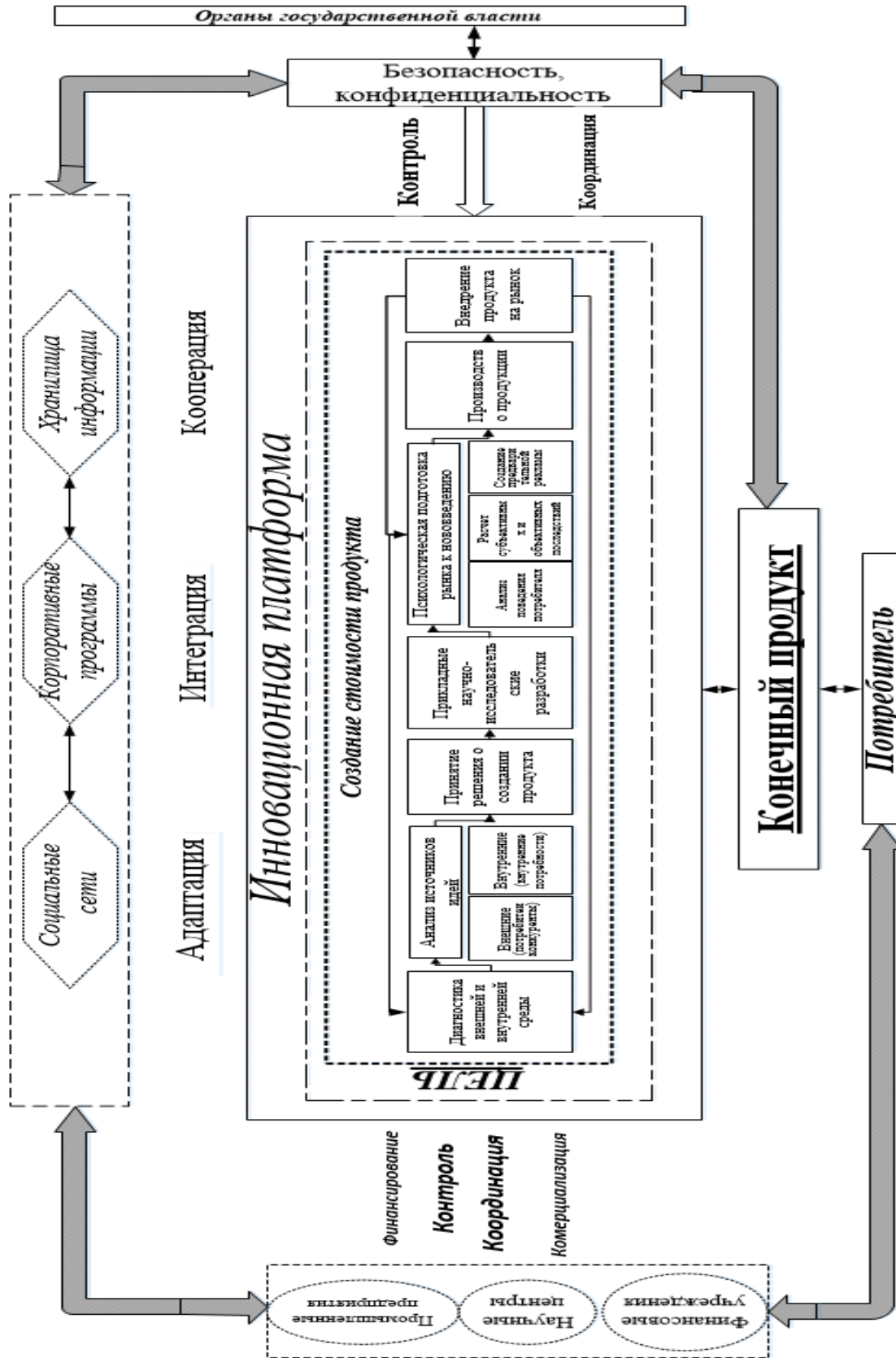


Рис. 1. Модель иновационной платформы

Платформа связывает, адаптирует и координирует взаимоотношения блоков: информационного, производственного и блока, контролирующего стабильную работу всей системы.

Информационный блок содержит в себе такие составляющие, как хранилище информации: включает базы данных по всем возможным направлениям, интересующим платформу, корпоративные программы, которые могут заинтересовать исполнителей, разработчиков или инвесторов платформы, базу социальных сетей – все это необходимо для анализа потребителей и последующего внедрения рекламы.

Производственный блок определяется непосредственными разработчиками идеи, возможными инвесторами и промышленными предприятиями, на которых происходит процесс производства продукции.

Блок безопасности и конфиденциальности осуществляет связь платформы с государственными органами, а также проверку конфиденциальности интеллектуальной собственности.

Модель сопровождается обратными связями, благодаря которым любой этап может быть проконтролирован и при необходимости в него могут быть внесены необходимые коррективы.

Выводы из проведенного исследования. Обеспечение инновационной деятельности – одна из важнейших задач государства, реализация которой невозможна без новейших инструментов инновационной инфраструктуры, которые наиболее эффективно проявляют себя в современных условиях мирового кризиса.

Одним из таких инструментов, широко используемых в мировом сообществе, является инновационная платформа, внедрение которой позволит избежать существующих угроз и воспользоваться имеющимися возможностями, значительно снизив при

этом как временные, так и материальные затраты.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Дикань В.Л. Концептуальные подходы к обеспечению экономической безопасности предприятия / В.Л. Дикань, И.В. Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 64. - С. 11-18.

2. Дикань В. Л. Інжиніринго-маркетинговий центр інноваційних технологій як основа активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту / В. Л. Дикань, І. В. Соломніков // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2017. - Вип. 57. - С. 9-20.

3. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентопроможності підприємств: підручник / В.Л.Дикань та ін.. Харків:УкрДазт. 2012. - 415с.

4. Дикань, В.Л. Стратегічне управління: навч. посібник / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, І.В. Токмакова, О.В. Маковоз, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.

5. Дикань, В.Л. Управління бізнесом: підручник / Дикань, В.Л., ПанченкоС.В., Маслова В.О., Воловельська І.В.- Х.: УкрДАЗТ, 2017. – 315 с.

6. Раунио М. Платформы открытых инноваций как инструмент «треугольника знаний»: опыт Финляндии [Электронный ресурс] / М.Раунио, Н.Нордлинг, М. Каутонен// Режим доступа: <https://foresight-journal.hse.ru/>

7. Smart City: Как правильно применить мировой опыт в Украине [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://nv.ua/biz/experts/smart-city-kak-pravilno-primenit-mirovoy-opyt-v-ukraine-2506784.html>)

8. Global Innovation Index rankings // режим доступа: <https://www.globalinnovationindex.org/analysis-indicator>

REFERENCES

1. Dykan' V.L., Volovelskaya I.V. (2018) Kontseptual'nye podkhody k obespechenyyu ékonomycheskoй bezopasnosti predpriyatyua [Conceptual approaches to ensuring the economic security of the enterprise] // *The bulletin of Transport and Industry Economics*. № 64. pp. 11-18. (in Russian)
2. Dykan' V. L., Solomnikov I. V. (2017) Inzhynirynho-marketynhovyy tsentr innovatsiynikh tekhnolohiy yak osnova aktyvizatsiyi innovatsiyno-investytsiynoho potentsialu pidpnyemstv zaliznychnoho transportu [Engineering and Marketing Center for Innovative Technologies as a Basis for Activating the Innovation and Investment Potential of Railway Transport Enterprises]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. № 57. pp. 9-20. (in Ukrainian)
3. Dykan' V. L, Borovik Y.T, Polyakova O.M.; Utkina Yu.M. (2012) Zabezpechennya konkurentospromognosti pidpriemstv [Ensuring the competitiveness of enterprises] : pidruchnik . Kharkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)
4. Zubenko V.O, Tokmakova I.V., Makovos O.V (2013) Strategichne upravlinna [Strategic management]: navch. posibnik. Kyiv: Zentr uchbovoy literaturi (in Ukrainian)
5. Raunio M., Nordling N., Kautonen M., Rasanen P (2018) Open innovation platforms as a tool of "knowledge triangle": Finnish experience . *Foresight and STI Governance*, vol 12, no2,pp62-76
6. Smart City: Kak pravilno primenyat mirovoy opyt v Ukrainy [Smart City: How to apply the world experience in Ukraine] // Access mode: <https://nv.ua/biz/experts/smart-city-kak-pravilno-primenit-mirovoy-opyt-v-ukraine-2506784.html>)
9. Global Innovation Index rankings // Access mode: <https://www.globalinnovationindex.org/analysis-indicator>

УДК 33:330.101

КОНЦЕПЦІЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В СИСТЕМІ
НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

*Аванесова Н.Е., д.е.н., професор,
Сергієнко Ю.І., аспірант (ХНУБА)*

Метою статті є дослідження походження терміну «економічна безпека» та визначення її концепції та розглядання підходів різних авторів до визначення сутності терміну, що існують на сьогоднішній час у науковій літературі. Надання класифікації підходів щодо визначення ознак економічної безпеки, а також підкреслення значимості економічної безпеки як невід'ємної складової частини національної безпеки держави.

Ключові слова: економічна безпека, національна безпека, підприємства, інноваційний розвиток, макроекономічний підхід, екосистейт.

КОНЦЕПЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СИСТЕМЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

*Аванесова Н.Э., д.е.н., профессор,
Сергиенко Ю.И., аспирант (ХНУСА)*

Аннотация: Целью данной статьи является исследование происхождения термина «экономическая безопасность», определение ее концепции и рассмотрение подходов различных авторов к определению сущности термина, существующих на сегодняшний день в научной литературе. Предоставление классификации подходов к определению признаков экономической безопасности, а также подчеркивание значимости экономической безопасности как неотъемлемой составной части национальной безопасности государства.

Ключевые слова: экономическая безопасность, национальная безопасность, предприятия, инновационное развитие, макроэкономический подход, экосистейт.

THE CONCEPT OF ECONOMIC SECURITY IN THE NATIONAL SECURITY SYSTEM

*Avanesova N.E., Doctor of Economic Science, Professor, KN
Serhiienko Y.I., PhD student (KNUofCE&A)*

Nowadays the problem of economic security management becomes particularly acute due to the negative consequences of economic reform, high financial dependence of the state and due to internal problems. Destabilizing factors are the cause of the decline in economic and national security. Therefore, a necessary condition for the normal sustainable development of the country is to protect the vital interests of citizens, society and the state.

In today's conditions of development of integration processes and globalization of business improvement of security efficiency becomes a prerequisite for any enterprise. Issues related to enterprise security in today's business, rapid development of production and foreign trade relations of increasing scale and long-term nature, ensuring economic security is becoming increasingly important not only at the country but also at the regional level and the level of enterprises. Economic security is one of the most important functional areas of security. Globalization, informatization and the aggravation of competition are problems of economic security.

The constant change of internal and external factors of development of the national economy actualizes the study of the issue of ensuring the economic security of the country. Determination of the state of its constituent elements, development of theoretical foundations and construction of modern approaches to its evaluation are important factors because they allow timely measures to be taken to ensure the economic security of the country.

The economic security of the enterprise is dual in nature: on the one hand, it provides the possibility of its own functioning, on the other - it is part (element) of the economic security of the higher level system and the entity that provides the functions of the region, the state.

In market conditions, an enterprise, as an open system, functions in an external environment characterized by instability and constant dynamics, and forces the enterprise to adapt quickly to new conditions, search for ways of survival in a market economy, taking into account the factors of uncertainty and instability of the economic environment.

Keywords: economic security, national security, enterprises, innovative development, macroeconomic approach, ecosystem.

Постановка проблеми. Проблема економічної безпеки України впродовж багатьох років залишається надзвичайно важливою, передусім, з точки зору забезпечення стійкого та збалансованого розвитку країни в довгостроковій перспективі. Проблемність економічної безпеки в умовах глобалізації набуває статусу найвищого пріоритету в державній політиці. Динамічна зміна умов функціонування сучасної економіки, здатність до забезпечення безпеки від дії внутрішніх і зовнішніх загроз визначає рівень конкурентоспроможності країни та динаміку соціально-економічного розвитку. Для сучасної України найбільш значущою є саме економічна безпека, оскільки перш за все вона має найбільший вплив на наявну ситуацію (національну безпеку) як в країні загалом, так і на окремих її територіях. Означене й обумовлює актуальність цього дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливу роль у становленні теоретичних засад економічної безпеки відіграли праці вітчизняних та зарубіжних вчених економістів, таких як [9]: Л.І. Абалкін, О.В. Ареф'єва, А.І. Барановський, І.Ф. Бінько, Л.Г. Шемаєва, В.Т. Шлемко та ін. Але в економічній літературі відсутнє єдине визначення поняття «економічної безпеки», що негативно позначається на формуванні її концептуальних засад.

Серед науковців досі не сформувався єдиного підходу стосовно економічного пояснення основних положень цієї науки, тому дана тема потребує ґрунтовного дослідження та вивчення.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. На сучасному етапі розвитку економічних відносин термін «безпека» розуміється як складне поняття, що містить різні його тлумачення. Але в економічній літературі відсутнє єдине визначення поняття «національної безпеки» та «економічної безпеки», що негативно позначається на формуванні їх

концептуальних засад.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою статті є теоретичне обґрунтування концепції економічної безпеки в системі національної безпеки держави.

Виклад основного матеріалу дослідження. Економічна безпека супроводжує розвиток промислового підприємства як поняття та як явище. Теорії економічного (зокрема, інноваційного) розвитку та економічної безпеки (екосесенту) можна визнати такими, що останні 20 років розвиваються найбільш динамічно як в зарубіжній, так й у вітчизняній економічній теорії, проте, переважно паралельно. Отже, явище економічної безпеки потребує додаткових досліджень в контексті розвитку підприємства взагалі, та інноваційного розвитку – як такого, що вважається найбільш ефективним в умовах сучасної економіки, зокрема. Вагомий внесок у розвиток теорії економічної безпеки підприємницької діяльності, формування її концепції, методології, категоріального апарату зробили такі українські вчені як [1, 4, 8, 9] О. Барановський, І. Бланк, Б. Буркинський, Л. Гнилицька, І. Грузнов, В. Геєць, Я. Жаліло, В. Захарченко, Г. Козаченко, В. Козик, О. Ляшенко, В. Осипов, І. Отенко, В. Пономарьов, Л. Шульженко. Науково-методичні аспекти економічної безпеки підприємницької діяльності досліджували такі науковці інших країн, як Л. Абалкін, С. Глаз'єв, В. Сенчагов, У. Альбрехт, Л. Браун, Ю. Брігхейм, А. Томпсон, Н. Трифілова, Р. Каплан, Т. Ламберт, Л. Мієр, Д. Нортон. Семантичне коло даної категорії в працях науковців також складають поняття небезпеки, загрози, ризику, безпеки, забезпечення економічної безпеки, системи економічної безпеки.

Так, економічну безпеку розглядають як одну з складових загального поняття «безпека», яке, в перекладі з грецького означає «володіти ситуацією», тобто, безпека – це такий стан суб'єкта, при якому

ймовірність зміни властивих цьому суб'єкту якостей та параметрів його зовнішнього середовища незначна, менше певного інтервалу [4].

Так як в реальному світі стан повної відсутності небезпек є неможливим, сучасне розуміння поняття «безпека» характеризує не стан їх відсутності, а стан захищеності від їх впливу. Розвиток цієї категорії має тривалу історію, основні етапи якої розкриті в працях [2, 7, 9]. Вважається, що її поширення в економічній теорії активізувалось в XVII-XVIII ст., коли практично у всіх країнах Європи утверджується ідея, що головна мета держави – досягнення всезагального благополуччя і безпеки людей. У цьому контексті безпека передбачала два взаємопов'язаних аспекти: стан, ситуацію спокою, відсутність реальної небезпеки; матеріально економічні і політичні умови, а також відповідні соціальні інститути, здатні його зберегти [1]. У 30-х рр. XX ст. сформувалося поняття національної безпеки. На думку одного з перших його авторів (президента США Ф. Рузвельта), – це сукупність умов, що надійно забезпечують національний суверенітет, захист стратегічних інтересів і повноцінний розвиток суспільства, життя і здоров'я усіх його громадян. Широко вживати термін «національна безпека» почали після Другої світової війни, яка розділила світ на два табори. Не дивно, що в цих умовах вона зводилася насамперед до забезпечення військової безпеки.

У країнах Західної Європи концепція економічної безпеки формувалась на базі усвідомлення поняття «безпека», яке з'явилося наприкінці XII століття і трактувалось як стан відсутності або нейтралізації загроз, небезпеки, а також створення умов та соціальних інститутів, що його забезпечують.

У наукових працях цих дослідників безпека ототожнюється з непорушністю, стабільністю. Безпека сприймається не тільки як стан соціальної системи, при якому вона здатна нормально

функціонувати й найбільш повно задовольняти потреби суспільства.

Поняття «економічна безпека» для України є відносно новим, яке почало вживатися в економічній науці і офіційних документах на початку 90- х років минулого сторіччя з набуттям незалежності країни. Одним із перших дослідників цієї проблематики став Г. Пастернак-Таранушенко, який системно сформулював основи сучасної науки про економічну безпеку – екосетейт [4].

Екосетейт – термін, який було введено у науковий обіг Г.А. Андрощук і П.П. Крайневим [7]. У загальному розумінні екосетейт виступає як галузь знань щодо дослідження умов безпечного функціонування соціально-економічних систем та способів їх забезпечення.

На сьогоднішній день фахівці, що вивчають питання економічної безпеки підприємства визначають екосетейт як сукупність ідей, поглядів та уявлень, формування підходів (розроблення моделей, методів та алгоритмів аналізу даних для отримання знань та навчання) до забезпечення економічної безпеки суб'єктів господарської діяльності, загальні та специфічні закономірності організації і функціонування його системи економічної безпеки на підставі її пізнання, загальні положення, що спрямовані на підвищення ефективності функціонування даної системи [5].

Об'єктом дослідження екосетейту виступає глобальна, безпека держави, регіонів, підприємств, організацій і окремих особистостей, що обумовлюється станом економіки, який з боку суспільства повинен зберігатися і розвиватися в прогресуючих масштабах.

У вітчизняній науці проблема безпеки спочатку також почала досліджуватися на загальносистемному рівні. Визначенню сутності та чинників національної економічної безпеки присвячено наукові праці: І. Бінько, В. Геєця, М. Єрмошенко, В. Мунтіяна, В. Шлемка, та інших [3, 4, 6, 9].

Таблиця 1

*Визначення сутності економічної безпеки в рамках макроекономічного підходу
(складено автором на підставі джерел [3, 4, 6, 9])*

Рівень безпеки	Визначення	Джерело
Міжнародна економічна безпека (МЕБ)	МЕБ – така економічна взаємодія країн, яка виключала б навмисне завдання збитку економічним інтересам якоїсь країни	А. Шаваєв, А. Багаутдинов та ін. [4]
	МЕБ – такий комплекс міжнародних умов співіснування домовленостей, за якого кожній державі-членові світового співтовариства забезпечено можливість вільно обирати і здійснювати свою стратегію соціального й економічного розвитку, не зазнаючи зовнішнього тиску	І. Запоточний, В. Захарченко [7]
Національна безпека (НБ)	НБ – захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам в сферах: зовнішньополітичній, сфері державної безпеки, у воєнній сфері та сфері безпеки державного кордону України, внутрішньополітичній, економічній, соціальній та гуманітарній, науково-технологічній, сфері цивільного захисту, екологічній, інформаційній	Закон України «Про основи національної безпеки України» (в останній редакції від 16.07.2015, ст.1. та ст.7) [3]
Національна економічна безпека (НЕБ)	НЕБ – спроможність національної економіки забезпечити свій вільний незалежний розвиток і утримати стабільність громадянського суспільства та його інститутів, а також достатній оборонний потенціал країни за всіляких несприятливих умов і варіантів розвитку подій та здатність Української держави до захисту національних економічних інтересів від зовнішніх та внутрішніх загроз	Концепція економічної безпеки України (втратила чинність) [4]
	НЕБ – сукупність умов, за яких зберігається спроможність країни ефективно захищати свої економічні інтереси, задовольняти в довгостроковому режимі потреби суспільства і держави, генерувати інноваційні зрушення в економіці з метою забезпечення стабільного економічного розвитку	Методичні рекомендації щодо оцінки рівня економічної безпеки України [6]
	НЕБ: 1) спроможність національної економіки забезпечити свій вільний, незалежний розвиток і утримати стабільність громадянського суспільства та його інститутів, а також достатній оборонний потенціал країни за всіляких несприятливих умов і варіантів розвитку подій; 2) здатність української держави до захисту національних економічних інтересів від зовнішніх та внутрішніх загроз	В. Геєць [4]
	НЕБ – такий стан економічного механізму країни, який характеризується збалансованістю і стійкістю до негативного впливу внутрішніх і зовнішніх загроз, його здатністю забезпечувати на основі реалізації національних інтересів сталий і ефективний розвиток вітчизняної економіки і соціальної сфери	М. Єрмошенко [5]
	НЕБ – це такий стан економіки й інститутів влади, за якого забезпечено гарантований захист національних інтересів, гармонійний, соціальноспрямований розвиток країни загалом, достатній економічний та оборонний потенціал, у т.ч. за несприятливих варіантів розвитку внутрішніх та зовнішніх процесів	І. Запоточний, В. Захарченко [6]

В таблиці 1 наведено основні визначення поняття «економічна безпека» в рамках макроекономічного підходу, застосовані в нормативній базі та працях вітчизняних фахівців.

Як видно за наведених визначень економічна безпека на національному рівні має двовекторну спрямованість [4]: 1) на запобігання та нейтралізацію загроз інтересам держави та її громадян в економічній сфері; 2) на забезпечення сталого розвитку економіки та суспільства. Отже, національна економічна безпека передбачає захищеність від тих загроз, що гальмують та заважають економічному розвитку.

В системі національної безпеки економічна безпека виконує чітко визначені функції, несе на собі суттєве функціональне навантаження. Її сутність полягає у тому, що вона є матеріальною основою національної суверенності, що визначає реальні можливості в забезпеченні інших видів безпеки.

Отже, економічна безпека – це підґрунтя для функціонування всіх інших її елементів, що входять у цю систему (військової, технічної, продовольчої, екологічної). Економічна безпека держави є важливою складовою національної безпеки, по суті основою базисної конструкції (рис. 1). Одночасно це відносно самостійна система, яка має свою структуру, внутрішню логіку розвитку та функціонування, засоби дії на всі інші аспекти безпечного існування особистості, суспільства і держави [8].

В системі національної безпеки економічна безпека виконує чітко визначені функції, несе на собі суттєве функціональне навантаження. Її сутність полягає у тому, що вона є матеріальною основою національної суверенності, що

визначає реальні можливості в забезпеченні інших видів безпеки. Тобто економічна безпека — це підґрунтя для функціонування всіх інших її елементів, що входять у цю систему (військової, технічної, продовольчої, екологічної). Одночасно економічна безпека - це відносно самостійна система, яка має свою структуру, внутрішню логіку розвитку та функціонування, засоби дії на всі інші аспекти безпечного існування особистості, суспільства і держави [91].

Національна економіка в останній час підпадає під вплив негативних явищ, що являють собою загрозу економічній безпеці держави та лежать у площині фінансової, інформаційної, соціально-економічної, інституційно-правової, техніко-технологічної, інтелектуально-кадрової, силової та екологічної діяльності суспільства. Система національної економічної безпеки повинна враховувати кризові явища, їх складові, які можуть негативно сказатись на стані об'єктів економічної безпеки національної економіки. Важливим завданням сьогодення є встановлення змістовного наповнення категорії економічна безпека з урахуванням сучасного економічного середовища, яке динамічно розвивається в умовах невизначеності та підвищених ризиків, будуються нові відношення між об'єктами та суб'єктами господарювання у напрямках економічної безпеки їх діяльності. тому проблема визначення сутності й змісту категорії економічна безпека на сучасному етапі розвитку економіки є актуальною. таким чином, розвиток теоретичних основ економічної безпеки та побудова на цій основі сучасних підходів до її оцінки має важливе прикладне значення [10].

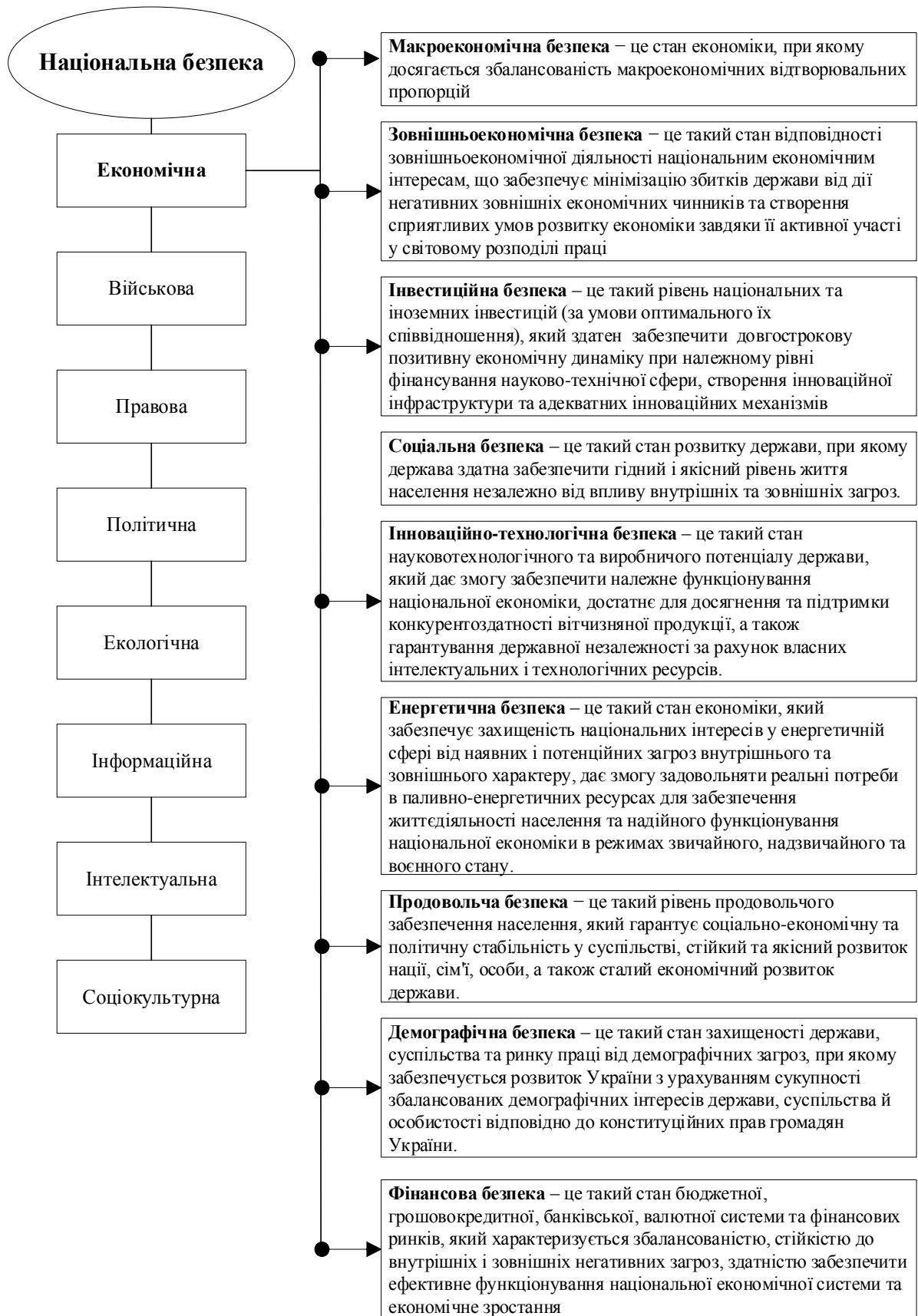


Рис. 1. Економічна безпека як складова національної безпеки країни [1, 2, 4, 7]

Висновки. Явище економічної безпеки потребує досліджень в контексті розвитку підприємства взагалі, та інноваційного розвитку – як такого, що вважається найбільш ефективним в умовах сучасної економіки. Обґрунтовано та розроблено класифікацію підходів до визначення сутності економічної безпеки підприємства, що на відміну від існуючих, заснована на двох ознаках: вектору економічної безпеки та її статусу як явища. Уточнено сутність ЕБП як об'єкту управління на засадах інтеграції статичного та двовекторного підходів, що дозволяє: розмежувати її з поняттями забезпечення ЕБП та системи ЕБП; в подальшому досліджувати з позиції результату управління, який може бути характеризовано сукупністю певних характеристик та індикаторів; припустити, що ЕБП не є окремим об'єктом управління, а виступає статичною результатною якісною характеристикою управління процесами функціонування та розвитку підприємства на певний момент часу, що підлягає плануванню, аналізу та контролюванню в процесі управління інноваційним розвитком підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Avanesova N., Ensuring national economic security in the context of geopolitical transformations: monograph / under the general editorship of Doctor of Economics, Professor L.L. Kalinichenko / Marchenko O./ Higher School of Social and Economic. - Przeworsk: WSSG, 2019. – P.115-123
2. Avanesova N., M. Chorna, G. Nord, O. Stoian, Innovative impressionability as a basis for stimulation of agent's behavior regarding energy saving / Academy of Strategic Management Journal Volume 17, Issue 5, 2018. P.1-7 Scopus: [Електронний ресурс]. – Режим доступу <https://www.abacademies.org/articles/Innovative-impressionability-as-a-basis-for-stimulation-1939-6104-17-5-272.pdf>
3. «Про основи національної безпеки України» Закон України (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2018, № 31, ст.241), Стаття 1 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19>
4. Жихор О. Б. Економічна безпека: підручник / О. Б. Жихор, О. І. Барановський. – Київ: УБС НБУ, 2015. – 467 с.
5. Козаченко Г. В. Експлейнарний базис екосесента: принципівий підхід до змісту / Г. В. Козаченко, О. М. Кузьменко. // Економіка. Менеджмент. Підприємництво: Збірник наукових праць Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – 2013. – №25. – С. 209–217.
6. Волощук Л.О. Економічна безпека та інноваційний розвиток промислового підприємства: сутність та взаємозв'язок як об'єктів управління / Л.О. Волощук // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 6 (16). – С. 217-223.
7. Козаченко Г.В. Екосесент: зміст, предмет і структура / Г.В. Козаченко, Л.Є. Шульженко // Бізнес Інформ. – 2014. – № 2. – С. 8-12
8. Омельчук Л. В. Сутнісні характеристики економічної безпеки страхової компанії з позиції теорії безпекознавства // Ефективна економіка – 2018. - №10. – С. 25-27
9. Сергієнко Ю.І. / Економічна безпека: роль, сутність, складові, та принципи в сучасному вимірі країни / Сергієнко Ю.І., Аванесова Н. Е. збірник матеріалів всеукраїнської науково-практичної конференції «Міжнародне наукове-технічне співробітництво: принципи, механізм, ефективність» м. Київ, 14 вересня 2019 р – 58-64с.
10. Fedulova L. Human innovative factor in socio-economic development of Ukraine: international measuring / L. Fedulova, A. Prysiazhniuk // Economic Annals-XXI – 2015. – 1-2 (1). – p. 15-19.

REFERENCES

1. Avanesova N., Marchenko O. (2019) Personel Potential in the System of Economic Security: Signs and Objectives. *Ensuring national economic security in the context of geopolitical transformations*. Przeworsk: WSSG, pp. 115-123.
2. Avanesova N., Chorna M., Nord G., Stoian O. (2018) Innovative impressionability as a basis for stimulation of agent's behavior regarding energy saving. *Academy of Strategic Management Journal* (electronic journal), vol. 17, no. 5, pp. 1-7. Available at: <https://www.abacademies.org/articles/Innovative-impressionability-as-a-basis-for-stimulation-1939-6104-17-5-272.pdf> (accessed 10.10.2019).
3. Pro osnovy natsionalnoi bezpeky Ukrainy [On the basics of Ukraine's national security]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady* [Information of the Verkhovna Rada], no. 31, pp. 241.
4. Zhykhor O.B., Baranovskyi O.I. (2015) *Ekonomichna bezpeka* [Economic security]. Kyiv: UBS NBU. (in Ukrainain)
5. Kozachenko H.V., Kuzmenko O.M. (2013) Ekspleinarnyi bazys ekosesenta: pryntsyповyi pidkhyd do zmistu [Explosive basis of the ecosess: a principled approach to content]. *Ekonomika. Menedzhment. Pidpryiemnytstvo* [*Economy. Management. Entrepreneurship*], vol. 25, pp. 209-217.
6. Voloshchuk L.O. (2014) *Ekonomichna bezpeka ta innovatsiinyi rozvytok promysloвого pidpryiemstva: sutnist ta vzaiemozviazok yak obiektiv upravlinnia* [Economic security and innovative development of industrial enterprise: the essence and interconnection as objects of management]. *Ekonomika: realii chasu* [Economy: the realities of time], vol. 6(16), pp. 217223.
7. Kozachenko H.V., Shulzhenko L.Ye. (2014) Ekosesent: zmist, predmet i struktura [Ecosess: content, subject matter and structure]. *Biznes Inform* [Business Inform], vol. 2, pp. 812
8. Omelchuk L.V. (2018) Sutnisni kharakterystyky ekonomichnoi bezpeky strakhovoi kompanii z pozytsii teorii bezpekoznavstva [Essential characteristics of the economic security of an insurance company from the standpoint of security theory]. *Efektivna ekonomika* [An efficient economy], vol. 10, pp. 25-27.
9. Serhiienko Yu.I., Avanesova N.E. (2019) *Ekonomichna bezpeka: rol, sutnist, skladovi, ta pryntsyпы v suchasnomu vymiri krainy* [Economic Security: The Role, Essence, Components, and Principles in the Modern Dimension of the Country]. Proceedings of the *International Scientific and Technical Cooperation: Principles, Mechanism (Ukraine, Kyiv, September 14, 2019)*, Kyiv, pp. 58-64.
10. Fedulova L., Prysiazhniuk A. (2015) Human innovative factor in socio-economic development of Ukraine: international measuring. *Economic AnnalsXXI*, vol. 12 (1), pp. 1519.

УДК 332.142.2

ТЕОРЕТИКО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

*Александрова О.Ю., к.е.н., доцент,
Косич М.В., к.е.н., доцент,
Фролов О.І., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

В умовах переходу до ринкових відносин важливу роль повинна відігравати соціальна політика держави. Соціальна безпека визначається наявністю такого стану розвитку суспільних відносин, який би надав можливість громадянам задовольнити свої потреби на достатньому рівні. Досягнення оптимальної ситуації в даній сфері можливе лише в результаті цілеспрямованих дій стосовно основних складових соціальної політики, політичних завдань і можливостей вітчизняної економіки.

Ключові слова: соціальна безпека, соціальна політика, коефіцієнт соціальної безпеки, соціальна безпека держави, соціальна безпека регіонів.

ТЕОРЕТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНОВ УКРАИНЫ

*Александрова Е.Ю., к.э.н., доцент,
Косич М.В., к.э.н., доцент,
Фролов А.И., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В условиях перехода к рыночным отношениям важную роль должна играть социальная политика государства. Социальная безопасность определяется наличием такого состояния развития общественных отношений, которое бы предоставило возможность гражданам удовлетворить свои потребности на достаточном уровне. Достижение оптимальной ситуации в данной сфере возможно только в результате целенаправленных действий по основным составляющим социальной политики, политических заданий и возможностей отечественной экономики.

Ключевые слова: социальная безопасность, социальная политика, коэффициент социальной безопасности, социальная безопасность государства, социальная безопасность регионов.

THEORETICAL AND ECONOMIC ASPECTS OF DETERMINING THE SOCIAL SECURITY OF THE REGIONS OF UKRAINE

*Aleksandrova H., PhD (Econ.), associate professor,
Kosych M., PhD (Econ.), associate professor,
Frolov A., PhD (Econ.), associate professor (USURT)*

In the context of transition to market relations in order to ensure social stability and social coherence, the social policy of the state should play an important role. At the present stage of development of our country there is an increase in social tensions in society, a decrease in the well-being of the population and an accumulation of social problems. The increase in

social problems poses a threat to national security, which can cause disruption to the equilibrium and stability of Ukraine's economy.

In our opinion, social security is determined by the existence of such a state of development of social relations (material-everyday, housing-communal, socio-cultural), which would enable citizens to satisfy their current and future needs in them at a sufficient level, to offset the impact of threats. Achieving an optimal situation in this field is possible only as a result of deliberate action on the main components of social policy, political objectives and opportunities of the domestic economy. The main components of social policy that determine the level of social security include: the level of income of the population, wages, employment, demographic situation, socio-class differentiation.

Despite the steady rise in nominal wages, real wages did not have a steady rise. Despite the relatively high employment rate in Ukraine, its indicators tend to decline. During 2010 - 2018, there was a negative population growth. On the basis of comparison of actual and threshold values of social security of the state and regions, as well as tendencies of its development, a situational analysis of the state of social security of Ukraine in the regional dimension was conducted. This made it possible to identify strengths, weaknesses, opportunities and security threats. In order to improve the situation regarding the provision of social security of the state and the regions, the following provisions should be implemented: increase of state funding of social development programs; creation of new and improvement of existing working conditions of the population; improving the social process management system at the regional level; development of effective programs for providing housing, education, culture, medicine to the population.

Keywords: *social security, social policy, coefficient of social security, social security of the state, social security of regions.*

Постановка проблеми. В умовах переходу до ринкових відносин з метою забезпечення соціальної стабільності та суспільної злагоди важливу роль повинна відігравати соціальна політика держави. Метою її реалізації виступає задоволення інтересів і потреб громадян у сфері праці, освіти, культури, охорони здоров'я, забезпечення житлом, торгового і побутового обслуговування та відпочинку. На сучасному етапі розвитку нашої країни спостерігається посилення соціальної напруженості у суспільстві, зниження добробуту населення та накопичення соціальних проблем. Зростання соціальних проблем створює загрозу національній безпеці, що може стати причинами порушення рівноваги та стабільності економіки України.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Основні теоретико-економічні та практичні питання забезпечення соціальної безпеки розглянуті в роботах таких вчених, як В. Скуратівський [1], О.

Новікова [2], О.Білорус [3], В.Паламарчук [4], Л.Весельська [5].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. В нашій країні не визначена та не створена нормативно-правова база державного регулювання та забезпечення соціальної безпеки, бо дослідження у цій сфері пов'язані тільки із національною безпекою в цілому.

Метою статті є оцінка сильних та слабких сторін соціальної безпеки України для виявлення її можливостей та загроз.

Виклад основного матеріалу дослідження. Існують різноманітні визначення суті поняття соціальної безпеки українськими вченими.

О. Новікова визначає, що соціальна безпека – це стан захищеності соціальних інтересів особи і суспільства від впливу загроз національній безпеці, що є наслідком реалізації заходів соціального захисту, який характеризує їх результативність та ефективність [2, с. 17].

В. Скуратівський говорить, що

соціальна безпека є складова національної безпеки, що визначає стан захищеності життєво важливих інтересів суспільства, держави від внутрішніх та зовнішніх загроз, а також від загрози соціальним інтересам [1, с. 306].

О. Білорус трактує поняття «соціальна безпека» так - надійна захищеність життєво важливих інтересів соціальних суб'єктів на макро- та мікрорівнях, збереження і розвиток людського потенціалу, підтримка ефективного стимулювання діяльності людей, систем їхньої соціалізації та життєзабезпечення, невмирущих цінностей, моральності [3, с. 105].

В. Паламарчук розглядає соціальну безпеку як недопущення умов, які сприяли неприйнятному зниженню рівня життя верств населення і окремих соціальних груп, що обумовлює соціальну деградацію, а також забезпечення умов збереження соціальної перспективи для всіх прошарків населення [4, с. 216].

Л. Весельська соціальна безпека – позитивно врегульований правовими нормами і реалізований на практиці стан, коли держава забезпечує наявними в її розпорядженні демократичними методами управління гідний рівень життя громадян та гарантує задоволення належних потреб її розвитку [5, с. 567].

На нашу думку, соціальна безпека визначається наявністю такого стану розвитку суспільних відносин (матеріально-побутових, житлово-комунальних, соціально-культурних), який би надав можливість громадянам задовольнити свої поточні та перспективні потреби в них на достатньому рівні, нівелювати вплив загроз. Досягнення оптимальної ситуації в даній сфері можливе лише в результаті цілеспрямованих дій стосовно основних складових соціальної політики, політичних завдань і можливостей вітчизняної економіки. До основних складових соціальної політики, які визначають рівень соціальної безпеки належать: рівень доходів населення, оплата праці, зайнятість,

демографічна ситуація, соціально-класова диференціація.

Не зважаючи на постійне зростання номінальної заробітної (протягом 2010 - 2018 рр. вона зросла більш ніж на 123 %), реальна заробітна плата не мала стабільного зростання. Її скорочення спостерігалось у 2009, 2014 та 2015 рр., а у 2018 році темпи зростання впали порівняно з попередніми двома роками. В ті роки, коли було зростання реальної заробітної плати, темпи її зміни були нижче ніж номінальної заробітної плати – протягом 2010 – 2018 рр. вона зросла лише на 99 %.

Для розрахунку коефіцієнтів соціальної безпеки держави і регіонів за досліджуваний період (2010 – 2018 рр.) було враховано вплив як стимулюючого компонента (показники-стимулятори), так і дестимулюючого (показники-дестимулятори). До показників-стимуляторів було віднесено 8 індикаторів: середньомісячна заробітна плата, грошові доходи населення, кількість зайнятого населення, забезпеченість населення житлом, забезпеченість вчителями середніх шкіл, книжковий фонд бібліотек, кількість місць у закладах культури клубного типу, кількість лікарняних ліжок. Значна кількість показників-стимуляторів не мала зростання, що являється несприятливим процесом, так як свідчить про наявність дестабілізуючих процесів в соціальній сфері держави та регіонів [6]. Показники-дестимулятори представлені наступними: кількість безробітного населення, навантаження на одне вільне робоче місце, заборгованість із заробітної плати.

Розрахунки коефіцієнтів соціальної безпеки були проведені на основі статистичних матеріалів Державного комітету статистики України [6] та Міністерства економіки України [7]. Для визначення значень коефіцієнтів соціальної безпеки регіонів був використаний індексний метод. Результати дослідження наведено у таблиці 1.

Як свідчать отримані дані, коефіцієнт соціальної безпеки України не

має стабільного характеру. Максимальне значення він мав у середині минулого десятиріччя. Даний показник є результатом впливу стимулюючого та дестимулюючого компонентів.

Слід зазначити, що у 2010 р. більш активними були стимулюючі компоненти, а у 2015 та 2018 роках на рівень соціальної безпеки вплинули де стимулюючі компоненти.

Аналіз коефіцієнтів у 2010 році демонструє лідерство за Донецькою та Луганською областями, які на жаль у наступні роки втратили ці позиції.

В регіональному вимірі найвищими значеннями коефіцієнтів соціальної безпеки у 2015 році характеризувалися Хмельницька, Закарпатська, Чернівецька області та м. Київ. Існування високих значень коефіцієнтів безпеки пояснюється сприятливою соціальною ситуацією на їх територіях. На відміну від цих регіонів, мінімальні величини були притаманні Луганської, Донецької, Кіровоградської та Чернігівської областям. У 2018 році ситуація залишилася майже не змінною порівняно з 2015 роком.

Таблиця 1

Соціальна безпека регіонів України

Область	2010	2015	2018
Вінницька	0,321	0,443	0,458
Волинська	0,344	0,402	0,412
Дніпропетровська	0,531	0,484	0,502
Донецька	0,864	0,391	0,345
Житомирська	0,311	0,472	0,481
Закарпатська	0,261	0,611	0,732
Запорізька	0,381	0,428	0,501
Івано-Франківська	0,298	0,533	0,675
Київська	0,284	0,541	0,586
Кіровоградська	0,281	0,354	0,433
Луганська	0,542	0,316	0,302
Львівська	0,427	0,473	0,498
Миколаївська	0,297	0,428	0,445
Одеська	0,381	0,532	0,634
Полтавська	0,331	0,378	0,411
Рівненська	0,286	0,455	0,521
Сумська	0,283	0,400	0,423
Тернопільська	0,278	0,419	0,526
Харківська	0,421	0,508	0,611
Херсонська	0,301	0,416	0,489
Хмельницька	0,304	0,726	0,815
Черкаська	0,302	0,407	0,513
Чернівецька	0,245	0,702	0,848
Чернігівська	0,271	0,382	0,442
Україна	0,471	0,477	0,493

Найнижчі значення цих регіонів зумовлюють формування непривабливого соціального середовища, що викликає відтік активних прошарків населення до інших територій держави. Внаслідок

існування подібного явища зазначені регіони відчувають нестачу населення і трудових ресурсів для свого розвитку.

Не дивлячись на те, що в Україні зберігається досить високий рівень

зайнятості – в середньому 65 % населення працездатного віку, його показники мають тенденцію до зниження – з 66,9 % у 2012 році до 64,2 в 2016 році, у 2018 році цей показник зріс до 66,1 % [6].

Показник кількості зайнятого населення при значенні в 2010 р. у 17,45 млн. чол. до 2018 р. включно мав зменшення, і скоротився за цей час до 15,72 млн. осіб, тобто біля 1,7 млн. чол [6].

Аналіз регіонів України за питомою вагою показав, що максимальні величини притаманні тим, які мають значний праце-ресурсний потенціал. В 2010 р. подібними регіонами були Донецька, Дніпропетровська і Харківська області. Ці регіони являються основними щодо зосередження потенціалу зайнятого населення. На відміну від зазначених, мінімальними були показники Чернівецької і Волинської областей. В число лідерів увійшли Дніпропетровська, Миколаївська, Харківська області, а аутсайдерами стали Луганська, Чернівецька та Кіровоградська області. У наступні роки значних коливань не спостерігалось, тобто і лідери, і аутсайтери залишилися тими ж самими [7].

В останні роки збільшується рівень безробіття серед молоді. Значними темпами зростає рівень безробіття у Донецької, Луганської, Чернігівської областях. Протягом всього періоду лише м. Київ характеризувалося сприятливим співвідношенням (недосягнення порогового значення). Не зважаючи на те, що його значення не досягають порогових, це свідчить про наявність соціальної напруги у суспільстві.

У 2010 рр. 19 суб'єктів (областей) із 25 мали рівень доходів населення в розрахунку на одну особу нижче середнього значення по Україні, у 2015 році таких областей було вже 20 (80 %), а у 2018 р. – 18. Протягом всього періоду дослідження дохід нижче середнього мали Вінницька, Волинська, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська, Львівська, Миколаївська, Рівненська, Сумська,

Тернопільська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська, Чернігівська області [7].

Протягом 2010 – 2018 років спостерігався від'ємний приріст населення. У 2010 році населення скоротилося більш ніж на 200 тисяч осіб, у наступні роки цей показник мав позитивну тенденцію, тобто скорочувався аж до 2017 року, а потім знов стрімко почав зростати до зменшення населення більш ніж на 210 та 250 тисяч осіб у 2017 та 2018 роках відповідно. Скорочення населення в останні роки відбувається за рахунок зменшення народження дітей майже на 33 % у 2018 році порівняно з 2010 роком [6].

Найгірші показники від'ємного приросту населення зафіксовані у Дніпропетровській, Луганській, Харківській, Чернігівській та Запорозькій областях.

Проводячи аналіз розвитку соціальних процесів, економісти частіше всього звертаються до величини середньомісячної заробітної плати (СЗП), яка характеризує купівельну спроможність результатів праці робітника протягом одного робочого місяця [8, с. 95].

Згідно статистичної інформації темпи росту реальної заробітної плати були значно меншими ніж зростання номінальної заробітної плати за 2010- 2018 роки [6]. Традиційно реальна зарплата мали високі темпи зниження у 2014 та 2015 роках: 93,5 та 79,8 % відповідно [6].

Необхідно зауважити стосовно величини середнього значення по державі та його співвідношення зі світовими характеристиками. За методологією ООН [9], межею бідності вважається отримання доходу 4 дол. США на добу на одну особу (або близько 120 дол. США на місяць). Згідно офіційного обмінного курсу НБУ, показник СЗП держави в доларовому еквіваленті склав у 2010 році – 289,0 \$, в 2015 р. – 161,3 \$, а у 2018 р. – 325\$ [6]. Серед 27 регіонів лише один (м. Київ) характеризується перевищенням світової межі бідності. Однак, в значній кількості регіонів спостерігається від'ємне

відхилення навіть від середнього значення по Україні. Не дивлячись на те, що в країні спостерігається зменшення чисельності населення, у якого середньомісячний дохід нижче законодавчо встановленого прожиткового рівня з 8,6 % у 2010 році до 1,3 % у 2018 році, однак дійсний рівень прожиткового мінімуму значно вищий за законодавчо встановлений, тому кількість населення, що отримує доходи менше фактично прожиткового мінімуму протягом останніх років зростає та у 2018 році складає 27,6 % від усього населення [6].

Показник грошових доходів

відображає весь сумарний прибуток, який отримує населення, що включає надходження грошей у вигляді оплати праці всім категоріям працюючих, пенсії, доходи від власності, стипендії та різні допомоги, надходження від продажу продуктів сільського господарства та іноземної валюти тощо [10, с. 185].

В структурі сукупних ресурсів населення спостерігається переважання заробітної плати і соціальної допомоги та інших одержаних поточних трансфертів (рисунок 1).

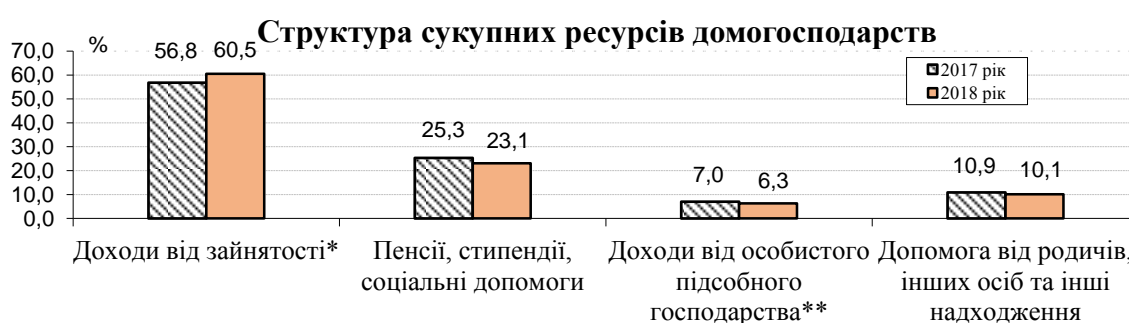


Рис. 1. Структура сукупних ресурсів населення, %

Така структура не є прогресивною, так як зорієнтована на значну підтримку з боку держави і не передбачає вагомий надходження за рахунок використання власних джерел. В даному випадку проблема активізації власних джерел надходжень зумовлена і незадовільним розвитком фінансової та інвестиційної інфраструктури, умови функціонування якої не дозволяють населенню диверсифікувати структуру надходжень доходів [11, с. 114].

На основі співставлення фактичних і порогових значень соціальної безпеки держави і регіонів, а також тенденцій її розвитку було проведено ситуаційний аналіз стану соціальної безпеки України в

регіональному вимірі.

Це дало змогу визначити сильні і слабкі сторони, можливості і загрози безпеці (таблиця 2).

Висновки. З метою поліпшення ситуації стосовно забезпечення соціальної безпеки держави і регіонів необхідно реалізувати наступні положення: збільшення державного фінансування соціальних програм розвитку; створення нових та удосконалення існуючих умов праці населення; удосконалення системи управління соціальними процесами на регіональному рівні; розробка ефективних програм забезпечення населення житлом, закладами освіти, культури, медицини.

Таблиця 2

Ситуаційний аналіз стану соціальної безпеки України в регіональному вимірі за період 2010-2018 рр.

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Зростання середньомісячної заробітної плати і грошових доходів населення. 2. Зменшення заборгованості з виплати заробітної плати населенню. 3. Наявність висококваліфікованого трудового потенціалу, який є основою соціальної політики держави. 4. Відсутність різких динамічних коливань показників соціальної безпеки. 5. Зменшення пресингу на ринку праці в результаті зниження навантаження на одне вільне робоче місце для держави і регіонів.	1. Невідповідність фактичних значень показників безпеки пороговим. 2. Зростання кількості безробітного населення. 3. Недостатнє фінансування соціального сектору з боку держави. 4. Динаміка показників розвитку освітянсько-культурного сектору та охорони здоров'я є недостатньою, що призводить до суттєвого зниження рівня культурного і медичного забезпечення населення. 5. Рівень оплати праці, не дивлячись на існуюче зростання, не є прийнятним за міжнародними стандартами. 6. Значна диференціація в оплаті праці
Можливості	Ризики загроз
1. Збереження існуючих темпів зростання показників середньомісячної заробітної плати і грошових доходів населення. 2. Поліпшення соціального клімату в державі, удосконалення системи просторового розподілу трудових ресурсів. 3. Оптимізація розвитку соціальної інфраструктури в регіональному вимірі.	1. Втрати трудового потенціалу держави, зниження рівня його кваліфікації. 2. Збільшення розриву між номінальної та реальної заробітної платою. 3. Посилення відтоку працездатного населення (особливо молоді) за межі держави. 4. Зростання невдоволеності населення соціальною і економічною ситуацією. 5. Тенізація економіки та заробітної плати

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Скуратівський В.А. Управління соціальним і гуманітарним розвитком [Текст]: навчальний посібник / В. А. Скуратівський, В. П. Трощинський та ін. - К.: НАДУ, 2009. - Ч. 1. - 456 с.

2. Новікова О.Ф. Соціальна безпека: теорія та українська практика [Текст]: монографія / І. Ф. Гнибіденко, А. М. Колот, О. Ф. Новікова В. В. Рогового. - К.: КНЕУ, 2006. - 292 с.

3. Білорус О.Г. Глобалізація та безпека розвитку [Текст]: монографія / О.Г. Білорус, Д.Г. Лук'яненко та ін. - К.: Вид-во КНЕУ, 2001. - 733 с.

4. Предборський В. А. Економічна безпека держави [Текст]: монографія / В.А. Предборський - К.: Кондор, 2005. - 391 с.

5. Кальницька М.А. Соціальна безпека: поняття та рівні дослідження [Текст] / М.А. Кальницька // Демографія, економіка праці, соціальна економіка і

політика. - 2017. - випуск 17. - С. 566-571.

6. <http://www.ukrstat.gov.ua/>

7. <http://www.me.gov.ua/>

8. Стан та перспективи соціальної безпеки в Україні: експертні оцінки [Текст]: монографія / О. Ф. Новікова, О. Г. Сидорчук, О. В. Панькова [та ін.] / Львівський регіональний інститут державного управління НАДУ; НАН України, Інститут економіки промисловості. - К.; Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2018. - 184 с.

9. Соціально-економічна захищеність населення України: Статистичне видання. - К.: ІВЦ Держкомстату України, 2013. - 150 с.

10. Стратегія і тактика, стан соціально-економічного розвитку України: наук.-інф. зб. / за заг. ред. В. П. Горбуліна. - Науковий центр з питань євроатлантичної інтеграції України. - К.: Євроатлантикінформ, 2006. - 385 с.

11. Третяк В. П. Державне

регулювання інноваційних відносин у соціальній сфері / В. П. Третяк // Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. Серія : економічна. – 2010. – № 921. – С. 111 – 116. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKhe_2010_921_21.

REFERENCES

1. Skurativskiy V.A. (2009) *Upravlinnia sotsialnym i humanitarnym rozvytkom* [Management of social and humanitarian development]. Kyiv: NADU. (in Ukrainian)
2. Novikova O.F. (2006) *Sotsialna bezpeka: teoriia ta ukrainska praktyka* [Social Security: Theory and Ukrainian Practice]. Kyiv: KNEU. (in Ukrainian)
3. Bilorus O.H. (2001) *Hlobalizatsiia ta bezpeka rozvytku* [Globalization and security of development]. Kyiv: KNEU. (in Ukrainian)
4. Predborskiy V. A. (2005) *Ekonomichna bezpeka derzhavy* [Economic security of the state]. Kyiv: Kondor. (in Ukrainian)
5. Kalnytska M.A. (2017) *Sotsialna bezpeka: poniattia ta rivni doslidzhennia* [Social Security: Concepts and Levels of Research]. *Demography, Labor Economics, Social Economics and Politics*, vol. 17, pp. 566-571.
6. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
7. <http://www.me.gov.ua/>
8. O. F. Novikova, O. H. Sydorchuk, O. V. Pankova (2018) *Stan ta perspektyvy sotsialnoi bezpeky v Ukraini: ekspertni otsinky* [Social security status and prospects in Ukraine: expert assessments]. Lviv : LRIDU NADU. (in Ukrainian)
9. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2013) *Sotsialno-ekonomichna zakhyschenist naseleння Ukrainy: Statystychnе vydannia* [Socio-economic protection of the population of Ukraine: Statistical edition], Kyiv: IVTs Derzhkomstatu Ukrainy.
10. Horbulina V. P. (2006) *Stratehiia i taktyka, stan sotsialno-ekonomichnoho rozvytku Ukrainy* [Strategy and tactics, state of socio-economic development of Ukraine]. Kyiv: Yevroatlantikinform. (in Ukrainian)
12. Tretiak V. P. (2010) *Derzhavne rehuliuвання innovatsiinykh vidnosyn u sotsialnii sferi* [State regulation of innovative relations in the social sphere]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu im. V. N. Karazina. Seriia: ekonomichna (electronic journal)*, no. 921, pp. 111 – 116. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKhe_2010_921_21 (accessed 21 november 2019).

УДК 33:004

О ВЛИЯНИИ ЦИФРОВОЙ РЕВОЛЮЦИИ НА ЭКОНОМИКУ И ЧЕЛОВЕКА: ЭФФЕКТЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ

*Компаниец В. В., д.э.н., профессор (УкрГУЖТ),
Крацер В. В., к.э.н., вед. экономист по труду (ООО «Нью Системс АМ»
Международный аэропорт Харьков)*

В статье мы показали, что «цифровая революция» мало повлияла на развитие экономики.

Расходы на ИКТ в мире в целом представляют собой огромные суммы и растут быстрее, чем ВВП. При этом ИКТ способствуют экономическому росту только в условиях

высокоразвитой соответствующей инфраструктуры, что проблематично в условиях спада мировой экономики и неосуществимо для многих стран.

Дивиденды от развития «цифровой экономики» получают крупнейшие IT корпорации. При этом большая часть выручки технологических гигантов связана не с реальной, а с виртуальной экономикой, а величина их доходов сопоставима с ВВП крупнейших по объему ВВП стран мира.

Доминирование IT корпораций может привести к тому, что вся новая экономика будет управляться лишь ними. При этом в новой системе природа получения выгод концентрируется не в области совершенствования технико-экономических процессов, а в области управления поведением под влиянием цифровых технологий и процессом алгоритмизации всех сторон жизни современного мира и сознания человека. Но это тупик развития общества и традиционной экономики.

Ключевые слова: цифровая революция, цифровые технологии, гуманитарно-технологическая революция, экономика, человек, информационно-коммуникационные технологии, затраты на ИКТ, алгоритмизация сознания, NBICS технологии, IT компании, digital-поколение, управление поведением.

ЩОДО ВПЛИВУ ЦИФРОВОЇ РЕВОЛЮЦІЇ НА ЕКОНОМІКУ ТА ЛЮДИНУ: ЕФЕКТИ ЦИФРОВІЗАЦІЇ

**Компанієць В. В., д.е.н, професор (УкрДУЗТ),
Крацер В. В., к.е.н., пров. економіст з праці (ТОВ «Нью Системс АМ»
Міжнародний аеропорт Харків)**

У статті ми показали, що «цифрова революція» мало вплинула на розвиток економіки, що показує аналіз даних про зростання продуктивності праці (1995-2000) і мультифакторної продуктивності в США (2010-2015), порівняльний аналіз вхідних і вихідних потоків IT- сектора (1987-1998). Витрати на ІКТ у світі в цілому сягають величезних сум і ростуть швидше, ніж ВВП. При цьому ІКТ сприяють економічному зростанню лише після досягнення мінімального порогу розвитку відповідної інфраструктури, а окупність високих витрат вимагає зростання обсягів продажів, що проблематично в умовах спаду світової економіки і нездійснено для багатьох країн.

Дивіденди від розвитку «цифрової економіки» отримують найбільші IT-корпорації. При цьому велика частина виручки технологічних гігантів пов'язана не з реальною, а з віртуальною економікою, а величину їх доходів можна порівняти з ВВП найбільших за обсягом ВВП країн світу. Домінування IT-корпорацій може призвести до того, що вся нова економіка буде управлятися лише ними.

Роль технологій в сучасному світі змінюється, і якщо третя технологічна революція була спрямована на зміну економіки, то четверта – на глибинну зміну людини і тому її доцільніше називати гуманітарно-технологічною.

Вона являє собою процес глобальних і глибинних змін людини і суспільства на основі NBICS технологій, склеюючою основою яких є цифрові технології. Її метою є кардинальна перебудова існуючого соціально-економічного ладу. У новій системі природа отримання вигід концентрується не в сфері вдосконалення технико-економічних процесів, а в галузі управління поведінкою.

Вже зараз під впливом цифрових технологій а також сучасної культури, що підтверджують багато досліджень digital-покоління, з психікою людини відбуваються глибинні зміни. І це основа для управління поведінкою людини в усіх сферах, в т. ч. в економіці, поряд з процесом алгоритмізації всіх сторін життя сучасного світу. Але це глухий кут розвитку суспільства і традиційної економіки.

Ключові слова: цифрова революція, цифрові технології, гуманітарно-технологічна революція, економіка, людина, інформаційно-комунікаційні технології, витрати на ІКТ, алгоритмізація свідомості, NBICS технології, ІТ корпорації, digital-покоління, управління поведінкою.

THE IMPACT OF THE DIGITAL REVOLUTION ON THE ECONOMY AND PEOPLE: THE EFFECTS OF DIGITALIZATION

*Kompaniets V. V., Doctor of Economics, Professor
(Ukrainian State University of Railway Transport),
Kratser V. V., PhD in economics, senior labor economist
(LLC «New Systems AM» International Airport Kharkiv)*

In the article we showed that the "digital revolution" had little impact on the development of the economy, as shown by the analysis of data on labor productivity growth (1995-2000) and multifactor productivity in the United States (2010-2015), a comparative analysis of incoming and outgoing flows of the IT sector (1987-1998). ICT spending in the world as a whole is huge and growing faster than GDP. However, ICT contributes to economic growth only upon reaching the minimum threshold of infrastructure development and the return of high cost requires growth in sales, which is problematic in the downturn in the global economy and not feasible for many countries.

The largest IT corporations receive dividends from the development of the "digital economy". At the same time, most of the revenue of technology giants is associated not with the real, but with the virtual economy, and the value of their income is comparable to the GDP of the largest countries in the world by GDP. The dominance of IT corporations can lead to the fact that the whole new economy will be managed only by them.

The role of technology in the modern world is changing, and if the third technological revolution was aimed at changing the economy, the fourth-a profound change in man and therefore it is more appropriate to call humanitarian and technological.

It is a process of global and deep changes of the person and society on the basis of NBICS technologies which gluing basis are digital for the purpose of cardinal reorganization of the existing social and economic order. In the new system, the nature of benefits is concentrated not in the field of improving technical and economic processes, but in the field of behavior management.

Even now, under the influence of digital technologies and modern culture, which is confirmed by many studies of the digital generation, deep changes are taking place with the human psyche. And this is the basis for the management of human behavior in all spheres, including in the economy, along with the process of algorithmization of all aspects of life in the modern world. But this is a dead end for the development of society and the traditional economy.

Keywords: *digital revolution, digital technology, humanitarian and technological revolution, economy, person, information and communication technologies, ICT spending, algorithmization of consciousness, NBICS technologies, IT companies, digital generation, management of behavior.*

Постановка проблеми. Обзор публикаций. В последние годы в научных кругах активно стала обсуждаться тема влияния цифровой революции на изменение экономики. С цифровизацией связывают не только выход из экономического кризиса, но и переход на новое качество экономического роста, что для Украины выглядит весьма привлекательно.

Но на вопрос: насколько же эффективны цифровые технологии для экономики и общества? - однозначного ответа пока нет. Одна группа ученых доказывает наличие значительного экономического эффекта, перечисляет многочисленные преимущества цифровизации, утверждает, что цифровые технологии, услуги и системы очень важны для социального развития [1-6].

В Украине на государственном уровне цифровизация всех сфер жизнедеятельности входит в ранг высокоприоритетных задач. Вопросы развития всеобъемлющих цифровых инфраструктур вплоть до цифровой идентификации граждан обсуждаются в обществе и приобретают все больше сторонников, которые осознанно готовы приносить в жертву цифровизации самого человека, вытесняя его из привычных процессов - производства, сферы обслуживания, образования и даже медицины, при этом ожидая макроэффекта в виде дополнительно созданного ВВП за счет цифровизации к концу 2021 г. в размере 11%, а к концу 2025 г. уже 44% (эффект от инвестиций и повышения производительности) [7-9].

Однако оптимистическая оценка эффекта цифровизации не выглядит убедительно по нескольким причинам. Во-первых, не проводится сопоставление инвестиций, вложенных в новые технологии, и отдачи от них, указывается только последнее (например, в виде экономии издержек). Во-вторых, нет доказательств того, что развитие экономики на основе новых технологий даст преимущество для всех, а не для узкой группы бенефициаров проекта. В-третьих, отсутствует комплексный и системный анализ выгод и рисков от применения технологий в разных сферах, начиная от экономики и заканчивая культурой, социумом. Последнее особенно важно, поскольку любое, особенно революционное изменение в одной из сфер жизни человека и общества неминуемо влияет на все остальные сферы и на самого человека как личность, что особенно стремительно происходит в глобализирующемся мире.

Поэтому другая группа ученых, в частности В. В. Иванов и Г. Г. Малинецкий [10], В. Ю. Катасонов [11], А. Б. Кобяков и М. Л. Хазин [12-13], Е. С. Ларина и В. С. Овчинский [14-15], весьма скептически оценивают безусловные оптимистичные перспективы введения цифровых технологий, подчеркивая адресную ограниченность технологических дивидендов, их риски, и делают упор на изменениях в обществе, человеке и его поведении, а также на кардинальной перестройке доминирующей в

мире социально-экономической системы капитализма и переходе к посткапитализму.

На этих же позициях стоят и авторы публикации, которые уже обращались к данной тематике [16-18].

Цель публикации. В этой статье мы попытаемся ответить на вопросы о том, как влияет на развитие экономики так называемая «цифровая революция» и кто получает основные дивиденды от цифровизации, а также отразить некоторые аспекты влияния новых технологий на человека и его поведение в т.ч. в экономике, что и будет ее целью.

Основной материал. Для начала необходимо сделать два базовых замечания относительно ИКТ, в т. ч. цифровых технологий.

Первое: сами по себе ИКТ, в т.ч. цифровые технологии, составляют основу уходящего пятого технологического уклада (его приблизительный интервал для западной цивилизации - 1970-2010 гг.) и научная база для них была разработана еще с начала-середины XX ст. (т.е. новыми эти технологии можно назвать весьма относительно).

По-настоящему новыми являются технологии шестого уклада (переход к нему начался с 2010 г.), основу которого составляют так называемые конвергентные NBICS – технологии, в т.ч. биотехнологии, новая медицина, нанотехнологии, когнитивные науки и социогуманитарные технологии, новое природопользование и ряд других.

Второе: так называемая «цифровая революция» (появление и развитие Интернета, в т. ч. Интернета вещей, инвестиции в который, по оценкам IDC, к 2023 г. достигнут 1,12 трлн дол. [19], новых вычислительных комплексов – от суперкомпьютеров до смартфонов, принципиально новых IT-решений, переход к платформенному принципу интеграции цифровой среды и технологий больших данных, др.) мало повлияла на развитие экономики. В гораздо большей степени цифровые инновации пятого и технологии шестого уклада влияют и будут влиять на развитие человека и общества. И в этом смысле правомерно говорить не о технологической, как принято, а о гуманитарно-технологической революции,

которая не только создаст новые профессии (консультант по вопросам роботов, герокинезиолог, архитектор виртуальной реальности [9]) и уничтожит прежние, но изменит нашу жизнь, и самое главное – изменит самого человека.

Так ли это? Из истории развития экономики известно, что к действительно революционным изменениям в индустрии и значительному росту экономики привели революционные технологии четвертого уклада (его приблизительный интервал - 1930-1970 гг.). А что дали и дают цифровые технологии для развития современной экономики и ее будущего?

Во-первых, данные по мультифакторной производительности (труда и капитала) в США показывают, что этот показатель рос с темпом в 2,5% в год за последние полвека только в период с 1958 по 1968 гг. [10]. В основе такого роста находились три взрывные инновации: массовое внедрение конвейера в производство; новые материалы (химия); массовое использование двигателя внутреннего сгорания (автомобилизация). Уже в конце XX ст. рост экономики США значительно замедлился. А в период 2010-2015 гг. темпы роста мультифакторной производительности упали до 0,25% в год, т.е. примерно в 10 раз [цит. по 10, с.9]. Форсированное внедрение компьютеров в различные сферы жизнедеятельности не дало значимого экономического эффекта.

Это подтверждают результаты исследования американской аудиторско-консалтинговой компании McKinsey «Рост производительности труда в США в 1995-2000 гг.», 2001 г. [20]. Доклад является результатом работы, проводившейся с участием комиссии экспертов, под руководством нобелевского лауреата Роберта Солоу.

При расчетах роста производительности в отраслевом разрезе выяснилось, что практически все увеличение темпов роста производительности в экономике США сконцентрировано в шести отраслях: розничная торговля, оптовая торговля, торговля ценными бумагами, производство полупроводников,

компьютеров, телекоммуникации. В остальных 53 отраслях наблюдалось небольшое увеличение или снижение роста производительности, в целом компенсирующие друг друга.

Для выявления движущих сил роста был проведен анализ этих шести отраслей. Особое внимание было уделено инвестициям в ИТ и их влиянию на показатели производительности. Торговля ценными бумагами оказалась единственной из шести лидирующих отраслей, где Интернет действительно существенно способствовал увеличению производительности. Расчет взаимосвязи между ростом производительности и насыщенностью информационными технологиями в целом в экономике США не показал статистически значимых результатов (коэффициент корреляции составил 0,007) [12].

И уже в отчете 2002 г. McKinsey «Как ИТ способствует росту производительности» говорится, что информационные технологии были лишь одним из факторов, которые привели к значительному росту производительности [21].

Во-вторых, для того чтобы оценить эффективность новой экономики, целесообразно провести сопоставительный анализ входящих и выходящих потоков ИТ-сектора. В качестве входящих потоков можно рассмотреть долю ИТ-сектора в инвестициях в основной капитал, а в качестве выходящих – его вклад в ВВП и в валовой выпуск.

Из анализа межотраслевого баланса экономики США за 1987, 1992, 1997 и 1998-е гг., можно увидеть, что за 1987-1998 гг. доля инвестиций в продукцию новой экономики увеличилась в 1,68 раза - с 15 до 25% от общего объема инвестиций в основной капитал. Но при этом доля аналогичной продукции в ВВП (рассчитанном методом конечного использования) за тот же период увеличилась всего в 1,11 раза - с 17% в 1987 г. до 19% в 1998-м. Так же и незначительно - в 1,13 раза, с 16 до 18%, увеличилась ее доля в валовом выпуске. Из этих расчетов, как подчеркивает М. Хазин, следует вывод о несоответствии входящих и выходящих потоков новой экономики: скорость роста инвестиций в нее превышает скорость роста ее доли в ВВП в 1,5 раза [13].

В-третьих, современные тенденции вклада ИКТ в развитие мировой экономики в целом подтверждают отсутствие видимой эффективности на фоне высоких, но не афишируемых затрат. Как показали результаты исследования мировой отрасли ИКТ, выполненные International Data Corporation (IDC) и опубликованные в октябре 2017 г., расходы на ИКТ растут вдвое быстрее глобального ВВП. По данным IDC, в 2016 г. расходы на IT-решения и телекоммуникационные услуги в мире достигли 4,3 трлн дол., что почти на 5% больше, чем в 2015 г. Ожидалось, что в 2021 г. объем ИКТ-рынка возрастет на 6,5%, а ВВП — на 2,5-2,6% [22].

В новом отчете IDC от 01.08.2019 г. «Цифровые экосистемы - оценка влияния и возможностей» отмечается, что доля вклада цифровой экономики в мировой ВВП в 2018 г. составила порядка 10,2% (около 13 трлн дол.), при этом прогнозируется ее дальнейший уверенный рост, который при агрессивном сценарии захвата рынка в 2020 г. составит уже около 28,52%, а к 2022 г. достигнет отметки в 72,08%. По консервативному

сценарию, данный показатель может достигнуть 21,16 и 48,41% в 2020 и 2022 гг. соответственно [23].

Но при этом инвестиции в технологии и услуги, которые могут обеспечить цифровое преобразование бизнес-моделей, продуктов и услуг предприятий, достигнут в 2019 г. 1,18 трлн дол., что на 17,9% больше, чем в 2018 г. Далее ожидается, что такие инвестиции в течение следующих четырех лет во всех секторах составят более 6 трлн дол. [24].

Весьма показательным является сравнение динамики роста мирового ВВП и динамики повышения расходов на ИКТ (рис. 1), включающих расходы на закупку вычислительной техники и программного обеспечения, оплату услуг связи, обучение сотрудников разработке и применению ИКТ, развитие новых технологий и прочие расходы на ИКТ (более подробно по видам расходов с делением на традиционные и новые виды ИКТ – табл. 1).

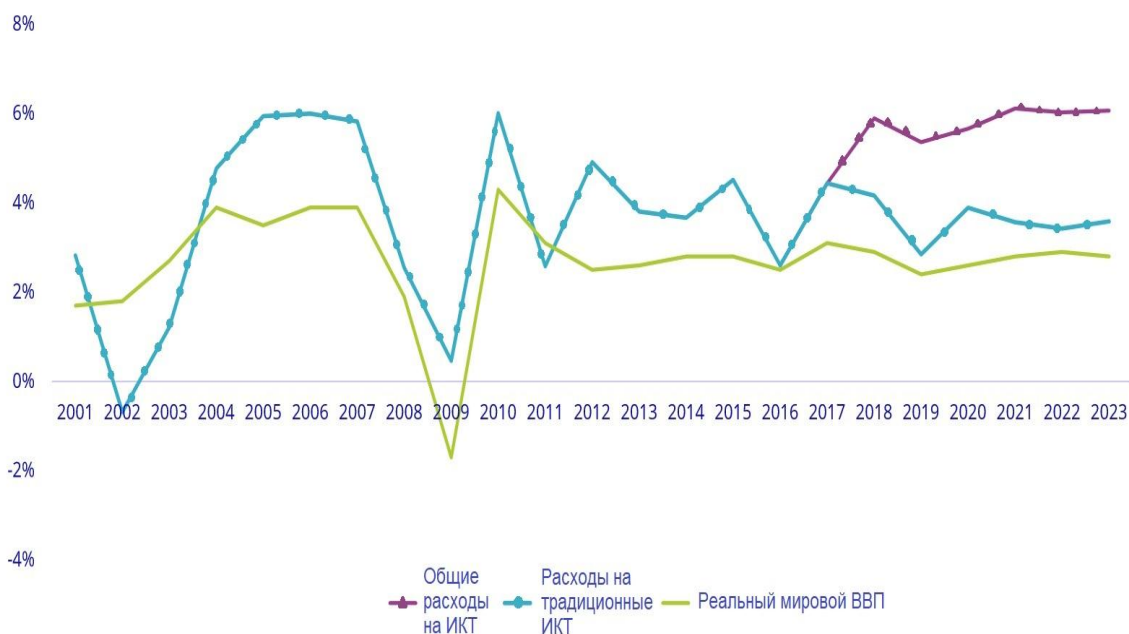


Рис. 1. Сравнение динамики роста расходов на ИКТ и динамики роста мирового ВВП за 2001-2023 гг. [по данным 25]

Из рис. 1 видно, что темпы роста мирового ВВП значительно уступают темпам роста общемировых расходов на ИКТ.

Таблица 1

Общемировые расходы на ИКТ [по данным 26]

Показатели	Факт				Прогноз		
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Расходы на ИКТ, млн долл. в т. ч.:	4 309 743	4 571 605	4 812 975	5 061 106	5 342 400	5 675 852	6 055 535
Традиционные ИКТ *	3 698 055	3 857 728	3 986 997	4 099 343	4 211 785	4 330 101	4 453 711
Новые ИКТ (3rd Platform) **	611 688	713 877	825 978	961 763	1 130 615	1 345 751	1 601 824

Примечание:

* - аппаратное, программное обеспечение, услуги и телекоммуникации; ** - технологии «третьей платформы»: социальные сети, искусственный интеллект (AI), Big data analytics (BDA), 3D-печать, робототехника, дроны, виртуальная реальность (VR), дополненная реальность (AR), Интернет вещей (IoT)

Из табл. 1 видно, что рост расходов на ИКТ ускорится к концу прогнозного периода на фоне растущей популярности технологий «третьей платформы» и к 2022 г. данные технологии сформируют больше четверти (26,45%) глобальных расходов на ИКТ.

Т.е. мы наблюдаем разрыв между вложениями в ИКТ и их результативностью для мировой экономики в целом, что было характерно в конце XX ст. для экономики США, а также нежелание акцентировать внимание на высоких затратах, связанных с цифровыми преобразованиями.

Итак, внедрение новых информационных технологий требует очень больших капитальных затрат в т. ч. в развитие соответствующей инфраструктуры и обеспечение кадрами. При этом ИКТ способствуют экономическому росту только по достижении минимального порога развития инфраструктуры ИКТ, в противном случае может быть получен нулевой или отрицательный результат. Это подтверждают выводы из результатов эмпирического исследования, проведенного компанией Economist Intelligence Unit еще в 2003 г. [цит. по 1]. Затраты же окупаются в течение длительного времени, по мере достижения высоких объемов продаж, что проблематично в условиях спада мировой экономики и

нарастающего социально-экономического кризиса для многих стран.

В этой связи очень показателен пример Индии, которая стала на путь цифровизации сравнительно недавно. В стране планировалось провести цифровизацию экономики, в т. ч. финансовой сферы, налоговой, системы госзакупок и социальных выплат. Результатом поспешных цифровых реформ стал спад промышленного производства, торможение роста банковского кредитования, сокращение общей экономической активности и снижение валового национального продукта Индии на примерно 1% [27]. Это отмечено в докладе МВФ, опубликованном в начале 2018 г., в котором в т. ч. делается вывод о рисках и опасностях форсированной цифровизации.

Но если в экономике отдельных развитых стран и в мировой экономике в целом экономический эффект от цифровизации пока не удалось зафиксировать, справедливым будет вопрос о том, кто же получает технологические дивиденды?

Как отмечают авторы аналитического материала, подготовленного для заседания Глобальной комиссии по вопросам будущего сферы труда «Влияние технологии на качество и количество рабочих мест» (февраль 2018 г.), распределение технологических дивидендов остается открытым вопросом [28].

В настоящее время нет оснований утверждать, что новая волна технологических изменений не повторит тенденции

предыдущей, когда технологические дивиденды распределились в пользу собственников капитала и высококвалифицированных работников [28, с.3]. Также, как не очень определенно отмечают авторы упоминаемого материала, пока не ясно, станет ли неотъемлемой чертой новой экономики то, что конечные выгоды от цифровизации будут получать не общество, а узкий круг доминирующих компаний.

Согласно докладу Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), опубликованному в июле 2019 г. наибольшие дивиденды от цифровой экономики получают США и Китай, а остальные страны сильно отстают. При этом лидерские позиции на цифровом рынке удерживает несколько крупнейших компаний (Microsoft, Apple, Amazon, Google, Facebook, Tencent и Alibaba), на долю которых приходится две трети цифровых платформ [29].

Т.е. основные дивиденды от цифровой экономики получает не общество, а IT-компании, прежде всего американские. В 2018 г. технологические гиганты большой пятерки — Amazon, Apple, Facebook, Microsoft и Alphabet — заработали в совокупности около 801,5 млрд дол. [30], что составляет 3,89% ВВП США [рассчитано по 31], но является одним из самых высоких показателей среди 20 крупнейших стран мира по объему ВВП. Размер выручки технологических гигантов превышает, например, ВВП Саудовской Аравии (684 млрд дол.).

При этом большая часть выручки не связана с созидательной деятельностью, обеспечивающей качественное развитие экономики. Так, практически всю выручку (98,5%) Facebook обеспечила онлайн-реклама, у Google выручка от рекламы — несколько меньше (85%), а главная статья выручки Apple (63%) обеспечена продажами iPhone [30].

О том, что во всеобщей цифровизации заинтересованы гиганты IT-бизнеса, косвенно свидетельствует и то, что эти компании принимают активное участие в разработке соответствующих программных документов в разных странах мира. Так, концептуальные основы «Цифровой повестки дня Украины - 2020» были разработаны отечественными консультантами и экспертами под эгидой общественной организации Хай Тек Офис,

мировых лидеров «цифрового» мира Cisco, IBM, Intel, Oracle, Deloitte, SAP, Ericsson, HRE, MasterCard, International Data Corporation [6].

Особые риски доминирования цифровых гигантов связаны с невиданным со времен Великой депрессии ростом концентрации капитала в целом в мировой экономике и, особенно, в сегменте так называемой экономики знаний. Как отмечалось в публикации журнала The Economist (сентябрь 2016 г.) «...в Силиконовой долине небольшая группа монополистов имеет рыночную власть и получает доходы, невиданные со времен баронов-разбойников XIX века» [30].

И если все страны, как отмечается уже в статье The Economist, опубликованной в январе 2018 г., не примут меры антимонопольной политики, цифровая экономика будет управляться лишь группой компаний монополистов, власть которых будет выше власти правительств промышленно развитых стран [33].

Отдельно необходимо выделить проблему экономических выгод от цифровизации для развивающихся стран, к которым, согласно классификации МВФ, относится и Украина. Некоторые западные эксперты отмечают, что новые технологии могут сделать в принципе непреодолеваемым уже существующий разрыв между странами, которые находятся на разных уровнях социально-экономического развития.

В этой связи необходимо выделить два направления цифровизации. Такое направление как роботизация и автоматизация производства требует наличия необходимой инфраструктуры, кадрового потенциала и, соответственно, огромных инвестиций, что ставит под сомнение его развитие во всех странах. Вероятно поэтому во всех мировых докладах делается упор не на развитии промышленности, а на преодолении цифрового разрыва путем всеобщего внедрения «всемирной паутины» и развития у населения цифровой грамотности. Это даст возможность развивать на основе цифровизации менее капиталоемкие сферы — торговлю и услуги. Однако даже зарубежные исследователи подчеркивают, что в итоге вся экономическая деятельность на основе

Интернет-сети (в т. ч. торговля, услуги) будет находиться под полным контролем узкой группы компаний, владельцев цифровых платформ и связанных с ними структур [28].

Таким образом, цифровые технологии не обеспечивают развитие экономики в целом. Глобальное влияние цифровых, а также конвергентных технологий направлено на человека и общество. Остановимся на некоторых аспектах этого влияния.

Во-первых, уже сейчас под влиянием цифровых технологий, а также современной культуры, что подтверждают многие исследования digital-поколения, с психикой человека происходят глубинные изменения: происходит деградация естественного интеллекта, нарушается чувственно-волевая сфера человеческой психики, изменяются ценности [34-39].

На уровне личностных качеств и навыков это проявляется в формировании неадекватного представления о мире, заимствовании ценностей и потребностей из цифровых шаблонов, размытости системы ценностей и отсутствии устойчивых предпочтений, нравственном релятивизме, эгоцентризме и индивидуализме, гедонизме, самоуверенности (при снижающейся грамотности), стремлении к комфорту и спокойствию.

На уровне когнитивных и творческих качеств и навыков это проявляется в низкой и недолгой концентрации внимания, интеллектуальной зависимости от техники (аутсорсинг функции памяти гаджетам), соответственно, неглубокой и недолгой памяти, снижении аналитических способностей и критичности мышления, формировании «клипового мышления», характеризующегося фрагментарностью и поверхностностью.

На уровне социально-поведенческих (действенно-эмоциональных) качеств и навыков это проявляется в стирании грани между действительностью и иллюзией; резком снижении способности социального взаимодействия, чувства сопереживания, способности самоконтроля, в т.ч. целеполагания, отсутствии терпения (стремлении достичь всего и сразу), восприятию трудностей как признака неправильно выбранного пути.

Во-вторых, магистральным направлением цифровой революции стала алгоритмизация всех сторон жизни современного мира. Остановимся на этом явлении более подробно.

В современной психологии выделяют как минимум два типа мышления или контура психики, соответственно поведения человека. Первый тип разные авторы называют алгоритмическим, стереотипным или интуитивным, быстрым; второй – поисково-прогностическим, творческим или рациональным, медленным. Первый тип мышления включает в себя экспертные знания и неосознанное мышление, а также все автоматические действия мозга в области восприятия и памяти и потому почти не требует умственных усилий. А второй требует усилий и внимания в т. ч. для поиска неизвестных решений, контроля действий и потому энергозатратен, особенно при решении сложных проблем.

Именно второй тип мышления отвечает за самоконтроль. Оба они нужны человеку для жизни, проблемы начинаются тогда, когда алгоритмическое (стереотипное) мышление вытесняет и замещает творческое. В этом случае происходит утрата творческих начал, самоконтроля и формируется алгоритмический стиль поведения, заключающийся в следовании установленным извне процедурам.

Знание о двух типах мышления используется в социальном инжиниринге (более широко - проектировании) для управления человеческим поведением, в т. ч. в экономике. В принципе социальный инжиниринг базируется на том, чтобы перевести человеческое поведение с уровня поискового на уровень инстинктивного. Создается такая обстановка, когда человек, реагируя на определенные раздражители или ситуации, поступает определенным образом в соответствии с определенными привычками, инстинктами, традициями. И делает это с удовольствием [14].

Со временем автоматизация познавательной поведенческой активности ведёт к морфологическим изменениям в

головном мозге. Это экспериментально показал российский нейрофизиолог и нейропсихолог С. Савельев. Благодаря потрясающей пластичности мозга церебральное закрепление алгоритмического поведения происходит не в течение миллионов и тысяч лет и даже столетий, как считалось до последнего времени, а за десятилетия [15], т. е. алгоритмизация закрепляется на нейрофизиологическом уровне.

В современном обществе алгоритмизация происходит по многим причинам и как управляемый, и как закономерный процесс.

Во-первых, в этом прежде всего заинтересована управляющая элита.

Цели алгоритмизации для главных заинтересованных лиц в сфере бизнеса – заставить покупателя купить произведенный продукт (услугу), соответственно получить прибыль. Так, если раньше компании работали для того, чтобы удовлетворить потребности и пожелания покупателей, то сейчас у них появилась возможность создать эти потребности, подготовить покупателя к товару, который появится на рынке. Если ещё в 1980 г. доля затрат на рекламу, маркетинг и т. п. составляла, например, в бытовой электронике 10-15%, то теперь возросла до 50% по многим видам.

Отражение ускоряющегося роста данных стремлений мы можем проследить, анализируя динамику глобальных расходов на рекламу за последние 10 лет. Если в 2010 г. затраты на рекламный контент и его продвижение во всем мире составляли 399,26 млрд дол., то к 2015 г. их объем возрос на 21,52% (485,17 млрд дол.), а совокупный рост с 2010 по 2019 гг. составляет ошеломляющие 41,01% [по данным 41].

Расходы на рекламу в 2019 г., составляющие 563,02 млрд дол., что на 3,55% больше, чем в предыдущем году, сопоставимы, например, с годовым ВВП 2019 г. таких высокоразвитых стран как

Польша (565,85 млрд дол.), Бельгия (517,61 млрд дол.) или Швеция (528,93 млрд дол.) [по данным 31].

Цели алгоритмизации в сфере политики – заставить избирателя сделать необходимый выбор (действовать предугадано), соответственно получить власть.

Для того чтобы перевести общество к алгоритмическому режиму, запущен процесс управляемой деградации, когда намеренно снижается уровень образования и научных исследований, а настоящее образование и наука становятся уделом избранных. В этом случае измененный социум уже не предъявляет к своим членам повышенных интеллектуальных требований. Вследствие этого люди, не встречая соответствующих стимулов, склонны минимизировать сложные мыслительные процессы (энергозатраты мозга) и замещать сознательное поведение психофизиологическими и социальными автоматизмами.

Во-вторых, как отмечает Е. Ларина, к алгоритмизации поведения приводит платформенный способ организации коммерческой деятельности. Пользователи платформы, например, продавцы или покупатели услуг, действуют по определенным правилам и процедурам - алгоритмам, заложенным на программном уровне в платформу. Теоретически они располагают правом свободного выбора, но непрерывно получают от платформы рекомендации, корректирующие их поведение и определяющие выбор [14-15].

Платформы только притворяются рынками, отмечает Ларина. На деле это среда непрерывного принудительного планирования и управления поведением. У каждой платформы есть хозяин – собственник. Он контролирует алгоритмы и владеет большими данными, определяет структуру деятельности продавцов и

покупателей, правила и во многом итоги их взаимодействия в процессе сделок.

В-третьих, сама деятельность человека в современном мире, ее информационная среда и материальные факторы подавляют в человеке творческий контур психики и мышления, замещая его операционным и алгоритмическим. Даже если человек будет сопротивляться, за него все сделают компании – производители гаджетов, умных вещей, и т. п., подсоединенных к платформам интеллектуального анализа данных [14,15]. Ведь в алгоритмической экономике главный и самый дефицитный ресурс – это внимание потенциального потребителя, которое ограничено. Поэтому посредством разрабатываемых информационных технологий, в т. ч. платформ, ведется битва за внимание, с применением методов, усиливающих социальную инстинктизацию и стереотипы поведения.

Так, ведущие аналитики NECSI - Института сложных систем Новой Англии (Кембридж, Массачусетс, США) во главе с его основателем Я. Бар-Ямом [42-43] уже давно ведут исследования о том, как прогнозировать поведение групп на основе анализа больших объемов данных (Big Data) начиная с прогнозирования колебаний рыночной конъюнктуры, финансовых кризисов по уровню коллективной паники и глобальных беспокойств, которые привели к Арабской Весне, заканчивая предсказаниями о скорости развития болезней и распространении инфекций и патогенных вирусов таких, как Эбола. По заявлению основателя NECSI, уже сегодня большие данные помогают в большинстве случаев прогнозировать поведение групп на 90%.

А с развитием Интернета нового поколения, в частности Интернета вещей, открывается возможность перехода от алгоритмизации к психическому и поведенческому программированию.

Технологию контроля поведения, основанную на коммуникативном эффекте научения, описывают в своих трудах психологи-бихевиористы (от англ. behaviour — поведение) Дж. Уотсон и Б. Скиннер, которые считают, что сознание человека, как «черный ящик», проникнуть в который невозможно, поэтому предлагают опираться на анализ воздействующего стимула и ответной на него поведенческой реакции.

Из данной парадигмы произросла надж-технология (от англ. nudge – легкое подталкивание), которая используется для целенаправленной коррекции поведения тех или иных конкретных социальных, возрастных и т. п. групп через всеобъемлющий цифровой поведенческий архив (big data). Так, анализируя активность индивида в сети, такая технология позволяет предлагать ему покупки сообразно его интересам и желаниям [44].

В погоне за прибылью и властью над сознанием людей активные адепты надж-технологии периодически наталкиваются на гражданские протесты населения, которые выливаются в общественные скандалы, связанные с использованием персональных данных и манипулированием поведением людей. Так, во Франции в начале 2019 г. французский регулятор - Национальная комиссия по делам информационных технологий и правам человека (CNIL) Франции удовлетворила ходатайство гражданских ассоциаций «Не ваше дело» (None Of Your Business) и «Квадратура сети» (La Quadrature du Net) и оштрафовала американскую корпорацию Google на 50 млн евро за неправомерную обработку и использование личных данных граждан в целях персонализации рекламы [45].

Самые свежие исследования, отражающие меры, принятые французами после подобного скандала, а именно опрос, проведенный в период с 12 по

13 июня 2019 во Франции среди респондентов в возрасте от 18 и старше лет в количестве 1008 человек посредством компьютерного веб-интервью (CAWI) с главным вопросом: «Что из перечисленного вы сделали после скандалов, связанных с манипулированием и использованием собранных личных данных?», гласит о том, что в общей сложности 60% респондентов заявили, что они потеряли доверие к крупным интернет-игрокам, и почти 40% заявили, что они участвуют в бойкотировании веб-сайтов или веб-приложений [46].

Еще ранее, в 2018 г. Еврокомиссия оштрафовала Alphabet, материнскую компанию Google, на рекордную сумму 4,34 млрд евро (5,06 млрд дол.) за злоупотребление доминирующим положением и использование мобильной операционной системы Android как средства закрепления доминирования своей поисковой системы. В частности, Google: 1) потребовал от производителей предварительно установить приложение Google Search и приложение для браузера (Chrome) в качестве условия для лицензирования магазина приложений Google (Play Store); 2) осуществлял платежи некоторым крупным производителям и операторам мобильной связи при условии, что они исключительно предварительно установили приложение Google Search на свои устройства; 3) запретил производителям, желающим предварительно установить приложения Google, продать даже одно умное мобильное устройство, работающее на альтернативных версиях Android, которые не были одобрены Google (так называемые «вилки Android») [47].

Подчеркнем еще раз, что экономической целью алгоритмизации является получение максимального дохода и прибыли, концентрация власти в глобальной экономике в руках узкого

круга ТНК через управление потребительским поведением населения.

Однако алгоритмизация – это тупик развития общества и традиционной экономики. Она приводит к блокировке творчества, самостоятельного и критичного мышления, а значит созидания. Новые технологии порождают тотальное отчуждение людей друг от друга, от труда, от природы, реального мира, погружая сознание в мир виртуальный. Алгоритмическое управление не работает в экстремальных и нетипичных ситуациях, а их количество с усложнением мира увеличивается.

Вывод. Итак, в этой статье мы показали, что так называемая цифровизация представляет собой не новый технологический прорыв, призванный создать условия для всеобщего экономического развития, а условие осуществления гуманитарно-технологической революции.

«Цифровая революция» мало повлияла на развитие экономики, что показывает анализ данных по росту производительности труда (1995-2000) и мультифакторной производительности в США (2010-2015), сопоставительный анализ входящих и выходящих потоков ИТ- сектора (1987-1998). Кроме того, расходы на ИКТ в мире в целом, которые редко афишируются, представляют собой колоссальные суммы и растут быстрее, чем ВВП. При этом ИКТ способствуют экономическому росту только по достижении минимального порога развития соответствующей инфраструктуры, а окупаемость высоких затрат требует роста объемов продаж, что весьма проблематично в условиях спада мировой экономики и в принципе неосуществимо для многих стран.

Дивиденды от развития «цифровой экономики» получают прежде всего крупнейшие ИТ-корпорации, сосредоточенные в США, а также в Китае. При этом большая часть выручки технологических гигантов связана не с реальной, а с виртуальной экономикой, а величина их доходов сопоставима с ВВП крупнейших по объему ВВП стран мира. Доминирование ИТ-корпораций может привести к тому, что вся новая экономика будет управляться лишь группой компаний монополистов, власть

которых будет выше власти правительств промышленно развитых стран.

В современном мире меняется роль технологий, и если третья технологическая революция была направлена на изменение экономики, то четвертая – на глубинное изменение человека и потому ее целесообразнее называть не промышленной или технологической, а гуманитарно-технологической революцией.

Она представляет собой процесс глобальных и глубинных изменений человека (его духовной, социальной, биологической природы) и соответственно всего общества (его культуры, права, экономики) на основе новейших конвергентных (NBICS-нано-био-инфо-когно-социо) и цифровых технологий с целью кардинальной перестройки существующего социально-экономического порядка и получения абсолютной власти узкой группой лиц.

В новой социально-экономической системе природа получения выгод концентрируется не в области совершенствования технико-экономических процессов, а в области управления поведением.

Уже сейчас под влиянием цифровых технологий, а также современной культуры, что подтверждают многие исследования digital-поколения, с психикой человека происходят глубинные изменения: происходит деградация естественного интеллекта, нарушается чувственно-волевая сфера человеческой психики, изменяются ценности. И это основа для управления поведением человека во всех сферах, в т.ч. в экономике, наряду с процессом алгоритмизации всех сторон жизни современного мира. Но это тупик развития общества и традиционной экономики.

И наука, и технологии – это часть культуры. Их движение, как и движение всей социально-экономической системы, определяется духовно-нравственными факторами – доминирующими в сознании и воплощаемыми в поведении людей ценностями.

К сожалению, проект цифровизации экономики и общества осуществляется в рамках линейной парадигмы, в интересах представителей мировой элиты, в т.ч.

владельцев крупнейших ТНК. Альтернатива такого проекта возможна лишь в рамках нелинейной парадигмы, где главным критерием прогресса общества является развитие религии и культуры, личности каждого человека, где новые технологии и экономика, выстроенная на их основе, служит человеку и обществу [48].

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Акаев А. А. Конвергентные ИКТ как ключевой фактор технического прогресса на ближайшие десятилетия и их влияние на мировое экономическое развитие / А. А. Акаев, А.И. Рудской // International Journal of Open Information Technologies, 2017 - vol. 5, - no. 1, - pp. 1-18.
2. Руденко М. В. Цифровізація економіки: нові можливості та перспективи / М. В. Руденко // Економіка та держава. – 2018. - № 11. – С. 61 – 65.
3. Коляденко С. В. Цифрова економіка: передумови та етапи становлення в Україні та світі. / С. В. Коляденко // Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики. - 2016. - № 6. - С. 105-112.
4. Піжук О. І. Цифрова трансформація економіки як основа формування її конкурентоспроможності / О. І. Піжук // Східна Європа: економіка, бізнес та управління ДВНЗ «Придніпровська державна академія будівництва та архітектури», 2018. – Випуск 6 (17). – С. 79-83.
5. 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.
6. В. Фишук Цифровая экономика – это реально [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://biz.nv.ua/experts/tsifrovajja-ekonomika-eto-realno-1001102.html>
7. Цифрова адженда України — 2020 ("Цифровий порядок денний" — 2020) Концептуальні засади (версія 1.0) Першочергові сфери, ініціативи, проекти "цифровізації" України до 2020 року [Електронний ресурс]. — К.: ГС "Хай-тек офіс Україна", 2016. — 90 с. — Режим доступу:

<https://uccr.org.ua/uploads/files/58e78ee3c3922.pdf>

8. Розпорядження КМУ від 17 січня 2018 р. №67-р «Про схвалення Концепції розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018–2020 роки та затвердження плану заходів щодо її реалізації» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/67-2018-%D1%80/stru>

9. Україна 2030е — країна з розвинутою цифровою економікою [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://strategy.uifuture.org/kraina-z-rozvinutoyu-cifrovoyu-ekonomikoyu.html#6-2-2>

10. Иванов В.В. Цифровая экономика: мифы, реальность, перспектива / В.В. Иванов, Г.Г. Малинецкий. - Российская академия наук, - 2017. – 63 с.

11. Катасонов В.Ю. Цифровые финансы. Криптовалюты и электронная экономика. Свобода или концлагерь? / В. Ю. Катасонов. – М.: Книжный мир, 2017. - 320 с.

12. Хазин М. Конец сказки о новой экономике. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://worldcrisis.ru/crisis/73174>

13. Кобяков А.Б. Закат империи доллара и конец “Рах Americana”. / А. Кобяков, М. Хазин. М.: Вече, 2003. – 368 с.

14. Ларина Е. Понимание алгоритмических обществ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.intelros.ru/pdf/svobodnay_misl/2017_05/1.pdf

15. 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>

16. 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.

17. Компаниец В.В. Гуманитарно-технологическая революция и глубинное изменение человека (оценка с позиции православного мировоззрения)/ В.В. Компаниец // Международный научный вестник (Вестник Объединения православных ученых) – 2019- № 4 (20). – С. 38-46.

18. Компаниец В. В. О проекте создания “новой экономики” - посткапитализма (аксиологическая и социально-экономическая оценка) / В. В. Компаниец // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2019. - № 65. - С. 86-95.

19. MacGillivray C., Torchia M. Internet of Things: Market Spending & Trend Outlook. IDC. Jun 2019 - Web Conference Proceeding [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.idc.com/getdoc.jsp?containerId=US45161419>

20. McKinsey Global Institute, US productivity growth, 1995–2000 October 2001. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.mckinsey.com/featured-insights/americas/us-productivity-growth-1995-2000>

21. McKinsey Global Institute, How IT enables productivity growth. The US experience across three sectors in the 1990s // Research, November 2002. [Electronic resource]. – Access mode: https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Business%20Functions/McKinsey%20Digital/Our%20Insights/How%20IT%20enables%20productivity%20growth/MGI_How_IT_enables_productivity_report.ashx

22. ИКТ (мировой рынок) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.tadviser.ru/index.php>

23. Parker B., Hojlo J., Minton S., Villali J. Digital Ecosystems –Sizing the Impact and Opportunity. IDC. Aug 2019 – Web Conference Proceeding [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.idc.com/getdoc.jsp?containerId=US45442319>

24. Kimura A., Vacca A., Bisht A. Simpson C. Worldwide Digital Transformation Spending Guide. IDC [Electronic resource]. – Access mode: https://www.idc.com/getdoc.jsp?containerId=IDC_P32575

25. Minton S. IDC. State of the Market: ICT Spending Review and Outlook — 2Q19. Aug 2019 – Web Conference Proceeding [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.idc.com/getdoc.jsp?containerId=US45462719>

26. ICT Spending Forecast 2018 - 2022 Forecast [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.idc.com/promo/global-ict-spending/forecast>

27. Касперская Н.И. (2018.03.22) - Цифровая экономика и риски цифровой колонизации [Электронный ресурс] / Н.И. Касперская. – Режим доступа: <https://mediamera.ru/post/25799>
28. The impact of technology on the quality and quantity of jobs [Electronic resource]. – Access mode: https://www.ilo.org/global/topics/future-of-work/publications/issue-briefs/WCMS_618168/lang--en/index.htm
29. Доклад о цифровой экономике 2019. Создание стоимости и получение выгод: последствия для развивающихся стран. ООН, Женева, 2019. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/der2019_overview_ru.pdf
30. На чём зарабатывают Apple, Google, Microsoft, Amazon и Facebook [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2019/04/3/646667/>
31. GDP Ranking. International Monetary Fund World Economic Outlook [Electronic resource]. – Access mode: <http://statisticstimes.com/economy/projected-world-gdp-ranking.php>
32. The rise of the superstars/ The Economist/special reports September 17th 2016 [Electronic resource]. – Access mode: https://www.economist.com/sites/default/files/20160917_companies.pdf
33. How to tame the tech titans [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.economist.com/leaders/2018/01/18/how-to-tame-the-tech-titans>
34. Kompaniets V., Polevaya V., Poliakova E. Shramenko E. Readiness of workers for a new economy in condition of systemic changes (man - technologies – economy). SHS Web Conf. Vol/ 67, 2019. Fifteenth Scientific and Practical International Conference “International Transport Infrastructure, Industrial Centers and Corporate Logistics” (NTI-UkrSURT 2019) [Electronic resource]. – Access mode: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196706028>
35. Шпитцер М. Антимозг: цифровые технологии и мозг / Манфред Шпитцер; пер. с немецкого А. Г. Гришина - Москва: АСТ, 2014. - 288 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.samomudr.ru/d2/Shpitcer%20Manfred%20ANTIMOZG%20Cifrovye%20texnologii%20i%20mozg.pdf>
36. S. Turkle, Life on the screen: identity in the age of the Internet (Simon and Schuster, New York, 1995)
37. Dr. N. Kardaras, Screens In Schools Are a \$60 Billion Hoax [Electronic resource]. – Access mode: <http://time.com/4474496/screens-schools-hoax/>
38. V. L. Dunckley M.D., Gray matters: too much screen time damages the brain (2014) <https://www.psychologytoday.com/us/blog/mental-wealth/201402/gray-matters-too-much-screen-time-damages-the-brain>
39. Interview Clifford Nass // Digital Nation. Life on the digital frontier. – URL: <http://www.pbs.org/wgbh/pages/frontline/digitalnation/interviews/nass.html>
40. Stuart Wolpert, In our digital world, are young people losing the ability to read emotions? [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.universityofcalifornia.edu/news/are-young-people-losing-ability-read-emotions>
41. Guttman A. Global advertising spending 2010-2019. Statista. Aug 2019 [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.statista.com/statistics/236943/global-advertising-spending/>
42. Bar-Yam Y., Bialik M. Beyond big data: Identifying important information for real world challenges. New England Complex Systems Institute. December 17, 2013 [Electronic resource]. – Access mode: <https://necsi.edu/beyond-big-data-identifying-important-information-for-real-world-challenges>
43. Bar-Yam Y. From big data to important information Complexity. New England Complex Systems Institute. April 25, 2016 [Electronic resource]. – Access mode: <https://necsi.edu/from-big-data-to-important-information>
44. Кафтан В. В. Современные информационно-коммуникативные технологии измененного состояния массового сознания / В. В. Кафтан, К. В. Супонова // Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета. – 2017- № 2 (26). - С. 20-26.
45. Amende record de 50 millions d'euros à Google en France [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.laliberte.ch/news-agence/detail/amende-record-de-50-millions-d-euros-a-google-en-france/472088>

46. Statista Research Department. Behavior adopted following scandals related to private data in France 2019. Statista. Aug 2019 [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.statista.com/statistics/1034951/behavior-after-scandals-personal-data-internet-france/>

47. Antitrust: Commission fines Google €4.34 billion for illegal practices regarding Android mobile devices to strengthen dominance of Google's search engine [Electronic resource]. – Access mode: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_4581

48. Компаниец В.В. О проекте «цифровая экономика» (аксиологическая и социально-экономическая оценка)/ В.В. Компаниец // Финансы, экономика, стратегия. - 2019- Том. 16, - № 8. - С. 12-17.

REFERENCES

1. Akaev A. A., Rudskoy A. I. (2017) Konvergentnyye IKT kak klyuchevoy faktor tekhnicheskogo progressa na blizhayshiyeh desyatiletiiya i ikh vliyaniye na mirovoye ekonomicheskoye razvitiye [Converged ICTs as a key factor in technological progress for the coming decades and their impact on world economic development]. *International Journal of Open Information Technologies*, vol. 5, no. 1, pp. 1-18.
2. Rudenko M. V. (2018) Tsyfrovizatsiya ekonomiky: novi mozhlyvosti ta perspektyvy [Digitalization of the economy: new opportunities and prospects]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 11, pp. 61 - 65.
3. Kolyadenko S.V. (2016) Tsyfrova ekonomika: peredumovy ta etapy stanovlennya v Ukraini ta sviti [Digital economy: preconditions and stages of formation in Ukraine and the world]. *Ekonomika. Finansy. Menedzhment: aktual'ni pytannya nauky i praktyky*, no. 6, pp. 105-112.
4. Pizhuk O.I. (2018) Tsyfrova transformatsiya ekonomiky yak osnova formuvannya yiyi konkurentospromozhnosti [Digital transformation of the economy as a basis for its competitiveness formation]. *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnya DVNZ «Prydniprov's'ka derzhavna akademiya budivnytstva ta arkhitektury»*, vol. 6 (17), pp. 79-83.
5. Tokmakova I.V. (2018) Stratehichne upravlinnya rozvytkom pidpryyemstv v umovakh tsyfrovizatsiyi ekonomiky [Strategic management of enterprise development in conditions of digitalization of economy]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 64, pp. 283-291.
6. V. Fishchuk V. Tsifrovaya ekonomika – eto real'no [The digital economy is real]. – URL: <https://biz.nv.ua/experts/tsifrovaya-ekonomika-eto-realno-1001102.html>
7. HITECH office (2016), Tsyfrova adzhenda Ukrainy — 2020 ("Tsyfrovyi poryadok dennyy" — 2020) Kontseptual'ni zasady (versiya 1.0) Pershocherhovi sfery, initsiatyvy, proekty "tsyfrovizatsiyi" Ukrainy do 2020 roku [«Digital Agenda of Ukraine - 2020 (Digital Agenda 2020). Conceptual backgrounds (version 1.0). Priority areas, initiatives, projects for "digitization" of Ukraine until 2020»]. – URL: <https://ucci.org.ua/uploads/files/58e78ee3c3922.pdf> (Accessed 30 Jan 2019).
8. CMU Ordinance no. 67-r of January 17 (2018) «Pro skhvalennya Kontseptsiyi rozvytku tsyfrovyi ekonomiky ta suspil'stva Ukrainy na 2018–2020 roky ta zatverdzhennya planu zakhodiv shhodo yiyi realizatsiyi» [«On Approval of the Concept of Development of the Digital Economy and Society of Ukraine for 2018-2020 and Approval of the Plan of Measures for its Implementation»]. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/67-2018-%D1%80/stru>
9. Ukraina 2030e — krayina z rozvynutoyu tsyfrovyu ekonomikoyu [Ukraine in the 2030s - a country with a widespread digital economy]. – URL: <https://strategy.uifuture.org/kraina-z-rozvinutoyu-cifrovoyu-ekonomikoyu.html#6-2-2>
10. Ivanov V.V., Malineckij G.G. (2017) *Cifrovaya ehkonomika: mify, real'nost', perspektiva* [Digital economy: myths, reality, perspective]. Moscow: Russian Academy of Sciences Publ. (in Russian)
11. Katasonov V.Yu. (2017) *Tsyfrovyie finansy. Kriptovalyuty i elektronnyaya ekonomika. Svoboda ili kontslager'?* [Digital finance. Cryptocurrencies and electronic economy. Freedom or concentration camp?]. Moscow: Book World. (in Russian)
12. Khazin M. (2003) Konets skazki o novoy ekonomike [The end of the tale of the new economy]. – URL: <http://worldcrisis.ru/crisis/73174>

13. Kobyakov A.B., Khazin M.L. (2003) *Zakat imperii dollara i konets «Pax Americana»* [The decline of the dollar empire and the end of the “Pax Americana”]. Moscow: Veche. (in Russian)
14. Larina E. Ponimaniye algoritmicheskikh obshchestv [Understanding of algorithmic societies]. – URL: http://www.intelros.ru/pdf/svobodnay_misl/2017_05/1.pdf
15. Larina E., Ovchinsky V. Paradoks Fermi i ugrozy budushchego. Magistral'noye napravleniye proizvodstvennoy revolyutsii [Fermi paradox and threats to the future. The main direction of the industrial revolution]. – URL: <https://centrasia.org/newsA.php?st=1535343120>
16. Kompaniets V.V. (2018) Razvitiye i budushcheye ekonomiki na osnove tsifrovyykh tekhnologiy: kriticheskoye osmysleniye [The Development and Future of the Digital Economy: A Critical Understanding]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 61, pp. 36-46.
17. Kompaniyets V.V. (2019) Gumanitarno-tekhnologicheskaya revolyutsiya i glubinnoye izmeneniye cheloveka (otsenka s pozitsii pravoslav'nogo mirovozzreniya) [Humanitarian and technological revolution and deep-seated human change (assessment from the perspective of the Orthodox worldview)]. *Mezhdunarodnyy nauchnyy vestnik (Vestnik Ob'yedineniya pravoslavnykh uchenykh)*, no. 4 (20), pp. 38-46.
18. Kompaniets V.V. (2019) O projekte sozdaniya "novoy ekonomiki" - postkapitalizma (aksiologicheskaya i sotsial'no-ekonomicheskaya otsenka) [About the project of creating a “new economy” - post-capitalism (axiological and socio-economic assessment)]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 65, pp. 86- 95.
19. MacGillivray C., Torchia M. (2019) Internet of Things: Market Spending & Trend Outlook. IDC - Web Conference Proceeding. – URL: <https://www.idc.com/getdoc.jsp?containerId=US45161419>
20. McKinsey Global Institute, US productivity growth, 1995–2000 October 2001. – URL: <https://www.mckinsey.com/featured-insights/americas/us-productivity-growth-1995-2000>
21. McKinsey Global Institute, How IT enables productivity growth. The US experience across three sectors in the 1990s // Research, November 2002. – URL: https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Business%20Functions/McKinsey%20Digital/Our%20Insights/How%20IT%20enables%20productivity%20growth/MGI_How_IT_enables_productivity_report.ashx
22. IKT (mirovoy rynek) [ICT (global market)]. – URL: <http://www.tadviser.ru/index.php>
23. Parker B., Hojlo J., Minton S., Villali J. (2019) Digital Ecosystems –Sizing the Impact and Opportunity. IDC – Web Conference Proceeding. – URL: <https://www.idc.com/getdoc.jsp?containerId=US45442319>
24. Kimura A., Vacca A., Bisht A., Simpson C. Worldwide Digital Transformation Spending Guide. IDC. – URL: https://www.idc.com/getdoc.jsp?containerId=IDC_P32575
25. Minton S. (2019) State of the Market: ICT Spending Review and Outlook — 2Q19. IDC – Web Conference Proceeding. – URL: <https://www.idc.com/getdoc.jsp?containerId=US45462719>
26. ICT Spending Forecast 2018 - 2022 Forecast – URL: <https://www.idc.com/promo/global-ict-spending/forecast>
27. Kasperskaya N.I. (2018) Tsifrovaya ekonomika i riski tsifrovoy kolonizatsii [The digital economy and the risks of digital colonization] – URL: <https://mediamera.ru/post/25799>
28. The impact of technology on the quality and quantity of jobs. – URL: https://www.ilo.org/global/topics/future-of-work/publications/issue-briefs/WCMS_618168/lang--en/index.htm
29. Doklad o tsifrovoy ekonomike (2019) Sozdaniye stoimosti i polucheniye vygod: posledstviya dlya razvivayushchikhsya stran [Digital Economy Report 2019. Value Creation and Benefit: Implications for Developing Countries] UN, Geneva, 2019. – URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/der2019_overview_en.pdf
30. Na chom zarabatyvayut Apple, Google, Microsoft, Amazon i Facebook [On what Apple, Google, Microsoft, Amazon and Facebook

- earn]. – URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2019/04/3/646667/>
31. GDP Ranking. International Monetary Fund World Economic Outlook. – URL: <http://statisticstimes.com/economy/projected-world-gdp-ranking.php>
32. The rise of the superstars (2016) The Economist/special reports – URL: https://www.economist.com/sites/default/files/20160917_companies.pdf
33. How to tame the tech titans. – URL: <https://www.economist.com/leaders/2018/01/18/how-to-tame-the-tech-titans>
34. Kompaniets V., Polevaya V., Poliakova E. Shramenko E. (2019) Readiness of workers for a new economy in condition of systemic changes (man - technologies – economy). *SHS Web Conf. Fifteenth Scientific and Practical International Conference «International Transport Infrastructure, Industrial Centers and Corporate Logistics»* (NTI-UkrSURT 2019), vol. 67. – URL: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196706028>
35. Spitzer M. (2014) *Antimozg: tsifrovyye tekhnologii i mozg* [Anti-brain: digital technology and the brain]. Moscow: AST. (in Russian). Available at: <http://www.samomudr.ru/d2/Shpitcer%20Manfred%20ANTIMOZG%20%20Cifrovyye%20texnologii%20i%20mozg.pdf> (accessed 05 December 2019)
36. Turkle S. (1995) *Life on the Screen: Identity in the Age of the Internet*. New York: Simon & Schuster – 352 p. (in English)
37. Kardaras Dr. N. Screens in Schools Are a \$60 Billion Hoax. – URL: <http://time.com/4474496/screens-schools-hoax/>
38. Dunckley M. D. (2014) Gray Matters: Too Much Screen Time Damages the Brain. – URL: <https://www.psychologytoday.com/us/blog/mental-wealth/201402/gray-matters-too-much-screen-time-damages-the-brain>
39. Interview Clifford Nass // Digital Nation. Life on the digital frontier. – URL: <http://www.pbs.org/wgbh/pages/frontline/digitalnation/interviews/nass.html>
40. Wolpert S. In our digital world, are young people losing the ability to read emotions? – URL: <https://www.universityofcalifornia.edu/news/are-young-people-losing-ability-read-emotions>
41. Guttman A. (2019) Global advertising spending 2010-2019. Statista. – URL: <https://www.statista.com/statistics/236943/global-advertising-spending/>
42. Bar-Yam Y., Bialik M. (2013) Beyond big data: Identifying important information for real world challenges. New England Complex Systems Institute. – URL: <https://necsi.edu/beyond-big-data-identifying-important-information-for-real-world-challenges>
43. Bar-Yam Y. (2016) From big data to important information Complexity. New England Complex Systems Institute. – URL: <https://necsi.edu/from-big-data-to-important-information>
44. Kaftan V.V., Suponova K.V. (2017) *Sovremennyye informatsionno-kommunikativnyye tekhnologii izmenennogo sostoyaniya massovogo soznaniya* [Modern information and communication technologies of an altered state of mass consciousness]. *Gumanitarnyye nauki. Vestnik Finansovogo universiteta*, no. 2 (26), pp. 20-26.
45. Amende record de 50 millions d'euros à Google en France. – URL: <https://www.laliberte.ch/news-agence/detail/amende-record-de-50-millions-d-euros-a-google-en-france/472088>
46. Statista Research Department (2019) Behavior adopted following scandals related to private data in France 2019. Statista. – URL: <https://www.statista.com/statistics/1034951/behavior-after-scandals-personal-data-internet-france/>
47. Antitrust: Commission fines Google €4.34 billion for illegal practices regarding Android mobile devices to strengthen dominance of Google's search engine – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_4581
48. Kompaniets V.V. (2019) O projekte «tsifrovaya ekonomika» (aksiologicheskaya i sotsial'no-ekonomicheskaya otsenka) [About the project “digital economy” (axiological and socio-economic assessment)]. *Finansy, ekonomika, strategiya*, vol. 16, no. 8, pp. 12-17.

УДК 338.12.017

IMPLEMENTATION OF VALUE BASED MANAGEMENT IN SMALL FAMILY RETAIL BUSINESS

*Nazarenko I.L., PhD (economics), associate professor,
Sukhorukova D.O., master's student (USURT)*

The issue of implementation of Value Based Management in Small Family Retail Business has been investigated in the study and its feasibility has been proved. Despite the absence of statistical record about family business in Ukraine, we assumed that majority of medium-size, small and (as a part of small ones) microenterprises were family-owned (especially those which are registered as individual entrepreneurs). The tendency revealed by the authors (on the base of analysis of statistical data on those types of business) indirectly proves the increasing role of family business in Ukraine, regardless of insufficient attention paid to it by the government and local authorities and even absence of such a term in Ukrainian law.

Firstly, special characteristics of family business and its difference from ordinary businesses have been clarified. The main principles of family business are: strength in unity, ability to handle conflicts, fairness, social engagement, strong values, pride and mutual support. Hence, taking into account that the biggest obstacle of VBM implementation is transformation of the way of thinking into the value-oriented one with perception of business as your own (by every manager and employee), we are convinced that it would be much easier to implement value philosophy (and VBM as a whole concept) in family business. Besides, the aim of maximization of the long-term value instead of current revenue is fully consistent with the objective of bequeathing effective business to the heirs.

Secondly, the stages of implementing VBM in Small Family Retail Business have been identified. They are: Task set, Assessment set, Clarification set, Culture set, Planning set, Analysis set, Result set. Furthermore, the value chain for Small Family Retail Business has been built in the study. It includes Manufacturers and suppliers, Logistics (delivery, storage), Shops (management, sales areas, equipment), Customers service.

Finally, the Value Drivers Tree for Small Family Retail Business has been developed, taking account of specificity of the type of business being examined. The three key value drivers are: Spread (between ROIC and Cost of Capital), Sustainability and Growth. Spread creates value, Growth accelerates value and Sustainability makes it possible to prolong existing of a firm on the fast-changing market.

The results obtained in the study can be used in further research in this realm.

Keywords: *Value Based Management, Family Business, Small Family Retail Business, value chain, value drivers.*

ВПРОВАДЖЕННЯ ВАРТІСНО-ОРІЄНТОВАНОГО УПРАВЛІННЯ У МАЛОМУ СІМЕЙНОМУ БІЗНЕСІ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Сухорукова Д.О., студентка магістратури (УкрДУЗТ)*

У статті досліджено питання впровадження вартісно-орієнтованого менеджменту у малому сімейному роздрібному бізнесі та доведено його доцільність. Незважаючи на відсутність статистичних даних про сімейний бізнес в Україні, ми припустили, що більшість середніх, малих та (як частина малих) мікропідприємств є сімейними (особливо ті, які зареєстровані як індивідуальні підприємці). Тенденція, виявлена авторами (на основі аналізу статистичних даних про ці види бізнесу), побічно

доводить зростаючу роль сімейного бізнесу в Україні, незважаючи на недостатню увагу, яку приділяють йому уряд та місцева влада, і навіть відсутність такого терміну в українському праві.

По-перше, були з'ясовані особливі характеристики сімейного бізнесу та його відмінність від звичайного бізнесу. Основними принципами сімейного бізнесу є: сила в єдності, здатність вирішувати конфлікти, справедливість, соціальна приналежність, міцні цінності, гордість та взаємодопомога. Отже, беручи до уваги, що найбільшою перешкодою впровадження вартісно-орієнтованого менеджменту є перетворення способу мислення у орієнтований на вартість із сприйняттям бізнесу як свого (кожним керівником та працівником), ми переконані, що це набагато простіше впровадити саме у сімейному бізнесі. Крім того, метою максимізації є не поточний дохід, а довгострокова вартість, що повністю відповідає цілі передати ефективний бізнес спадкоємцям.

По-друге, визначено етапи впровадження вартісно-орієнтованого менеджменту у малий сімейний роздрібний бізнес. Це: етап завдань, етап вибору виду вартості та методики оцінювання, етап уточнення (побудування ланцюгу вартості та дерева драйверів вартості), етап формування вартісної культури та тренінгів, етап планування, етап аналізу внеску всіх підрозділів у формування вартості, етап оформлення результатів. Крім того, в цьому дослідженні було побудовано ланцюжок вартості малого сімейного роздрібно-бізнесу. Сюди входять виробники та постачальники, логістика (доставка, зберігання), магазини (управління, торгові площі, обладнання), обслуговування клієнтів.

Також було розроблено дерево драйверів вартості для малого сімейного роздрібно-бізнесу з урахуванням його специфіки. Три основні фактори - це Spread (різниця між ROIC та витратами на капітал), Стійкість та Зростання. Spread створює вартість, зростання прискорює підвищення вартості, а стійкість дає можливість продовжити існування фірми на ринку, що швидко змінюється.

Отримані результати дослідження можуть бути використані в подальших дослідженнях у цій царині.

Ключові слова: управління на основі вартості, сімейний бізнес, малий сімейний роздрібний бізнес, ланцюжок вартості, драйвери цінності.

ВНЕДРЕНИЕ СТОИМОСТНО-ОРИЕНТИРОВАННОГО УПРАВЛЕНИЯ В МАЛОМ СЕМЕЙНОМ БИЗНЕСЕ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ

**Назаренко И.Л., к.э.н., доцент,
Сухорукова Д.А., студентка магистратуры (УкрГУЖТ)**

В статье обоснована целесообразность внедрения стоимостно-ориентированного управления в малом семейном бизнесе, в том числе бизнесе розничной торговли.

Исследованы специфические черты семейного бизнеса и состояние развития семейного бизнеса в Украине.

Определены этапы внедрения стоимостно-ориентированного управления в малом семейном розничном бизнесе. Кроме того, построена цепочка создания ценности для малого семейного розничного бизнеса. Она включает в себя

производителей и поставщиков, логистику (доставка, хранение), магазины (управление, торговые площади, оборудование), обслуживание клиентов. Также разработано дерево драйверов стоимости для малого семейного розничного бизнеса с учетом его специфики.

Ключевые слова: *управление на основе стоимости, семейный бизнес, малый семейный розничный бизнес, цепочка создания стоимости, драйверы стоимости.*

Introduction. Family business is known to be one of the foundations of the world's business community. Such famous companies as Walmart, Facebook, Volkswagen, BMW, Fiat Group, Hyundai Motor, Toyota Group, Nike, Samsung Group, LG Group, Motorola, Oracle, IKEA, L'OREAL, Ferrero Rocher and many others are flourishing family businesses which (with small and medium-sized family firms) create the bulk of Gross Domestic Product (GDP), play a key role in the economic growth and job creation in many countries.

Unfortunately, there is no accurate statistical data about family business in Ukraine, but we assume that majority of medium-size, small and (as a part of small ones) microenterprises are family-owned (especially those which are registered as individual entrepreneurs). According to State Statistics Service of Ukraine, in 2018 their shares in Volume of products (goods, services) sold were 39,8%, 25,1% and 13,0% respectively. As for individual entrepreneurs, their relative weights increased over 2010 – 2018 years this way: in the structure of Volume of products (goods, services) sold by medium-size enterprises their share raised from 1,4% to 7,6%; by small enterprises - from 27,1% to 29,3 %; by microenterprises - from 51,1% to 53,6 % (calculated according to the data [1]). This tendency indirectly proves the increasing role of family business in Ukraine, regardless of insufficient attention paid to it by the government and local authorities.

We also should add to the point that, for the time being, there is no definition either of the term «family business» or «family entrepreneurship» in Ukrainian law; the keyword search on The Verkhovna Rada of Ukraine site has given only one result with antiquated document. Therefore, having

analysed several definitions from scientific publications, we arrived at the conclusion that the one by I. Kulyniak and O. Koshyk can be accounted as the most correct: «Family business is a business which belongs to the members of one family (totally or mainly) and is bequeathed to the next generations by right of heredity» [2, p. 392].

Nevertheless, The Family Business Network (FBN) exists in Ukraine and its motto is «We increase the number of happy and successful families» [3]. FBN Ukraine is a part of the global FBN International. According to their data, the percentage of Family Business contribution to National GDP is nearly 45% in Belgium, 49% in the Netherlands, 50% in Finland, Brazil and Portugal, 57% in Germany, 63% in the United States, 68-70% in Argentina, 70% in Singapore, Uruguay and Costa Rica, 94% in Italy [4].

As for Ukraine, according to V. Burda, the president of FBN Ukraine [5], the entire retail, from grocery to household appliances, as well as the construction business (the two largest burgeoning sectors that create jobs) is nothing else than the family business.

A family business needs to be developed in Ukraine for a number of reasons.

1. It gives predictability to a country. In terms of the world, family-owned companies account for more than 80% of all enterprises in countries with free economy and bring 70–90% of the world GDP. They can be called the basis of the economy.

2. Family-owned companies play in the long run. Unlike public or state-owned companies, the aim of family ones is to develop and grow for the next generation.

3. Family business - it is about efficiency. There are about 14 million family-owned companies in EU, 50% of which

indicated a steady increase in sales over the past 10 years.

4. Family business pays salaries for 60% of the working population on the planet. Another reason why Ukraine needs family business is the fact that it increases the level of employment in the country.

5. Family-owned companies are influential and develop their countries of presence. This is benefit to the citizens [5].

However, about 90% of such companies do not survive after moving into third generation ownership. The reason is the lack of training of the younger generations for the demands of the growing business [6].

Taking into account all the aforementioned, we can state that there is a high necessity of support of family business development in Ukraine. In our view, implementation of Value Based Management as a contemporary management concept would be very effective in this case, especially in small family enterprises (including retail firms), whose owners can embrace value philosophy and share it with their small staff without any conflicts. Besides, the aim of maximization of the long-term value instead of current revenue is fully consistent with the objective of bequeathing effective business to the heirs.

Analysis of recent researches. As the role of family business in the world has increased during the recent decade, the number of publications devoted to family business has grown too. The issue of developing small business in Ukraine is discussed in the works of O. Dykan, O. Poliakova, H. Obruch, A. Tolstova and others [7 – 10].

Value Based Management (VBM) has been widely discussed in the economic literature. Among them there are a few publications about implementation of Value Based Management in family business [11 - 14]. For instance, A. Lewandowska and M. Sajdak studied the consequences of VBM for developing an organisational agility potential of a family business [11]. The Mini-dissertation by R. Mafirowanda is devoted to measuring the understanding of VBM in small businesses in Gauteng, South Africa [12]. The determinants of

VBM use and its performance measures in family firms are explored in the study by C. Brück, J. Ludwig and A. Schwering [13], and the fact that VBM can help family firms to improve decision-making quality by enabling consistent and goal-congruent decision support and performance measurement is proved. In the study by F. Krol [14] the analysis of internal and external impulses and possibilities of implementation Value Based Management in Small and Medium Enterprises is done.

Unexplored aspects of the issue. But until now, there has not been enough attention paid to implementation of VBM concept in Small Family Retail Business in the literature, clarifying stages of implementing and value drivers in this case.

The purpose of the study is identifying particular stages of the implementation of VBM concept in Small Family Retail Business, building the value chain and the Value Drivers Tree for Small Family Retail Business.

Main body of the study. Starting in the late 1980s and early 1990s, the discussion about the shareholder value as a corporate goal led to the evolution of Value Based Management. The concept of VBM has been widely discussed since then and found a large acceptance and adoption among large and listed companies.

Although there is an ongoing polemic regarding the sense of VBM, we consider the next definition to be the most appropriate: «Value Based Management is a management approach which puts shareholder value creation at the centre of the company philosophy. The maximization of shareholder value directs company strategy, structure and processes, it governs executive remuneration and dictates what measures are used to monitor performance» (KPMG Consulting, 1999) (quoted in [15, p.7]).

The object of this study is given in the fig.1 and lays at the intersection of the three spheres – Family Business with its specificity, Retail Business and VBM. Therefore, the special features of the Family Business and Retail Business have to be outlined in order to identify particular stages of implementing VBM concept in small family retail business.

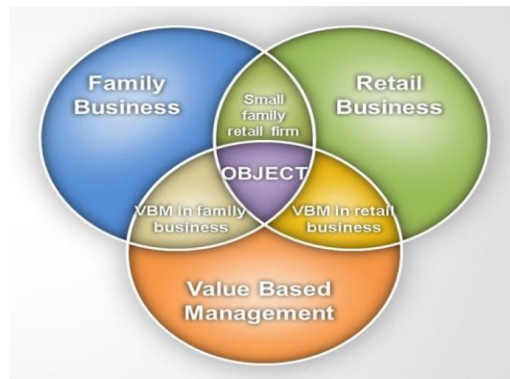


Fig.1 The object of the research - VBM in Small Family Retail Business (developed by the authors)

The specific features of the family business has been outlined in the studies in particular in [16] by Denise Kenyon-Rouvinez, Professor of Family Business and Director of the IMD Global Family Business Center and in [17] by L. Ceja and J. Tàpies. The main principles of family business according to [16] are: Strength in unity, Ability to handle conflicts, Fairness, Social engagement, Strong values, Pride and Mutual support.

Top Five Values Unique to Family-Owned Firms (not mentioned by non-family-owned firms), according to the survey made in study [17] are: Generosity, Humility, Communication, Service, Quality. In sum, these values concern positive traits that contribute to the fulfillment of the organization's members; therefore, they appear as fundamental and more people-oriented. However, it must be noted that although values Pride and Humility are opposite, they could exist together.

Hence, taking into account that the biggest obstacle of VBM implementation is transformation of the way of thinking into the value-oriented one with perception of business as your own (by every manager and employee), we are convinced that it would be much easier to implement value philosophy

(and VBM as a whole concept) in family business.

The main characteristics of the retail business are set out below.

1. In the entire distribution chain, a retailer is considered to be the final link, who deals directly with the customer.

2. A retailer purchases in bulk from wholesalers and sells the products to customers in small quantities.

3. A retailer essentially maintains a variety of merchandise.

4. The aim of a retailer is to achieve maximum satisfaction by exceeding their expectations and delivering exceptional services [18].

Based on the aforementioned statements and features, the next stages of implementing VBM in Small Family Retail Business have been identified and given in the fig.2. The Assessment Set includes choosing an appropriate cost indicator (from EVA, MVA, SVA, CVA, CFROI) based on considerations of efficiency, benefits and costs associated with obtaining the information necessary for its calculation. The Clarification Set is likely to be the most important stage in the whole process of implementation. If any mistake is made in building Value chain or Value Drivers Tree, it will make it impossible to successfully implement VBM and maximize value.

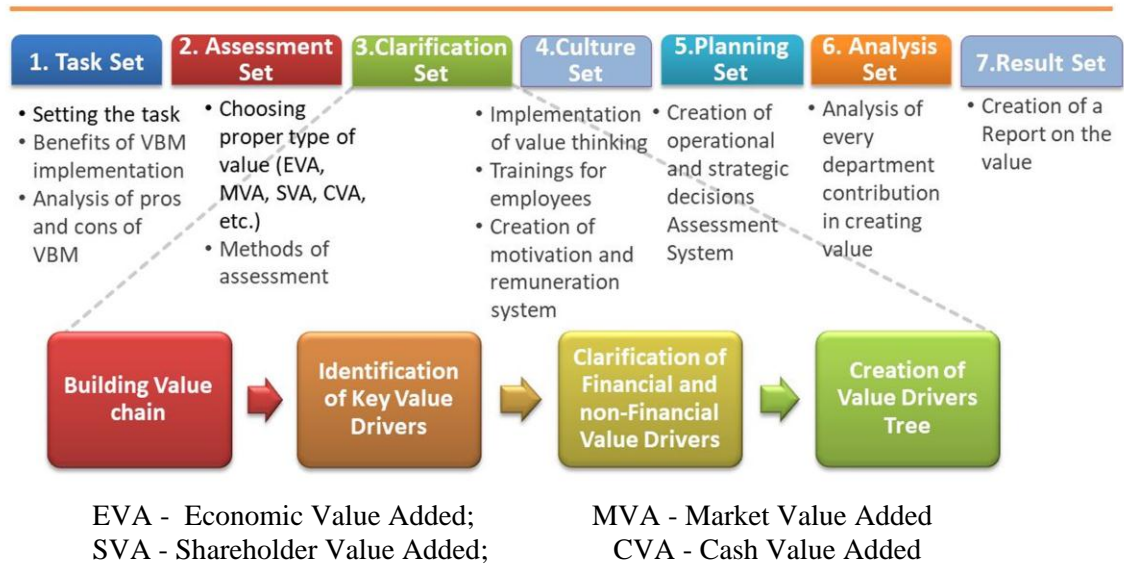


Fig.2 The stages of VBM implementation in Small Family Retail Business (developed by the authors)

The Value chain of Small Family Retail Business is given in the fig.3.



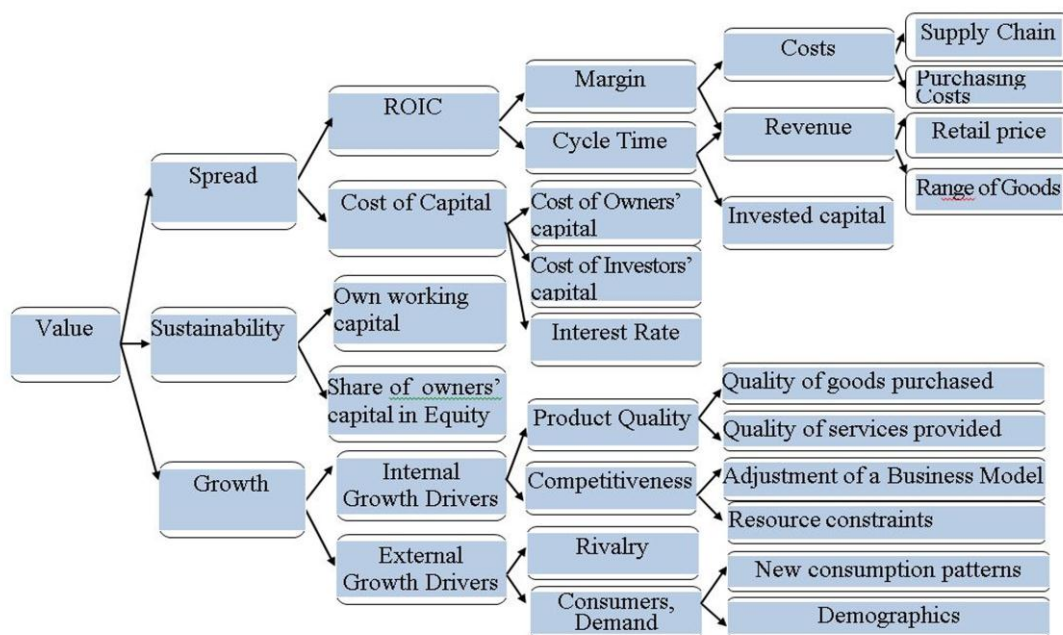
Fig.3 Value chain of Small Family Retail Business (developed by the authors)

Identifying and monitoring the key drivers of any business is essential for generating profits and keeping it sustainable. That is why it is critical to discover what they are, if they are measurable and if they can be acted upon.

Value drivers are the factors that are likely to have the greatest impact on a company's success, and they are specific to different industries and companies. The range of value drivers varies enormously from business to business. They can be financial and non-financial, both types are remarkably

important. The Value Drivers Tree of Small Family Retail Business is shown in the Fig.4 below.

The three key value drivers are: Spread (between ROIC and Cost of Capital), Sustainability and Growth. Spread creates value, Growth accelerates value and Sustainability makes it possible to prolong existence of a firm on the fast-changing market, to compete and win in rivalry. ROIC depends on the Margin (measured by subtracting costs from revenue) and Cycle Time (time of one capital turnover).



ROIC - Return on Invested Capital

Cycle time – time of capital turnover

Fig.4 The Value Drivers Tree of Small Family Retail Business
(developed by the authors)

Conclusions and prospects for the further research.

The issue of implementation of Value Based Management in Small Family Retail Business has been investigated in the study and its feasibility has been proved.

Firstly, special characteristics of a family business and its difference from the ordinary businesses have been clarified. Secondly, the stages of implementing VBM in Small Family Retail Business have been identified. They are: Task set, Assessment set, Clarification set, Culture set, Planning set, Analysis set, Result set. Furthermore, the Value chain for Small Family Retail Business has been built in the study. It includes Manufacturers and suppliers, Logistics (delivery, storage), Shops (management, sales areas, equipment), Customers service.

Finally, the Value Drivers Tree for Small Family Retail Business has been developed. The three key value drivers are: Spread, Sustainability and Growth.

The results obtained in the study can be used in further research in this realm, in further clarification of value drivers for a particular small family retail firm, choosing proper value metric and

assessment of the value and contribution of every retail shop of a firm.

REFERENCES

1. Volume of products (goods, services) sold of enterprises of economic activity with separation on large, medium, small and micro-enterprises in 2010–2018. State Statistics Service of Ukraine. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 18.11.19).
2. Kulyniak I. Y., Koshyk O. V. (2014). Simejnyj biznes: sutnistj ponjattja [Family business: the essence of the concept]. Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine. vol. 24. no. 9, pp. 390-394.
3. The Family Business Network. Available at: <https://fbn.ua/public/en> (accessed 18.11.19).
4. Family Business Network International. Available at: <https://www.fbn-i.org/sustainability> (accessed 18.11.19).
5. Ukraine needs a family business for development. And that's why. I will name five reasons. 25.10.2019. Available at:

<https://fbn.ua/en/blog/ukraine-dlya-razvitiya-nuzhen-semeynyy-biznes-i-vot-pochemu> (accessed 18.11.19).

6.S. Triputenj: «V Ukrajinі simejnyj biznes stane odnym z lokomotyviv rozvytku ekonomiky». 17.06.2016 [In Ukraine, family business will become one of the locomotives of economic development]. Government courier. Newspaper of the Cabinet of Ministers of Ukraine. Available at: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/sergij-triputen-v-ukrayini-simejnyj-biznes-stane-o/> (accessed (18.11.19)).

7.Dykan O.V. (2017). Rozvytok malogho biznesu v Ukrajinі: problemy ta shljakhy zabezpechennja [Development of Small business in Ukraine: problems and ways of providing]. Bulletin of Economics of Transport and Industry, vol. 57, pp. 58-66.

8.Poljakova O.M., Khoroshajeva Je.V. (2017) Socialjna vidpovidaljnistj malogho biznesu jak jogho konkurentna perevaghа [Small business social responsibility as its competitive advantage]. Bulletin of Economics of Transport and Industry, vol.60, pp. 33-39.

9.Obruch Gh.V., Ivanjuta B.L., Zhuravl'ov K.V. Problemy i perspektyvy rozvytku malogho ta serednjogho pidpryjemnyctva v Ukrajinі [Problems and prospects of development of small and medium-sized enterprises in Ukraine]. Bulletin of Economics of Transport and Industry, vol.61, pp. 53–62.

10. Tolstova A.V., Kybaljchych S.. Problemy rozvytku malogho biznesu v Ukrajinі [Problems of development of small business in Ukraine]. Bulletin of Economics of Transport and Industry, vol.60, pp. 55-62.

11. Lewandowska A., Sajdak M. Consequences of value-based management for developing the organisational agility potential of a family business. Available at: <https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/4871/Consequences%20of%20value-based%20management%20for%20developing%20the%20organisational%20agility%20potential%20of%20a%20family%20business%20FIN.pdf?sequence=1> (accessed 20.11.19).

12. Mafirowanda R.M. (2015). Measuring the understanding of valuebased management in small businesses in Gauteng. Available at: <https://pdfs.semanticscholar.org/3f4b/4dc1233357365ff8be1cdbf606e03bd7b8.pdf>. (accessed 20.11.19).

13. Brück C., Ludwig J., and Schwering A. (2018) The use of value-based management in family firms. Journal of Management Control February 2018, Volume 28, Issue 4, pp. 383–416. Available at: <https://doi.org/10.1007/s00187-018-0258-0> (accessed 20.11.19).

14. Krol F. (2007). Value Based Management in Small and Medium Enterprises Analysis of internal and external impulses and possibilities of implementation // Arbeitspapier Nr.9-1. Available at: <https://www.econstor.eu/obitstream/10419/58325/1/716913232.pdf> (accessed 20.11.19).

15. A. Ameels, W. Bruggeman, G. Sheipers (2002). Value-Based Management control processes to create value through integration. A literature review. Available at: https://www.valuebasedmanagement.net/articles_ameels_valuebased_full.pdf (accessed 20.11.19).

16. Kenyon-Rouvinez D. (2017). Secrets of success in long-lasting family firms. IMD – International Institute for Management Development. 2017, No. 2-17 Available at: <https://www.imd.org/research-knowledge/articles/secrets-of-success-in-long-lasting-family-firms/> (accessed 20.11.19).

17. Ceja L., Tàpies J. (2011) Corporate values guiding the world's largest family-owned businesses: a comparison with non-family firms Available at: <https://media.iese.edu/research/pdfs/DI-0916-E.pdf> (accessed (20.11.19)).

18. Characteristics, Functions and Services of a Retailer. Available at: <https://www.managementstudyguide.com/characteristics-functions-and-services-of-a-retailer.htm> (accessed 20.11.19).

19. R. Ibragimov (2004). Upravlenie po stoimosti kak sistema

menedzhmenta. [Value-Based Management as a management system] https://www.cfin.ru/management/finance/valman/vbm_as_system.shtml

УДК 339.137.2.(477)

ЧИННИКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ МАЛОГО І СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ

Соломніков І.В., к.е.н., ст.викладач (УкрДУЗТ)

У даній статті описуються ключові аспекти підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств малого і середнього бізнесу в Україні. Основні шляхи вирішення згруповані в шість ключових груп: структурна, ресурсна, технічна, управлінська, ринкова і функціональна. Також окремо розглянуто підвищення конкурентоспроможності за допомогою договорів субпідряду - взаємодія малих і середніх підприємств з корпораціями.

Ключові слова: малий бізнес, мале підприємництво, середній бізнес, підприємство, регіональний рівень, сектор економіки.

ФАКТОРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УКРАИНСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА

Соломников И.В., к.э.н., ст.преподаватель (УкрГУЖТ)

В данной статье описываются ключевые аспекты повышения международной конкурентоспособности предприятий малого и среднего бизнеса в Украине. Основные пути решения сгруппированы в шесть ключевых групп: структурная, ресурсная, техническая, управленческая, рыночная и функциональная. Также отдельно рассмотрены повышение конкурентоспособности посредством договоров субподряда - взаимодействие малых и средних предприятий с корпорациями.

Ключевые слова: малый бизнес, малое предпринимательство, средний бизнес, предприятие, региональный уровень, сектор экономики.

FACTORS OF PROVIDING INTERNATIONAL COMPETITIVENESS OF UKRAINIAN SMALL AND MEDIUM-SIZED BUSINESSES

Solomnikov I., Ph.D., Senior Lecturer (USURT)

Improving the competitiveness of small and medium-sized enterprises, as an opportunity to realize the country's competitive advantages in foreign markets, has always been one of the strategic tasks of any state. However, without solving a certain number of problems, it is simply impossible. Ukraine occupies a significant place in the global economy in terms of its resource potential and human resources. Unfortunately, the standard of living of the population, which is determined by the unstable political situation and economic stagnation, does not reach the level at which it should have been, given the resources that our country has. Therefore, the consideration of such an urgent

problem of increasing the world rating of Ukraine is considered very relevant, especially for developing a country development strategy that takes into account existing problems and contradictions and ways to overcome them. To date, the optimal competitive model for small and medium-sized businesses has not yet been developed. It is obvious that economic and social progress, resilience and competitiveness are developing in parallel and have a significant impact on each other. Competitiveness should be based on a broad vision of the economy and society. The possibilities of increasing the competitiveness of small and medium enterprises in Ukraine on the basis of the model of sustainable development remain insufficiently studied in Ukraine.

In the context of the competitiveness crisis, the benefits are primarily obtained not by improving the quality of products, but by cutting costs, which allows reducing the price of products.

The article discusses the theoretical principles of competitiveness of small and medium-sized enterprises.

Based on quantitative and qualitative indicators, the competitiveness of small and medium-sized enterprises of Ukraine is analyzed. The article also considers the competitiveness rating of Ukraine in comparison with other countries of the world, identifies the strengths of competitiveness and the greatest obstacles to doing business in the country.

Keywords: *small business, small business, medium business, enterprise, regional level, sector of the economy.*

Постановка проблеми. Структура міжнародного ринку постійно змінюється, з ряду особливостей його сучасного розвитку слід виділити найбільш важливу - процес глобалізації. Глобальна економіка базується на конкурентоспроможності, підвищення якої в умовах глобалізації дає можливість підприємцю не тільки утримати свої позиції на міжнародному ринку, а й розширити сферу впливу. На даний момент конкурентоспроможність українських підприємств в умовах динамічного розвитку світового ринку є актуальною проблемою для нашої держави. Нестабільна політична ситуація, економічний занепад не дають можливості звернути увагу на відтік кваліфікованих кадрів, уповільнення науково-технічних досліджень, невідповідність якості продукції міжнародним стандартам, наповнення вітчизняного ринку імпортними товарами, недосконалість механізму управління і гальмування розвитку міжнародного конкурентного потенціалу малого та середнього бізнесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Економічна наука накопичила значний досвід дослідження функціонування фірм в умовах ринку, представлений роботами таких зарубіжних вчених Х.Кортні, Дж.Кіркланд, П. Вігеріс, М.Дегальдо, М.Портер, С.Штерн та ін.[2-3]

Питання конкурентоспроможності підприємств у різні часи розглядали у своїх

працях такі вітчизняні вчені-економісти, як В. Дикань, А. Толстова, Г. Обруч, М. Корінь, Н. Каличева та інші.[3-6]

Однак дослідний потенціал заявленої проблеми далеко не вичерпаний, питання вимагає аналізу чинників забезпечення конкурентоспроможності діяльності українських підприємств сфери малого і середнього бізнесу.

Виділення невирішених частин загальної проблеми.

Конкурентоспроможність підприємств малого та середнього бізнесу є однією з найважливіших категорій ринкової економіки, яка характеризує можливість і ефективність адаптації підприємства до умов ринкового конкурентного середовища. Поліпшення конкурентних позицій підприємств - запорука успішної діяльності держави на міжнародному ринку.

Метою статті є виділення особливостей функціонування підприємств малого і середнього бізнесу та розробка рекомендації щодо підвищення конкурентоспроможності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Серед ключових відмінностей малих і середніх підприємств виділяють високий рівень мобільності, що дозволяє швидко і легко переміщати трудові, фінансові та матеріальні ресурси в області підвищеного попиту. Це призводить до значно впливу на доходи компанії, збільшує ступінь зайнятості і

знижує соціальну напруженість. Тому в рамках економічного стану в нашій країні саме малі та середні форми організації бізнесу є елементами економічного розвитку і антикризовими інструментами, які надають підтримку вітчизняній економіці. На даний момент малий та середній бізнес в Україні переживає серйозні труднощі зростання. За показниками розвитку малих і середніх підприємств спостерігається значне відставання України не лише від розвинених країн (Японії, Великобританії, США), але і від колишніх соціалістичних країн (Угорщини, Польщі).

Інтерес малих і середніх підприємств в результатах своєї діяльності посилює необхідність підвищення конкурентоспроможності, що вимагає обов'язкового вдосконалення роботи всіх служб і підрозділів господарюючого суб'єкта. Варто підкреслити, що конкурентоспроможність є одним з ключових факторів забезпечення безпеки об'єктів, тобто його виживання в умовах економіки, і подальшого ефективного розвитку. Конкурентоспроможність малих і середніх підприємств можна пояснити потенціалом, який закладений в даному бізнесі, і можна охарактеризувати гнучкістю, мобільністю, оперативністю прийняття і виконання управлінських рішень.

Дані характеристики малого і середнього бізнесу дають можливість визначити і сформулювати чинники конкурентоспроможності підприємства, які працюють в даному сегменті економіки:

1. Соціально-політичний, що характеризується зростанням значення малих і середніх підприємств в процесі соціальної реструктуризації суспільства і формування середнього класу, а також його активна роль у пом'якшенні ситуації на ринку праці, попередженні тенденції поляризації суспільства.

2. Адаптаційний. Даний фактор можна описати як пристосованість малих і середніх підприємств до жорстких, часто мінливих умов зовнішнього середовища, а також здатність підприємств швидко перебудовуватися, враховуючи запити і потреби конкретних цільових груп, швидко

освоювати нові ринкові ніші і створювати конкурентоспроможні товари та послуги.

3. Потенціал регіонального розвитку - внесок малого і середнього бізнесу в реструктуризацію регіональної економіки та налагодження рівня економічного розвитку територій, забезпечення зростання доходів зайнятого населення відповідних рівнів при спрямованості діяльності малих і середніх підприємств на локальні ринки.

4. Інноваційний фактор, який характеризується здатністю до самостійного продукування та освоєння науково-технічних, технологічних та інших нововведень, а також спрямований на їх комерційне використання при порівняно низьких початкових витратах.

5. Інтеграційний фактор, який надає можливість суб'єктам малого і середнього підприємництва долати політичні, адміністративні та економічні бар'єри, створювати втрачені і розвивати нові коопераційні зв'язки, інтегруючись в єдині виробничо-технологічні коопераційні системи за участю більш великих господарських суб'єктів, включаючи фінансово-промислові групи.

6. Мультиплікативний потенціал - можливість малих і середніх підприємств забезпечувати розвиток попиту на продукцію інших секторів економіки, надавати стимулюючий вплив на процес відтворення, зростання завантаження виробничих потужностей і прогресивні зрушення в суміжних галузях.

На даний момент найбільш правильний шлях до процвітання і підвищення конкурентоспроможності на міжнародному ринку включає в себе використання принципів сталого розвитку в усіх сферах підприємницької діяльності.

Тому, ґрунтуючись на науковій літературі, необхідно виділити шість ключових факторів, за якими підприємства малого і середнього бізнесу повинні вибудовувати свою конкурентоспроможність.

1 Структурні фактори:

- Проектування діяльності підприємств на базі гнучких виробничих систем та автоматизованих модулів.

- Основною метою організацій має бути використання оригінальних ідей, пошуку

унікальної сфери діяльності або випуск конкурентоспроможного продукту.

- Організаційна структура малих і середніх підприємств повинна ґрунтуватися на базі структури цілей з обов'язковим проведенням координаційної роботи всіх співробітників по конкретному товару.

- Здійснювати комплекс робіт по уніфікації та стандартизації продукції, що виготовляється з метою впорядкування за типами, розмірами і видами.

- Відбираючи персонал, необхідно приділяти увагу професійним і досвідченим кадрам, а також створювати умови для просування, мотивувати і заохочувати якісну і ефективну працю, спрямовану на забезпечення конкурентоспроможності [7].

2. Ресурсні фактори:

- Здійснювати регулярний аналіз конкурентного середовища, а також контролювати кількість постачальників і їх конкурентоспроможність.

- На регулярній основі проводити детальні дослідження ринку, оскільки в майбутньому економія ресурсів у споживачів товарів буде стояти на пріоритетному місці.

- На регулярній основі проводити функціонально-вартісний аналіз продукції, що випускається та елементів виробництва [8].

3. Технічні фактори:

- Здійснювати роботу по збільшенню кількості винаходів і патентів, включаючи вже запатентовані технології.

- Збільшити питому вагу сучасного і технологічного обладнання з метою зниження його середнього віку.

- Стежити за якістю виробленого товару з використанням сучасних методів контролю [9].

4. Управлінські фактори:

- Забезпечити можливість підвищення кваліфікації співробітників підприємств.

- За результатами діяльності підприємства формувати і впроваджувати програми, спрямовані на розвиток і вдосконалення всіх процесів діяльності підприємства.

- Здійснювати суворий контроль і організацію сировинних поставок, а також матеріалів і комплектуючих виробів.

- В процесі управління орієнтуватися на наукові методи;

- Здійснювати внутрішню і зовнішню сертифікацію продукції і систем, тобто систему управління якістю, яка в будь-якому випадку повинна відповідати міжнародним стандартам [10].

5. Ринкові фактори:

- Регулярно вивчати основні зміни на ринку і моніторити ринкову інфраструктуру.

- Мати доступ на ринки нових технологій.

- Вживати заходів, спрямованих на стабілізацію всіх конкурентних переваг з метою утримання лідируючого положення на міжнародному ринку.

- Підвищувати рівень логістики і рівень кваліфікації маркетологів і працівників збутової галузі.

- Вибирати тільки високопрофесійних співробітників реклами, а також сформувати окремий бюджет на рекламні цілі.

- Підвищувати ефективність системи стимулювання збуту і покращувати обслуговування після реалізації товару [11].

6. Фактори ефективності функціонування організації:

- Підвищувати науковий рівень управління.

- Відстежувати інтенсивність капіталу.

- Простежувати фінансову стійкість функціонування організації;

- Підвищувати ефективність використання всіх ресурсів з метою переважання частки експорту наукомістких товарів [11].

Крім перерахованих методів, варто відзначити роль взаємодії малих і середніх підприємств з великими організаціями. Серед незаперечних переваг малих і середніх підприємств перед великими організаціями виділяють їх гнучкість, можливість довгострокового планування і відносно швидке впровадження нових технологій, оскільки для великих компаній це довгий і ресурсозатратний процес.

У разі цілеспрямованого стимулювання роботи малого і середнього бізнесу з розробки нововведень з гарантованими контрактами на їх впровадження з боку великого бізнесу гарантовано зростання ефективності діяльності чинного малого і середнього підприємства, а також сплеск появи безлічі

суб'єктів малого бізнесу. Подібні контракти є ключовою договірною формою співпраці - субконтрактації, яка має на увазі під собою наявність головного підприємства і безлічі малих і середніх підприємств, що сприяє розширенню мережі субпідряду, а також полегшення старту нових малих фірм і формування інформаційних зв'язків між невеликими підприємствами. Найбільш ефективно процес може розвиватися в інноваційному бізнесі, породжуючи додаткові конкурентні переваги.

Наприклад, за рахунок застосування субконтрактної системи організації виробничого процесу підприємства малого і середнього бізнесу отримують можливість раціонально використовувати власні виробничі площі, крім цього, передача деякої частини вільних площ на умовах субконтрактних договорів робить коопераційні відносини між партнерами найбільш стійкими, що в свою чергу підвищує зацікавленість сторін в подібних взаєминах. Варто зазначити, що важливим елементом позитивного впливу субконтрактації є стимулювання власних зусиль малих і середніх підприємств - субконтракторів в області збільшення виробничих потужностей кола партнерів, збільшення чисельності та підвищення кваліфікації. Застосування даної системи виробництва малими та середніми підприємствами впливає на оборотні кошти, що робить їх більшою мірою залежними від умов, які регулюються контрактом, низьким ступенем можливості доступу до інформації, вимоги замовника до рівня менеджменту і якості.

Висновок. Таким чином, дані можливості втілення в життя заходів щодо розвитку субконтрактації на державному рівні є одним з головних шляхів підтримки та подальшого розвитку малого та середнього бізнесу, що в свою чергу дає можливість підвищити соціально-економічний імідж країни. Підводячи підсумок, необхідно відзначити, що компанія, яка бажає зміцнитися на міжнародному ринку, повинна дотримуватися хоча б більшу частину запропонованих рекомендацій. Чим більше компанія буде мати конкурентних переваг перед своїми колегами, тим вище її

конкурентоспроможність і ефективність на міжнародному ринку.

Однак для досягнення цієї мети держава повинна застосовувати систематичну та єдину методологію для допомоги ідентифікуванню конкретного бізнесу (шляхом перевірок, вимірювань та аналізів, створення власних баз даних), які демонструють потенціал з точки зору деяких чи всіх вирішальних факторів розвитку конкурентоспроможності. Держава могла б забезпечити своєчасну, адекватну та об'єктивну підтримку саме того бізнесу, який здатний забезпечувати стійке зростання в секторі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Courtney H., Kirkland J., Viguerie P. Strategy under uncertainty//Harvard Business Review. 1997.
- 2 Delgado M., Porter M., Stern S. Convergence, clusters, and economic performance//Working paper. 2008. URL: http://astro.temple.edu/~mdelgado/index_files/DPS_Cluster.pdf
- 3 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
- 4 Обруч Г. В. Проблеми і перспективи розвитку малого та середнього підприємництва в Україні [Текст] / Г. В. Обруч, Б. Л. Іванюта, К. В. Журавльов // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2018 - №61. – С. 53-62
- 5 Дикань В. Л. Державне регулювання промислового розвитку України [Текст] / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості - 2018. - №61 - С.9-19
- 6 Каличева Н. Є. Забезпечення ефективного функціонування вітчизняних підприємств за рахунок впровадження ощадливого виробництва [Текст] / Н. Є. Каличева , О. А. Мельник; А. М. Подольчук // Причорноморські економічні студії – 2018. - № 33. - С.79-82.

7 Вертакова Ю. В., Согачева О. В. Исследование социально-экономических и политических процессов, Москва, 2017.

8 Петрищева И. В. Особенности развития форм производственной кооперации различных предпринимательских структур [Текст] / И. В. Петрищева // Народное хозяйство. Вопросы инновационного развития.- 2011. - № 1. - С.30–39.

9 Петрищева И. В. Синергический эффект при взаимодействии предприятий малого и крупного бизнеса [Текст] / И. В. Петрищева // Инновационное образование и экономика. -2017. -Т. 1. № 4. С. 87–89.

10 Скрыбин О. О. Проблемы повышения конкурентоспособности малых предприятий [Текст] / О. О. Скрыбин // Молодой ученый. - 2017. - № 21. - С. 473 – 475.

11 Євсєєва І.В. Корпоративна соціальна відповідальність бізнесу як складова стратегії розвитку вітчизняних підприємств. / Корпоративна соціальна відповідальність бізнесу: Монографія / під заг. редакцією М.П. Буковинської. К.:ЦП «Компінт». – 2015. - С. 89-102.

12 Про схвалення Стратегії розвитку малого і середнього підприємництва в Україні на період до 2020 року Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія, Інформація, Форма типового документа, План, Заходи від 24.05.2017 № 504-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/504-2017-%D1%80>

13 Рейтинг конкурентоспособности экономик стран мира — 2017/2018: Швейцария — лидер, Украина — на 81 месте [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fdlx.com/politic/mir/100985-rejtingkonkurentosposobnosti-ekonomik-stran-mira2017-2018.html>. - Назва з екрану.

14 Топ-10 причин, чому Україна опустилась в глобальному рейтингу

конкурентоспроможності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://hvylyya.net/analytics/economics/top-10-prichin-chomu-ukrayina-opustilas-v-globalnomu-reytingu-konkurentospromozhnosti.html>. - Назва з екрану.

REFERENS

1 Courtney H., Kirkland J., Viguerie P. Strategy under uncertainty//Harvard Business Review. 1997.

2 Delgado M., Porter M., Stern S. Convergence, clusters, and economic performance//Working paper. 2008. URL: http://astro.temple.edu/~mdelgado/index_files/DPS_Cluster.pdf

3 Dykanj V. L., Tolstova A. V. (2018) Development of the economy of Ukraine on the basis of the principle of equality of relations between the state, business and society [Rozvytok ekonomiky Ukrainy na osnovi pryncypu rivnopravnosti vidnosyn derzhavy, biznesu ta suspiljstva]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 11, no.63. pp. 9-19

4 Obruch Gh. V., Ivanjuta B. L., Zhuravljov K. V. (2018) Problems and prospects of development of small and medium business in Ukraine [Problemy i perspektyvy rozvytku malogho ta serednjogho pidpryjemnyctva v Ukraini], *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol. 61, pp.53-62

5 Dykanj V. L., Korinj M. V. (2018) State regulation of industrial development of Ukraine [Derzhavne rehuljuvannja promyslovogho rozvytku Ukrainy], *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, vol.61-pp.9-19

6 Kalycheva N. Je., Meljnyk O. A., A. M. Podoljanchuk (2018) Provision of efficient functioning of domestic enterprises through the introduction of economical production [Podoljanchuk Zabezpechennja efektyvnogho funkcionuvannja vitchyznjanykh pidpryjemstv za rakhunok vprovadzhennja

oshhadlyvogho vyrobnyctva] *Black Sea Economic Studies*, vol. 33 pp.79-82.

7 Vertakova Ju. V., Soghacheva O. V. (2017) Yssledovanye sotsyalno-ekonomycheskykh y polytycheskykh processov, Moskva.

8 Petrishcheva I. V. (2011) Features of the development of forms of industrial cooperation of various entrepreneurial structures [Osobnosti razvitiya form proizvodstvennoj kooperacii razlichnyh predprinimatel'skih struktur] *National Economy. Issues of innovative development*, vol. 1, pp.30–39

9 Petrishcheva I. V.(2017) Synergistic effect in the interaction of small and large enterprises Innovative Education and Economics [Sinergicheskij effekt pri vzaimodejstvii predpriyatij malogo i krupnogo biznesa] Innovacionnoe obrazovanie i ekonomika Tom 1. vol 4. pp. 87–89.

10 Skryabin O. O. (2017) Problems of increasing the competitiveness of small enterprises [Problemy povysheniya konkurentosposobnosti malyh predpriyatij] *Young scientist*, vol. 21 pp. 473 – 475.

11 Jevsjejeva I.V. (2015) Korporatyvna socialjna vidpovidalnistj biznesu jak skladova strateghiji rozvytku vitchyznjanykh pidpryjemstv [Corporate social responsibility of business as a component of

strategy of development of domestic enterprises] Korporatyvna socialjna vidpovidalnistj biznesu: Monografija pid zagh. Redakcijeju M.P. Bukovyns'koho. Kyjiv, pp. 89-102.

12 Pro skhvalennja Strateghiji rozvytku malogho i serednjogho pidpryjemnyctva v Ukraini na period do 2020 roku Rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrainy; Strateghija, Informacija, Forma typovogho dokumenta, Plan, Zakhody vid 24.05.2017 # 504-r [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/504-2017-%D1%80>

13 Rejtyng konkurentosposobnosti ekonomyk stran myra — 2017/2018: Shvejcarija — lyder, Ukraina — na 81 meste [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://fdlx.com/politic/mir/100985-rejtingkonkurentosposobnosti-ekonomik-stran-mira2017-2018.html>. - Nazva z ekranu.

14 Top-10 prychn, chomu Ukraina opustylasj v globalnomu rejtyngu konkurentosposobnosti [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://hvylya.net/analytics/economics/top-10-prichin-chomu-ukrayina-opustilas-v-globalnomu-reytingu-konkurentosposobnosti.html>. - Nazva z ekranu.

УДК 339.92

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РУХУ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

*Степаненко Н.О., к.е.н., доцент,
Кліменко О.М., к.е.н., доцент (ХНЕУ ім. С. Кузнеця)*

У статті розглянуто основні тенденції руху України до Європейського Союзу. Розглянуто роль європейської інтеграції, етапи та основні засади формування Європейського Союзу, обґрунтовано позитивні наслідки приєднання України до ЄС. Надано оцінку економічним, соціальним та політичним вигодам від європейської інтеграції. Розглянуто негативні наслідки й можливі ризики євроінтеграції. Досліджено співробітництво з ЄС з моменту набуття незалежності України.

© Степаненко Н.О.,
Кліменко О.М.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 68, 2019

Ключові слова: євроінтеграція, Євросоюз, інтеграційні процеси, світове співтовариство, експорт, вільна торгівля.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ДВИЖЕНИЯ УКРАИНЫ В ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ

*Степаненко Н.О., к.э.н., доцент,
Клименко О.М., к.э.н., доцент (ХНЕУ им. С. Кузнеця)*

В статье рассмотрены основные тенденции движения Украины в Европейский Союз. Рассмотрены роль европейской интеграции, этапы и основы формирования Европейского Союза, обоснованно положительные последствия присоединения Украины к ЕС. Дана оценка экономическим, социальным и политическим выгодам от европейской интеграции. Рассмотрены негативные последствия и возможные риски евроинтеграции. Исследовано сотрудничество с ЕС с момента приобретения независимости Украины.

Ключевые слова: евроинтеграция, Евросоюз, интеграционные процессы, мировое сообщество, экспорт, свободная торговля.

MODERN TRENDS OF THE MOVEMENT OF UKRAINE IN THE EUROPEAN UNION

*Stepanenko N. O., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Klimenko O. M., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(S. Kuznets KhNUE)*

The article deals with the main tendencies of Ukraine's movement to the European Union. The role of European integration, stages and basic principles of formation of the European Union, its main values and goals are considered. The positive consequences of Ukraine's accession to the European Union are justified, namely: the opening of the way to the public structures of the overall security of the European Union; effective coordination within the EU in the field of export control and compliance with non-proliferation requirements; intensification of cooperation in the fight against organized crime, illegal migration, drug trafficking etc. An assessment of the economic, social and political benefits of European integration was made.

The integration of the country's economy and social sphere into world society is a significant factor in economic development. Integration processes make it possible to increase the efficiency of the economy. European integration and membership of Ukraine in the European Union is one of the main instruments of realization of national interests, legal development of a democratic state, improvement of existing mechanisms of functioning of civil society in the country in accordance with the European model. European integration for Ukraine is a mean of modernizing the economy, overcoming technological backwardness, attracting foreign investment and new technologies, facilitating job creation, enhancing the country's competitiveness in EU markets.

The purpose of the article is to study the current state and trends of Ukraine's movement to the European Union. It is considered that European integration and membership of Ukraine in the European Union is one of the main instruments for the realization of national interests, the legal development of a democratic state, and the improvement of existing mechanisms for the functioning of civil society in the country in accordance with the European model.

Keywords: European integration, European Union, integration processes, world community, export, free trade.

Постановка проблеми.

Розвиток сучасної світової економіки характеризується посиленням міжнародної конкуренції, що зумовлює поглиблення процесів інтеграції. Це проявляється в формуванні регіональних інтеграційних об'єднань, націлених на створення локальних середовищ, які сприяють підвищенню національної конкурентоспроможності й поліпшенню економічних і політичних позицій нашої держави на світовій арені.

Однією важливою закономірністю світового розвитку є розгортання інтеграційних процесів, які посилюються на зламі тисячоліть. Дуже значимим на сьогоднішній день є вплив міжнародних інтеграційних процесів на функціонування не тільки регіональних міжнародних систем і становлення нового міжнародного порядку, а ще й окремих суспільств та держав, їх внутрішньої політики, впливу на щоденне життя людей. Основним винахідником таких ідей у Європі сьогодні є Європейський союз.

Інтеграція економіки та соціальної сфери країни у світове суспільство є значним фактором економічного розвитку. Інтеграційні процеси дають змогу підвищити ефективність функціонування економіки. Більшість країн ЄС має дуже високий інноваційний потенціал, що є надзвичайно привабливим для України.

Європейська інтеграція та членство України в Європейському Союзі є одним з головних інструментів реалізації національних інтересів, правового розвитку демократичної держави, вдосконалення існуючих механізмів функціонування громадянського суспільства в країні відповідно до європейської моделі. Вступ України до ЄС є ознакою прогресу зміцнення національних позицій на міжнародному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Досліджено перспективи, переваги та недоліки європейської інтеграції України Степаненко Н.О. [1-2]. Проблеми і перспективи вступу до ЄС досліджували в наукових розробках вчені-економісти Гальчинський А.С. [3], Гетьман І.В. [4], Жаліло Я.А. [5], Беренда С. В. [6], Матюшенко І.Ю. [7]. Аналіз нового етапу відносин з ЄС мають місце в роботах Качка Т., Клімкіна П. [8, 9], Литвиненко Я. [10], Асемоглу Д. [11], Менард К. [12].

Виділення невирішених частин загальної проблеми.

Європейська інтеграція до ЄС виступає чітким елементом зовнішньої політики України, тому, питання щодо аналізу перспектив членства країни набуває актуальності, а сам процес інтеграції стає цікавим як науковий об'єкт дослідження. Отже, багато питань щодо руху України до Європейського Союзу, а саме – переваги та недоліки вступу, економічні, соціальні та політичні наслідки, розвиток зовнішньоекономічних зв'язків з країнами співтовариства, ризик часткової втрати суверенітету, є невирішеними.

Визначення мети та завдання дослідження.

Метою є дослідження сучасного стану і тенденцій руху України до Європейського союзу.

Для досягнення поставленої мети слід розв'язати такі завдання:

проаналізувати існуючі умови участі України в євроінтеграційних процесах;
розглянути мету та основні важелі курсу євроінтеграції;

охарактеризувати причини виникнення Європейського Союзу та його основні цінності;
дослідити співробітництво з ЄС з моменту набуття незалежності України;

проаналізувати вигоди і перспективи України від вступу в ЄС;

проаналізувати переваги і недоліки євроінтеграції для України.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Перехід інтеграції в глобальну політико-економічну систему, розширення Європейського Союзу та його наближення до українських кордонів створили умови для активізації України щодо участі в цих процесах. Прискорення інтеграції України в європейський економічний, політичний і правовий простір є одним з головних пріоритетів зовнішньоекономічної політики України, що потребує радикальних дій у проведенні реформ у різних сферах суспільного життя країни.

Курс руху в європейську спільноту є очікуваним наслідком здобуття незалежності України. Його походження сходить до історії українського народу, до прагнення жити в

демократичній, економічно розвиненій і соціально орієнтованій країні. Метою курсу євроінтеграції є створення за допомогою масштабних внутрішніх перетворень умов для вступу до спільноти розвинених європейських країн. Сьогодні цей курс є одним з пріоритетних в державній політиці України [1].

Приєднання України до Європейського Союзу сприятиме процесу зміцнення безпеки на глобальному рівні, забезпеченню стабільності та уникненню передумов відновлення штучних перешкод між пострадянськими країнами.

Існуючий Європейський Союз бере свій початок від Європейського співтовариства вугілля й сталі, що було засновано в 1951 року. Країни-засновники: Бельгія, Італія, Люксембург, Нідерланди, Федеративна Республіка Німеччина та Франція.

Швидке розповсюдження торгових відносин привело до підписання Римських угод 1957 року, що зумовило формування Європейського економічного співтовариства, а саме основу сучасного ЄС. Європейський союз в існуючому вигляді був створений на основі Маастрихтського договору (1.11.1993р.), що привів до виникнення єдиної європейської валюти – євро [10].

В 1973 році відбулася перша хвиля розширення ЄС. До співтовариства вступили Великобританія, Ірландія та Данія. Пізніше, у 1981 році приєдналася Греція, а в 1986 році членства набули Португалія та Іспанія. У 1995 році до складу Євросоюзу увійшли Австрія, Фінляндія та Швеція.

Найбільше розширення відбулося в 2004 році. ЄС отримав 10 нових членів, а саме: Угорщину, Кіпр, Латвію, Литву, Мальту, Польщу, Словаччину, Словенію, Чехію і Естонію. У 2007 році приєдналися Румунія і Болгарія, і останньою країною, що вступила в ЄС в 2013 році, стала Хорватія [10].

Нині Європейський Союз складається з 28 країн-членів. Полишити ЄС незабаром збирається Великобританія.

Основними цінностями ЄС є зміцнення миру, верховенство закону, підтримка демократичних цінностей, свобода, рівність, повага прав та забезпечення добробуту громадян країн-членів. Заснування базових принципів Євросоюзу на єдиному внутрішньому ринку, який забезпечує вільне переміщення товарів, послуг, грошей і робочої сили, надає кращі економічні можливості країнам-членам і на якому панує вільна й чесна конкуренція [2, с.28].

Питання економічної інтеграції для України є одним з першочергових, і, враховуючи той факт, що Україна – одна з найбільших держав Європи, то для неї особливо важливою є інтеграція саме з європейськими країнами, а саме, в першу чергу, з країнами Європейського Союзу.

З моменту набуття незалежності України співробітництво з ЄС розвивалося дуже нерівномірно. Слід зазначити, що в 1994 р. Україна була першою республікою колишнього СРСР, яка підписала Угоду про партнерство і співробітництво (УПС) з Європейським Союзом. Ця угода обіцяла Україні значні економічні вигоди. Згідно з цим документом Європейський союз зобов'язався сприяти розвитку двосторонньої торгівлі й інвестуванню. Але лише в березні 1998 р. цей документ набув чинності.

Приєднання до світового співтовариства виявилось непростим і неоднозначним процесом, зокрема через такі основні чинники:

відсутність єдиної концепції економічних реформ і їх недосконалість;

формування олігархічної системи, боротьба політичної еліти за перерозподіл суспільних благ;

навмисне створення штучних бар'єрів в економіці з метою недопущення великого іноземного капіталу на ринок України;

навмисний тиск Росії на політичну владу в Україні.

Насьогодні перепонами щодо вступу України в Євросоюз є корупція, низький рівень життя населення, війна на Донбасі, проблеми з демократією і правами людини в країні та,

головне – недостатній економічний розвиток країни. Одною з головних проблем в Україні, що гальмують економічний розвиток країни є нерівність різних верств населення. Але ця проблема є глобальною. Нерівність взагалі виражена наукою як головна проблема сучасності [11, 12]. Ефективна державна політика передбачає обґрунтовану, обмежену, зрозумілу і прийнятну для суспільства диференціацію доходів. Відповідно, завданням влади є зниження нерівності за допомогою, передусім, політики доходів.

Особливого значення щодо сталого розвитку української економіки набуває оптимізація інтеграційної стратегії держави з метою найбільш повного використання конкурентних переваг з урахуванням вимог сучасного етапу глобалізації, необхідності вирішення соціальних, економічних, політичних проблем та активізації участі в міжнародному співробітництві у різноманітних сферах.

Економічна інтеграція завжди була рушійною об'єднуючою силою об'єднання Європи. Основними цілями економічної інтеграції можна виділити: гармонійний розвиток економічних інститутів; стабільне і збалансоване економічне взаємопроникнення; підвищення рівня життя; високий рівень зайнятості; економічна та валютна стабільність.

Слід зазначити, що інтеграція в Європу і членство в ЄС в майбутньому давно вже стали пріоритетом зовнішньої політики української держави, хоча слід говорити вже про перехід цього питання із розряду суто зовнішньополітичних до таких, які визначають і внутрішньодержавне життя.

Досить актуальним і важливим питанням сьогодення є вивчення характеру довгострокових та короткострокових факторів впливу процесів європейської інтеграції на українське суспільство в загалі та виявлення на цій основі відповідних переваг та недоліків для України за умов її входження до Європейського Союзу [1, с. 65].

Ще в грудні 2001 р. у заяві Європейської комісії відзначалося, що головними завданнями

для України є боротьба зі СНІДом, туберкульозом, нелегальною міграцією й організованою злочинністю. Це можна пояснити ситуацією в Україні, яка за перші 10 років незалежності не провела жодних ефективних реформ, тому що глибока криза охопила майже всі сфери суспільства. Крім того, Україна почала суттєво відставати від багатьох країн за рівнем розвитку соціально-економічних показників. Ще тоді за оцінками конкурентоспроможності національної економіки Україна посідала майже останні місця не тільки серед європейських країн, а й серед інших багатьох країн, що розвивались [5, с. 130].

Відносини між Україною і Європейським Союзом в нинішній зовнішньополітичній і внутрішньополітичній ситуації мають для нашої країни першорядне значення. Мова йде не тільки про більш-менш активні контакти з одним з найвпливовіших іноземних партнерів, а й про можливість для України зробити стратегічний вибір на майбутнє, яке буде впливати на місце і роль нашої держави в новій системі міжнародних відносин, у тому числі економічних і валютно-фінансових [8].

Процвітання й розвиток громадянського суспільства в країні є одним з перших пріоритетів періоду становлення незалежності та самоутвердження нації, хід якого впливає на майбутню приналежність України до Європейського Союзу.

Європейська інтеграція для України є засобом модернізації економіки, подолання технологічної відсталості, залучення іноземних інвестицій і нових технологій, сприяння створенню нових робочих місць, підвищення конкурентоспроможності країни на ринках ЄС.

Отже, для нашої держави важливим питанням сьогодення є процес її поступового наближення до Європейського співтовариства, а також стратегічного результату цього процесу – повного членства в Європейському Союзі. Саме тому, в прагненні досягти європейського членства, Україна керується моделлю соціально-економічного розвитку основних європейських країн.

Цілком зрозуміло, що інтеграція нашої держави до ЄС має ряд вигод і перспектив. Перспектива членства в ЄС відкріє шлях до суспільних структур загальної безпеки

Євросоюзу, сприятиме ефективній координації дій в рамках Євросоюзу в сфері контролю за експортом і дотримання вимог щодо нерозповсюдження зброї масового знищення, а також активізує співробітництво у боротьбі з організованою злочинністю, нелегальною міграцією, наркобізнесом тощо [1].

У зв'язку звищевикладеним, доцільно виділити економічні вигоди від Європейської інтеграції, а саме:

підвищення продуктивності економіки та темпів технологічної модернізації під впливом конкуренції на єдиному європейському ринку та забезпечення вільного доступу до новітніх факторів виробництва: технологій, капіталу та інформації;

створення сприятливішого інвестиційного середовища, а саме – покращення внутрішнього інвестиційного клімату;

сприяння значному збільшенню обсягів торгівлі на ринку ЄС;

підвищення кваліфікації робочої сили в умовах вільного руху на єдиному європейському ринку;

створення передумов для прискореного зростання взаємної торгівлі у вищих науково-технічних галузях;

вдосконалення якості регуляторних інститутів у бюджетному, банківському, фінансовому та корпоративному секторах;

сприяння залученню коштів з фондів регіонального розвитку ЄС для прискорення досягнення рівня економічного розвитку, властивого більш розвиненим країнам Європейського Союзу [7].

Для України існують і соціальні вигоди від членства в ЄС. Вони, насамперед, пов'язані з високим рівнем соціальних стандартів, що існують в країнах Європейського Союзу, розвитком гуманітарної сфери, ефективної системи захисту прав працівників, вдосконаленою системою охорони навколишнього середовища.

Інтеграція України в ЄС призведе до важливих змін щодо гарантування права на вільну зайнятість, гідної заробітної плати та безпеки умов праці, гарантій соціального захисту, адекватних умов життя громадяни, охорони здоров'я, освіти, культури, забезпечення соціального захисту та

соціального забезпечення відповідно до європейських стандартів.

Слід віділити також головні політичні переваги від вступу до Європейського Союзу для України:

зміцнення стабільності демократичної політичної системи та її інституцій;

поновлення нормативно-правового законодавства;

прозорість національного законодавства; поглиблення культури демократії та поваги до прав людини тощо.

Чіткими недоліками членства України в ЄС є ризики, пов'язані з реакцією Росії, можливі витрати, пов'язані з технічними регламентами, а також посилення конкуренції. Однак, якщо останній пункт виглядає як недолік з точки зору бізнесу, це також є незаперечною перевагою в очах споживачів, які в кінцевому рахунку, мають доступ до більш і більш дешевих продуктів або послуг.

Ще одним з недоліків інтеграції в ЄС є те, що цей процес має вплив на систему оподаткування, а саме обов'язково здійсниться перехід до єдиної митної системи в рамках кордонів європейського співтовариства та підвищиться рівень тарифного захисту щодо низки товарів українського експорту. Такі зміни можуть призвести до скорочення обсягів існуючого українського експорту до ЄС внаслідок часткової переорієнтації товаропотоків між існуючими та новими членами ЄС.

Одним з вагомих позитивних наслідків є введення в дію безвізового режиму для України.

По-перше, це дає змогу подорожувати «без бюрократії». 26 квітня 2017 року Європейський парламент проголосував за надання безвізового режиму з ЄС для громадян України. Після голосування в Європарламенті український безвіз схвалили у Раді ЄС. Отже, безвіз для України фактично набув чинності на початку червня 2017 року.

По-друге, безвізовий режим сприяє розвитку бізнесу, культури та медицини. З метою прискорення такого розвитку необхідно розвивати контакти з європейськими партнерами. Якщо до

введення безвізу поїздка задля підписання власнику фірми контракту, студенту відвідання тренінгу чи відвідування медичного закладу для отримання термінової медичної консультації вимагало багато часу та витрат, то на сьогодні безвізовий режим полегшив українцям відвідати потрібні місця, які знаходились за великою відстанню.

По-третє, позитив безвізового режиму є в тому, що він сприяє появленню меншій кількості маніпуляцій з боку посередників. Тобто, скоротиться потік маніпуляцій зі сторони недобросовісних фірм, які надавали українцям консультаційні та інші візові послуги.

Але не слід оминати і певні недоліки безвізового режиму для України. Такі як: поява міграції населення, зростання безробіття, витіснення національних виробників з внутрішнього ринку, високі європейські ціни, втрата цінних кадрів для України тощо.

Також, позитивним є те, що Україна поступово підвищує експорт українських товарів до країн Європейського Союзу. Так, за даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі у 2018 році цей показник становив 20,2 мільярда доларів (таблиця 1) [13].

Як видно, найбільшу долю (30,2%) в експорті займає продукція АПК і харчової промисловості, якої було реалізовано на 6126,50 млн доларів. За ними йдуть

продукція металургійного комплексу з долею 22% на суму 4437,6 млн доларів, продукція машинобудування (15,2% на суму 3057,0 млн доларів), мінеральні продукти (13,4% на 2704,3 млн доларів) і деревина (5,7% на 1152,4 млн доларів). В цілому, структура експорту товарів з України до ЄС у 2018 році має дуже позитивний характер.

Отже, ЄС потрібно: винагороджувати Україну за успішне виконання поставлених завдань, як це передбачено Угодою про асоціацію, шляхом прийняття рішень про інтеграцію України до відповідних секторів внутрішнього ринку ЄС. Серед успішних сфер виконання Україною завдань можна виділити такі: технічне регулювання, державні закупівлі, фінансові послуги, і головним чином енергетика. Цінність цих досягнень стає тим більшою, якщо приймати до уваги фактори, всупереч яким вони здійснюються: насамперед, політична фрагментація; слабкість інституцій і вплив інтересів; зацікавленість у збереженні статус-кво. Ці досягнення одержані завдяки відданій праці ентузіастів серед державних службовців, народних депутатів, прогресивного бізнесу та громадянського суспільства.

Таблиця 1.

Структура експорту товарів з України до ЄС за 2018 рік

Товари	Сумма		Відносно попереднього (2017) року, %
	млн. доларів	%	
продукція АПК і харчової промисловості	6126,5	30,4	+8,5
продукція металургійного комплексу	4437,6	22	+18,3
продукція машинобудування	3057,0	15,2	+13,8
мінеральні продукти	2704,3	13,4	+18,3
деревина та паперова маса	1152,4	5,7	+22,1
продукція легкої промисловості	1036,4	5,1	+14,8
різні промислові товари	877	4,4	+18,7
продукція хімічної промисловості	767,1	3,8	+33,4

Дійсно, багато реформ потрібні для самої України і без зовнішнього заохочення, але разом з тим у багатьох сферах регуляторного наближення нові норми стають більш обтяжливими для суб'єктів ринку України. За відсутності відкриття ринку з боку ЄС, у таких випадках в Україні виникає питання про можливу більшу доцільність гнучкішого підходу до виконання своїх зобов'язань з гармонізації законодавства [13].

Отже, питання щодо інтеграції України до Європейського Союзу ще й досі залишається відкритим. І до того ж представники Європейського Союзу наголошують, що двері ЄС залишаються відчиненими для України, але ж дату вступу вони не називають. В даний час ці відносини набули широко практичного характеру, що якнайбільше сприятимуть членству України в ЄС.

Висновки. Підсумовуючи аналіз позитивних наслідків та недоліків європейської інтеграції України, можна зазначити, що цей процес є набагато складнішим питанням. Це можна пояснити тим, що на сьогодні існують чимало аргументів проти вступу нашої країни, які ґрунтуються на економічних, соціальних і геополітичних наслідках євроінтеграції для України.

Аналізуючи думки українських та зарубіжних експертів щодо угоди, які розглядаються з двох протилежних точок зору, вважається, що прихильники вступу України до Європейського Союзу наголошують на майбутніх економічних перевагах нового інтеграційного проекту. Також, виокремлюють низку економіко-політичних наслідків для України в разі повноцінного вступу до ЄС. Зокрема це може стосуватися того, що Україні потенційно доведеться «ділитися» суверенітетом з єдиним регулюючим органом Євросоюзу, якому на основі

міжнародних договорів делегують частину своїх повноважень.

Отже, слід зазначити, що Україні вкрай необхідні інтеграційні процеси, що розширять можливості її економіки. Однак процеси євроінтеграції повинні відбуватися помірними темпами, щоб не «шокувати» економіку. А сам процес інтеграції України в ЄС є перспективним напрямом для держави в цілому.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Степаненко Н.О. Інтеграція України до європейського союзу: переваги та недоліки./ Н.О.Степаненко, В.О. Степаненко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 61. - С. 62-67.

2. Stepanenko N. The prospects of Ukraine's European integration. Proceedings of International scientific conference "Scientific Research Priorities – 2017: theoretical and practical value", 22th-23th of June 2017, National-Louis University, Nowy Sacz, Poland. Publisher: WSB – National-Louis University, Nowy Sacz, - 2017. - p 28-30.

3. Гальчинський А.С.: Європейське співтовариство кінець і новий початок, 2.07.2016. URL: https://dt.ua/macrolevel/yevropeyske-spivtovaristvo-kinec-i-noviy-pochatok_.html (дата звернення: 27.10.2019).

4. Гетьман І.В. Правова система України в умовах глобалізації та євроінтеграції: до постановки проблем / І.В.Гетьман. // Державне будівництво та місцеве самоврядування.- 2011. - Випуск №24. - С. 27-36.

5. Жаліло Я.А. Євроінтеграційні перспективи України: від декларацій – до дій / Я.А. Жаліло // Стратегічні пріоритети.- 2009. - № 3 (12). - С. 129-135.

6. Беренда С. В. Еволюція економічної інтеграції в країнах Європи: монографія / С. В. Беренда. – Харків: ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2012. - 168 с.

7. Матюшенко І.Ю. Євроінтеграція України в системі міжнародної економічної інтеграції: навч. посіб. / І.Ю.Матюшенко, С.В.Беренда, В.В. Резніков; за ред. І.Ю. Матюшенко. Х.: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2015. - 496с.

8. Качка Т. Партнерство, але не інтеграція: що не так із рухом України до ЄС / Т.Качка // Європейська правда, 15.11.2018. URL:

<https://www.eurointegration.com.ua/experts/2018/11/15/7089403/> (дата звернення: 20.10.2019).

9. Качка Т. Новий етап відносин з ЄС: що має робити Україна після ратифікації Асоціації / Т.Качка, П.Клімкін // Європейська правда - 14.07.2017. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2017/07/14/7068538/> (дата звернення: 25.10.2019).

10. Литвиненко Я. Багатошвидкісна Європа: які зміни чекають на ЄС та як це вплине на Україну / Я. Литвиненко // Європейська правда, - 15.08.2017. URL:<https://www.eurointegration.com.ua/articles/2017/08/15/7069412/> (дата звернення: 27.10.2019).

11. Acemoglu, Daron and Naidu, Suresh and Restrepo, Pascual and Robinson, James A., Democracy, Redistribution and Inequality.// MIT Department of Economics Working Paper. - 2013. - No. - 13-24. SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2367088> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2367088> (дата звернення: 01.11.2019).

12. Menard, Claude J.D., Mary M. Shirley A Research Agenda for New Institutional Economics // Northampton & Cheltenham: Edward Elgar Pub. 2018 SSRN: <http://www.e-elgar.com/shop/isbn/9781788112505> (дата звернення: 01.11.2019).

13. Підсумки Ради асоціації Україна-ЄС: євроінтеграційний порядок денний на 2019 рік. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/2603150-pidsumki-radi-asociacii-ukrainaes-evrointegracijnij-poradok-dennij-na-2019-rik.html> (дата звернення: 01.10.2019).

REFERENCES

1. Stepanenko N.O., Stepanenko V.O. (2018), "Integration of Ukraine into the European Union: advantages and

disadvantages", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. [Bulletin of the Economy of Transport and Industry.], no. 61. pp. 62-67.

2. Stepanenko N. (2017), "The prospects of Ukraine's European integration", *Proceedings of International scientific conference "Scientific Research Priorities – 2017: theoretical and practical value"*, 22th-23th of June 2017, National-Louis University, Nowy Sacz, Poland. Publisher: WSB – National-Louis University, Nowy Sacz. pp. 28-30.

3. Ghaljchyns'kyj A.S. (2016), "The European Community end and a new beginning", Available at: https://dt.ua/macrolevel/yevropeyske-spivtovaristvo-kinec-i-noviy-pochatok_.html

4. Ghetjman I.V. (2011), "The Legal System of Ukraine in the conditions of globalization and European integration: before problems", *Derzhavne budivnytvo ta misceve samovrjaduvannja* [State building and local government], no. 24, pp. 27–36.

5. Zhalilo Ja.A. (2009), "Ukraine's European integration prospects: from declarations to action", *Strategichni priorytety*. [Strategic priorities], no. 3 (12), pp. 129–135.

6. Berenda S. V. (2012), *Evoljucija ekonomichnoji integraciji v krajinakh Jevropy: monografija*. [The evolution of economic integration in European countries: a monograph.], Kharkiv: V.N. Karazin KhNU, 168p.

7. Matjushenko I.Ju., Berenda S.V., Reznikov V.V. (2015). *Jevrointegracija Ukrajiny v systemi mizhnarodnoji ekonomichnoji integraciji: navch. posib*. [Ukraine's European integration in the system of international economic integration: Tutorial.], Kharkiv: V.N. Karazin KhNU, 496p.

8. Kachka T. (2018), "Partnership, but not integration: what is wrong with the movement of Ukraine to the EU". *Jevropejska Pravda*. [European truth], URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2018/11/15/7089403/> (Last accessed: 20.10.2019).

9. Kachka T., Klimkin P. (2017), "A new stage of relations with the EU: what

should Ukraine do after ratifying the Association”. *Jevropejsjka Pravda*. [European truth], URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2017/07/14/7068538/> (Last accessed: 25.10.2019).

10. Lytvynenko Ja. (2017), “Multispeed Europe: what changes await EU and how it will affect Ukraine”. *Jevropejsjka Pravda*. [European truth], URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2017/08/15/7069412/> (Last accessed: 27.10.2019).

11. Acemoglu, Daron and Naidu, Suresh and Restrepo, Pascual and Robinson, James A., (2013), “Democracy, Redistribution and

Inequality”, [MIT Department of Economics Working Paper] no. 13-24. SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2367088> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2367088> (Last accessed: 01.11.2019).

12. Menard, Claude J.D., Mary M. Shirley (2018) “A Research Agenda for New Institutional Economics”, [Northampton & Cheltenham: Edward Elgar Pub.], SSRN: <http://www.e-elgar.com/shop/isbn/9781788112505> (Last accessed: 01.11.2019).

13. The results of the EU-Ukraine Association Council: European Integration Agenda for 2019. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/2603150-pidsumki-radi-asociacii-ukrainaes-evrointegracijnij-poradok-dennij-na-2019-rik.html> (Last accessed: 01.10.2019).

УДК 331.107.5:656.2

ФОРМИ СТРАТЕГІЧНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Боровик Ю. Т., к.е.н., доцент,
Єлагін Ю. В., к.е.н., доцент,
Полякова О. М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

В статті розглянуто сутність стратегічного партнерства та форми стратегічної взаємодії при реалізації проєктів розвитку залізничної інфраструктури. Відмічено, що стратегічна взаємодія суб'єктів ринку здійснюється на основі довгострокового характеру, взаємодоповнюючих ключових компетенцій, що створюють унікальні цінності для споживачів.

Проаналізовано стан залізничної інфраструктури України та виділено особливості стратегічної взаємодії держави, бізнесу і приватних інвесторів. Підкреслено важливість стратегічної співпраці на залізничному транспорті у рамках державно-приватного партнерства.

Ключові слова: стратегічне партнерство, інфраструктура, державно-приватне партнерство, залізничний транспорт, інвестиції, проєкти розвитку залізничної інфраструктури.

ФОРМЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

В статье рассмотрены сущность стратегического партнерства и формы стратегического взаимодействия при реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры. Отмечено, что стратегическое взаимодействие субъектов рынка осуществляется на основе долгосрочного характера, взаимодополняющих ключевых компетенций, которые создают уникальные ценности для потребителей.

Проанализировано состояние железнодорожной инфраструктуры Украины и выделены особенности стратегического взаимодействия государства, бизнеса и частных инвесторов. Подчеркнута важность стратегического сотрудничества на железнодорожном транспорте в рамках государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: стратегическое партнерство, инфраструктура, государственно-частное партнерство, железнодорожный транспорт, инвестиции, проекты развития железнодорожной инфраструктуры.

FORMS OF STRATEGIC PARTNERSHIP IN THE IMPLEMENTATION OF RAILWAY INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECTS

*Borovik Y. T., Ph.D, associate professor,
Elagin Y. V., Ph.D, associate professor,
Polyakova E. N., Ph.D, associate professor (USURT)*

The article considers the essence of strategic partnership and the forms of strategic interaction in the implementation of railway infrastructure development projects. Strategic partnership is a system of voluntary, long-term and interrelated relations of an integration type between participants in economic activity.

The problem of critical deterioration of the infrastructure of Ukraine can be solved through the interaction of Ukrzaliznytsia, the state, business and private investors. The strategic interaction of market entities is based on a long-term nature, key competencies that create unique values for consumers.

The state of the railway infrastructure of Ukraine is analyzed and the features of strategic interaction are highlighted. The main strengths of the railway infrastructure is a developed railway network, high throughput, low cost of transportation, profitability of freight traffic. Weaknesses include incomplete reform, the lack of a mechanism for the participation of a private partner in the construction of railway infrastructure, a ban on concession of main lines, unprofitable passenger transportations, bureaucratic procedures for cargo clearance for international transport. The disadvantages of the implementation of public private partnership projects are the high cost and complexity of the process, the lack of company management skills.

The importance of strategic cooperation in rail transport in the framework of public-private partnerships was emphasized. The main factor holding back the development of public-private partnerships in the transport industry of Ukraine is a weak regulatory framework. Other forms of implementing a strategic partnership are a stakeholder concept, a network concept, and a life cycle contract. With a variety of forms of interaction, they are designed to provide a certain benefit; however, the effect for each of the participants is best when implementing a strategic partnership.

Keywords: *strategic partnership, infrastructure, public-private partnership, railway transport, investments, railway infrastructure development projects.*

Постановка проблеми. Сучасна транспортна інфраструктура є однією з найважливіших умов зростання економіки. Регіональні та національні транспортно-логістичні системи забезпечують ефективні транспортні, науково-виробничі та постачальницько-збутові комунікації між економічними агентами. Згідно з міжнародними індикаторами, які використовуються для оцінки стану ринку, мультиплікатор інвестицій у залізничний транспорт становить від 2 до 3, а за деякими підрахунками – до 5 разів. Це означає, що інвестуючи у проект 1 долар США, можна

отримати 5 доларів США у вигляді зростання ВВП [16].

В той же час за оцінкою UIF, станом на 2018 рік знос основної колії Укрзалізниці становить близько 50% і має стрімку тенденцію до зростання з урахування зносу попередніх років [16]. Про поступову втрату конкурентних позицій «Укрзалізницею» на світовому ринку свідчать дані The Global Competitiveness Report 2017–2018, згідно з якими Україна за критерієм розвитку залізничної інфраструктури посідає 37 місце, що на 12 позицій нижче порівняно з 2014 роком. Падіння в рейтингу

спостерігається протягом кожного року. Основною причиною втрати позицій залізничного транспорту є фізичний знос магістральних та регіональних колій [19].

Діапазон обсягів необхідних інвестицій у залізничний транспорт до 2030 року становить 31-60 млрд дол., з них 15-30 млрд дол. – у розвиток та оновлення інфраструктури залізничного транспорту. В той же час очікуваний ефект на ВВП до 2030 року від оновлення інфраструктури складає 30-60 млрд дол. Заплановані капітальні інвестиції у залізничний транспорт України на 2019-2020 р. становлять 0,9 млрд євро [19].

Одним із шляхів вирішення проблем критичного зносу інфраструктури України є взаємодія Укрзалізниці, держави, бізнесу та приватних інвесторів. В останні роки отримують розвиток інтеграційні процеси підприємств і їх об'єднання за допомогою глобальних інформаційних систем в стратегічні альянси та інші союзи різних типів.

Враховуючи стратегічну значущість розвитку інфраструктури залізничного транспорту для реалізації транзитних можливостей країни, ключовим інструментом реалізації проектів розвитку галузі є встановлення партнерських взаємовигідних відносин між усіма учасниками транспортно-логістичного процесу. В таких умовах виникає необхідність побудови ефективної системи взаємодії і управління партнерством підприємств і організацій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблемам розвитку інфраструктури залізничного транспорту та аспектам утворення і функціонування стратегічних партнерств присвячено багато робіт зарубіжних і вітчизняних авторів, зокрема І. А. Альошиної, Т. М. Геращенкої, О. М. Гребешкової, Г. В. Махової, О. Затворницької, Є. В. Корольової, Є. А. Малицької, Ч. Шань та інших [3, 4, 10, 12, 13, 17].

Питання стратегічного партнерства на залізничному транспорті та доцільність взаємодії підприємств транспорту й промисловості розглядаються в наукових працях В. Л. Диканя, Ю. В. Єлагіна, В. О. Овчиннікової, І. В. Токмакової, А. В. Толстої, О. В. Шраменко [6-9, 14, 15, 18].

Поряд з цим, проблематика стратегічного партнерства, на відміну від інших організаційних форм інтеграції бізнесу, поки ще залишається слабо розробленою стосовно вітчизняних умов, що і обумовило мету статті.

Метою статті є вивчення форм стратегічної взаємодії при реалізації проектів розвитку залізничної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу. В багатьох зарубіжних країнах, особливо європейських, накопичено солідний досвід стратегічної взаємодії в сфері енергетики, транспорту, утилізації відходів, екології, телекомунікації та ЖКГ. Загалом під стратегічним партнерством розуміють систему добровільних, довгострокових і взаємовідповідальних відносин інтеграційного типу між учасниками економічного життя, які виникають в процесі виробництва, розподілу, обміну і споживання економічного продукту й забезпечують досягнення стратегічних цілей та приводять до синергетичного приросту результативності економічної діяльності, надаючи вигоду кожному партнеру [15].

Теоретичними концепціями стратегічного партнерства є ресурсний підхід, теорія транзакційних витрат, ціннісна концепція, стейкхолдерська концепція (теорія зацікавлених сторін), маркетинг взаємовідносин, сітьова концепція. Формами реалізації стратегічного партнерства є створення спільних підприємств, стратегічних альянсів, спільна інвестиційна діяльність, покупка акцій, ліцензій, франчайзинг та ін.

З точки зору розвитку стратегічного партнерства на

залізничному транспорті найбільший інтерес має теорія зацікавлених сторін та сітьова концепція.

В основі стейкхолдерської теорії лежить ідентифікація партнерів на основі об'єднуючих їх цілей та інтересів, а також виявлення можливих методів їх досягнення. Інтереси стейкхолдерів концентруються в сфері стратегічного партнерства, існуючого в різних формах, включаючи спільне ведення бізнесу з основними покупцями і співробітництво з конкурентами. Зазначені групи можуть впливати шляхом внесення вкладу в процес стратегічних змін, спроб змінити хід стратегічного процесу та умови співпраці. Подібний тип взаємин особливо поширений в умовах невизначеності і складності зовнішнього середовища. Відповідно до стейкхолдерської концепції, ідентифікація стратегічних партнерів відбувається на основі вивчення інтересів різних суб'єктів зовнішнього оточення і виділення найбільш узгоджуваних позицій [13]. Найбільш просунутим способом взаємодії зі стейкхолдерами є сучасна технологія управління – бриджинг («наведення мостів»). Він має на увазі під собою стратегічне партнерство, яке може існувати в різних формах, аж до спільного ведення бізнесу з основними покупцями або співпраці з конкурентами.

Сітьовий підхід акцентує увагу керівників на побудові довгострокових стабільних відносин, сітьової взаємодії як мінімум з трьома сторонами на основі об'єднання учасників, що володіють стратегічною ідентичністю, а також зв'язків з їх діями та ресурсами. Це надає додаткові можливості доступу до нових технологій, ринків збуту, прискореного впровадження інновацій, формує базу для специфічних інвестицій в активи [12].

Слід зауважити, що при реалізації проектів розвитку залізничної інфраструктури основним учасником стратегічної взаємодії є держава, тобто йдеться про державно-приватне партнерство (ДПП) як форму взаємодії публічних інститутів і бізнесу. Широке

трактування ДПП має на увазі конструктивну взаємодію влади і бізнесу в економіці, культурі, науці, транспорті.

За даними Світового Банку, частка проектів розвитку транспортної інфраструктури становить 27% від загального числа реалізованих проектів на основі державно-приватного партнерства (ДПП), що виводить транспорт на друге місце серед інфраструктурних галузей після енергетики (39%). Даний факт говорить про широке використання в світі форм ДПП, що застосовується при реалізації інвестиційних проектів з розвитку дорожнього господарства [4].

За своєю суттю проекти будівництва (реконструкції) інфраструктурних об'єктів мають явно виражений макроекономічний ефект, оскільки забезпечують стратегічні вигоди держави в довгостроковій перспективі, що включають розвиток високоефективних, транспортно-логістичних систем, підвищення якості життя населення та вирішення соціальних завдань.

При цьому варто зазначити, що при реалізації проектів розвитку дорожньої інфраструктури важливим є збереження бюджетного фінансування, оскільки, спираючись на зарубіжний досвід, розвиток транспортної мережі тільки на основі приватних інвестицій неможливий [3]. Досвід реалізації проектів розвитку залізничної інфраструктури в Європі свідчить про те, що бюджетні кошти в середньому складають більше половини всіх витрат проекту. Виходячи з цього, в світовій практиці прийнято вважати, що ідею цілеспрямованого залучення фінансових ресурсів з приватного сектора в сферу відповідальності державного сектора відображає саме механізм ДПП.

Згідно із законом України «Про державно-приватне партнерство» державно-приватне партнерство розглядається як співробітництво між державою Україна, АР Крим, територіальними громадами та юридичними особами, крім державних та

комунальних підприємств, що здійснюється на основі договору та відповідає ознакам державно-приватного партнерства [1].

До ознак ДПП належать:

1) створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення) об'єкта ДПП та/або управління (користування, експлуатація, технічне обслуговування) таким об'єктом;

2) довготривалість відносин (від 5 до 50 років);

3) передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення ДПП;

4) внесення приватним партнером інвестицій в об'єкт ДПП [1].

Закон України «Про державно-приватне партнерство» надає можливість реалізувати проект на умовах механізму ДПП шляхом укладення низки договорів, зокрема: концесійного договору; договору управління майном (виключно за умови передбачення інвестиційних зобов'язань приватного партнера); договору про спільну діяльність; інших договорів [1].

Державно-приватне партнерство застосовується в таких сферах: будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури.

Розглянемо сучасний стан залізничної інфраструктури та форми стратегічного партнерства в контексті реалізації проектів розвитку залізничної інфраструктури. З 2016 року при Міністерстві інфраструктури України працює Проектний офіс з питань ДПП в інфраструктурі «SPILNO». За даними SWOT-аналізу, проведеного «SPILNO», основними сильними сторонами залізничної інфраструктури є розвинута залізнична мережа, велика пропускна спроможність, відносно низька

собівартість перевезень, прибутковість вантажних перевезень [11].

До слабких сторін належать незавершена реформа, що передбачає розділення інфраструктури та транспортних послуг, відсутність механізму участі приватного партнера у побудові залізничної інфраструктури, заборона на концесію магістральних колій, збитковість пасажирських перевезень та перехресне субсидування їх за рахунок вантажних, бюрократичність процедур оформлення вантажів при міжнародних перевезеннях.

Можливості при реалізації проектів ДПП на залізничному транспорті України полягають у наявності виробничих потужностей для відновлення залізничного парку, значної кількості незадіяної залізничної інфраструктури. Проте зовнішні загрози створюють значні ризики реалізації проектів розвитку інфраструктури через можливість незадовільної якості надання послуг приватним партнером, технічні аварії через незадовільний стан інфраструктури загального користування, зниження безпеки перевезень тощо, ринкові та фінансові ризики [11].

Використання механізму ДПП, теоретично, повинно задовольняти інтереси всіх трьох зацікавлених сторін, а саме: інтерес держави, інтерес приватного сектора, інтерес споживачів. Практично ж, досить складно спрогнозувати ефективність обраної тієї чи іншої форми партнерства в управлінні інфраструктурою. Результати і витрати можуть носити складний, багатовимірний характер, в ряді найрізноманітніших кількісних і якісних показників. Такими показниками можуть бути економічна, соціальна і бюджетна ефективність від застосування механізму ДПП в управлінні виробничої та невиробничої інфраструктурою [17].

За даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні станом на 01.07.2019 на засадах ДПП укладено 186 договорів, з яких реалізується 52

договори (35 – договорів концесії, 15 – договорів про спільну діяльність, 2 – інші договори), 134 договори не реалізується (4 договори – закінчено термін дії, 17 договорів – розірвано, 113 договорів – не виконується) [5]. Як видно з наведених даних, проекти ДПП в нашій країні не є успішними. Понад дві третини проектів спіткала невдача через високі збитки та розірвання контрактів. І це справді забагато, бо, враховуючи неістотну варіацію між різними групами країн за рівнем доходів, відсоток невдач для країн із низьким рівнем доходів не перевищував 7%, тоді як для країн із високим рівнем доходів був нижчим за 4% [10].

За думкою фахівців, одним з суттєвих недоліків реалізації проектів ДПП є висока вартість, що впливає зі складності процесу. Для галузі транспорту технологічні переваги бізнесу відходять на другий план і більшого значення набувають навички управління компаніями. Зокрема, відсоток успіху проектів ДПП є вищим для проектів, ініційованих державним партнером, порівняно з ініційованими приватним: 98% проти 76% для країн з низьким рівнем доходів і 99% проти 90% для країн з високим рівнем доходів [10].

З огляду на високий ступінь зносу виробничих засобів залізничного транспорту України, питання прискорення оновлення рухомого складу та інфраструктури вітчизняного залізничного комплексу стоїть сьогодні досить гостро.

В умовах потреби у великих обсягах фінансових ресурсів і водночас нестачі власних ресурсів на оновлення інфраструктури вітчизняного залізничного комплексу, концепція державно-приватного партнерства являє собою альтернативу приватизації життєво важливих об'єктів державної власності, які мають стратегічне значення і застосовується при обмеженості фінансових можливостей держави для розвитку інфраструктури залізничного транспорту. Перспективи застосування ДПП для оновлення інфраструктури

вітчизняного залізничного комплексу досить широкі. Це утримання пасажирських вокзалів, невеликих приміських станцій, вантажних станцій з малими обсягами роботи, малодіяльних ділянок.

Основним чинником, який стримує розвиток державно-приватного партнерства в транспортній галузі України, являється слабка нормативно-правова база. Враховуючи і так достатню зарегульованість транспортної галузі та усі складнощі, пов'язані з проходженням бюрократичних процедур, приватний бізнес негативно відноситься до ДПП. [9].

Практика показує, що в Україні для інвесторів головне навіть не податкові чи кредитні пільги, а земля і підготовлена інфраструктура. Однак на сьогоднішній день в країні немає як таких спеціалізованих структур, які координують реалізацію інфраструктурних проектів - залучення позабюджетного фінансування, роботу з інвесторами; відсутня проектна практика.

Варто зазначити, однією з особливостей управління інфраструктурними проектами є те, що з метою підвищення ефективності управління та фінансової прийнятності проект зазвичай ділиться на кілька субпроектів (планування, проектування, будівництво, експлуатація). Але транспортна інфраструктура являє собою мережу, яка використовується для здійснення перевезень, причому кожному її елементу притаманні свої характеристики, і приватні інвестори повинні бути впевнені, що всі необхідні для старту або реалізації проекту роботи та заходи будуть своєчасно профінансовані і проведені або їх втрати будуть компенсовані в повному розмірі [12].

Контрактними формами ДПП є концесія та контракт життєвого циклу. В Законі України «Про концесію» концесія – форма здійснення ДПП, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво

(нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції [2].

Згідно з умовами «контракта життєвого циклу» держава наймає приватного партнера для розвитку інфраструктури, а потім для надання на її основі якісних послуг і забезпечення високого рівня доступності для користування. Дохід приватного партнера формується тільки з платежів держави за доступність інфраструктури [13]. У деяких європейських країнах цей контракт називається DBFO (Design, Build, Finance, Operate: проектування – будівництво – фінансування – експлуатація / управління). За сферами відповідальності контракти життєвого циклу близькі до концесій і часто класифікуються як вид концесійної угоди по типу DBFO.

Контракт життєвого циклу дозволяє оптимально узгодити витрати учасників угоди і зацікавити приватного партнера в підвищенні якості будівництва; приватний партнер, по суті, допомагає державі в здійсненні державних, соціально значущих функцій. Особливо ця перевага виявляється на прикладі інфраструктурних об'єктів (доріг, мостів, портів, аеродромів): експлуатація великої кількості подібних об'єктів не є економічно виправданою і не дозволяє в розумні терміни здійснити повернення вкладених у створення об'єкта інвестицій. У той же час створення таких об'єктів може відігравати значиму соціальну роль забезпечення транспортної доступності населених пунктів, регіонів з високим пасажирських і вантажних потенціалом або слабо розвиненою інфраструктурою [3].

Слід зазначити, що існують і інші, альтернативні партнерству форми взаємодій, що дозволяють вирішувати аналогічні завдання, поставлені учасниками, такі як: контракти, державні замовлення, тендери та інші договірні форми цивільно-правових відносин між господарюючими суб'єктами. Але при всій можливій різноманітності форм взаємодій, вони покликані забезпечити певну вигоду; проте ефект для кожного з учасників кращий саме при реалізації стратегічного партнерства.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Стратегічне партнерство являє собою одну з найбільш гнучких форм інтеграції компаній, що володіє рядом істотних відмітних ознак. Стратегічне партнерство базується на трьох фундаментальних аспектах: передбачає спільне створення нової цінності; зв'язок між учасниками спрямований на майбутнє, відкриває нові можливості і варіанти розвитку; партнерство неможливо контролювати формальними системами, але воно вимагає системи міжособистісних зв'язків і внутрішніх інфраструктур. Формами реалізації стратегічного партнерства є створення спільних підприємств, стратегічних альянсів, спільна інвестиційна діяльність, покупка акцій, ліцензій, франчайзинг.

Реалізація проектів розвитку залізничної інфраструктури здійснюється на умовах механізму ДПП шляхом укладення концесійного договору; договору управління майном; договору про спільну діяльність; інших договорів. Можливості при реалізації проектів ДПП на залізничному транспорті України полягають у наявності виробничих потужностей для відновлення залізничного парку, значної кількості незадіяної залізничної інфраструктури. Перспективами застосування ДПП для оновлення інфраструктури вітчизняного залізничного комплексу є утримання пасажирських вокзалів, невеликих приміських станцій, вантажних станцій з

малими обсягами роботи, малодіяльних ділянок. У зв'язку з великою капіталоємністю переважної більшості інфраструктурних проектів їх реалізація з використанням підходу, заснованого на ДПП, вимагає від приватної сторони наявності достатнього обсягу фінансових ресурсів. Саме тому часто в проектах ДПП з'являється третя сторона - кредитори (фінансуюча організація: Світовий банк, Міжнародна фінансова корпорація, Європейський банк реконструкції і розвитку, комерційні банки та інші інституціональні інвестори).

Будь-яка взаємодія підприємств повинна бути орієнтована на досягнення довгострокової ефективності, яка передбачає постійну зміну стану підприємства, перехід від одного рівня розвитку до іншого, дозволяє зберегти стійке положення господарюючого суб'єкта у зовнішньому середовищі.

Ефективність застосування ДПП при реалізації проектів розвитку залізничної інфраструктури та визначення критеріїв ефективності управління транспортною інфраструктурою є перспективним напрямом подальших досліджень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДжЕРЕЛ

- 1 Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 2010 р. 2404-VI, Редакція від 20.10.19, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>
- 2 Закон України «Про концесію» від 03.10.2019 р. 155-IX, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20/>
- 3 Алешина И. А. Эффективный механизм реализации проектов развития транспортной инфраструктуры региона / И. А. Алешина, Т. М. Герашенкова // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2016. – С. 12-20.
- 4 Гребешкова О. М. Проектный підхід до формування стратегічних партнерств підприємств / О. М. Гребешкова, Г. В. Махова // Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки. – 2009. – Вип. 22., ч. 1. – С. 23-27.
- 5 Державно-приватне партнерство в Україні 2019. Фонд підтримки винаходів Мінекономрозвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.sfii.gov.ua/>.
- 6 Дикань В. Л. Развитие экономики Украины на основе принципа равноправности отношений державы, бизнеса та общества/ В. Л. Дикань, А. В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 63. – С. 9-19.
- 7 Дикань В. Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтеграційному векторі /В. Л. Дикань, Г. Є. Островерх //Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 62. – С. 11-19.
- 8 Єлагін Ю. В. Реформування Укрзалізниці: стан і особливості / Ю. В. Єлагін, Д. І. Брильов, Л. А. Зубарева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. –№ 63. – С. 75-82.
- 9 Єлагін Ю. В. Стан і оновлення рухомого складу в умовах реформування Укрзалізниці / Ю. В. Єлагін, Ю. В. Глущенко, Л. В. Цапко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. –№ 64. – С. 209-216.
- 10 Затворницька О. Державно-приватне партнерство: час вчитися на помилках [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://dt.ua/macrolevel/derzhavno-privatne-partnerstvo-chas-vchitisyana-pomilkah-289689_.html
- 11 Інформаційно-аналітичні матеріали SPILNO / Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/informaciynoanalitichni-materiali-i.html>
- 12 Королева Е. В. Стратегические альянсы: зарубежный опыт и российские особенности/ Е. В. Королева // Российский внешнеэкономический вестник. – 2009. –

№ 5. – С. 3-13.

13 Малицкая Е. А. Организационно-экономический механизм управления инфраструктурными проектами (на примере железнодорожного транспорта) / Е. А. Малицкая // Стратегия развития экономики. – 2012. – № 40 (181) – С. 37-49.

14 Овчинникова В. О. Трансформація теорії стратегічного управління розвитком залізничного транспорту / В. О. Овчинникова // Інтеллект XXI. – 2017. – № 5. – С. 53-57.

15 Токмакова І. В. Сутність стратегічного партнерства на залізничному транспорті / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 41. – С. 130-133.

16 Чи є майбутнє в залізничного транспорту України? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.slideshare.net/UIFuture/ss-128087151>

17 Шань Ч. Формирование показателей оценки эффективности ГЧП в транспортной отрасли КНР / Чун Шань // Transport business in Russia. – 2015. – №5. – С. 122-124.

18 Шраменко О. В. Стратегічне партнерство як шлях укріплення виробничого потенціалу локомотивного господарства / О. В. Шраменко, У. В. Монакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 44. – С. 82-86.

19 The Global Competitiveness Report 2017–2018 // http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05_Full_Report/The_Global_Competitiveness_Report_2017%E2%80%932018.pdf

REFERENCES

1 Zakon Ukrainy «Pro Derzhavno-Pryvatne Partnerstvo» Vid 2010 R. 2404-VI Redaktsiia Vid 20.10.2019 [Law of Ukraine «On Public-Private Partnership»] <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404->

17, accessed (20.11.2019).

2 Zakon Ukrainy «Pro koncesiyu» Vid 03.10.2019 r. 155-IX [Law of Ukraine «About the concession»] <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20/>, accessed (20.11.2019).

3 Aleshina I. A., Gerashchenkova T. M. (2016) Effektivnyi mekhanizm realizatsii proektov razvitiia transportnoi infrastruktury regiona [An effective mechanism for implementing regional transport infrastructure development projects] *Bulletin of Tula State University. Economic and legal sciences*, pp. 12-20.

4 Hrebeshkova O. M., Makhova H. V. (2009) Proektnyi pidkhid do formuvannia stratehichnykh partnerstv pidpriemstv [Project approach to the formation of strategic partnerships of enterprises]. *Zbirnyk naukovykh prats Cherkaskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu. Seriya: Ekonomichni nauky*, no. 22, p.1, pp. 23-27.

5 Derzhavno-pryvatne partnerstvo v Ukraini 2019. Fond pidtrymky vynakhodiv Minekonomrozvytku [Public-Private Partnership in Ukraine 2019. Ministry of Economic Development and Development Support for Inventions] <https://www.sfii.gov.ua/>, accessed (20.11.2019).

6 Dykan V. L., Tolstova A. V. (2018) Rozvytok ekonomiky Ukrainy na osnovi pryntsyphu rivnopravnosti vidnosyn derzhavy, biznesu ta suspilstva [The development of the economy of Ukraine based on the principle of equality of relations between the state, business and society]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 63, pp. 9-19.

7 Dykan V. L., Ostroverkh H. Ye. (2018) Udoskonalennia mekhanizmiv derzhavnoho upravlinnia rozvytkom zaliznychnoi haluzi Ukrainy u yevrointehratsiinomu vektorі [Improving the mechanisms of state management of the development of the railway industry of Ukraine in the European integration vector]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 62, pp. 11-19.

8 Yelahin Yu. V., Brylov D. I.,

Zubarieva L. A. (2018) Reformuvannia Ukrzaliznytsi: stan i osoblyvosti [Reforming Ukrzaliznytsia: Status and Features]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 63, pp. 75-82.

9 Yelahn Yu. V., Hlushchenko Yu. V., Tsapko L. V. (2018) Stan i onovlennia rukhomoho skladu v umovakh reformuvannia Ukrzaliznytsi [Condition and updating of rolling stock under conditions of Ukrzaliznytsya reform]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 64, pp. 209-216.

10 Zatvornytska O. Derzhavno-pryvatne partnerstvo: chas vchytysia na pomylkakh [Public-private partnership: time to learn from mistakes] https://dt.ua/macrolevel/derzhavno-privatne-partnerstvo-chas-vchytysia-na-pomilkah-289689_.html, accessed (20.11.2019).

11 Informatsiino-analitychni materialy SPILNO. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Information and analytical materials SPILNO / Ministry of Infrastructure of Ukraine] <https://mtu.gov.ua/content/informaciynoanalitichni-materiali-i.html>, accessed (20.11.2019).

12 Koroleva E. V. (2009) Strategicheskie al'yansy: zarubezhnyy opyt i rossiyskie osobennosti [Strategic alliances: foreign experience and Russian peculiarities]. *Russian Foreign Economic Bulletin*, no. 5, pp. 3-13.

13 Malitskaia E. A. (2012) Organizatsionno-ekonomicheskii mekhanizm upravleniia infrastrukturnymi proektami (na primere zheleznodorozhnogo transporta) [Organizational and economic mechanism for managing infrastructure projects (for example railway transport)], *Economic Development Strategy*, no. 40 (181), pp. 37-49.

14 Ovchynnikova V. O. (2017) Transformatsiia teorii stratehichnoho upravlinnia rozvytkom zaliznychnoho transportu [Transformation of the theory of strategic management of the development of railway transport]. *Intelekt XXI*, no. 5, pp. 53-57.

15 Tokmakova I. V. (2013) Sutnist stratehichnoho partnerstva na zaliznychnomu transporti [The essence of the strategic partnership in railway transport]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 41, pp. 130-133.

16 Chy ye maibutnie v zaliznychnoho transportu Ukrainy? [Is there a future for rail transport in Ukraine?] <https://www.slideshare.net/UIFuture/ss-128087151>, accessed (20.11.2019).

17 SHan CH. (2015) Formirovanie pokazatelei otsenki effektivnosti GCHP v transportnoi otrasli KNR [The formation of indicators for assessing the effectiveness of PPP in the transport industry of China]. *Transport business in Russia*, no. 5, pp. 122-124.

18 Shramenko O. V., Monakova U. V. (2013) Stratehichne partnerstvo yak shliakh ukriplennia vyrobnychoho potentsialu lokomotyvnoho hospodarstva [Strategic partnership as a way to strengthen the productive capacity of locomotive economy]. *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, no. 44, pp. 82-86.

19 The Global Competitiveness Report 2017–2018 // http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05_Full_Report/The_Global_Competitiveness_Report_2017%E2%80%932018.pdf

УДК 656.2.078

РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ РЕГІОНАЛЬНО-ГАЛУЗЕВОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ

*Ейтутіс Г.Д., д.е.н., професор,
Божок А.Р., к.е.н., доцент (ДУИТ)*

Обґрунтовані теоретичні і практичні аспекти реструктуризації залізниць України на основі регіонально-галузевої моделі управління. За допомогою дерева цілей функціонально-об'єктної системи реформування залізниць України сформовані принципи і стратегії управління залізницями. Надані авторські пропозиції щодо визначення адміністративно-територіального устрою регіональних підприємств, а саме в місцях і межах дислокації регіональних центрів управління перевезеннями.

Ключеві слова: трансформаційні процеси, реформування, реструктуризація, реорганізація, регіональний центр управління перевезеннями, економічні райони, регіональні підприємства.

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ НА ОСНОВЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОТРАСЛЕВОЙ МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ

*Ейтутис Г.Д., д.е.н., профессор,
Божок А.Р., к.е.н., доцент (ДУИТ)*

Обоснованы теоретические и практические аспекты реструктуризации железных дорог Украины на основе регионально-отраслевой модели управления. С помощью дерева целей функционально-объектной системы сформированы принципы и стратегии управления железными дорогами. Представлены авторские предложения относительно определения административно-территориального устройства региональных предприятий, а именно в местах и пределах дислокации региональных центров управления перевозками.

Ключевые слова: трансформационные процессы, реформирование, реструктуризация, реорганизация, региональный центр управления перевозками, региональные предприятия.

RESTRUCTURING OF RAILWAY TRANSPORT BASED ON REGIONAL SECTORAL MANAGEMENT MODEL

*Eitutis G.D., doctor of Economics, Professor,
Bozhok A.R., PhD of Economics, associate Professor (SUIT)*

Theoretical and practical aspects of the restructuring of the railways of Ukraine based on the regional-industrial model of management are substantiated. Such principles as specialization, centralization, efficiency, horizontal interaction, regional compactness and others are defined. Using the goals tree of the functional-object system, the principles and strategies of railway management are formed. As a result, the organizational structure of the country's railways based on a functional-objective management system is presented.

It is also noted that the formation of the administrative-territorial structure of a regional enterprise is advisable to be carried out at the places and borders of regional transportation control centers deployment.

In the process of creating regional transportation control centers, it is proposed: a gradual withdrawal from the railway divisions that belong to the competitive sector of the industry; the creation of passenger transportation operator companies, including their entry into the market with their own fleet of locomotives. It is proposed to include regional infrastructure service enterprises and regional transportation control centers in the structure of regional enterprises, which would be subordinated vertically to the Ukrainian railway operation subject”.

It is indicated that the regional transportation control centers should manage the technological process of organizing the movement of trains through the dispatching apparatus by all railway stations. Authors' proposals are presented regarding the definition of the administrative-territorial structure of regional enterprises, namely: in the places and within the location of regional transportation control centers. The positive economic and legal results from the implementation of the regional-sectoral management model are determined.

Keywords: *transformation processes, reformation, restructuring, reorganization, regional transportation management center, economic regions, regional enterprises*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Трансформаційні процеси, що відбуваються в сучасних умовах на залізничному транспорті світу з одного боку включають значну частину проблем загального характеру (розмежування державних і господарських функцій управління, відокремлення експлуатаційної діяльності від інфраструктури, ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, залучення інвестицій та інші проблеми), а з іншого - специфічні особливості кожної залізниці, які пов'язані з вибором ефективної моделі господарського механізму.

Структурні перетворення, які регламентуються Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, трактують як послідовну реорганізацію територіально-функціональної структури управління єдиного суб'єкта господарювання у вертикально-інтегровану.

Однак, досвід сусідніх залізничних держав (Польщі, Румунії, Словаччини) показав, що ігнорування територіально-функціональної системи управління і

перехід до лише вертикальної моделі управління призводить до погіршення управління галуззю.

І навпаки, послідовне вдосконалення територіально-функціональної структури управління на базі інтеграції функціонально-об'єктної системи і вертикальної моделі створює умови для ефективного управління залізничним транспортом (досвід залізниць Німеччини).

Це особливо важливо з огляду на політичні події в Україні, кінцевим результатом яких стане стабілізація даної галузі в Україні з подальшим реформуванням національної економіки, в тому числі залізниць на основі регіоналізації транспортного обслуговування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями районування, а також діяльності залізничного транспорту України в розрізі адміністративного устрою в колишньому Радянському Союзі і вже в роки незалежності України відповідної уваги не приділялося ні науково-дослідними інститутами, ні суб'єктами залізничного транспорту з причин діючого до нині жорсткого централізованого механізму управління залізничним транспортом, межі залізниць

яких були встановлені ще у радянські роки. Ліквідація відділків залізниць у 2002 року ще більш дистанціювала регіони і залізничний транспорт від співробітництва щодо вирішення спільних питань. Проблемам реформування залізничного транспорту приділені праці Гненного М.В., Диканя В.Л., Дейнеки О.Г., Кривопіщина В.М., Панченко О.І. та ін. [3-7]

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Актуальність обґрунтованого розв'язання цієї проблеми зростає насамперед у зв'язку з необхідністю перегляду старих ланок управління залізничної галузі з причин змін районів тяжіння транспортних вантажопотоків, нормативно-правової бази, а також удосконалення господарського механізму після створення незалежної української держави.

На жаль, у концепції державної регіональної політики, яка затверджена Наказом Президента України від 25 травня 2001 року №341/2001 немає не тільки розділу щодо взаємодії регіонів і транспортників, але і власне слова «транспорт».

Слід зазначити, що питання адміністративно-територіального устрою, регіональної економіки теж не знайшли відображення в нормативних документах, що регламентують реформування залізничного транспорту.

Зазначений підхід до регіональної економіки не сприяє ефективній взаємодії та співробітництву залізничного транспорту з органами місцевої влади. Одним з ключових завдань на сучасному етапі є створення регіональної комплексності для реалізації економічних, соціальних, екологічних, науково-технічних завдань.

Отже, **метою статті** є розробка та обґрунтування теоретичних і практичних аспектів реструктуризації залізниць України на основі регіонально-галузевої моделі управління.

Виклад основного матеріалу дослідження. Регіональна комплексність –

це не тільки агломерація і цілісність, це найвищий прояв взаємопов'язаного сполучення виробництва інфраструктури в межах регіону.

Економічний механізм регіонального утворення має забезпечити:

– додержання екологічної рівноваги, раціональне природокористування, виходячи з єдності, взаємозалежності всіх компонентів природного середовища, з урахуванням диверсифікації структури господарства регіону, ступеня розгалуженості, галузевого складу підприємств, характеру впливу застосовуваних технологій на навколишнє середовище;

– комплексне, раціональне використання природних ресурсів, економічно ефективно видобування всіх корисних компонентів із родовищ мінеральної сировини, використання та утилізацію всіх супутніх продуктів і відходів виробництва, усієї вторинної сировини, що утворюється на території регіону, незалежно від підпорядкованості і форм власності підприємств;

– раціональне використання всіх трудових ресурсів регіону з урахуванням їх статевовікової, соціальної, професійної та інших структур; регулювання економічними засобами міграційних процесів, забезпечуючи при цьому поєднання державних, регіональних та індивідуальних інтересів;

– економію витрат за рахунок створення і раціонального використання регіональної виробничої і соціальної інфраструктури, що обслуговує підприємства та організації всіх галузей національної економіки, усіх форм власності, нейтралізацію спроб створювати власні підприємства та елементи інфраструктури, що дублюють функції регіональної інфраструктурної бази, об'єднання з цією метою коштів на часткових засадах різних підприємств;

– раціональне використання товарно-матеріальних цінностей у межах району, у тому числі їх залишків, понаднормативних запасів, що

утворюються на підприємствах і організаціях будь-якого підпорядкування, галузевої належності, форм власності;

– ефективну реалізацію і просування в економіку держави, практику науково-технічних ідей та закінчених розробок, що зароджуються в регіоні, передусім у рамках міждисциплінарних (як правило, найбільш продуктивних) досліджень, та передбачають міжгалузевий характер їх матеріалізації;

– ефективне здійснення регіональних програм багатогалузевої структури за участю підприємств і організацій різних форм власності й підпорядкованості;

– повне, безпечне та якісне задоволення потреб регіону в перевезеннях пасажирів та вантажів.

Усі ці вимоги необхідно максимально враховувати при розробці матеріалів щодо реформування залізничного транспорту, і це, безумовно сприятиме ефективній співпраці з органами місцевого самоврядування.

Можна погодитись, що основний вплив на формування регіональних комплексів здійснюють економічні, соціально-демографічні та історико-етнічні фактори і умови, але було б помилково не враховувати транспортну складову цього впливу.

Практикою встановлено, що обсяги перевезень вантажів і пасажирів є відображенням усієї діяльності держави, у першу чергу матеріального виробництва та соціальної сфери. Слід визначити, що економічні райони існують об'єктивно, незалежно від свідомості людей.

Функціонально-об'єктна система – це сукупність окремих властивостей об'єктів, що взаємодіють між собою через функціональні напрямки та принципи управління. Функціональними напрямками діяльності об'єктів є: управління перевезеннями, фінансово-економічні, тарифні, технічні, соціальні, ресурсні, інвестиційні, зовнішньоекономічні і т.п.

Принципами управління є: спеціалізація, централізація, оперативність,

горизонтальна взаємодія, регіональна компактність тощо.

Об'єктний підхід, дозволяє розглядати суб'єкт господарської діяльності як сукупність системи яка пов'язана між собою об'єктами. Для кожного об'єкта розробляється відповідне дерево цілей.

За допомогою структури функціонально-об'єктної системи маємо можливість об'єднати функціональні напрямки і стратегії управління залізницями (рис. 1).

Принцип спеціалізації. Кожний структурний підрозділ, який входить до складу суб'єкта господарської діяльності залізниць, спеціалізується на відповідній роботі з утримання та обслуговування інфраструктури, організації руху поїздів і має вдосконалювати технологічний процес, застосовуючи передові методи та інновації.

Принцип централізації. Весь процес перевезень на території України здійснюється з одного центру – Укрзалізниці, яка координує роботу за кожним галузевим напрямком.

Принцип оперативності. Всі установки, накази і розпорядження виконуються негайно зі зворотньою інформацією щодо їх виконання.

Принцип горизонтальної взаємодії. Під час виконання робіт з утримання та обслуговування інфраструктури та організації руху поїздів забезпечується чітка взаємодія, яку має контролювати апарат управління регіонального підприємства.

Принцип регіональної компактності. Розташування регіональних центрів управління перевезеннями і структурних підрозділів має забезпечити безаварійну роботу інфраструктури. Важливим завданням керівництва регіонального підприємства є ефективна взаємодія з органами влади. Організаційна структура залізниць країни на основі функціонально-об'єктної системи управління представлена на рис. 2.



Рис. 1. Структура функціонально-об'єктної системи реформування залізниць України



Рис. 2. Організаційна структура АТ «Укрзалізниця» на основі функціонально-об'єктної системи управління

Основним стратегічним завданням транспорту з повного задоволення в регіонального підприємства залізничних якісних перевезеннях пасажирів і вантажів перевезень є забезпечення ефективності та обслуговування інфраструктури згідно державної політики залізничного

з технічними вимогами, що регламентують безпеку руху поїздів.

Формування адміністративно-територіального устрою регіонального підприємства доцільно здійснювати в місцях і межах дислокації регіональних центрів управління перевезеннями.

Встановлено, що межі залізниць практично не змінювалися ще з пострадянських часів. Остання зміна адміністративного устрою було в 1979 році, коли з Одесько-Кишинівської залізниці виділилася Молдавська залізниця, а у 1991 році в час розпаду Радянського Союзу - Білгородський відділок Південної залізниці, який увійшов до складу Міністерства шляхів сполучення Російської федерації.

Слід зазначити, що існуючі області на теренах України сформувалися з урахуванням політичних та економічних чинників колишнього Радянського Союзу. А на сучасному етапі ні Уряд, ні Верховна рада цим важливим питанням не займається і, як показує час, займатися не будуть, що дуже шкода. Перш за все актуальність вирішення цієї проблеми постійно зростає насамперед у зв'язку з кардинальною зміною за минулі роки структури промислового виробництва і сільського господарства, які в свою чергу спричинили утворення нових районів тяжіння.

Доктором економічних наук, професором Жуком М.В. [12] (НАН України) були проведені дослідження, результати яких дають підставу стверджувати, що в Україні, мимомо нашої волі, існують 10 економічних районів, а саме:

- Донецький (Донецька, Луганська обл.);
- Карпатський (Закарпатська, Львівська, Івано-Франківська, Чернівецька);
- Кримський (Автономна Республіка Крим, м. Севастополь);
- Північно-Східний (Полтавська, Сумська, Харківська обл.);

- Північно-Західний (Волинська, Рівненська обл.);

- Подільський (Вінницька, Хмельницька, Тернопільська обл.);

- Придніпровський (Дніпропетровська, Запорізька обл.);

- Причорноморська (Миколаївська, Одеська, Херсонська обл.);

- Столичний (Житомирська, Київська, Чернігівська обл., м. Київ);

- Центральний (Кіровоградська, Черкаська обл.).

Звичайно, запропоноване розмежування районів не є безперечним, воно може бути розглянуто як один з варіантів. В межах даного адміністративного поділу пропонується на базі 6 існуючих залізниць і 23 дирекцій залізничних перевезень в місцях дислокацій регіональних центрів управління перевезень (РЦУП) утворити 10 регіональних підприємств. Створення РЦУП здійснювати на базі дирекцій залізничних перевезень і регіональних філій (з урахуванням окупованих територій), а саме (рис. 3):

- Донецький РЦУП-1 - Краснолиманської дирекції;

- Дніпровський РЦУП-2- на базі Дніпропетровської та Запорізької дирекцій;

- Харківський РЦУП-3 - на базі Харківської, Сумської та Куп'янської дирекцій;

- Полтавський РЦУП-4 - на базі Полтавської дирекції;

- Київський РЦУП-5 - на базі Київської, Коростенської та Конотопської дирекцій;

- Вінницький РЦУП-6 - на базі Козятинської та Жмеринської дирекцій;

- Одеський РЦУП-7 - на базі Одеської та Херсонської дирекцій;

- Шевченківський РЦУП-8 - на базі Знам'янської та Шевченківської дирекцій;

- Львівський РЦУП-9 - на базі Львівської та Рівненської дирекцій;

- Карпатський РЦУП-10 - на базі Івано-Франківської, Ужгородської та Тернопільської дирекцій.

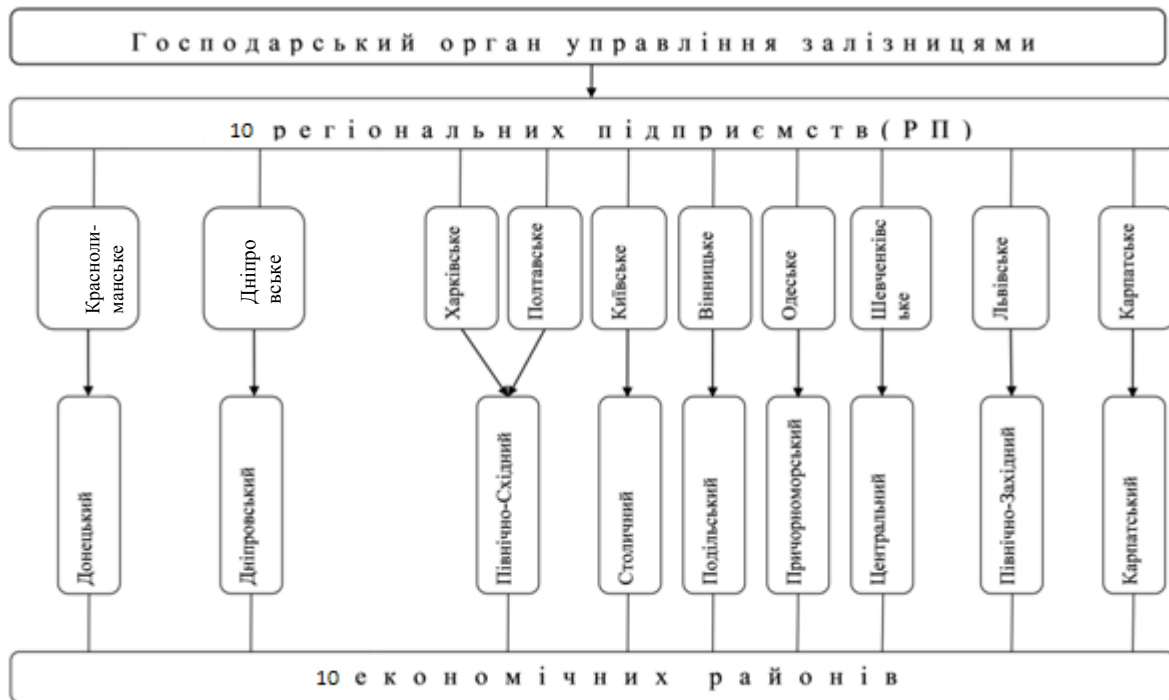


Рис. 3. Схеми дислокації регіональних підприємств за економічними районами (з урахуванням окупованих територій)

Паралельно зі створенням центрів управління перевезеннями до 2020 року передбачити:

- поступовий вихід зі складу залізниць підрозділів, які відносяться до конкурентного сектору галузі;
- створення операторських компаній пасажирських перевезень, в тому числі їх вихід на ринок зі своїм власним парком локомотивів.

До складу регіональних підприємств пропонується включити регіональні підприємства з обслуговування інфраструктури (РПІ) і регіональні центри управління перевезеннями (РЦУП), які б підпорядковувалися по вертикалі суб'єкту господарювання «Українські залізниці».

Регіональні підприємства з обслуговування інфраструктури управляють технологічним процесом через галузеві і функціональні служби: дистанціями колії, електропостачання, сигналізації та зв'язку, будівельно-монтажних робіт, інформаційно-обчислювальними центрами, які здійснюють проведення регламентних

робіт, планово-попереджувальні та аварійно-відновлювальні ремонти об'єктів інфраструктури.

Регіональні центри управління перевезеннями управляють технологічним процесом організації руху поїздів через диспетчерський апарат усіма залізничними станціями.

Висновок. Основними позитивними економіко-правовими результатами реалізації регіонально-галузевої моделі управління є:

- 1) гармонійне поєднання галузевої і регіональної форм управління;
- 2) ліквідація дублюючих функцій залізниць і їх дирекцій, створення регіональних підприємств на їх основі, що дозволить скоротити апарат управління на 2850 чол. і отримати річну економію фонду заробітної плати близько 300 млн. грн; результатами регіонального підприємства;
- 3) підвищення безпеки руху поїздів і якості обслуговування пасажирів за рахунок ефективного управління

низовими ланками з обслуговування інфраструктури;

4) забезпечення правового статусу регіональної підприємства відповідно до Цивільного кодексу;

5) виконання Плану заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, і Європейським Союзом, європейськими Співдружністю з атомної енергії та їх державами, з іншого боку, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2014 року № 847-р.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДжЕРЕЛ

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки» № 1390 від 16 грудня 2009 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=1390-09-%EF>.

2. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року» №385 від 6 серпня 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR_090891.html.

3. Гненний М.В. Оцінка збитків завданих пошкодженням вагонів / М.В. Гненний, О.М. Гненний // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. Д., 2012. – Вип. 40. – С. 262 -266.

4. Дейнека О.Г. Економічний механізм розрахунку витрат на вантажні перевезення залізниць: монографія / О.Г. Дейнека, А.Р. Божок. – Київ: ДЕДУТ, 2015. –172 с.

5. Дикань В.Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – С. 9-20.

6. Кривопішин О.М. Регіональна політика залізниць України в період їх реформування / О.М. Кривопішин, Г.Д.

Ейтутіс. // Залізничний транспорт України. – 2007. – №11. – С. 44-46.

7. Панченко О.І. Основні функції організаційно-економічної взаємодії залізничного транспорту з регіоном / О.І. Панченко // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. – Харків, 2001. – С. 140-141.

8. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія / Г.Д. Ейтутіс / – Ніжин: ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.

9. Ейтутіс Г.Д. Методологічні підходи до проблем реформування залізничного транспорту на основі регіоналізації транспортного обслуговування / Г.Д. Ейтутіс // Економіст – 2009. – №12. – С. 33-39.

10. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-методологічне обґрунтування місця залізничного транспорту, як суб'єкта природної монополії, у регіональній економіці / Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України – 2010. - №1. – 67 с.

11. Yanovska V. Principles of the Feedback Action in Local Elements of Rail Interaction Yard / V. Yanovska, P. Yanjvsky, S. Lytvynenko, H. Nesterenko, L. Lytvynenko // International Journal of Engineering & Technology. – 7(4.3). – 2018. – P. 196-200.

12. Жук М.В. Розміщення продуктивних сил і економіка регіонів України: підручник / М.В. Жук, В.П. Круль. Чернів. Нац. ун-т імені Юрія Федьковича. – Київ: Кондор, 2004. – 293 с.

REFERENCES

1. Cabinet of ministers of Ukraine. Postanova «Pro zatverdzhennya Derzhavnoyi cilovoyi programy reformuvannya zaliznychnogo transportu na 2010–2015 roku» № 1390 vid 16 grudnya 2009 roku [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=1390-09-%EF>.

2. Cabinet of ministers of Ukraine. Postanova «Pro zatverdzhennja Derzhavnoji strateghiji regionaljnogho rozvytku na

period do 2020 roku» №385 vid 6 serpnja 2014 roku [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu:

http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR090891.html.

3. Gnennyj M.V. (2012) Ocinka zbytkiv zavdanyx poskodzhennyam vagoniv [Estimation of damages caused by damage to wagons] / M.V. Gnennyj, O.M. Gnennyj // Visn. Dnipropetr. nacz. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazaryana. D. – Vol. 40. – pp. 262-266.

4. Dejneka O.G. (2015) *Ekonomichnyj mehanizm rozraxunku vytrat na vantazhni perevezennya zaliznycz: monografiya* [Economic mechanism for calculating the costs of railways freight transportation] / O.G. Dejneka, A.R. Bozhok. – Kyiv: DETUT. – 172 p.

5. Dykan V.L. (2015) *Koncepciya innovacijnogo rozvytku ekonomiky Ukrainy* [Concept of innovative development of Ukraine's economy] / V.L. Dykan // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. – Harkiv: UkrDUZT. – pp. 9-20.

6. Kryvopishyn O.M. (2007) *Regionalna polityka zaliznycz Ukrainy v period ih reformuvannya* [Regional policy of Ukraine's railways in the period of their reformation] / O.M. Kryvopishyn, G.D. Ejtutis // *Zaliznychnyj transport Ukrainy*. – Vol. 11. – pp. 44-46.

7. Panchenko O.I. (2001) *Osnovni funkciyi organizacijno-ekonomichnoyi vzajemodiyi zaliznychnogo transportu z regionom* [Main functions of organizational and economic interaction of railway transport with the region] / O.I. Panchenko // *Visnyk Xarkivskogo nacionalnogo universytetu im. V.N. Karazina*. – Harkiv. – pp. 140-141.

8. Ejtutis G.D. (2009) *Teoretyko-praktychni osnovy reformuvannya zaliznycz Ukrainy: Monografiya* [Theoretical and practical foundation of reforming Ukrainian railways] / G.D. Ejtutis / – Nizhyn: TOV «Vydavnytstvo Aspekt-Poligraf». – 240 p.

9. Ejtutis G.D. (2009) *Metodologichni pidhody do problem reformuvannya zaliznychnogo transportu na osnovi regionalizaciji transportnogo obslugovuvannya* [Methodological approaches to the problems of reforming railway transport on the basis of regionalization of transport services] / G.D. Ejtutis // *Ekonomist*. – Vol. 12. – pp. 33-39.

10. Ejtutis G.D. (2010) *Teoretyko-metodologichne obgruntuvannya mitsya zaliznychnogo transportu, yak subyekta pryrodnoyi monopoliji, u regionalnij ekonomici* [Theoretical and methodological substantiation of the place of railway transport as a subject of natural monopoly in the regional economy] / G.D. Ejtutis // *Zaliznychnyj transport Ukrainy*. – Vol. 1 – p. 67.

11. Yanovska V. (2018) *Principles of the Feedback Action in Local Elements of Rail Interaction Yard* / V. Yanovska, P. Yanjvsky, S. Lytvynenko, H. Nesterenko, L. Lytvynenko // *International Journal of Engineering & Technology*. – 7(4.3). – pp. 196-200.

12. Zhuk M.V. *Rozmishhennya produktyvnyh syl i ekonomika regioniv Ukrainy: pidruchnyk* [Location of productive forces and economy of Ukraine's region] / M.V. Zhuk, V.P. Krul. Cherniv. Nacz. un-t imeni Yuriya Fedkovy`cha. – Kyiv: Kondor. – 293 p.

УДК 338.47:656.07

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Кондратюк М. В., к.е.н., доцент,
Обруч Г. В., к.е.н., ст. викладач,
Шушкова Є. В., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто ініціативу лібералізації ринків природних монополій, зокрема послуг залізничного транспорту. Проаналізовано стан та тенденції розвитку АТ «Укрзалізниця» і розкрито основні проблеми, притаманні наразі залізничній галузі. Розглянуто погляди експертів щодо перспективи лібералізації ринку послуг тяги і наслідків її впровадження. З'ясовано пріоритети розвитку залізничного транспорту і першочергові заходи щодо їх досягнення в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень.

Ключові слова: лібералізація, залізничний транспорт, ринок залізничних перевезень, пріоритети, загрози лібералізації, першочергові заходи.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ» В УСЛОВИЯХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

*Кондратюк Н. В., к.э.н., доцент,
Обруч А. В., к.э.н., ст. преподаватель,
Шушкова Е. В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрена инициатива либерализации рынков естественных монополий, в частности услуг железнодорожного транспорта. Проанализированы состояние и тенденции развития АО «Укрзалізниця» и раскрыты основные проблемы, присущие сейчас железнодорожной отрасли. Рассмотрены взгляды экспертов насчет перспектив либерализации рынка услуг тяги и последствий её внедрения. Выявлены приоритеты развития железнодорожного транспорта и первоочередные мероприятия по их достижению в условиях либерализации рынка железнодорожных перевозок.

Ключевые слова: либерализация, железнодорожный транспорт, рынок железнодорожных перевозок, приоритеты, угрозы либерализации, первоочередные мероприятия.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT JSC “UKRZALIZNYTSIA” IN THE LIBERALIZATION CONDITIONS OF THE RAILWAY TRANSPORTATIONS MARKET

*Kondratyuk N., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Obruch H., Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer,
Shushkova E., masters (USURT)*

The article deals with the liberalization of markets natural monopolies, in particular, rail transport services. It is established that in Ukraine the liberalization processes have

gained implementation in recent years, including in the field of regulation foreign exchange transactions, electricity supply and the market of freight cars. The state and development trends of JSC "Ukrzaliznytsia" are analyzed and the main problems inherent in the railway industry are revealed. The most catastrophic manifestations were such problems as: a decrease in the share of railway transport enterprises in the transport market of the country; increased wear and tear of rolling stock and railway infrastructure; reduction of the rolling stock fleet of railway transport; an increase in the length of unsuitable railway infrastructure; exceeding the rate of write-off of rolling stock fleet over the pace of its renewal; strengthening the problem of understaffing and shortage of personnel for operational activities; loss of passenger traffic; deterioration of financial results of JSC "Ukrzaliznytsia"; a decrease in the quality performance of rolling stock and the like. The views of experts on the prospects of liberalization of the traction services market and the consequences of its implementation are considered. Priorities of the development railway transport and priority measures for their achievement in the liberalization conditions of the market railway transportations are found out. Now strategic priorities of development railway transport are: achievement of steady competitive positions of railway transport in the national and international markets; satisfaction of needs of consumers in transportations by rail in due volume and high quality; achievement of investment appeal of railway transport; formation of the devoted and intellectually developed team of workers; achievement of innovative and technological leadership of railway transport; formation of innovation-developed and technically advanced production and repair base of railway transport development; improving energy and resource efficiency of business processes on railway transport, etc. Their achievement depends on the effect of threats posed by liberalisation of the rail market, and a set of effective measures for their implementation.

Keywords: *liberalization, railway transport, railway transportations market, priorities, threats of liberalization, priority measures.*

Постановка проблеми. Протягом останнього десятиліття на залізничному транспорті анонсуються кардинальні реформаційні зміни, спрямовані на перетворення АТ «Укрзалізниця» в потужного гравця ринку транспортно-логістичних послуг, здатного до зайняття лідируючих позицій у галузі при відкритті ринку залізничних перевезень, і забезпечення його стійкого розвитку. Досягнення визначених орієнтирів планується здійснити за рахунок формування потужної бізнес-структури, до складу якої мають ввійти три окремі компанії – оператори інфраструктури, вантажних та пасажирських перевезень, що, відповідно, потребує здійснення лібералізації локомотивної тяги з метою демонополізації ринку послуг залізничного транспорту.

Попри визначені перспективи нині процеси реформування залізничної галузі не дали очікуваних позитивних результатів,

що зумовлено як уповільненням реформаційних змін на державному рівні, так і посиленням опору внутрішньосистемної структури управління залізничною галуззю. Як результат наразі залізнична галузь функціонує в умовах кризи, поглиблення якої може відбутися внаслідок непродуманої і хаотичної лібералізації ринку. Тому вагомого значення набуває визначення проблем і перспектив розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем і визначенню перспективних напрямів розвитку залізничного транспорту в умовах реформування галузі присвячено праці багатьох вчених, серед яких: В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Н.Є. Каличева, М.В. Корінь, О.І. Никифорок, В.О. Овчиннікова, Б.Б. Остапюк, О.М. Полякова, І.В. Токмакова та ін. [1-11].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Віддаючи належне науковим напрацюванням вчених щодо забезпечення розвитку залізничного транспорту в умовах реформування, наразі актуалізується здійснення аналізу проблем залізничного транспорту і перспектив його розвитку на етапі впровадження ініціативи лібералізації ринку залізничних перевезень і формування конкурентного середовища в цій сфері. Це і визначило **мету статті** – уточнення пріоритетів розвитку АТ «Укрзалізниця», з'ясування загроз його функціонуванню і визначення першочергових заходів щодо забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень та трансформації бізнес-середовища галузі.

Виклад основного матеріалу. Здійснення в Україні лібералізації ринків, на яких присутні природні монополії, відбувається протягом останніх років. Зокрема відкриття валютного ринку було розпочато прийняттям відповідних законодавчих змін у лютому 2019 р. Було скасовано обов'язковий продаж компаніями валютної виручки, а також – обов'язкове резервування гривні для купівлі іноземної валюти (з 20 червня 2019 р. не є обов'язковою умовою продаж 30 % валютної виручки на міжбанківському валютному ринку). Крім цього дозволено купівля іноземної валюти за кредитні кошти, яку можна здійснити за дорученням або заявою клієнтів за рахунок коштів у гривнях, залучених ними в формі кредиту; скасована заборона на виплату дивідендів іноземним учасникам, що покращує інвестиційний клімат в країні; відмінено ліміт на репатріацію коштів від продажу цінних паперів, який раніше становив 5 млн євро в місяць тощо. Подальші кроки щодо лібералізації валютного ринку мають стосуватися зняття лімітів щодо інвестування фізичних осіб за кордон, скасування заборони кредитування нерезидентів у гривні, розрахунку за облігаціями внутрішньої державної позики у валюті тощо [12].

На початку липня 2019 р. в Україні запущено механізм лібералізації ринку постачання послуг електроенергії, впровадження якого ініційовано в травні 2017 р. Попри попередження експертів щодо технічної неготовності до відкриття ринку електроенергії, високого рівня його монополізації і як наслідок посилення ризику неконтрольованого росту цін на енергоресурси, ініціативу все ж таки було затверджено. Проте, доки що повноцінного відкриття цього ринку не відбулося, оскільки в країні основними постачальниками електроенергії залишаються два ключових гравців ринку – державне підприємство «Енергоатом» і приватний енергохолдинг ДТЕК, які здійснюють 70 % всієї енергогенерації в країні. На перехідний період реформи (до 2021 р.) основними постачальниками електроенергії для населення, малого бізнесу та бюджетних організацій стануть так звані постачальники універсальних послуг, які фактично є дочірніми підприємствами обласних енергопостачальних компаній [13]. Так, наприклад, акціонерний капітал ПрАТ «Харківенергозбут», який є правонаступником Акціонерної компанії «Харківобленерго» в частині прав та обов'язків, визначених Законом України «Про ринок електричної енергії», розподілено таким чином: 65 % належить державі в особі Фонду державного майна України; 29,79 % - Garenzia Enterprises Limited (Кіпр); 5,21 % - іншим юридичним та фізичним особам [14].

Також, варто відзначити ініціативу щодо відкриття ринку землі і можливості її вільного продажу. Наразі цей процес призупинено, зокрема заборонено здійснювати продаж землі сільськогосподарського призначення до 1 січня 2020 р. У разі прийняття законопроекту щодо змін у системі обігу земель сільськогосподарського призначення, починаючи з 1 жовтня 2020 р. цей ринок буде відкритим для іноземного капіталу [15]. Однак, попри перспективу збільшення валютних надходжень до бюджету країни від продажу землі,

лібералізація цього ринку несе низку загроз, пов'язаних як із спекулятивними операціями на ринку, так і з ризиком послаблення конкурентних позицій вітчизняного аграрного комплексу на світовому сировинному ринку.

Найбільш масштабного обговорення на сьогодні набуло питання поділу залізничного монополіста на окремі компанії за напрямками діяльності і безпосередньо перспективи лібералізації ринку залізничних перевезень. Сама ідея розділення АТ «Укрзалізниця» на бізнес-сегменти не є новою. Оскільки стратегією розвитку залізничного транспорту розкрито можливі варіанти поділу залізничної компанії. Так, у стратегії на 2017-2021 рр. передбачалося створення п'яти бізнес-вертикалей: вантажні перевезення і логістика; пасажирські перевезення; інфраструктура; послуги локомотивної тяги; виробництво і сервіс [16]. У свою чергу стратегія розвитку АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 рр. містить сценарій її поділу на чотири бізнес-сегмента, зокрема: вантажні перевезення і логістика; пасажирські перевезення; інфраструктура; виробництво і сервіс [17]. При цьому, важливим є той факт, що діюча стратегія розвитку залізничного транспорту не передбачає чіткого відокремлення послуг локомотивної тяги, що наводить на думку про невизначеність питання лібералізації тяги і допуску до магістральних колій приватних операторів.

Як зазначається, ініціатива лібералізації ринку послуг залізничного транспорту набуває практичного впровадження у випадку прийняття нового закону про залізничний транспорт, в якому визначено створення нової моделі ринку залізничних перевезень, аналогічної європейським залізничним системам. Законопроект визначає вимоги, обов'язки і права оператора інфраструктури, перевізника, також основні вимоги до рухомого складу та основи діяльності операторів рухомого складу. Що стосується конкурентного ринку, то законопроект передбачає, що здійснювати перевезення

пасажирів і вантажів можуть перевізники всіх форм власності, які забезпечують тяговий рухомий склад. Такого роду діяльність з перевезення пасажирів і вантажів підлягатиме ліцензуванню. При цьому, до будь-яких видів перевезень застосовуватиметься вільне тарифоутворення [18].

Доступ до залізничної інфраструктури буде надаватися перевізникам на недискримінаційній основі. Умовою такого доступу буде наявність сертифіката безпеки і / або сертифіката авторизації. При цьому інфраструктура загального користування залишається в державній власності, її експлуатацію і утримання здійснює оператор інфраструктури. Розвиток інфраструктури загального користування буде здійснюватися за рахунок інвестиційної складової в тарифі на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури. Передбачається, що нагляд за недискримінаційним доступом до інфраструктури загального користування забезпечуватиме Національна комісія, що здійснює регулювання у сфері транспорту. Також однією з її функцій має стати регулювання тарифу на обов'язкові послуги доступу до інфраструктури загального користування [18].

Окрім цього, законопроект містить положення щодо врегулювання діяльності власників під'їзних колій; введення технічного розслідування залізничних транспортних пригод; встановлення правових основ технічного регулювання для забезпечення інтегрованості (здатності залізничного транспорту підтримувати безпечний рух); пропозиції щодо застосування нового підходу до забезпечення суспільно важливих перевезень [18].

Детальне вивчення процесів лібералізації вітчизняних ринків дає змогу зрозуміти, що на сьогодні в країні лібералізація розглядається без глибокого розуміння суті процесів. Оскільки необхідно враховувати, що загалом існує два механізми регулювання ринку: перший

– державне регулювання, який зараз діє в Україні в деяких сегментах економіки, зокрема на ринку землі, електроенергії та газу, залізничних перевезень, і другий – конкуренція як саморегулюючий механізм ринку. Перехід від державного регулювання до лібералізації в умовах відсутності конкуренції є доволі ризикованим заходом. Оскільки в результаті таких змін виникає ймовірність отримання третього сценарію регулювання ринку – саморегулююча монополія, що може призвести до підвищення цін і погіршенні якості послуг. Тому лібералізація будь-якого сектору економіки є ефективною у випадку наявності конкуренції на ринку, тобто функціонування на ньому, окрім монопольної структури, інших економічних гравців.

Крім цього ризикованість лібералізації ринку залізничних перевезень для вітчизняної залізничної галузі посилюється впливом притаманних їй внутрішніх загроз. Оскільки наразі АТ «Укрзалізниця» розвивається в умовах кризи, що виражається в негативній динаміці таких показників як [5; 8; 19-21]:

- зниження частки АТ «Укрзалізниця» на транспортному ринку країни (з 71 % у 2008 р. до 63 % у 2018 р. без урахування трубопровідного транспорту);

- падіння обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом (з 498,8 млн т у 2008 р. до 322,3 млн т у 2018 р., зокрема найбільшим падінням характеризуються перевезення таких видів вантажів як вугілля, зернові, мінеральні будівельні матеріали та ін.);

- зниження обсягів пасажирських перевезень залізничним транспортом (з 445,6 млн осіб у 2008 р. до 158,0 млн осіб у 2018 р.);

- посилення зношеності рухомого складу (у 2018 р. знос тепловозів склав 97 %, електровозів – 90 %, вантажних вагонів – 92,7 %, пасажирських вагонів – 92,6 %, електропоїздів постійного та змінного струму – 83,7 % і 91,6 %; дизель-поїздів –

97,2 %, рейкових автобусів – 26,5 %);

- скорочення парку рухомого складу залізничного транспорту (за 2008-2018 рр. парк локомотивів скоротився на 19 %, вагонів – 20 %, зокрема вантажних вагонів – на 19 %, пасажирських вагонів – на 43 %);

- перевищення темпів списання парку рухомого складу над темпами його оновлення (у 2018 р. придбано 15 од. локомотивів, 3351 од. вантажних і 8 од. пасажирських вагонів, у свою чергу списано близько 17 тис. од. вантажних вагонів і 100 од. пасажирських вагонів);

- зниження якісних показників роботи рухомого складу (зниження середньодобової продуктивності вантажного вагона з 5219 ткм нетто в 2008 р. до 3497 ткм нетто в 2018 р.; зростання обігу вантажного вагона з 6,04 діб у 2008 р. до 10,35 діб у 2018 р.; збільшення простою вагонів під однією вантажною операцією з 35,8 год у 2008 р. до 66,55 год у 2018 р.; у свою чергу незначним збільшенням характеризується лише показник середньодобової продуктивності локомотива з 1194 тис. ткм брутто в 2008 р. до 1227 тис. ткм брутто в 2018 р.);

- погіршення стану залізничної інфраструктури (станом на кінець 2018 р. протяжність колій з простроченими термінами реконструкції досягла 2488,1 км, капітального ремонту потребують 7690,2 км, у т.ч. головних колій – 6003,4 км, станційних і спеціальних колій – 1686,8 км; 4339 стрілочних переводів укладені з порушенням технічних умов; експлуатується 150,723 тис. шт. дефектних рейок, 244 км головних колій з куцковою непридатністю дерев'яних шпал);

- посилення проблеми неуккомплектованості і дефіциту кадрів для експлуатаційної діяльності (рівень забезпеченості кадрами робітничих професій оцінюють у 20-30 % від нагальної потреби);

- збитковість пасажирських перевезень (щорічні збитки від здійснення перевезень пасажирів оцінюють в 10 млрд грн) і відсутність компенсації державою здійснення перевезень пільгових категорій

населення (у 2018 р. АТ «Укрзалізниця» недоотримано 300,8 млн грн, у свою чергу компенсаційні виплати досягли лише 22,8 % від загально рівня витрат у цьому напрямі);

- погіршення фінансових результатів діяльності АТ «Укрзалізниця» (якщо в 2008 р. прибуток склав 186,5 млн грн, а в 2012 р. – 833,8 млн грн, то в 2015 р. понесено збиток у розмірі 16781,9 млн грн, 2018 р. закінчився отриманням прибутку на рівні 203,8 млн грн) та ін.

Зважаючи на ряд перелічених проблем, нині АТ «Укрзалізниця» не в змозі конкурувати з приватними операторами на ринку залізничних перевезень. Наявність інституційних, технічних, інфраструктурних, кадрових та іншого роду прогалин в системі управління залізничною компанією на тлі відкриття ринку для доступу приватних операторів призведе до поглиблення існуючих проблем розвитку залізничного транспорту і виникнення нових перешкод функціонування вітчизняної залізничної галузі. Останнє може призвести до суттєвих негативних наслідків для національної економіки загалом.

Наразі АТ «Укрзалізниця» є єдиним перевізником, який може використовувати власні локомотиви на залізничних коліях загального користування, і контролює доступ до об'єктів інфраструктури. Зокрема протягом 2017-2018 рр. товариство займало монопольне становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України із часткою 100 %. Як виключення – ПрАТ «Івано-Франківськцемент», яке отримало експериментальний дозвіл від АТ «Укрзалізниця» на користування власним локомотивом на дільниці Ямниця – Ходорів [22].

Експерти зазначають, що за п'ять років не вдасться здійснити повноцінну лібералізацію ринку залізничних перевезень. Оскільки допоки що не вирішена низка важливих питань, як нормативно-правового змісту, так і практичного характеру функціонування

конкурентного ринку в цьому сегменті. Необхідно насамперед здійснити дерегуляцію тарифів не тільки в частині вагонної складової, але й в інших складових тарифу, і встановити вільне ринкове ціноутворення. Це дасть змогу АТ «Укрзалізниця» оновити парк локомотивів, який сьогодні зношений на більш ніж 90 %. Лише після цього розпочинати лібералізацію послуг тяги. Оскільки нині національний перевізник не в змозі витратити колосальні ресурси на сертифікацію інших локомотивів. У такому випадку приватні компанії, які матимуть бажання інвестувати у цей ринок, будуть змушені надати власний тяговий рухомий склад на умовах лізингу в користування АТ «Укрзалізниця». Тобто практично лібералізація ринку призведе до фінансового лізингу для приватних компаній у цій сфері [23].

При цьому важливо зазначити, що допуск приватної тяги не вирішить назрілі питання з перевезення вантажів залізничним транспортом, і проблеми, що накопичилися в АТ «Укрзалізниця», пов'язані з низькою ефективністю і катастрофічним зносом рухомого складу. Основною загрозою виділяють ризик приватизації прибуткових видів діяльності і націоналізації збиткових видів перевезень. Експерти прогнозують, що в результаті допуску приватної тяги великі вантажовласники отримають переваги, а малий і середній бізнес навпаки постраждає. Оскільки великі компанії матимуть змогу забезпечувати маршрутні відправки своїх вантажів, а для середнього і малого бізнесу виникне проблема з відправленням вантажів, викликана погіршенням фінансового становища АТ «Укрзалізниця» і поглибленням проблем із повагонними і груповими вантажними відправленнями. Також невирішеними залишаються питання щодо фінансування утримання та розвитку залізничної інфраструктури і джерела субсидіювання пасажирських перевезень [24].

Зважаючи на потребу цільового субсидіювання розвитку залізничної

інфраструктури і безпосередньо компенсаційних виплат у зв'язку з збитковістю пасажирських перевезень державі належить координаційно важлива роль у забезпеченні розвитку вітчизняного залізничного транспорту і формування конкурентного середовища в галузі. Активна участь держави у створенні, розвитку й обслуговуванні транспортної інфраструктури передбачає виконання загалом трьох основних функцій [6]: власника і провайдера транспортної інфраструктури; регулятора функціонування транспортної інфраструктури; джерела підтримки процесів інвестування та формування необхідних інституціональних умов функціонування транспортної інфраструктури. Зокрема в питаннях державної власності стосовно транспортної інфраструктури розрізняють такі два аспекти, як: державна власність на транспортну інфраструктуру і обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури державними або приватними організаціями (контракт на управління). Щодо першого із аспектів слід зазначити, що в практиці світової економіки приналежність прав власності на транспортну інфраструктуру приватним особам зустрічається надзвичайно рідко, особливо стосовно мереж різних видів транспорту. Одночасно з цим (загалом по галузі) має обмежене застосування і практика обслуговування приватним сектором за договором концесії об'єктів транспортної інфраструктури, що перебувають у державній власності.

Загалом здійснення лібералізації ринку залізничних перевезень потребує виконання таких умов: розділення монополюваної регульованих і конкурентних сфер діяльності залізничного транспорту; забезпечення вільного і рівного доступу транспортно-логістичних операторів до залізничної інфраструктури; розроблення продуманого і детального плану лібералізації ринку послуг тяги; створення інституційних умов для розвитку інституту

приватної власності у сфері локомотивної тяги; формування моделі взаємодії учасників ринку залізничних перевезень; встановлення правової відповідальності операторів ринку послуг залізничного транспорту; приведення у відповідність до ринкових вимог тарифної політики в залізничній галузі; урегулювання питання щодо інвестування процесів розвитку залізничної інфраструктури; вирішення питання стосовно субсидювання пасажирських перевезень залізничним транспортом; забезпечення інноваційного оновлення виробничо-ремонтної бази; подолання проблем своєчасності і надійності матеріально-технічного забезпечення розвитку залізничного транспорту.

Ґрунтуючись на вищезазначеному, слід вказати, що лібералізація ринку залізничних перевезень має відбуватися по чітко продуманому та узгодженому сценарію, враховувати ймовірність виникнення низки додаткових загроз і поглиблення кризових явищ у галузі. Наразі стратегічними пріоритетами розвитку залізничного транспорту є: досягнення стійких конкурентних позицій залізничного транспорту на національному та міжнародному ринках; задоволення потреб споживачів у залізничних перевезеннях у належному обсязі та високій якості; досягнення інвестиційної привабливості залізничного транспорту; формування відданої та інтелектуально розвиненої команди працівників; досягнення інноваційно-технологічного лідерства залізничного транспорту; формування інноваційно розвиненої і технічно досконалої виробничо-ремонтної бази розвитку залізничного транспорту; підвищення енерго- та ресурсоефективності бізнес-процесів на залізничному транспорті та ін. Їх досягнення, у свою чергу, залежить від врахування впливу загроз, зумовлених лібералізацією ринку залізничних перевезень, і розроблення комплексу дієвих заходів щодо їх реалізації, які детально розкрито на рис. 1.

Проблеми транспортного комплексу України

<i>Пріоритети розвитку залізничного транспорту</i>			
досягнення стійких конкурентних позицій залізничного транспорту на національному та міжнародному ринках	задоволення потреб споживачів у залізничних перевезеннях у належному обсязі та високій якості	досягнення інвестиційної привабливості залізничного транспорту	формування відданої та інтелектуально розвиненої команди працівників
інноваційно-технологічного лідерства залізничного транспорту	формування інноваційно розвиненої і технічно досконалої виробничо-ремонтної бази розвитку залізничного транспорту		підвищення енерго- та ресурсоефективності бізнес-процесів на залізничному транспорті
<i>Загрози розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації</i>			
зниження конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту на внутрішньому транспортно-логістичному ринку і послаблення конкурентних позицій на світовому ринку	збільшення інфраструктурних обмежень розвитку залізничного розвитку, погіршення стану інфраструктури і збільшення вузьких місць		посилення дефіциту окремих видів рухомого складу, зокрема локомотивів
низька адаптованість системи тарифоутворення на залізничному транспорті вимогам конкурентного середовища		прогресивне відставання темпів розвитку вітчизняного сектору залізничних перевезень порівняно з показниками залізничних систем інших країн	
недосконалість системи державного регулювання залізничного транспорту	низький рівень ефективності та конкурентоспроможності локомотивного парку залізничної компанії порівняно з приватним	невизначеність моделі взаємодії учасників надання інтегрованих залізничних послуг	
невизначеність прав та обов'язків операторів інфраструктури, рухомого складу, перевізної діяльності та інших учасників ринку	втрата рентабельних напрямів залізничних перевезень і погіршення фінансового стану залізничної компанії	посилення соціального тягаря залізничної компанії в напрямі здійснення соціальних перевезень залізничним транспортом і необхідності утримання об'єктів соціальної інфраструктури	
<i>Першочергові заходи щодо забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень</i>			
формування інституційно досконалого середовища розвитку залізничного транспорту	розроблення і впровадження дієвої системи корпоративного управління у сфері залізничного транспорту	дотримання правил професійної етики на конкурентному ринку залізничних перевезень	
впровадження дієвих антикорупційних заходів на залізничному транспорті	удосконалення кредитної політики на залізничному транспорті і здійснення оптимізації кредитного портфеля	підвищення соціальної захищеності персоналу і його вмотивованості до виконання необхідних обсягів	
забезпечення фінансової прозорості діяльності залізничного транспорту	удосконалення системи розподілу парку вагонів і тягового рухомого складу в залізничній галузі	оновлення і модернізації рухомого складу та залізничної інфраструктури	
розроблення стратегії управління економічною безпекою залізничного транспорту	удосконалення тарифної політики у сфері залізничного транспорту, зокрема на основі впровадження досконалого механізму формульного тарифоутворення	подолання інфраструктурних розривів у залізничній мережі	
модернізація інформаційних технологій, формування цифрових платформ для забезпечення інформаційної інтероперабельності на ринку залізничних перевезень		розроблення дієвого компенсаційного механізму пільгових пасажирських перевезень і налагодження діалогу з місцевими органами влади	
розроблення довгострокової стратегії інвестиційної діяльності залізничного транспорту	реконструкція і капітальне відновлення залізничної інфраструктури	розбудова транспортно-логістичної інфраструктури, у т.ч. термінальних комплексів і транспортних коридорів	
використання сучасних механізмів інвестування розвитку залізничного транспорту, зокрема державно-приватного партнерства, імпаکت-інвестування			розширення напрямів високошвидкісного пасажирського сполучення

Рис. 1. Першочергові заходи щодо забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень

До пріоритетних заходів щодо залізничного транспорту в умовах забезпечення стійкого розвитку лібералізації ринку залізничних перевезень

відносяться: формування інституційно досконалого середовища розвитку залізничного транспорту; розроблення і впровадження дієвої системи корпоративного управління у сфері залізничного транспорту; дотримання правил професійної етики на конкурентному ринку залізничних перевезень; впровадження дієвих антикорупційних заходів на залізничному транспорті; удосконалення кредитної політики на залізничному транспорті і здійснення оптимізації кредитного портфеля; підвищення соціальної захищеності персоналу і його вмотивованості до високопродуктивної праці; забезпечення фінансової прозорості діяльності залізничного транспорту; удосконалення системи розподілу парку вагонів і тягового рухомого складу в залізничній галузі; виконання необхідних обсягів оновлення і модернізації рухомого складу та залізничної інфраструктури; розроблення стратегії управління економічною безпекою залізничного транспорту; удосконалення тарифної політики у сфері залізничного транспорту, зокрема на основі впровадження досконалого механізму формульного тарифоутворення; подолання інфраструктурних розривів у залізничній мережі; модернізація інформаційних технологій, формування цифрових платформ для забезпечення інформаційної інтероперабельності на ринку залізничних перевезень; розроблення дієвого компенсаційного механізму пільгових пасажирських перевезень і налагодження діалогу з місцевими органами влади; розроблення довгострокової стратегії інвестиційної діяльності залізничного транспорту; реконструкція і капітальне відновлення залізничної інфраструктури; розбудова транспортно-логістичної інфраструктури, у т.ч. термінальних комплексів і транспортних коридорів; використання сучасних механізмів інвестування розвитку залізничного транспорту, зокрема державно-приватного партнерства, імпаکت-інвестування;

розширення напрямів високошвидкісного пасажирського сполучення та ін.

Висновки. Реформування інфраструктурних галузей є довгостроковим, складним і суперечливим процесом, особливо якщо воно супроводжується штучним уповільненням реформ, ускладнюючи ситуацію, яка склалася в галузі, що й відбувається наразі в країні. Лібералізація ринку залізничних перевезень, яка запланована на найближчі декілька років, потребує створення відповідного інституційного підґрунтя і подолання низки назрілих проблем розвитку галузі, зокрема зниження корупції і впливу окремих політичних груп на механізм функціонування галузі. Інакше одночасна перебудова системи управління залізничною галуззю і відкриття ринку для приватних операторів може мати непередбачувані наслідки втрати рентабельних напрямів вантажних перевезень, посилення соціального навантаження на залізничну компанію і погіршення стану залізничної інфраструктури та рухомого складу. Попередження такого роду негативних наслідків потребує зваженого і продуманого комплексу заходів щодо удосконалення політики у сфері управління залізничною галуззю. З огляду на це розкрито першочергові заходи щодо забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень і формування конкурентного бізнес-середовища галузі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань В. Л. Індустріально-інноваційні центри як основа технологічного розвитку українських залізниць. / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - № 58. - С. 7-9.

2 Дикань В. Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтеграційному просторі. / В. Л. Дикань,

Г. Є. Островерх // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 62. - С. 11-19.

3 Єлагін Ю. В. Стан і оновлення рухомого складу в умовах реформування Укрзалізниці / Ю. В. Єлагін, Ю. В. Глущенко, Л. В. Цапко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - №64. - С. 209-216.

4 Каличева Н.Є. Теоретико-методологічні засади забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту в умовах трансформації бізнес-середовища: автореф. дис. ... д-р екон. наук: 08.00.04; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, - 2019. - 43 с.

5 Корінь М.В. Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва: автореф. дис. ... д-р екон. наук: 08.00.03; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, - 2019. - 43 с.

6 Никифорок О.І. Виклики лібералізації для природних монополій: залізниці України / О.І. Никифорок // Економічний вісник університету. - 2018. - Вип. 38. - С. 23-33.

7 Овчиннікова В.О. Теоретико-методологічні аспекти стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України: дис. ... д-р екон. наук: 08.00.03; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, - 2018. - 517 с.

8 Остапюк Б.Б. Управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, - 2019. - 24 с.

9 Полякова О.М. Особливості розвитку стратегічних альянсів і партнерств на залізничному транспорті України / О.М. Полякова, А.В. Душенко // Вісник

економіки транспорту і промисловості. - 2019. - № 66. - С. 37-45.

10 Садюк А.В. Лібералізація ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04; Державний університет інфраструктури та технологій. Київ, - 2019. - 20 с.

11 Токмакова І. В. Стратегічне управління виробничим потенціалом залізничного транспорту / І. В. Токмакова, В. О. Овчиннікова, Т. М. Юсупова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 61. - С. 87-95.

12 Валютная либерализация в действии и бездействии. biz.ligazakon.net: веб-сайт. URL: https://biz.ligazakon.net/analytics/189422_valyutnaya-liberalizatsiya-v-deystvii-i-bezdeystvii (дата обращения: 10.11.2019).

13 Запущен новый рынок электроэнергии: чего ожидать населению и бизнесу. delo.ua: веб-сайт. URL: <https://delo.ua/business/svobodnaja-prodazha-chego-ozhidat-naseleniju-i-b-354319/> (дата звернення: 15.11.2019).

14 Схематичне зображення структури власності ПрАТ «Харківенергозбут». ПрАТ «Харківенергозбут»: веб-сайт. URL: https://zbutenergo.kharkov.ua/sites/default/files/pdf/skan_shemy_prat.pdf (дата звернення: 15.11.2019).

15 Премьер прокомментировал либерализацию рынка земли в Украине. Уніан: веб-сайт. URL: <https://www.unian.net/economics/agro/107539-68-premer-prokommentiroval-liberalizaciyu-rynka-zemli-v-ukraine.html> (дата обращения: 15.11.2019).

16 Стратегія розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017-2021 роки. publications.chamber.ua: веб-сайт. URL: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/Session_4_Vasilevskiy.pdf (дата звернення: 16.11.2019).

17 Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки. АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: <https://uz.gov.ua/> (дата

звернення: 16.11.2019).

18 ВРУ зареєструвала новий законопроект Про залізничний транспорт України. event.promgruz.com: веб-сайт. URL: <https://event.promgruz.com/uairailways/2019/09/07/vru-zareiestruvala-novyi-zakonoproiekt-pro-zaliznychnyi-transport-ukrainy/> (дата звернення: 10.11.2019).

19 Статистична інформація. Державна служба статистики України : веб-сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 12.11.2019).

20 Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» 2018 р. АТ «Укрзалізниця» : веб-сайт. URL : <https://uz.gov.ua/about/investors/> (дата звертання: 12.11.2019).

21 Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Укрзалізниця» (2003-2018 роки). АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: <https://www.uz.gov.ua/> (дата звертання: 12.11.2019).

22 Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017-2018 роки. Антимонопольний комітет України: веб-сайт. URL: <http://www.amc.gov.ua/> (дата звернення: 10.11.2019).

23 На лібералізацію ринку тяги потрібно не менше 10 років. Медіацентр «Магістраль» АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: <https://info.uz.ua/vzglyady/na-liberalizatsiyu-rinku-tyagi-potribno-nemenshe-10-rokiv> (дата звернення: 13.11.2019).

24 Ахметов и Жеваго – поддерживают. Кому еще станет лучше от железнодорожной реформы? Ліга. Бизнес: веб-сайт. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/article/ahmetov-i-jevago---podderjivayut-komu-esche-stanet-luchshe-ot-jeleznodorojnoy-refrmy> (дата обращения: 14.11.2019).

REFERENCES

1 Dykan', V. L. (2017), "Industrial and innovative centers as the basis of technological development of Ukrainian Railways", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 58,

pp. 7-9.

2 Dykan', V. L., Ostroverkh, H. Ye. (2018), "Improvement of mechanisms state management of the development railway industry of Ukraine in the european integration space", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 62, pp. 11-19.

3 Yelahin, Yu. V., Hluschenko, Yu. V., Tsapko, L. V. (2018), "Condition and renewal of rolling stock in the conditions of reforming Ukrzaliznytsia", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 64, pp. 209-216.

4 Kalycheva, N.Ye. (2019), "Theoretical and methodological bases of ensuring the competitiveness of railway transport enterprises in the conditions of transformation the business environment", Doctor's Thesis, Economy and management of enterprises (by types of economic activity), Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

5 Korin', M.V. (2019), "Theoretical and methodological bases of ensuring the competitiveness of railway transport enterprises in the conditions of transformation the business environment", Doctor's Thesis, Economics and management of national economy, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

6 Nykyforuk, O.I. (2018), "The challenges of liberalization of natural monopolies: Railways of Ukraine", *Ekonomichnyj visnyk universytetu*, vol. 38, pp. 23-33.

7 Ovchynnikova, V.O. (2018), "Theoretical and methodological aspects of strategic management of railway transport development in Ukraine", Abstract of Doctor's dissertation, Economics and management of national economy, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

8 Ostapiuk, B.B. (2019), "Management of economic safety of the railway transport enterprises in the liberalization conditions of railway transportations market", Ph.D. Thesis, Economy and management of enterprises (by types of economic activity), Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

9 Poliakova, O.M., Dushenko, A.V.

(2019), "Features of development strategic alliances and partnerships in railway transport of Ukraine", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 66, pp. 37-45.

10 Sadiuk, A. V. (2019), "Liberalization of pricing in potentially competitive sectors of railway enterprises", Ph.D. Thesis, Economy and management of enterprises (by types of economic activity), State University of Infrastructure and Technology, Kyiv, Ukraine.

11 Tokmakova, I. V. Ovchynnikova, V. O., Yusupova, T. M. (2018), "Strategic management of railway transport production potential", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 61, pp. 87-95.

12 *biz.ligazakon.net: website* (2019), "Currency liberalization in action and inaction", available at: https://biz.ligazakon.net/analytics/189422_valyutnaya-liberalizatsiya-v-deystvii-i-bezdeystvii (Accessed 10 Nov 2019).

13 *delo.ua: website* (2019), "A new electricity market has been launched: what to expect for the population and business", available at: <https://delo.ua/business/svobodnaja-prodazhachego-ozhidat-naseleniju-i-b-354319/> (Accessed 15 Nov 2019).

14 *Official website of PJSC "Kharkovenergo"* (2019), A schematic of the ownership structure of PJSC "Kharkovenergo", available at: https://zbutenergo.kharkov.ua/sites/default/files/pdf/skan_shemy_prat.pdf (Accessed 15 Nov 2019).

15 *UNIAN: website* (2019), "The Prime Minister commented on the liberalization of the land market in Ukraine", available at: <https://www.unian.net/economics/agro/10753968-premer-prokomentiroval-liberalizaciyu-rynka-zemli-v-ukraine.html> (Accessed 15 Nov 2019).

16 *publications.chamber.ua: website* (2017), "Development strategy of PJSC "Ukrzaliznytsia" for the years 2017-2021", available at: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/Session_4_Vasilevskiy.pdf (Accessed 16 Nov 2019).

17 *Official website of JSC*

"Ukrzaliznytsya" (2019), "The strategy of JSC "Ukrzaliznytsya" for the years 2019-2023", available at: <https://uz.gov.ua/> (Accessed 16 Nov 2019).

18 *event.promgruz.com: website* (2019), "The Verkhovna Rada has registered a new bill on rail transport of Ukraine", available at: <https://event.promgruz.com/uairailways/2019/09/07/vru-zareiestruvala-novyi-zakonoproiekt-pro-zaliznychnyi-transport-ukrainy/> (Accessed 10 Nov 2019).

19 *Official website of State Statistics Service of Ukraine* (2019), "Statistical information", available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 12 Nov 2019).

20 *Official website of JSC "Ukrzaliznytsya"* (2019), "Integrated report of JSC "Ukrzaliznytsia" 2018", available at: <https://uz.gov.ua/about/investors/> (Accessed 12 Nov 2019).

21 *Official website of JSC "Ukrzaliznytsya"* (2019), "Directory of key performance indicators of regional branches of JSC "Ukrzaliznytsia" (2003-2018)", available at: <https://www.uz.gov.ua/> (Accessed 12 Nov 2019).

22 *Official website of Antimonopoly Committee of Ukraine* (2019), "Report on the results of research of the market of transportation of goods by rail for 2017-2018", available at: <http://www.amc.gov.ua/> (Accessed 12 Nov 2019).

23 *Official website of Media center "Magistral" JSC "Ukrzaliznytsia"* (2019), "It takes at least 10 years to liberalize the traction market", available at: <https://info.uz.ua/vzglyady/na-liberalizatsiyu-rinku-tyagi-potribno-ne-menshe-10-rokiv> (Accessed 13 Nov 2019).

24 *League. Business: website* (2019), "Akhmetov and Zhevago-support. Who else would be better off with rail reform?", available at: <https://biz.liga.net/all/transport/article/ahmetov-i-jevago---podderjivayut-komu-esche-stanet-luchshe-ot-jeleznodorojnoy-refrmy> (Accessed 14 Nov 2019).

УДК 330:656.2

РОЗРОБЛЕННЯ МЕТОДИКИ ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ ЛОКАЛІЗАЦІЇ ВИРОБНИЦТВА ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Коринь М.В., к.е.н., доцент,
Васильєв О.В., магістр,
Скуб'як О.О., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті вивчено існуючі підходи до оцінювання рівня локалізації. Встановлено існування чотирьох основних підходів до оцінювання рівня локалізації, що передбачають проведення оцінки рівня локалізації з урахуванням фонду заробітної плати, вартості сировини, матеріалів, комплектуючих, обладнання та нематеріальних активів або розміру статутного капіталу. Розроблено методичний підхід до оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, який ґрунтується на концепції життєвого циклу інфраструктурного проєкту і передбачає поетапний розрахунок інтегрального показника, що враховує рівень локалізації виробництва на кожній фазі його реалізації.

Ключові слова: інфраструктурний проєкт, локалізація виробництва, залізничний транспорт, методика оцінювання.

РАЗРАБОТКА МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ УРОВНЯ ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Коринь М.В., к.э.н., доцент,
Васильев А.В., магистр,
Скуб'як О.А., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье изучены существующие подходы к оценке уровня локализации. Установлено существование четырех основных подходов к оценке уровня локализации, которые предусматривают проведение оценки уровня локализации с учетом фонда заработной платы, стоимости сырья, материалов, комплектующих, оборудования и нематериальных активов, размера уставного капитала. Разработан методический подход к оценке уровня локализации производства для реализации проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в условиях трансграничного сотрудничества, который основывается на концепции жизненного цикла инфраструктурного проекта и предусматривает поэтапный расчет интегрального показателя, который учитывает уровень локализации производства на каждой фазе его реализации.

Ключевые слова: инфраструктурный проект, локализация производства, железнодорожный транспорт, методика оценки.

DEVELOPMENT OF A METHODOLOGY FOR ASSESSING THE LEVEL OF LOCALIZATION OF PRODUCTION FOR THE IMPLEMENTATION OF INFRASTRUCTURE FACILITIES ON RAIL TRANSPORT

*Korin M., candidate of economic sciences, associate professor,
Vasilyev A., master,
Skubak O., master (USURT)*

The article examines the existing approaches to assessing the level of localization. There are four main approaches to assessing the level of localization, taking into account the industry specifics and the level of resource potential of enterprises and provide for the assessment of the level of localization, taking into account the salary Fund, the cost of raw materials, components, equipment and intangible assets and the size of the authorized capital. Determined that to assess the level of localization of production in the implementation of infrastructure projects of railway transport in cross-border regions requires a method of estimating the level of localization of production in projects of development of railway infrastructure, which involves integrated indicator of an assessment of the level of localization, reflecting the current level of localization for each execution phase of infrastructure projects. On this basis, a methodological approach to assessing the level of localization of production for the implementation of projects for the development of railway infrastructure in the context of cross-border cooperation has been developed, which is based on the concept of the life cycle of an infrastructure project and provides for a phased calculation of an integral indicator that takes into account the level of localization of production at each phase of its implementation. Stages of carrying out and the system of indicators of an assessment of level of localization of production for implementation of projects of development of infrastructure of railway transport within cross-border regions is revealed. It is proved that the use of this technique allows to establish the level of import dependence of railway transport at each stage of the infrastructure project and measures to enhance the participation of domestic enterprises in their implementation.

Keywords: *infrastructure project, localization of production, railway transport, evaluation methodology.*

Постановка проблеми. Ключовою вимогою сучасних споживачів послуг залізничного транспорту є зручність та швидкість перевезень. На жаль попри активні заходи галузі в напрямку підвищення якості залізничних перевезень АТ «Укрзалізниця» технологічно не має змоги прискорити швидкість обслуговування пасажирів і вантажовідправників. Це зумовлено як високим рівнем зношеності об'єктів залізничної інфраструктури, так і експлуатаційною несумісністю з залізницями ЄС, що обмежує швидкість перевезень та через різні стандарти колії не дозволяє забезпечити безперебійне

сполучення. Для підтримки інтероперабельності з залізницями країн Європи наразі на залізничному транспорті необхідно забезпечити як будівництво окремої залізничної інфраструктури, призначеної для руху високошвидкісних поїздів, так і створення цілого комплексу об'єктів транспортно-логістичного обслуговування з метою прискорення процесів переробки вантажів.

Інтегруючись в транспортний простір ЄС, АТ «Укрзалізниця» має змогу не лише покращити транспортне сполучення, але й отримати доступ до інноваційних технологій та інвестицій транскордонних європейських країн, що

можливо забезпечити за рахунок поглиблення транскордонного співробітництва і розвитку на цій основі локалізованих виробництв.

Однак вибір механізмів розвитку локалізації виробництва з метою забезпечення реалізації інфраструктурних проєктів залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів потребує встановлення прийняттого рівня локалізації, що актуалізує необхідність вивчення існуючих підходів до його оцінювання.

Аналіз досліджень та публікацій.

Обґрунтуванню доцільності розвитку локалізованих виробництв для відродження економічного потенціалу України та розробленню методик оцінювання рівня локалізації виробництва приділили свої наукові праці такі вчені вітчизняної та закордонної наукових шкіл, як В.К. Акінфієва, А.М. Ваз'янський, В. Л. Дикань, М.В. Корінь, В.Ю. Маркова, І.В. Токмакова, Д.Г. Шувалова та інші [1-5]. Попри вагомість наукових розробок даних вчених для створення передумов розвитку локалізованих виробництв в Україні, необхідність реалізації масштабних інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту актуалізує завдання обґрунтування економічно доцільного рівня локалізації виробництва в процесі їх виконання та обумовлює необхідність розроблення відповідної методики оцінювання.

Мета статті. Тому, метою статті є вивчення існуючих підходів до оцінювання рівня локалізації і розроблення на цій основі методики оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці.

Виклад основного матеріалу. З теоретичної точки зору термін «локалізація» означає зосередження чого або когось на певній території. Згідно з визначенням, наведеному у Словнику іншомовних слів, локалізація означає віднесення чого-небудь до певної території,

а отже, даному процесу властивим є обмеження місця дії та впливу [6]. Локалізація виробництва, на думку А.М. Ваз'янського, означає процес виробництва продукції на території іншої країни, що має іноземне походження [2]. На думку В.К. Акінфієва, локалізація виробництва пов'язана з процесом переміщення на територію певної країни технологій і виконання заходів з їхньої адаптації, організації збирального виробництва закордонних зразків за умови часткового виробництва деяких комплектуючих на даній території [1].

Наразі АТ «Укрзалізниця» досить активно застосовує механізм локалізації виробництва для оновлення парку рухомого складу. Зокрема, в рамках виконання проєкту співпраці з компанією «General Electric», що передбачає дооснащення вантажних дизельних локомотивів на потужностях ПАТ «Крюковський вагонобудівний завод» з рівнем локалізації 10 % в Україні, вже наразі в АТ «Укрзалізниця» введено в експлуатацію 30 тепловозів [7]. Детальне ознайомлення з публікаціями, які присвячені висвітленню питання розвитку співпраці АТ «Укрзалізниця» на засадах локалізації, дозволило встановити відсутність єдиної методики визначення рівня локалізації виробництва на підприємствах залізничного транспорту і дійти висновку, що рівень локалізації узгоджується окремо для кожного проєкту співпраці на основі взаємних домовленостей. Враховуючи відсутність в АТ «Укрзалізниця» методики розрахунку рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів технічного переоснащення галузі та стратегічну значущість проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту для відродження транзитного потенціалу галузі, вважаємо за необхідне зупинитися на характеристиці існуючих підходів до оцінювання рівня локалізації.

Наразі в економічній літературі сформувалося декілька підходів до проведення оцінки рівня локалізації виробництва. Зокрема, найбільш

поширеною є методика оцінки рівня локалізації, розроблена АТ «Інтер РАО – Електрогенерація», що передбачає окремо розрахунок рівня локалізації для готової продукції, робіт / послуг та робіт/ послуг,

що надаються однією організацією, а також програми закупівель. Зокрема розрахунок рівня локалізації виробництва готової продукції пропонується розраховувати наступним чином [8]:

$$P_{L_{III}} = \frac{\sum C_i^{TC} * 0,3 + \sum C_i^{ШОС,БРИКС} * 0,2 + \sum C_i^B + C_{III}}{C_{CC}} \quad (1)$$

де C_i^{TC} - вартість імпортової сировини, основних матеріалів та комплектуючих, країною походження яких держави-члени митного союзу;

$C_i^{ШОС,БРИКС}$ - вартість імпортової сировини, основних матеріалів та комплектуючих, країною походження яких держави-члени ШОС та БРИКС;

C_i^B - вартість вітчизняних сировини, основних матеріалів та комплектуючих, в тому числі і тих, що набули статусу вітчизняні в результаті додаткової обробки на території країни;

C_{III} - витрати виробничого процесу кінцевого виробника з виготовлення продукції.

Розрахунок рівня локалізації виробництва робіт пропонується визначати за формулою:

$$P_{L_p} = \frac{KC_{орг} * P_{L_{орг}} + \sum C_i * P_{L_i}}{KCP} \quad (2)$$

де $KC_{орг}$ - кошторисна собівартість робіт, виконаних організацією;

$P_{L_{орг}}$ - рівень локалізації організації;

C_i - вартість і-ї позиції обладнання, матеріалів;

P_{L_i} - рівень локалізації і-ї позиції обладнання, матеріалів;

KCP - кошторисна собівартість робіт.

Рівень локалізації сукупності товарів, технологічно не пов'язаних один з одним, але об'єднані в один лот розраховується як відношення сумарного добутку вартості і-го товару (готової продукції, робіт/послуг), що входить до

складу лоту і рівня локалізації і-го товару, що входить до лоту, та загальної вартості лоту [8].

Рівня локалізації програми закупівель, що передбачає придбання декількох лотів, визначається за формулою:

$$P_{L_{нз}} = \frac{\sum C_{лот} * EP_{L_{лот}}}{\sum B_{нз}} \quad (3)$$

де $C_{лот}$ - вартість і-го лоту, що входить до складу програми закупівель;

$EP_{L_{лот}}$ - еквівалентний рівень локалізації і-го лоту;

$\sum B_{нз}$ - загальна вартість програми закупівель.

Згідно з затвердженою Кабінетом Міністрів України методика розрахунку рівня локалізації виробництва підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу розрахунок рівня локалізації виробництва пропонується проводити, враховуючи собівартість техніки і обладнання для агропромислового комплексу, яка виробляється на потужностях вітчизняного машинобудування, митну вартість імпортих компонентів та вартість імпортих компонентів, придбаних окремо та/або у складі товару підприємством вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу для виробництва техніки і обладнання у постачальника, який є резидентом України, без урахування податку на додану вартість [9].

В науковій літературі також існує досить велика кількість методик розрахунку рівня локалізації виробництва. Найбільш поширеною серед них є

методика визначення рівня локалізації виробництва продукції на основі митної вартості та ціни продукції. Саме ґрунтуючись на цій методиці колектив авторів В.Ю. Маркова та Д.Г. Шувалова рівень локалізації пропонують розраховувати [5]:

$$PL = \frac{\left(1 - \frac{V}{P}\right)}{1 - \frac{K_{им}}{K_{\Sigma}}} * 100 \quad (4)$$

де V - вартість імпортованих сировини, матеріалів комплектуючих, технологій нерезидентів;

P - ціна кінцевої продукції;

$K_{им}$ - вартість імпортованих сировини, матеріалів та комплектуючих, що використовуються в обладнанні та мають вітчизняні аналоги;

K_{Σ} - сумарна вартість сировини, матеріалів та комплектуючих, що використовуються в обладнанні.

На основі узагальнення даних по застосовуваних методиках оцінювання рівня локалізації досить цікавим слід виділити спосіб розрахунку, що враховує інформацію бухгалтерського обліку з розрахунком собівартості, а також дані щодо приросту інтелектуальної складової виробника електротехнічного обладнання. Оцінювання рівня локалізації проводиться з урахуванням таких аспектів діяльності підприємства і характеристик продукції, як наукоємність технологічного процесу, наукоємність та собівартість продукції. При оцінюванні рівня локалізації розраховується обсяг виконаних на території держави розробок (НДДКР) і технологічних операцій. Показник локалізації включає в себе такі складові, як частка нематеріальних активів у майні підприємства, витрати на НДДКР у вигляді приросту складової амортизації нематеріальних активів у собівартості електротехнічної продукції [10] та витрати на виробництво, локалізовані на території держави. Методика дозволяє здійснити

комплексне оцінювання рівня локалізації за кожним видом електротехнічного обладнання.

Найбільш прийнятною для АТ «Укрзалізниця» є типова методика визначення рівня локалізації виробництва продукції, що закуповується для потреб холдингу «РЖД». Відповідно до методики з метою визначення критеріїв оцінювання фактично досягнутого рівня локалізації виробництва продукції, що закуповується для потреб залізничного транспорту, рівень локалізації визначається за такими групами продукції [11], як:

- технічні вироби, номенклатура яких широко використовується на залізничному транспорті, технології виробництва яких локалізовані на ряді вітчизняних промислових підприємств. Розрахунок рівня локалізації виробництва продукції по даній групі проводиться відповідно до роботи [11]:

$$L_i = \left(1 - \frac{C_i}{CC_i}\right) * 100\% \quad (5)$$

де L_i – рівень локалізації виробництва продукції;

C_i – вартість матеріалів і робіт іноземного виробництва, використаних для виготовлення в собівартості продукції;

CC_i – собівартість продукції.

- рухомий склад, а також кінцева продукція, що належать до категорії складних технічних систем, для виробництва яких використовуються технологічно складні операції, що вимагають наявності високого рівня компетенцій і кваліфікації персоналу, а також використовуються комплектуючі різного рівня від простих до складних. Рівень локалізації продукції визначається відповідно до формули [11]:

$$L_i = \sum \left(D_{oc} * \left(1 - \frac{C_{уми}}{CC_c}\right)\right) * 100\% \quad (6)$$

де L_i – рівень локалізації продукції;

D_{oc} – відсоткова частка вартості компонентів і робіт у вартості технічної системи без урахування ПДВ;

$C_{импi}$. – вартість матеріалів і робіт іноземного виробництва, використаних для виготовлення, у собівартості компонентів і робіт, вузлів, деталей і складових частин технічних систем і устаткування;

CCc – собівартість компонентів і робіт, вузлів, деталей і складових частин технічних систем і устаткування.

- продукція, при виробництві якої передбачається використання високотехнологічних та інноваційних виробів, а рівень локалізації виробництва розраховується відповідно до такої формули [11]:

$$L_i = \sum_{i=1-3} (B_i * \frac{MЗ_i + TЗ_i + IЗ_{iНДДКР}}{C_{iзаг}}) * 100, \quad (7)$$

де L_i – рівень локалізації, %;

B_i – середньостатистична розрахункова питома вага технологічної операції в структурі трудомісткості виробництва продукції;

$MЗ_i$ – матеріальні витрати окремої технологічної операції, виробленої в країні, розраховується на підставі регламентованих документів: карти технологічного процесу, маршрутної карти, відомості складання виробу і відомості матеріалів;

$TЗ_i$ – витрати на оплату праці в окремії технологічній операції, здійсненій в країні, розраховується на підставі регламентованих документів: карти технологічного процесу, маршрутної карти, відомості складання виробу і відомості матеріалів;

$IЗ_{i НДДКР}$ – витрати на НДДКР і ДКР, придбання патентів, ноу-хау окремої технологічної операції, здійсненої в країні, розраховується на підставі регламентованих документів: карти технологічного процесу, маршрутної карти, відомості складання виробу і відомості матеріалів;

$C_{i заг}$ – загальна сума матеріальних витрат, трудових витрат і витрат на НДДКР і ДКР, придбання патентів, ноу-хау окремої технологічної операції, розраховується на підставі регламентованих документів: карти технологічного процесу, маршрутної

карти, відомості складання виробу і відомості матеріалів.

Отже, узагальнюючи варто зазначити, що в цілому в літературі існує значна кількість методик розрахунку рівня локалізації виробництв, що враховують галузеву специфіку та рівень ресурсного потенціалу підприємств. Зокрема в літературі сформувався чотири основних підходи до оцінювання рівня локалізації: 1) локалізація на рівні фонду заробітної плати; 2) локалізація на рівні сировини, матеріалів, комплектуючих; 3) локалізація на рівні обладнання; 4) локалізація на рівні нематеріальних активів або розміру статутного капіталу [5].

Враховуючи існуючі підходи до оцінювання рівня локалізації виробництва, варто зазначити, що жодна з них є враховує особливості інфраструктурного проекту, який відрізняється складністю етапів реалізації. Відповідно до цього для оцінювання рівня локалізації виробництва під час реалізації проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в межах транскордонних регіонів пропонується в основу методики оцінювання рівня локалізації виробництва під час реалізації проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту покласти інтегральний показник оцінювання рівня локалізації, що відобразатиме досягнутий рівень локалізації на кожній фазі виконання інфраструктурного проектів [12]:

$$I_{III}^{ЛВ} = \sum_{i=1}^n \lambda_i \cdot w_i \quad (8)$$

де λ_i - ваговий коефіцієнт значущості стандартизованих показників оцінювання рівня локалізації виробництва на етапах техніко-економічного обґрунтування, планування і проєктування, виробництва, здачі в експлуатацію проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

w_i - стандартизоване значення відповідного показника.

Даний методичний підхід ґрунтується на концепції життєвого циклу

інфраструктурного проекту і передбачає оцінювання рівня локалізації виробництва в шість етапів (рис. 1). На першому етапі проводиться постановка завдання оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів. Другий етап передбачає розроблення системи часткових показників оцінювання рівня локалізації виробництва на кожній фазі реалізації проєкту: техніко-економічне обґрунтування, планування і проєктування, виробництво, здача в експлуатацію проєкту (рис. 2).

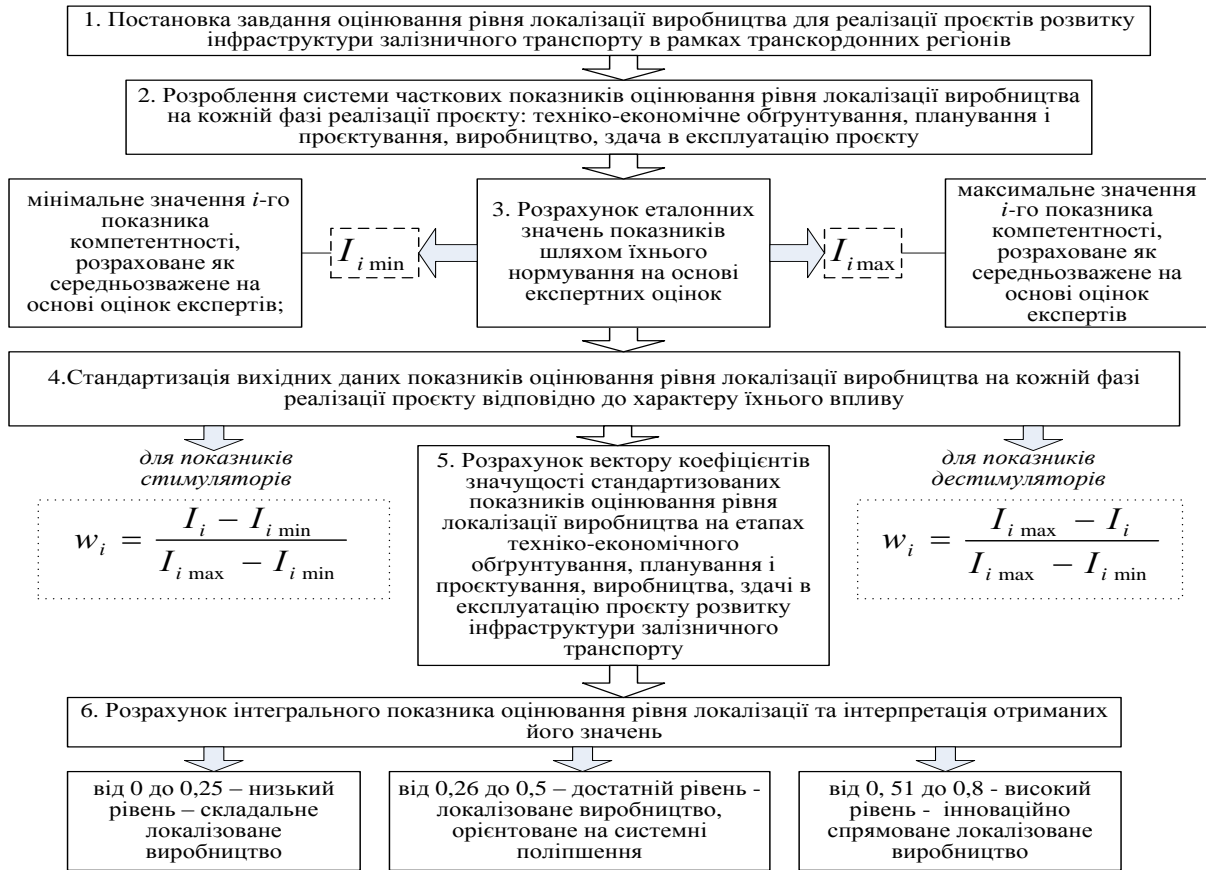


Рис.1. Етапи проведення оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів

Третій етап полягає у розрахунку еталонних значень показників шляхом їхнього нормування на основі експертних оцінок. На четвертому етапі проводиться стандартизація вихідних даних показників оцінювання рівня локалізації виробництва на кожній фазі реалізації проєкту відповідно до характеру їхнього впливу. На п'ятому етапі проводиться розрахунок вектору коефіцієнтів значущості стандартизованих показників оцінювання рівня локалізації виробництва на етапах техніко-економічного обґрунтування, планування і проєктування, виробництва, здачі в експлуатацію проєкту розвитку

інфраструктури залізничного транспорту. Шостий – останній етап – передбачає визначення інтегрального показника та інтерпретацію отриманих його значень. У тому випадку, якщо значення інтегрального показника рівня локалізації виробництва набуває значень: від 0 до 0,25, то рівень співробітництва можна охарактеризувати як низький – складальне локалізоване виробництво; від 0,26 до 0,5 – достатній - локалізоване виробництво, що передбачає системні поліпшення; від 0,51 до 0,8 – високий - інноваційно спрямоване локалізоване виробництво [12].

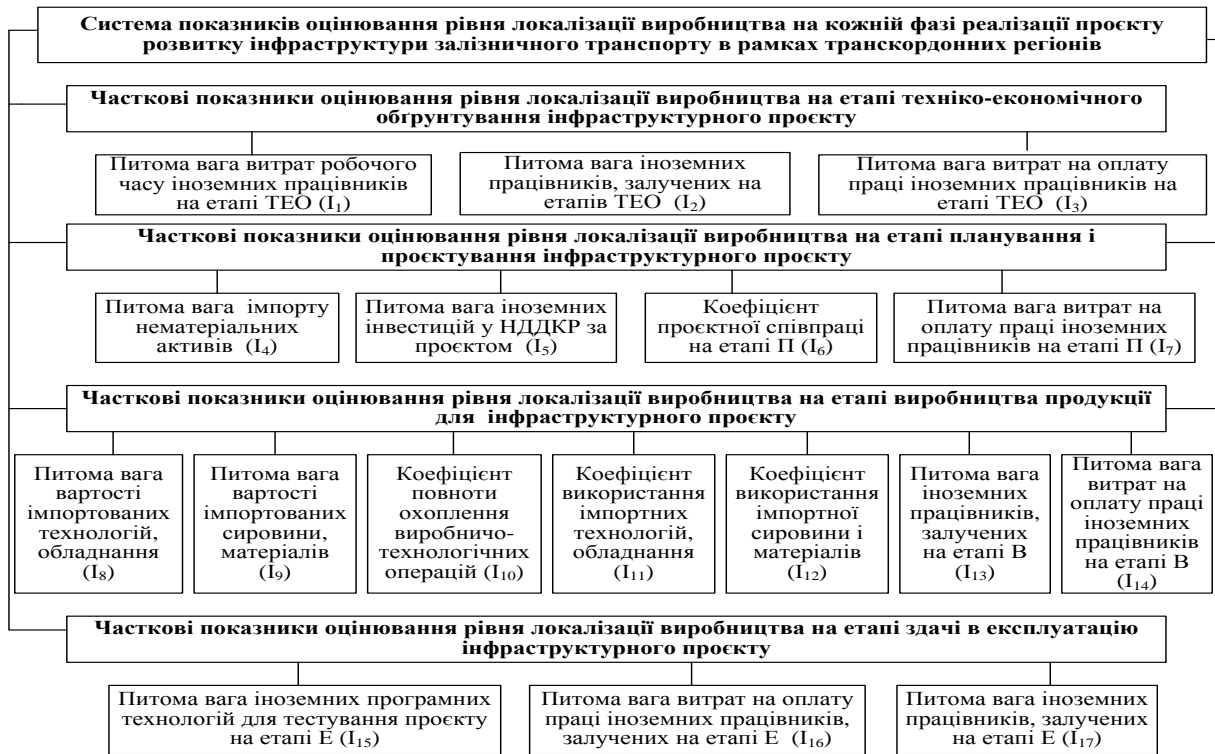


Рис. 2. Система показників оцінювання рівня локалізації виробництва на кожній фазі реалізації проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту у рамках транскордонних регіонів

В цілому використання даної методики дозволяє встановити рівень імпортозалежності залізничного транспорту на кожному етапі виконання інфраструктурного проекту і заходи щодо активізації участі вітчизняних підприємств у їх реалізації.

Висновок. Отже, становлення транскордонного співробітництва на підставі формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури є платформою для подолання інфраструктурних асиметрій і переходом до цифровізації залізничної галузі та її високоінтелектуального розвитку. Доцільність локалізації виробництва для задоволення потреб інфраструктурного проекту в інноваціях потребує встановлення рівня імпортозалежності залізничного транспорту на кожному етапі його реалізації і визначення пріоритетних заходів щодо сприяння науково-виробничої співпраці. Розроблений методичний підхід до оцінювання рівня

локалізації ґрунтується на концепції життєвого циклу інфраструктурного проекту, відповідно до якої проводиться поетапний розрахунок інтегрального показника, який агрегує оцінки рівня локалізації на кожній фазі реалізації проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Акинфиев В. К. Выбор инвестиционных решений при трансфере западных технологий в отрасли транспортного машиностроения / В. К. Акинфиев // Управление большими системами. - 2014. - Вып. 48. - С. 151-171.
2. Вазьянский А. М. Локализация производства как способ инновационного развития предприятия / А. М. Вазьянский, С. Ю. Обыденнова // Сборник научных трудов НГТУ им. Р. Е. Алексеева. - 2008. - № 7. - С. 2.
3. Дикань В. Л. Інжинірингово-маркетинговий центр інноваційних

технологій як основа активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту / В. Л. Дикань, І. В. Соломніков // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2017. - Вип. 57. - С. 9-20.

4. Токмакова І. В. Теоретико-методологічні аспекти формування інноваційно-промислових кластерів в Україні. Актуальні проблеми та напрями розвитку потенціалу соціально-економічних систем в умовах конкуренції : монографія / І. В. Токмакова, М. В. Корінь; за заг. редакцією д-ра екон. наук, професора Л. Л. Калініченко. - Харків: ФОП Панов А. М., Видав. дім «В справі», 2017. - С. 48 – 59.

5. Маркова Ю. В., Шувалова Д. Г. Разработка методики оценки уровня локализации для предприятий электротехники и энергомашиностроения / Ю. В. Маркова, Д. Г. Шувалова // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. - 2015. - № 6 (233). - С. 73-76.

6. Словник іншомовних слів : веб-сайт. URL: <http://slovopedia.org.ua/36/53403/243074.html> (дата звернення: 19.06.2017).

7. Макряшина В. На КВБЗ - гості. Підприємство урочисто передало Укрзалізниці 30 тепловозів General Electric. URL: http://pplus.in.ua/news/na_kv_b_gost_p_dpri_mstvo_urochisto_peredalo_uk_rzal_znits_30_teplovoz_v_general_electric (дата звернення: 26.11.2019).

8. Методика «Расчет уровня локализации товаров, работ, услуг» МТ-022-1. URL: <https://4science.ru/files/e259001483f841a382025034ba833131>.

9. Порядок визначення ступеня локалізації виробництва підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу вітчизняної техніки і обладнання для агропромислового комплексу: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 травня 2013 р. № 369. Законодавство України : веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/369-2013-%D0%BF> (дата

звернення: 30.08.2018).

10. Шовкун І. А. Локалізація виробництва – світова практика та висновки для України / І. А. Шовкун // Економіка і прогнозування. - 2017. - № 2. - С. 31-56.

11. Типовая методика определения уровня локализации производства продукции, запускаемой для нужд «РЖД»: распоряжение ОАО «РЖД» от 21.04. 2016. № 721 р. URL: tender.rzd.ru/dbmm/download?vp=53&load=y&col_id=121&id=78968 (дата обращения: 15.11.2017).

12. Корінь М.В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва: монографія / М.В. Корінь. - Харків: УкрДУЗТ, 2019. - 401 с.

REFERENCES

1. Akynfyev V. K. (2014) Vybor unvestytsyonnykh reshenyу pry transfere zapadnykh tekhnolohyy v otrasly transportnoho mashynostroenyа [Choice of investment decisions in the transfer of Western technologies in the transport engineering industry]. *Upravlenye bol'shymy systemamy*. №. 48. pp. 151-171. (in Russian)

2. Vaz'yanskyу A. M., Obydenнова S. YU. (2008) Lokalyzatsyyа proyzvodstva kak sposob ynnovatsyonnoho razvytyа predpryyatyа [Localization of production as a way of innovative development of the enterprise]. *Sbornyк nauchnykh trudov NHTU ym. R. E. Alekseeva*. № 7. pp. 2. (in Russian)

3. Dykan' V. L., Solomnikov I. V. (2017) Inzhynirynho-marketynhovyy tseпtr innovatsiynykh tekhnolohiy yak osnova aktyvizatsiyi innovatsiyno-investytsiynoho potentsialu pidpryyemstv zaliznychnoho transport [Engineering and marketing center of innovative technologies as a basis for activation of innovative and investment potential of railway transport enterprises]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. №. 57. pp. 9-20. (in Ukrainian)

4. Tokmakova I. V., Korin' M. V. (2017) Teoretyko-metodolohichni aspekty formuvannya innovatsiyno-promyslovykh

klasteriv v Ukrayini [Theoretical and methodological aspects of the formation of innovation and industrial clusters in Ukraine]. *Aktual'ni problemy ta napryamy rozvytku potentsialu sotsial'no-ekonomichnykh system v umovakh konkurentsiyi* : monohrafiya / za zah. redaktsiyeyu d-ra ekon. nauk, profesora L. L. Kalinichenko. Kharkiv: FOP Panov A. M., Vydav. dim «V spravi». pp. 48 – 59. (in Ukrainian)

5. Markova YU. V., Shuvalova D. H. (2015) Razrabotka metodyky otsenky urovnya lokalyzatsyyi dlya predpryyatyyay élektrotekhniky y énerhomashynostroenyia [Development of methods for assessing the level of localization for enterprises of electrical engineering and power engineering]. *Nauchno-tekhnycheskye vedomosti SPbHPU. Ékonomycheskye nauky*. № 6. (233). S. 73-76.

6. Slovnyk inshomovnykh sliv [Dictionary of foreign words]: veb-sayt. URL: <http://slovopedia.org.ua/36/53403243074.html> (data zvernennya: 19.06.2017). (in Ukrainian)

7. Makryashyna V. Na KVBZ - hosti. Pidpryyemstvo urochysto peredalo Ukrzaliznytsi 30 teplovoziv General Electric [Visitors are at the KVBZ. The company solemnly handed over 30 General Electric locomotives to Ukrzaliznytsia.]. URL: http://pplus.in.ua/news/na_kvbz_gost_p_dpr_i_mstvo_urochisto_peredalo_ukrzal_znits_30_teplovoz_v_general_electric (data zvernennya: 26.11.2019). (in Ukrainian)

8. Metodyka «Raschet urovnya lokalyzatsyyi tovarov, rabot, uslu» MT-022-1 [Methodology "Calculation of localization level of goods, works, services" MT-022-1]. URL: <https://4science.ru/files/e259001483f841a382025034ba833131>. (in Russian)

9. Poryadok vyznachennya stupenya lokalizatsyyi vyrobnytstva pidpryyemstvamy vitchyznyanoho mashynobuduvannya dlya ahropromyslovoho kompleksu vitchyznyanoyi tekhniky i obladnannya dlya ahropromyslovoho kompleksu [The procedure for determining the degree of localization of production by enterprises of domestic engineering for the agro industrial complex of domestic machinery and equipment for the agro industrial complex]: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 27 travnya 2013 r. № 369. Zakonodavstvo Ukrayiny : veb-sayt. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/369-2013-%D0%BF> (data zvernennya: 30.08.2018). (in Ukrainian)

10. Shovkun I. A. (2017) Lokalizatsiya vyrobnytstva – svitova praktyka ta vysnovky dlya Ukrayiny [Localization of production-world practice and conclusions for Ukraine]. *Ekonomika i prohnouzuvannya*. № 2. pp. 31-56. (in Ukrainian)

11. Typovaya metodyka opredelenyya urovnya lokalyzatsyyi proyzvodstva produktsyy, zapuskaemoy dlya nuzhd «RZHD» [Typical method of determining the level of localization of production launched for the needs of «RZD»]: rasporyazhenye OAO «RZHD» ot 21.04. 2016. № 721 r. URL: tender.rzd.ru/dbmm/download?vp=53&load=y&col_id=121&id=78968 (data obrashchenyya: 15.11.2017). (in Russian)

12. Korin' M.V. (2019) Rozvytok infrastruktury zaliznychnoho transportu v umovakh transkordonnoho spivrobotnytstva [Development of railway transport infrastructure in the context of cross-border cooperation]: monohrafiya. Kharkiv: UkrDUZT. 401 s. (in Ukrainian).

УДК 338.47:629.4(477)

АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ КАЧЕСТВА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА АО «УКРАИНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА» И ОЦЕНКА ИХ ВЛИЯНИЯ НА РАБОТУ КОМПАНИИ

**Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент,
Александрова Е.Ю., к.э.н., ст. преподаватель (УкрГУЖТ)**

В статье проведен анализ показателей качества использования подвижного состава Укрзалізниць за 2000 - 2018 годы. Отмечено, что снижение производительности локомотива приводит к недостатке тяги. Удельный вес и грузовой, и пассажирских вагонов с просроченным сроком эксплуатации выше, чем удельный вес вагонов, пребывающих в рамках номинального срока эксплуатации. Средняя масса имеет тенденцию к уменьшению.оборот вагона в последние годы увеличивается, что приводит к увеличению дефицита грузовых вагонов.

Ключевые слова: *производительность локомотива, производительность вагона, среднесуточный пробег локомотива, средний период оборота вагона, масса грузового поезда, участковая скорость грузового поезда, производительность труда, рентабельность перевозок.*

АНАЛІЗ ПОКАЗНИКІВ ЯКОСТІ ВИКОРИСТАННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ТА ОЦІНКА ЇХ ВПЛИВУ НА РОБОТУ КОМПАНІЇ

**Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,
Александрова О.Ю., к.е.н., ст. викладач (УкрДУЗТ)**

У статті проведено аналіз показників якості роботи підприємств Укрзалізниць за 2000 -2018 роки. Першорядна увага до динаміки якісних показників обумовлена тим, що саме вони характеризують ефективність використання ресурсів і перспективність прийнятих управлінських рішень. Якісні показники визначають внутрішні якості, ознаки та особливості досліджуваних явищ. Вони використовуються для оцінки випущеної продукції з точки зору її відповідності встановленим вимогам, для оцінки економічної ефективності трудових і матеріальних витрат, а також фінансових вкладень. У статті розглянуті такі показники, як продуктивність локомотива, швидкість руху поїздів, середньодобовий пробіг локомотива, продуктивність вагона, середній період оборотності вантажного вагона та ін. Відзначається, що зниження показників продуктивності локомотивів пов'язане з критичним рівнем їх зносу. Підкреслюється, що при експлуатації рухомого складу за межами терміну служби істотно погіршуються показники безпеки економічної ефективності, зростає ресурсо- і енергоємність перевезень. Зниження продуктивності локомотива призводить до недостатчі тяги, яку вже відчувають багато клієнтів залізничної компанії, в першу чергу аграрні, металургійні, а також підприємства вугільної промисловості. На рівень продуктивності вагона впливають кілька факторів. В першу чергу це високий рівень їх зносу, який не дозволяє використовувати весь парк вагонів. Аналіз вагонного парку УЗ показує, що питома вага і вантажних, і пасажирських вагонів з простроченим терміном експлуатації вище, ніж питома вага вагонів, які перебувають

в рамках номінального терміну експлуатації. Продуктивність вагона тісно корелює з показниками середньої маси вантажного поїзда, величина якої також має тенденцію до зменшення. Важливим показником використання вагона є його оборот, який, останнім часом збільшується. Це призводить до збільшення дефіциту вантажних вагонів для задоволення потреби в перевезеннях і неефективності використання вагонного парку. Основними причинами збільшення оборотності вагонів є дефіцит тяги, зниження пропускної здатності інфраструктури. Важливим фактором є знос колії і відсутність якісного ремонту мережі. Зниження показників якості використання локомотивів і вагонів призводить до загострення проблеми нестачі останніх. Брак вагонів відчувають багато галузей. Брак вагонів негативно відбивається на іміджі залізничної компанії. Зношеність рухомого складу не дозволяє домогтися збільшення середньої дільничної швидкості вантажних поїздів, а це збільшує період доставки вантажів, тобто знижує конкурентоспроможність залізничного транспорту. Перераховані проблеми розвитку залізничної галузі свідчать про те, що на перше місце в комплексі вирішуваних завдань повинна бути поставлена задача залучення в галузь великих інвестицій.

Ключові слова: *продуктивність локомотива, продуктивність вагона, середньодобовий пробіг локомотива, середній період обороту вагона, маса вантажного поїзда, дільнична швидкість вантажного поїзда, продуктивність праці, рентабельність перевезень.*

ANALYSIS OF QUALITY INDICATORS OF USING THE ROLLING STOCK OF UKRAINIAN RAILWAY JSC AND ASSESSMENT OF THEIR INFLUENCE ON THE COMPANY'S WORK

***Suhorukova T.G., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Alexandrova E.Y., Candidate of Economic Sciences (USURT)***

The article analyzes the indicators of the quality of work of enterprises of Ukrzaliznitsa for 2000-2018. The paramount attention to the dynamics of quality indicators is due to the fact that they characterize the efficiency of resource use and the prospects of managerial decisions. Qualitative indicators determine the internal qualities, signs and characteristics of the phenomena studied. They are used to evaluate manufactured products in terms of their compliance with established requirements, to assess the economic efficiency of labor and material costs, as well as financial investments. The article considers such indicators as locomotive performance, train speed, average daily mileage of a locomotive, wagon productivity, average turnover period of a freight wagon, etc. It is noted that a decrease in locomotive performance indicators is associated with a critical level of their wear. It is emphasized that during the operation of rolling stock beyond the service life, the safety indicators of economic efficiency significantly worsen, and the resource and energy intensity of transportation increases. The decrease in locomotive performance leads to a lack of traction, which many railway company customers are already experiencing, primarily agricultural, metallurgical, as well as coal industry enterprises. Several factors influence the level of car productivity. First of all, this is a high level of wear, which does not allow the use of the entire fleet of cars. An analysis of the UZ carriage fleet shows that the specific gravity of both freight and passenger cars with an expired life is higher than the specific gravity of cars that are within the nominal life. Wagon productivity is closely correlated with the average mass of a freight train, the value of which also tends to decrease. An important

indicator of the use of a car is its turnover, which has been increasing recently. This leads to an increase in the deficit of freight cars to meet the demand for transportation and inefficient use of the rolling stock. The main reasons for the increase in wagon turnover are deficit traction and a decrease in infrastructure capacity. An important factor is the wear of the track and the lack of high-quality network repair. A decrease in the quality indicators for the use of locomotives and wagons leads to an exacerbation of the problem of a shortage of the latter. Wagon shortage is experienced by many industries. The lack of wagons negatively affects the image of the railway company. The deterioration of the rolling stock does not allow to achieve an increase in the average local speed of freight trains, and this increases the period of cargo delivery, i.e. reduces the competitiveness of railway transport. The above-mentioned problems in the development of the railway industry indicate that the task of attracting large investments in the industry should be put first in the complex of tasks to be solved.

Keywords: *locomotive productivity, wagon productivity, average daily mileage of a locomotive, average wagon turnaround time, freight train mass, local freight train speed, labor productivity, transportation profitability.*

Актуальность. Отечественный рынок транспортных услуг постоянно обновляется и переформируется: меняется перечень услуг, расширяется список операторов. Отсутствие социально-экономической стабильности на рынке побуждает предприятия транспорта постоянно мониторить ситуацию на нем, искать скрытые резервы и анализировать причины снижения показателей конкурентоспособности. Речь идет не только о результирующих финансовых показателях. Первостепенное внимание следует уделять качественным показателям использования подвижного состава, который обеспечивает выполнение основных функций транспорта. Именно эти показатели характеризуют эффективность использования ресурсов предприятиями транспорта и определяют стратегию развития транспорта.

Анализ последних исследований. Анализ показателей качества использования подвижного состава всегда уделялось много внимания. Вопросы качества и эффективности настолько сплетены, что трудно их рассматривать по отдельности. Теоретическим аспектам этой проблемы посвящены работы Бараша Ю. С., Брайковской А., Ейтутиса Г.Д., Калычевой Н.Е. [1-4]. Практические рекомендации по устранению кризисных

явлений в этом направлении исследований содержатся в работах Козаченко Д.Н., Вернигора Р.В., Карпова В.М., Никифорок О.И. и др. [5, 6].

Учитывая, что задача исследования качественных показателей использования подвижного состава достаточно актуальна, мы **ставим** перед собой **цель:** выявить современные тенденции развития железнодорожной отрасли именно по этим показателям и обозначить с их помощью перспективы ее развития. Исходя из этого, изложение материала в статье будет аналитическим, а выводы - теоретико-практичными.

Основной материал. Качественные показатели определяют внутренние качества, признаки и особенности изучаемых явлений. Они используются для оценки выпущенной продукции с точки зрения ее соответствия установленным требованиям (стандартам, техническим условиям, образцам), для оценки экономической эффективности трудовых и материальных затрат, а также финансовых вложений [7].

На железнодорожном транспорте особое внимание уделяется показателям качества использования подвижного состава, поскольку они определяют эффективность использования наиболее капиталоемкой части основных фондов отрасли; сигнализируют о критическом

(небезопасном) состоянии основных средств; показывают направления скрытых резервов увеличения объемных показателей.

Необходимо отметить, что показатели качества использования подвижного состава опосредованно отражают уровень использования многих других ресурсов: материалов и запасных частей, топлива и электроэнергии, капитальных вложений и персонала [2].

С другой стороны, в последнее время именно показатели качества использования подвижного состава

находятся в «зоне риска» поскольку их динамика не соответствует задаче стабилизации положения в отрасли и постепенному выходу из кризиса.

Обобщающим показателем использования локомотивов является его производительность, под которой традиционно понимают количество тонно-километров в брутто, приходящееся на один локомотив за сутки [1].

Динамика производительности локомотива по данным УЗ представлена на рисунке 1.

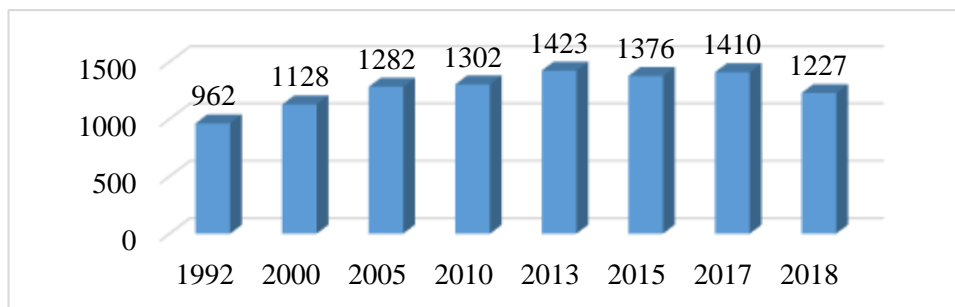


Рис.1. Производительность локомотива, тыс. т-км брутто / сутки [8]

Снижение показателей производительности локомотивов связано с критическим уровнем их износа. Если в 1991 году степень износа локомотивного парка составляла 60 %, то уже в 2005 году - 73%, а в 2015 году - 97 %. И в настоящее время этот показатель сохраняет критические значения.

Как считают специалисты, при эксплуатации подвижного состава за пределами срока службы существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности, растет ресурсо- и энергоёмкость перевозок [5].

Специалисты уже давно отмечают, что большая часть подвижного состава, работающего на железных дорогах Украины, по качественным показателям значительно хуже, чем современный зарубежный состав; по сравнению с ним имеет более высокие расходы на содержание при эксплуатации. Отсутствие современных микропроцессорных систем

управления и диагностики, асинхронного тягового привода, современных систем охлаждения тяговых электрических машин и рекуперации энергии снижает эффективность на 20-30 % по сравнению с зарубежными образцами, а использование застарелых конструктивных решений приводит к снижению надежности и увеличению расходов на содержание подвижного состава [6]. Это делает более актуальной задачу обновления локомотивного парка компании.

Снижение производительности локомотива приводит к недостатке тяги, которую уже испытывают многие клиенты железнодорожной компании, в первую очередь аграрные, металлургические, а также предприятия угольной промышленности.

Обобщающим показателем использования грузового вагона является его производительность (рисунок 2).

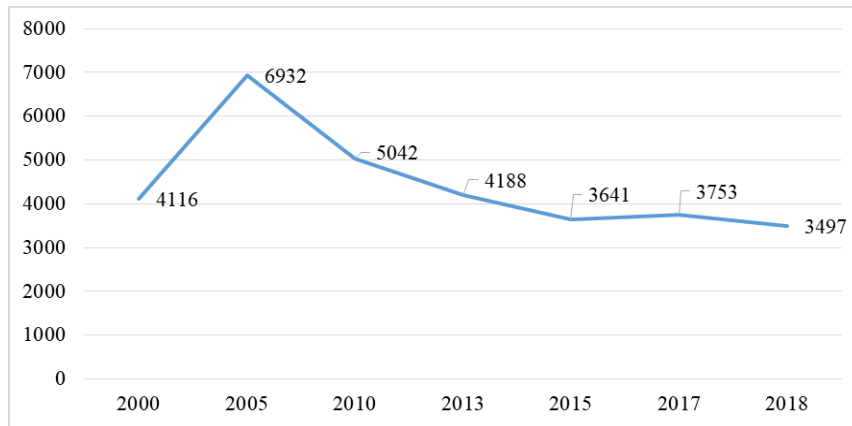


Рис. 2. Производительность вагона, т-км нетто/сутки [8]

Производительность грузового вагона в последние годы имеет тенденцию к уменьшению. Такую тенденцию определяют несколько факторов. В первую очередь, это высокий уровень износа вагонов, который не позволяет использовать весь парк вагонов. По состоянию на 1 января 2019 года износ грузовых вагонов составлял 91,3%. При номинальном сроке эксплуатации грузовых вагонов 32 года, на отечественных железных дорогах он составляет 23 года. И это средний показатель. Разные классы грузовых вагонов имеют разные сроки эксплуатации.

Не лучше ситуация и по пассажирским вагонам. Средний срок

эксплуатации вагонов составляет 32 года, при этом 13 % вагонов имеют срок эксплуатации более 41 года и только 1,6 % - срок эксплуатации менее 5 лет.

Анализ вагонного парка УЗ показывает, что удельный вес и грузовых, и пассажирских вагонов с просроченным сроком эксплуатации выше, чем удельный вес вагонов, пребывающих в рамках номинального срока эксплуатации [9].

Высокие показатели износа основных средств предприятий железнодорожного транспорта могут быть причиной транспортных происшествий (таблица 1). Поэтому особое внимание необходимо уделять вопросам безопасности движения.

Таблица 1

Количество транспортных происшествий по УЗ (составлено по данным [10])

Показатель	2015	2016	2017	2018
Общее количество происшествий	602	550	541	481
Аварии	0	1	0	2
Катастрофы	0	0	2	1
Серьезные инциденты	27	16	31	41

Материальный ущерб АО «Укрзалізниця» от транспортных происшествий за 2018 год составил 13 млн. 830 тыс. грн.

Производительность вагона тесно коррелирует с показателями средней массы грузового поезда, величина которой также имеет тенденцию к уменьшению. Так, если в 2010 году она составляла 3450

т, то в 2015 - 3376 т., в 2018 году - 3264 т. Уменьшение массы грузового поезда приводит к росту удельных расходов, что снижает прибыль УЗ в целом.

В определенной степени уменьшение массы грузового поезда связано с высоким износом пути и отсутствием качественного ремонта сети. По данным самой УЗ, на 27%

магістральних путей УЗ прострочен капітальний ремонт, износ тягових подстанцій становить 67%, а износ контактної мережі - 55%. По різних даних, рівень износу 21,7 тис. км путей УЗ в цілому вже досяг 50% [11].

Важким показателем використання вантажного вагона є його оборот. Оборотом вагона називається час в суточному вираженні циклу

операцій, завершених з вагоном, від початку однієї навантажки до початку іншої. Оборот вагона складається з трьох основних елементів: часу на рух вагонів в поїзді по ділянці; часу перебування вагонів на технічних станціях; часу перебування вагонів на станціях погрузки та вивантажки [3].

Середній період обороту вантажного вагона наведено на малюнку 3.

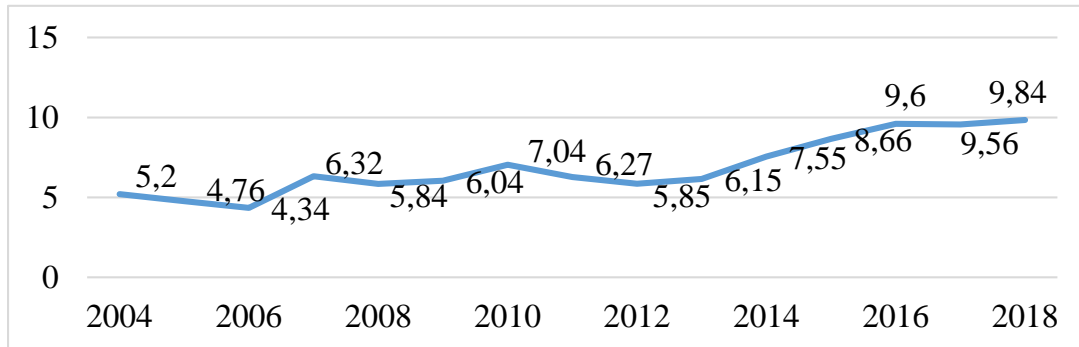


Рис. 3. Середній період обороту вантажного вагона, сутки [8]

К сожалению, в последнее время отсутствует положительная динамика по показателю среднего периода оборачиваемости вантажного вагона. За 7 лет скорость оборота вантажного вагона на «Украинской железной дороге» снизилась на 75 %. Это приводит к увеличению дефицита вантажных вагонов для удовлетворения потребности в перевозках и неэффективности использования вагонного парка.

Основными причинами увеличения периода оборота вагонов являются дефицит тяги, снижение пропускной способности инфраструктуры. Кроме этого, уменьшение оборачиваемости вагонов и увеличение времени логистики для клиентов происходит по причине уменьшения масштабов внешней торговли с Российской Федерацией и ростом дефицита тяги и вагонов.

Снижение показателей качества использования локомотивов и вагонов приводит к обострению проблемы нехватки последних. Нехватку вагонов испытывают многие отрасли. Как показывают прогнозы, если

существующая ситуация не изменится в ближайшее время, то к 2022 году удельный вес железной дороги в перевозке зерновых может опуститься ниже 50 %. В таком случае, Украине придется искусственно сократить объем собираемого урожая зерновых из-за физической невозможности доставить его на внешние рынки [4].

Специалисты считают, что основной угрозой развития парка частных перевозчиков является уменьшение количества локомотивов УЗ при увеличении спроса на вагоны со стороны бизнеса. По состоянию на 1 августа 2018 года из-за отсутствия тяги в Украине простаивало приблизительно 2000 вагонов. Таким образом, эффективность использования вагонов значительно снижается, что делает инвестиции в обновление частного вагонного парка нерезультативным.

Нехватка вагонов негативно отражается на имидже железнодорожной компании. Следует отметить, что в 2018 году УЗ выполнила заявки

грузоотправителей на подачу вагонов только на 52 % [12].

Изношенность подвижного состава не позволяет добиваться увеличения средней участковой скорости грузовых поездов, которая в настоящее время составляет около 40 км/час. А это увеличивает период доставки грузов, т.е. снижает конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Перечисленные проблемы развития железнодорожной отрасли свидетельствуют о том, что на первое место в комплексе решаемых задач должна быть поставлена задача привлечения в отрасль больших инвестиций. К сожалению, размер

капитальных вложений, направляемых на железнодорожный транспорт, в последние годы уменьшается. Сегодня уже как «нереальное» воспринимается размер капитальных вложений 2012 года, когда в развитие отрасли было вложено 1601 млн. дол. США. В 2015 году - 187 млн. дол., в 2016 году - 254 млн. дол.

Негативная тенденция по качественным показателям использования отдельных элементов производственных фондов УЗ отражается на обобщающих показателях ее деятельности, таких как рентабельность. Несмотря на то, что анализ рентабельности не входит в объект исследования данной статьи, отметим ее динамику за последние годы (рисунок 4).

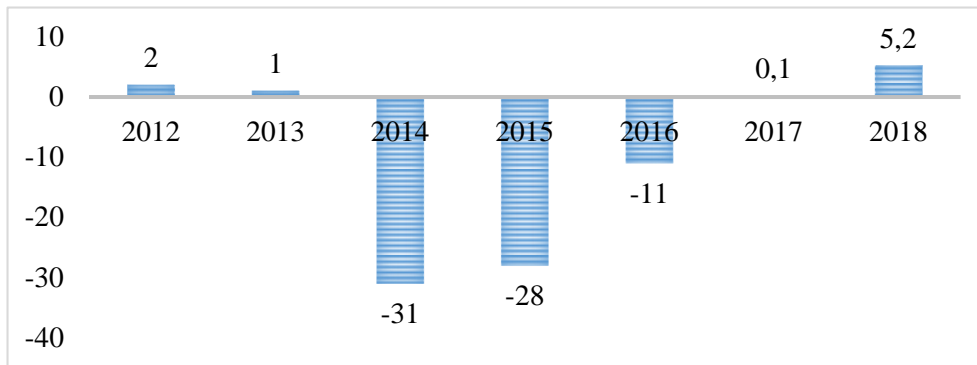


Рис. 4. Рентабельность деятельности УЗ, %

Выводы. Проведенный анализ качественных показателей использования подвижного состава УЗ показал наличие целого комплекса проблем. Снижение показателей оказывает негативное влияние на внутрипроизводственные процессы УЗ. Это мешает укреплению ее позиций на транспортном рынке услуг в целом. Сложившаяся тенденция с качественными показателями использования подвижного состава, в конечном счете, не позволяет железнодорожному транспорту исполнять свою миссию, состоящую в удовлетворении потребностей государства, юридических и физических лиц в безопасных и *качественных* железнодорожных перевозках во внутреннем и международном

сообщениях, работах и услугах, в обеспечении эффективного функционирования и развития железнодорожного транспорта, в создании условий для повышения конкурентоспособности отрасли.

Без улучшения качественных показателей работы УЗ не могут быть достигнуты ее ключевые цели, задекларированные в Стратегии АО «Укрзалізниця» на 2019 - 2023 годы [13]:

- 1) обеспечение потребности страны в перевозках;
- 2) улучшение финансово-экономической стабильности УЗ и отрасли;
- 3) инвестирование в модернизацию парка;

4) повышение уровня безопасности на железнодорожном транспорте и соблюдение стандартов охраны здоровья и безопасности сотрудников в соответствии с наилучшей практикой;

5) повышение привлекательности АО «Укрзалізниця» как работодателя и обеспечение потребности в квалифицированном и эффективном персонале;

6) повышение качества управления деятельностью, прозрачности и готовности к открытию конкурентных рынков пассажирских и грузовых перевозок в условиях евроинтеграции (реформирование).

Поиск путей выхода из критического положения будет объектом исследования дальнейших публикаций. Здесь же отметим, что по расчетам специалистов, размер инвестиций, необходимых для обновления и модернизации основных средств УЗ, составляют от 31 до 60 млрд. дол. В 2018 году общий объем инвестиций на приобретение и модернизацию подвижного состава составил 18,4 млрд гривен [14].

Как меняется ситуация с качественными показателями деятельности УЗ в связи с управленческими решениями ее администрации, как международные соглашения и программы влияют на эти процессы мы будем исследовать далее.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бараш Ю. С. Управление железнодорожным транспортом Украины: монография. 2-ге перероб. і доп. Дніпропетровськ: Видавництво Дніпропетровськ. Нац. ун-ту зал. тр-ту, 2006. - 264 с.

2. Брайковська А. Забезпечення ефективності локомотивного господарства залізниць в умовах реформування транспортної галузі / А. Брайковська, М. Васечко // Збірник наукових праць

ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. - Вип. 36. - с. 60-68.

3. Економіка залізниця: історія, сьогодення, перспективи розвитку / Г. Д. Ейтутіс [та ін.] ; [за ред. Г. Д. Ейтутіса, О. М. Кривошкіна] ; Держ. екон.-технол. ун-т трансп., Держ. адмін. залізн. трансп. України, Півд.-Захід. залізниця. - Ніжин : Аспект-Поліграф, 2014. - 291 с.

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

5. Козаченко Д. Н. Проблемы использования частных локомотивов для выполнения перевозок на магистральном железнодорожном транспорте / Д. Н. Козаченко, Р. В. Вернигора, Н. И. Березовый // Транспортные системы и технологии перевозок. – 2012. - № 3. - С. 40-46.

6. Карпов В.М. Стан, проблеми та перспективи оновлення залізничного рухомого складу України / В. М. Карпов, О. І. Никифорок // Формування ринкових відносин в Україні. - 2012. - № 6. - С. 160-166.

7. Анализ хозяйственной деятельности железных дорог: учебник для вузов железнодорожного транспорта / Под ред. Н.Т. Винниченко. - М.: Транспорт, 1982. - 335 с.

8. Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Укрзалізниця» (2003 – 2018) [Електроний ресурс]. – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%94%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D0%BA%2003-2018%20%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D0%B9%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%BE%D0%B9_n.pdf

9. Укрзалізниця, головний

інформаційний аналітичний центр «RAIL Інсайдер [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.railinsider.com.ua/>

10. Укрзалізниця – 2018. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» (річний звіт) [Електроний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final\(new\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final(new).pdf)

11. Рослик И. Износ пути и отсутствие качественного ремонта [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.censor.net.ua/r3146735>

12. Укрінформ. Мультимедійна платформа іннововлення України [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2787347-ukrzaliznica-rozpocala-proces-zakupivli-vagoniv-za-kosti-ebrr.html>

13 Стратегія АТ «Укрзалізниця» [Електроний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20\(%D1%83%D0%BA%D1%80\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20(%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf)

14 У 2018 році Укрзалізниця інвестує 18,4 мільярди гривень у рухомий склад та продовжить структурні реформи [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://uprom.info/>. Національний промисловий портал.

REFERENCES

1. Barash Ju. S. (2006) *Upravlinnja zaliznychnym transportom Ukrainy: monografija* [Railway Administration of Ukraine: monograph] . 2-ghe pererob. i dop. Dnipropetrovsjk: Vydavnytstvo Dnipropetrovsjk. Nac. un-tu zal. tr-tu, - 264 p.

2. Brajkovsjska A. (2016) *Zabezpechennja efektyvnosti lokomotyvnoho ghospodarstva zaliznycj v umovakh reformuvannja transportnoji ghaluz* [Ensuring the efficiency of the locomotive economy of railways in the conditions of reforming the transport industry]. *Collection of scientific works DETUTE. Economics and Management*

Series, - Issue. 36. - p. 60-68.

3. *Ekonomika zaliznyci: istorija, sjoghodennja, perspektyvy rozvytku* (2014) [Railway Economy: History, Present, Prospects for Development] Gh. D. Ejtutis [ta in.] ; [za red. Gh. D. Ejtutisa, O. M. Kryvopishyna] ; Derzh. ekon.-tehnol. un-t transp., Derzh. admin. zalizn. transp. Ukrainy, Pivd.-Zakhid. zaliznycja. - Nizhyn : Aspekt-Polighraf, 2014. - 291 p.

4. Kalycheva N.Je. (2017) *Metodologichni aspekty pidvyshhennja konkurentospromozhnosti pidpryemstv zaliznychnogho transportu za rakhunok upravlinnja konkurentnymy pozycijamy* [Methodological Aspects of Increasing the Competitiveness of Railway Undertakings by Managing Competitive Positions]. *Scientific Bulletin of the Kherson State University. Series: Economic Sciences. - Vol. 27. - Part 1. - pp. 139 - 142*

5. D. N. Kozachenko, R. V. Vernigora, N. I. Berezovy (2012) *Problemy ispol'zovaniya chastnykh lokomotivov dlya vypolneniya perevozok na magistral'nom zhelezodorozhnom transporte* [Problems of using private locomotives for performing transportation on the main railway transport]. *Transport systems and transportation technologies. No. 3. pp. 40-46.*

6. Karpov V. M., Nykyforuk O. I. (2012) *Stan, problemy ta perspektyvy onovlennja zaliznychnogho rukhomogho skladu Ukrainy* [State, Problems and Prospects of Renewal of Railway Rolling Stock of Ukraine]. *Formation of Market Relations in Ukraine. № 6. - pp. 160-166.*

7. *Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti zheleznykh dorog: uchebnik dlya vuzov zhelezodorozhnogo transporta* (1982) [Analysis of Railway Economic Activity: A Textbook for Railway Transport Universities] / Pod red. N.T. Vinnichenko. - M.: Transport, 335 pp.

8. *Dovidnyk osnovnykh pokaznykiv roboty rehionalnykh filij AT «Ukrzaliznycja» (2003 – 2018)* [Directory of Main Performance Indicators of Regional Branches of JSC “Ukrzaliznytsya” (2003 - 2018)] URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors>

[/%D0%94%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D0%BA%202003-2018%20%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D0%B9%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%BE%D0%B9_n.pdf](https://www.railinsider.com.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final(new).pdf)

9. *Ukrzaliznycja, gholovnyj informacijnyj analitychnyj centr «RAIL Insajder* [Ukrzaliznytsia, RAIL Insider's Chief Information and Analytical Center] URL: <https://www.railinsider.com.ua/>

10. *Ukrzaliznycja – 2018. Integhrovanyj zvit AT «Ukrzaliznycja» (richnyj zvit)* [Ukrzaliznytsia - 2018. Integrated report of Ukrzaliznytsia JSC (annual report)] URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final\(new\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final(new).pdf)

11. Roslik I. *Iznos puti i otsutstvie kachestvennogo remonta* [Depreciation of the track and lack of quality repairs] URL: <https://biz.censor.net.ua/r3146735>

12. *Ukrinform. Muljtimedijna platforma*

innomovlennja Ukrainy [Ukrinform. Multimedia platform of foreign language of Ukraine] URL:

<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2787347-ukrzaliznica-rozpocala-proces-zakupivli-vagoniv-za-kosti-ebrr.html>

13. *Strateghija AT «Ukrzaliznycja»* [Strategy of JSC "Ukrzaliznytsya"] URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-%D1%83%D0%BA%D1%80\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf)

14. *U 2018 roci Ukrzaliznycja investuje 18,4 miljardy ghryvenj u rukhomyj sklad ta prodovzhytj strukturni reformy* [In 2018, Ukrzaliznytsia will invest UAH 18.4 billion in rolling stock and continue structural reforms]. URL: <http://uprom.info/>. Національний промисловий портал.

УДК 65.01:656.2

ЦИФРОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ФАКТОР ЙОГО ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ

Токмакова І.В., д.е.н, професор (УкрДУЗТ),

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент, професор (Інститут підготовки юридичних кадрів для СБ України Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого), докторант (УкрДУЗТ),

Войтов І.М., ст. викладач,

Паламарчук Я.С., магістр (УкрДУЗТ)

З метою забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту досліджено передумови його цифрової трансформації. Розкрито зміст цифровізації та її переваги для бізнесу. Акцентовано увагу на активізації цифрових перетворень на залізничному транспорті країн ЄС. Виявлено стан впровадження ІКТ на залізничному транспорті та визначено основні напрямки реалізації цифрових перетворень в вітчизняній залізничній галузі на технологічному і організаційному рівнях.

Ключові слова: цифрова трансформації, цифрові переваги, інноваційний розвиток, європейська система управління залізничним рухом, залізничний транспорт.

© Токмакова І.В.,
Чередниченко О.Ю.,
Войтов І.М.,
Паламарчук Я.С.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 68, 2019

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК ФАКТОР ЕГО ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ

*Токмакова И.В., д.э.н., профессор (УкрГУЖТ),
Чередниченко А.Ю., к.э.н., доцент, профессор (Институт подготовки
юридических кадров для СБ Украины Национального юридического
университета имени Ярослава Мудрого), докторант (УкрГУЖТ),
Войтов И.Н., ст. преподаватель,
Паламарчук Я.С., магистр (УкрГУЖТ)*

С целью обеспечения инновационного развития железнодорожного транспорта исследованы предпосылки его цифровой трансформации. Раскрыто содержание цифровизации и ее преимущества для бизнеса. Акцентировано внимание на активизации цифровых преобразований на железнодорожном транспорте стран ЕС. Выявлено состояние внедрения ИКТ на железнодорожном транспорте и определены основные направления реализации цифровых преобразований в отечественной железнодорожной отрасли на технологическом и организационном уровнях.

Ключевые слова: цифровая трансформации, цифровые преимущества, инновационное развитие, европейская система управления железнодорожным движением, железнодорожный транспорт.

DIGITAL TRANSFORMATION OF RAILWAY TRANSPORT AS A FACTOR OF ITS INNOVATIVE DEVELOPMENT

*Tokmakova I.V., Doctor of Economics, Associate Professor, (USURT)
Cherednychenko O.U., PhD in Economics (Juridical Personnel Training Institute
for the Security Service of Ukraine, Yaroslav Mudryi National Law University)
Voytov I. M., Senior lecturer (USURT),
Palamarchuk Ya. S., master (USURT)*

In order to ensure the innovative development of railway transport, the prerequisites for ensuring its digital transformation are studied. The content of digitalization and its advantages for business are revealed. In particular, it is established that digitalization in the business sector contributes to technological progress by optimizing and improving the accuracy and efficiency of work. Attention is focused on the activation of digital transformations in the railway transport of the EU countries and it is revealed that the main standard for the introduction of digital innovations is ERTMS, which includes the European train control system and GSM-R mobile networks to ensure communication between trains and radio units. Now ERTMS projects, which are usually called digital Railways, are developing in the UK, Germany and Norway and other countries. The state of ICT implementation in railway transport is revealed and it is determined that now realizuemih measures for the development of information and communication tools is extremely insufficient for the formation of digital advantages of railway transport.

It is concluded that the impetus for the digital transformation of the railway industry are three main components. The first is the digital counterparts of objects, which are models that can display the physical state of a process in real time. The second is solutions that ensure the integration of all enterprise information systems on a single digital platform. The

third component is the development of the industrial Internet, which allows you to connect objects and individuals to a single network and provides data exchange. Digital transformation, which is based on these three components, can lead not only to improved reliability and quality of rail transport, but also to positive economic effects-reducing transaction costs, productivity growth, etc.

The main directions of digital transformation in technological and organizational aspects are defined. It is found that the organizational context of the digital transformation of railway transport is based on: partnership and cooperation; changes in HR-strategy and culture; improvement of management quality; changes in organizational structure.

Keywords: digital transformation, digital advantages, innovative development, european railway traffic management system, railway transport.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Забезпечення сталого розвитку і конкурентоспроможності залізничного транспорту в умовах сьогодення напряму залежить від впровадження проривних інноваційних рішень, які відповідають сучасним трендам науково-технічного прогресу. При цьому основним напрямом трансформації суспільства нині виступає цифровізація, яка в економічній сфері ґрунтується на тотальному впровадженні інформаційно-комунікаційних технологій та орієнтована на глибоке перетворення продуктів, бізнес- і операційної моделі підприємств та процесів взаємодії між користувачами і постачальниками продукції і послуг. Переваги цифровізації пов'язані з динамічними підходами використання даних і створенням цифрових платформ, що забезпечує об'єктивність і швидкість рішень та позитивну співпрацю. Для залізничного транспорту України, функціонування якого у теперішній час супроводжується кризовими явищами через критичний стан залізничної інфраструктури і проблеми організаційно-управлінського характеру, цифровізація є вирішальним фактором інноваційного розвитку. Адже цифрові інновації дозволять кардинально змінити методи роботи і підвищити ефективність бізнес-процесів підприємств залізничного транспорту, що підтверджує актуальність і своєчасність обраної теми статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми інноваційного

розвитку залізничного транспорту є об'єктом вивчення у наукових працях таких вчених, як Дикань В. Л., Корінь М. В. [1], Обруч Г. В. [2], Овчиннікова В. О. [3], Токмакова І. В. [4] та багатьох інших. Питання цифровізації залізничного транспорту висвітлено в наукових публікаціях Компанієць В. В. [5], Купріяновського В. П., Суконнікова Г. В., Ярцева Д. І., Кононова В. В., Сінягова С. А., Наміота Д. Є., Добриніна А. П. [6], Скалозуба В. В., Соловійова В. П., Жуковицького І. В., Гончарова К. В. [7] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Поряд з існуючим теоретичним і практичним внеском вчених в вирішення проблем інноваційного розвитку залізничного транспорту України потребує більш детального вивчення питання його цифровізації в контексті забезпечення інноваційного прогресу і формування конкурентних переваг в сучасних умовах господарювання.

Мета статті полягає в розкритті мотивів і основних інструментів та напрямів цифрової трансформації залізничного транспорту як ключового фактора його інноваційного розвитку.

Виклад основного матеріалу. Цифровізація в сучасному світі є глобальним процесом, який викликаний стрімким розвитком інформаційних технологій, мікроелектроніки і комунікацій. Процеси цифровізації через зближення різних цифрових технологій призводять до змін у сферах IoT, великих

масивів даних, хмарних обчислень, робототехніки, штучного інтелекту та 3D друку, які допомагають реагувати на основні прагнення сучасних клієнтів, такі як персоналізація, підвищення безпеки та комфорту, а також енергоефективність та збереження ресурсів.

Цифровізація в бізнес-сфері сприяє технологічному прогресу завдяки оптимізації та підвищенню точності та ефективності роботи. Підприємства швидко замінюють традиційні процеси взаємодії цифровими, використовуючи найсучасніші технології. Нині цифрове перетворення — це бізнес-стратегія, в якій інформаційно-комунікаційні технології забезпечують інновації та креативність, на основі чого компанії отримують новий і кращий досвід для клієнтів. Підприємства, які підтримують зміни і готові до них, а також здатні адаптуватися до більш гнучких моделей роботи, мають як ніколи великий потенціал успіху. Це пов'язано з тим, що цифрова трансформація охоплює всі аспекти бізнесу і пропонує ефективні шляхи їх вдосконалення разом з розвитком цифрових технологій.

За результатами аналізу більш 400 крупних компаній з різних галузей, проведеного спільно компаніями Capgemini Consultingi MIT Sloan Management [8], підприємства, які активно використовують цифрові технології та нові методи управління (цифрові лідери — Digirati), в середньому на 26 % прибутковіше своїх конкурентів. Більш консервативні компанії (Digital Conservatives), які покращують тільки менеджмент, отримують додаткових 9 % до прибутку. Організації, які багато інвестують у цифрові технології, але при цьому приділяють мало уваги управлінню (послідовники цифрової моди — Digital Fashionistas), не здатні отримувати синергетичний ефект і створювати значну додаткову цінність на основі цифрових додатків. Вони мають фінансові показники на 11 % нижче. І, нарешті, компанії, що недостатньо використовують як потенціал цифрових технологій, так і

потенціал управління (початківці — Digital Beginners), мають прибуток менше в середньому на 24 %. Такі можливості успішної цифрової трансформації.

Мотивуючим фактором цифровізації є і ризики, які виникають для підприємств, що не ініціювали своєчасно зростання своєї цифрової зрілості. Підприємства і загалом галузі, які в найближчому майбутньому випадуть з процесу цифрової трансформації, опиняться на периферії. Це стосується і залізничного транспорту.

Глобальна цифровізація вже охопила залізниці багатьох країн. Основним стандартом її впровадження є європейська система управління залізничним рухом (ERTMS), що включає європейську систему управління поїздом (ETCS) і мобільні мережі GSM-R для забезпечення зв'язку між поїздами і радіоблоками. Проекти ERTMS, що як правило називаються цифровими залізницями, активно розвиваються у Великобританії, Німеччині і Норвегії та інших країнах. Вельми цікавою є майбутня схема залізничних коридорів TEN-T на базі ERTMS (рис. 1), яка вже більше нагадує схему міського метро, ніж залізничних ліній.

Проекти ERTMS вказують, що інтелектуалізація та цифровізація повинні охоплювати три фундаментальних складових перевізного процесу на залізничному транспорті: організацію перевезень; рухомий склад; технічні засоби інфраструктури.

Натомість залізничний транспорту України, незважаючи на наявний позитивний досвід впровадження інформаційно-комунікаційних технологій, загалом залишається осторонь сучасних цифрових трансформацій.

Напрямок інформаційних технологій АТ «Укрзалізниця» наразі забезпечує безперервну інформаційну підтримку з питань організації перевізного процесу, прийняття управлінських рішень, обслуговування клієнтів залізничного транспорту. Основні показники

ІТ-ресурсів АТ «Укрзалізниця» у 2018 р. такі: програмно-апаратні комплекси рівня АТ «Укрзалізниця» та регіональних філій (залізниць) – 22 од.; функціональні сервери – понад 1,6 тис. од.; кількість робочих місць (ПК) – понад 50 тис. од.; обладнання мереж передачі даних та

локальних обчислювальних мереж (маршрутизатори, комутатори) – понад 10 тис. од.; понад 148 централізованих автоматизованих систем; корпоративний веб-портал ЄКІП УЗ – 25000 користувачів; близько 31,5 тис. абонентів корпоративної електронної пошти [10].

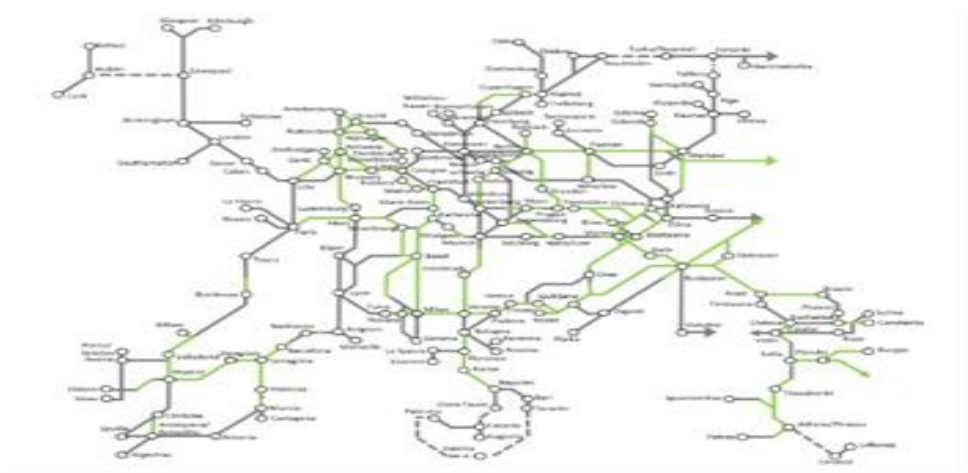


Рис. 1. Схема залізничних коридорів TEN-T на базі ERTMS [9]

Напрямок інформаційних технологій АТ «Укрзалізниця» за 2018 рік забезпечено: продаж 55885651 квитків на пасажирські поїзди дальнього сполучення, зокрема через електронні канали обслуговування (сайт booking.uz.gov.ua та агентська мережа) 27998033 квитків, що на 28 % більше ніж у 2017р.; повністю в електронному вигляді оформлено 1079726 перевізних документів на вантажні перевезення у всіх видах сполучення, зокрема у внутрішньому сполученні оформлено 525610 електронних перевізних документів; зареєстровано в електронній картотеці 20375 клієнтів; системами інформаційної безпеки було виявлено та локалізовано більше 2,5 млн подій інформаційної та кібербезпеки; центром сертифікації ключів сформовано 36265 особистих ключів електронного цифрового підпису [10].

Наразі вищезазначених заходів з розвитку інформаційно-комунікаційних інструментів вкрай недостатньо для формування цифрових переваг залізничного транспорту.

Слід вказати, що з метою цифрової трансформації вітчизняного залізничного транспорту розроблено дорожню карту для АТ «Укрзалізниця» [11]. Однак на думку спеціалістів вона має значні недоліки через невірний вибір пріоритетів, що обумовлює необхідність розгляду основних положень з реалізації цифрових інструментів в залізничній галузі.

Варто констатувати, що цифрові перетворення в сучасних компаніях ґрунтуються на можливості отримання інформаційно-комунікаційного ефекту. Досягти останнього можна, пройшовши наступні 3 стадії: 1) автоматизація – перенесення завдань з персоналу на пристрої та електронні системи для зберігання, обробки і подальшої передачі; 2) цифровізація – оптимізація процесів з метою їх пристосування до умов електронної економіки; 3) цифрова трансформація – зміна всієї системи управління бізнесом: від методів виробництва до економічної стратегії підприємства).

Для цифрових перетворень

залізничної галузі наразі виділяють чотири ключові важелі: цифрові дані, які після збору і аналізу забезпечують кращі прогнози і рішення; системи автоматизації, які збільшують швидкість, знижують частоту появи помилок і експлуатаційні витрати; зв'язність, яка синхронізує ланцюжок поставок і скорочує інноваційні цикли; цифровий доступ клієнтів, який дозволяє компаніям пропонувати клієнтам прозорість і нові послуги [9].

Поштовхом для цифрової трансформації залізничної галузі виступають три основних компонента. Перший – це цифрові двійники об'єктів, що представляють собою моделі, здатні в режимі реального часу відображати фізичний стан того або іншого процесу. Другий – рішення, що забезпечують інтеграцію всіх інформаційних систем підприємства на єдиній цифровій

платформі. Прикладом можуть служити системи управління життєвим циклом (PLM), системи управління ресурсами підприємства (ERP), системи управління взаємовідносинами з клієнтами (CRM) та ін. Нарешті, третій компонент – розвиток індустріального Інтернету, який дозволяє підключати об'єкти і фізичних осіб до єдиної мережі і забезпечує обмін даними. Цифрова трансформація, в основі якої ці три складові, здатна привести не тільки до підвищення надійності та якості залізничних перевезень, але і до позитивних економічних ефектів – скорочення транзакційних витрат, зростання продуктивності і т. д.

В дорожній карті цифровізації АТ «Укрзалізниця» [11] визначено перелік інструментів, які необхідні для забезпечення цифрової трансформації. Їх перелік подано на рис. 2.

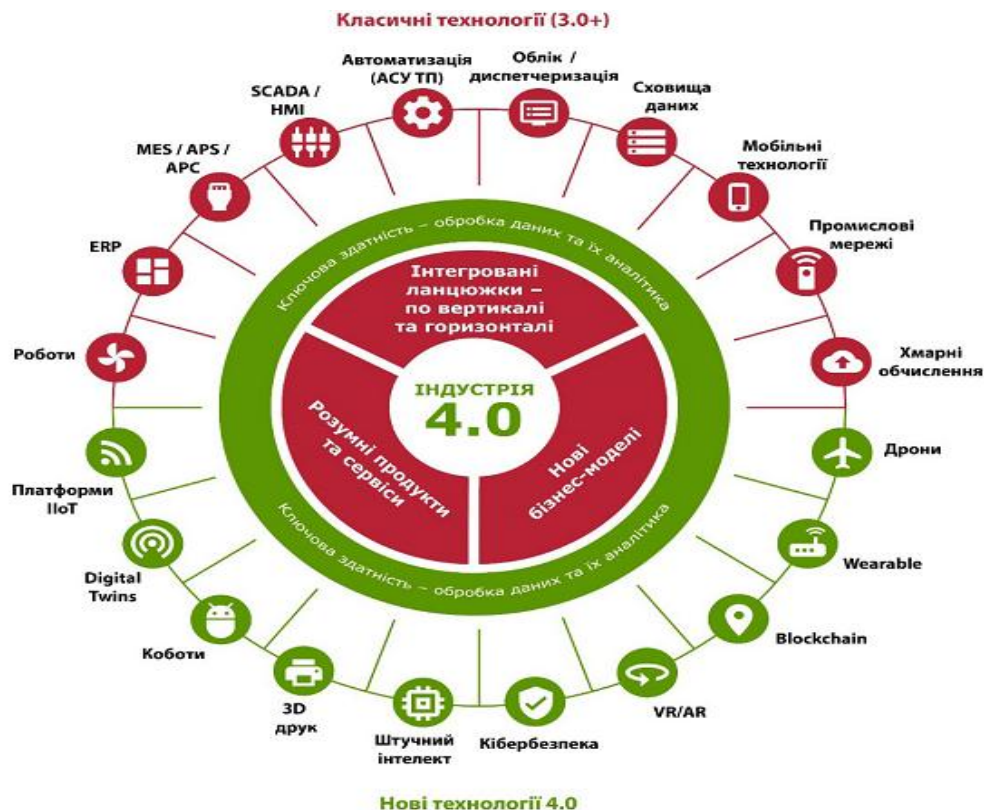


Рис. 2. Класичні та нові цифрові інструменти для впровадження на залізничному транспорті

При цифровізації залізничного транспорту слід врахувати дві рівня її технологічний, що подано на рис. 3.



Рис. 3. Основні напрями цифрової трансформації на залізничному транспорті

Як вказує рис. 3, основою технологічних рішень цифровізації є розвиток інтелектуальної системи управління залізничним транспортом, яка орієнтована на комплексну автоматизацію основних процесів планування і диспетчерського управління перевізним процесом, а також на управління знаннями, і застосовує онтологічну модель елементів інфраструктури та технологічних процесів. Тобто з технологічних позицій цифрову залізницю можна визначити як сукупність цифрових технологій і методів опису інфраструктури, рухомого складу, перевізного процесу і технологій управління рухом, забезпечення безпеки та утримання інфраструктури, які орієнтовані на досягнення принципово нових автоматизованих методів планування,

диспетчерського управління рухом, ресурсами і обслуговування.

З організаційних позицій цифровізація залізничного транспорту потребує впровадження сукупності бізнес-моделей, транспортних послуг і засобів їх автоматизації, об'єднаних єдиними принципами цифровізації всіх фізичних активів і процесів підприємств залізничного транспорту та їх інтеграція у світову екосистему перевезень.

Організаційний контекст цифрових трансформації залізничного транспорту потребує впровадження інноваційних рішень за такими напрямками.

1. Партнерство і колаборації. Цифровізація нерозривно пов'язана із створенням і розвитком платформ для взаємодії з партнерами. Нині цифрове

партнерство стає одним з важливих чинників масштабування.

2. HR-стратегія і культура. Забезпечення цифрової зрілості вимагає постійного підвищення кваліфікації і залучення співробітників на основі розвитку цифрової культури і мислення. У цифровізованому середовищі разом з новими технологіями з'являються і нові посади.

3. Якість управління. Впровадження цифрових інструментів дозволяє підвищити швидкість забезпечення управлінською інформацією, її деталізацію та достовірність і сприяє підвищенню продуктивності управлінської праці.

4. Організаційні структури. Для реалізації проектів цифровізації необхідні нові підрозділи, серед яких центри цифрових компетенцій, відділи об'єднаних даних, змішані групи розробників і виробників Dev-Ops, тощо.

Висновок. Таким чином, цифровізація в сучасному світі є глобальним процесом, який відкриває дорогу до інноваційних способів розвитку підприємств і дозволяє отримати конкурентні переваги на основі максимального врахування потреб клієнтів, а також через забезпечення енергоефективності та збереження ресурсів. За допомогою сучасних цифрових технологій можна досягти значно більшої ефективності в організації роботи вітчизняного залізничного транспорту, що потребує розроблення і впровадження комплексу цифрових інновацій організаційного і технологічного характеру. До першочергових завдань технологічного напрямку слід віднести впровадження інформаційно-комунікаційних технологій в систему організації перевезень, в рухомий склад і технічні засоби інфраструктури. Необхідно створити єдиний комплекс на базі цифрового локомотива, цифрової інфраструктури та інтелектуальної диспетчеризації, що сприятиме організації цифрової інтеграції і взаємодії рухомого складу, інфраструктурного комплексу та

центру організації перевезень для об'єднання їх у загальну систему з метою оптимізації процесів управління рухом. Поряд з цим необхідно враховувати, що нині цифрові перетворення є бізнес-стратегією, реалізація якої можлива на основі партнерства і колаборацій при розбудові цифрових платформ, розвитку цифрових компетенцій і культури персоналу, впровадження цифрових інструментів підвищення якості управління та трансформації організаційної структури підприємств залізничного транспорту відповідно до цифрових змін в основних і забезпечуючих бізнес-процесах.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В. Л. Розвиток високошвидкісного руху в Україні на основі формування виробничо-логістичних кластерів / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Збірник наукових праць УкрДУЗТ, - 2015. - Вип. 154. - С. 98-103

2. Обруч Г. В. Забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Український державний університет залізничного транспорту. Харків, - 2017. - 265 с.

3. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. Х.: УкрДУЗТ, - 2017. - 427 с.

4. Токмакова І. В. Адаптивна система управління інноваційним розвитком залізничного транспорту України / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - № 57. - С. 137-143.

5. Компаниец В. В. Концептуальный анализ перспектив цифровизации экономики и железнодорожного транспорта. / В. В. Компаниец // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 62. - С. 197-200.

6. Куприяновский В. П. Цифровая железная дорога — целостная информационная модель как основа цифровой трансформации / В. П. Куприяновский, Г. В. Суконников, Д. И. Ярцев, В. В. Кононов, С. А. Синягов, Д. Е. Намиот, А. П. Добрынин // *International Journal of Open Information Technologies*. - 2016. - Т. 4, - №. 10. - С. 32–42.

7. Скалозуб В. В. Интеллектуальные транспортные системы железнодорожного транспорта (основы инновационных технологий): пособие. / В. В. Скалозуб, В. П. Соловьев, И. В. Жуковицкий, К. В. Гончаров. Д. : Изд-во Днепропетр. нац. ун-та ж.-д. трансп. им. акад. В. Лазаряна, 2013. - 207 с.

8. The Digital Advantage: How Digital Leaders Outperform Their Peers in Every Industry. Capgemini Consulting, MIT Sloan Management. URL: https://www.capgemini.com/wp-content/uploads/2017/07/the_digital_advantage_how_digital_leaders_outperform_their_peers_in_every_industry.pdf (accessed: 20.01.2019).

9. Інтегрований звіт 2018 : для інвесторів : АТ «Укрзалізниця» : офіційний веб-сайт. URL: <https://uz.gov.ua/about/investors/issuer/> (дата звернення: 11.11.2019).

10. Покусаев О. Н. Цифровая железная дорога Европы - от ERTMS до искусственного интеллекта / О. Н. Покусаев, А. А. Климов, В. П. Куприяновский, П. М. Морхат, Д. Е. Намиот // *International Journal of Open Information Technologies*. - 2019. - Vol. 7 - No.7. - С. 90-119.

11. Дорожня карта цифрової трансформації залізниці, версія АППАУ. Rail EXPO : веб-сайт. URL : <https://railexpoua.com/novyny/dorozhnyakarta/> (дата звернення: 5.11.2019).

REFERENCES

1 Dykan V. L., Korin M. V. Rozvytok vysokoshvydkisnogo rukhu v Ukraini na osnovi formuvannia vyrobnycho-

lohystychnykh klasteriv. [Development of high-speed traffic in Ukraine on the basis of the formation of production and logistics clusters]. *Zbirnyk naukovykh prats UkrDUZT*, 2015, no. 154, pp. 98-103

2 Obruch N. V. Zabezpechennia rozvytku potentsialu konkurentospromozhnosti vahonobudivnykh pidpriemstv Ukrainy [Ensuring the development of the competitiveness potential of freight car building enterprises of Ukraine] : dys. ... kand. ekon. nauk: 08.00.04 «Ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy (za vydamy ekonomichnoi diialnosti)». Ukrainskyi derzhavnyi universytet zaliznychnoho transportu. Kharkiv, 2017. 265 p.

3 Ovchynnikova V. O. (2017) Stratehichne upravlinnia rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrainy [Strategic management of railway transport development in Ukraine] : monohrafiia. Kharkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

4 Tokmakova I. V. Adaptivna systema upravlinnia innovatsiinym rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrainy. [Adaptive management system of innovative development of railway transport in Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. 2017, no. 57, pp.137–143.

5 Kupriyanovskij V. P., Sukonnikov G. V., Yarcev D. I., Kononov V. V., Sinyagov S. A., Namiot D. E., Dobrynin A. P. Cifrovaya zheleznyaya doroga - celostnaya informacionnaya model' kak osnova cifrovoj transformacii. [Digital railway-holistic information model as the basis of digital transformation]. *International Journal of Open Information Technologies*. 2016. Т. 4, no. 10, pp. 32–42.

6 Kompaniec V. V. Konceptual'nyj analiz perspektiv cifrovizacii ekonomiki i zheleznodorozhnogo transporta. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. 2018. no. 62, pp. 197-200.

7 Skalozub V. V., V. P. Solov'ev, I. V. Zhukovickij, K. V. Goncharov. (2013) Intellektual'nye transportnye sistemy zheleznodorozhnogo transporta (osnovy innovacionnyh tekhnologij): posobie.

[Intelligent railway transport systems (fundamentals of innovative technologies)]. D. : Izd-vo Dnepropetr. nac. un-ta zh.-d. transp. im. akad. V. Lazaryana. (in Ukrainian).

8 The Digital Advantage: How Digital Leaders Outperform Their Peers in Every Industry. Capgemini Consulting, MIT Sloan Management. URL: https://www.capgemini.com/wp-content/uploads/2017/07/the_digital_advantage_how_digital_leaders_outperform_their_peers_in_every_industry.pdf (accessed: 20.01.2019).

9 Intehrovanyi zvit 2018: dlia investoriv: [Integrated report 2018: for investors]. AT «Ukrzaliznytsia»: ofitsiyni sait. Available at: <https://uz.gov.ua/about/investors/issuer/>.

(accessed: 11.11.2019)

10 Pokusaev O. N., Klimov A. A., Kupriyanovskij V .P., Morhat P. M., Namiot D. E. Cifrovaya zheleznaya doroga Evropy - ot ERTMS do iskusstvennogo intellekta. [Europe's digital railway - from ERTMS to artificial intelligence] *International Journal of Open Information Technologies*. 2019. Vol. 7, no.7, pp.90-119.

11 Dorozhnia karta tsyfrovoi transformatsii zaliznytsi, versiia APPAU. [Road map for digital transformation the railroad, the version of APPAU]. *Rail EXPO* : veb-sait. Available at: <https://railexpoua.com/novyny/dorozhnya-karta/> (accessed: 5.11.2019)

УДК 656.025.2

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ЯКОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ШВИДКІСНИМИ ПОЇЗДАМИ

Шкуренко О.В., к.е.н., доцент (ДУІТ)

Шульгіна А.В., помічник директора (філія УЗШК АТ «Укрзалізниця»)

У статті проаналізовано розвиток високошвидкісного руху для пасажирських перевезень. Визначено роль, принципи та функції використання швидкісних поїздів до організації перевезень пасажирів. Основну увагу приділено формуванню системи менеджменту пасажирських перевезень швидкісними поїздами. Запропоновано на підприємстві впровадити стандарт ISO 9001: 2015, який встановлює критерії системи менеджменту якості і є єдиним стандартом серії, за яким можливо здійснювати сертифікацію.

Ключові слова: пасажирські перевезення, швидкісні поїзди, стандарти, менеджмент, якість

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА ПАСАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СКОРОСТНЫМИ ПОЕЗДАМИ

Шкуренко О.В., к.э.н., доцент (ГУИТ)

Шульгина А.В., помощник директора (филиал УЖСК АО «Укрзалізниця»)

В статье проанализировано развитие высокоскоростного движения для пассажирских перевозок. Определена роль, принципы и функции использования скоростных поездов к организации перевозок пассажиров. Основное внимание уделено формированию системы менеджмента пассажирских перевозок скоростными поездами.

Предложено на предприятии внедрить стандарт ISO 9001: 2015, который устанавливает критерии системы менеджмента качества и является единственным стандартом серии, по которому можно осуществлять сертификацию.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, скоростные поезда, стандарты, менеджмент, качество

FORMATION OF THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM FOR PASSENGER TRAFFIC BY SPEED TRAINS

Shkurenko O., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (State University of Infrastructure and Technology)

Shulgina A., assistant director (branch “URHC” of JSC “Ukrainian railways”)

The article analyzes the development of high-speed traffic for passenger transportation. High-speed passenger traffic is now being introduced worldwide in the area of passenger transportation. This innovation takes rail to a new turn and ensures that rail is competitive with other modes. The role, principles and functions of the use of high-speed trains in the organization of passenger transportation are determined. It is proved that the use of high-speed passenger trains in Ukraine will ensure the enterprise to become competitive both in the domestic and in the foreign market of providing transport services. The high-speed movement of passenger trains helps to reduce the time spent by passengers on the journey and thereby improve the quality of transport services. Thanks to these and other advantages over other modes of transport, high-speed communication becomes an economically and environmentally friendly part of the world transport system. The main attention is paid to the formation of the management system of passenger transportation by high-speed trains. It is proposed to introduce the ISO 9001: 2015 standard at the enterprise, which sets the criteria for the quality management system and is the only standard in the series, according to which it is possible to carry out certification. The potential benefits for the enterprise from the use of the standard are highlighted. The emphasis is placed on the fact that the basis of the quality management system of passenger transportation by high-speed trains is the introduction of a process and system approach to management. The algorithm of quality management of passenger transportation services by high-speed trains is also proposed. The algorithm consists of six consecutive stages, each of which contains a set of assessments and evaluations of activities related to improving or replacing the current quality level of passenger traffic and bring it to forecast values that the company planned. Its use will enable the assessment of current and projected levels of service quality for passengers.

Keywords: passenger transportation, high-speed trains, standards, management, quality

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України є однією з найважливіших галузей виробничої інфраструктури національної економіки – основою транспортної системи України. На разі залізничний транспорт потребує нових високотехнологічних логістичних рішень, реалізація яких дозволить йому бути конкурентоспроможним на ринку.

В умовах динамічного розвитку ринку сучасний світ являє собою світ

шаленого темпу життя, потоку інформації, інноваційних технологій та пошуку нових логістичних рішень у транспортуванні, які полягають у виборі форми перевезення, виду транспорту та перевізника.

В сфері пасажирських перевезень зараз у всьому світі запроваджують високошвидкісний пасажирський рух. Ця інновація виводить залізничний транспорт на новий рівень та забезпечує конкурентоспроможність залізничного

транспорту перед іншими видами транспорту, які виконують пасажирські перевезення.

Розвиток високошвидкісного руху вплине на ще більше нарощування темпу зростання прибутку, оскільки альтернативою даному транспорту будуть тільки літаки, але на відміну від літаків ціна квитка буде дешевше. Така перевага дозволить зайняти свою нішу на ринку та зробіть

АТ «Укрзалізницю» конкурентоспроможною на внутрішньому ринку з перевезень на дальні відстані за короткий час та з певним сервісом для пасажирів.

В умовах жорсткої конкуренції пасажирів становляться більш вимогливими до пасажирського сервісу, обслуговування та зацікавлені у тому, щоб їх потреби були враховані та задоволені.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним підґрунтям розвитку пасажирських перевезень швидкісними поїздами та впровадженню системи управління якістю перевезень пасажирів є велика кількість наукових досліджень вчених. В роботі Г. Кірпи [1] було викладено основи ефективності впровадження швидкісного руху на залізницях України; у роботі Н. Божок проаналізовано напрями впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні та їх недоліки [2]; комплексних результатів оцінювання ефективності впровадження швидкісного руху досягли В. Дикань та Ю. Пащенко [3; 4]; дослідженням теоретико-концептуальних засад розвитку залізничного транспорту і швидкісних перевезень зокрема присвячено роботи таких вчених, як О. Дейнека та О. Чупир [5; 6].

Метою статті є: формування системи менеджменту якості пасажирських перевезень швидкісними поїздами, що дозволяє отримати конкурентні переваги, істотно підвищити якість надання послуг з перевезення пасажирів швидкісними поїздами.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Питання

управління якістю роботи та послуг різних видів транспорту досліджували як вітчизняні, так і зарубіжні автори. Недостатньо дослідженими залишаються питання щодо підвищення якості надання пасажирських перевезень саме швидкісними поїздами.

Виклад основного матеріалу. Україна має високорозвинену мережу залізниць, протяжність якої станом на 2018 рік складає 19,8 тис. кілометрів без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим та м. Севостополя, з яких 67,5 відсотка становлять одноколіїні ділянки і 32,5 відсотка двоколіїні та триколіїні ділянки [10].

У сучасному динамічному конкурентному середовищі пасажирські перевезення залізничним транспортом відіграють важливу соціальну і економічну роль. Розвинена інфраструктура АТ «Укрзалізниця» може забезпечити перевезення пасажирів в будь-якому напрямку по всій території України. Важливість таких перевезень ні хто не в змоззі заперечити, оскільки вони стоять на першому місці.

В Україні розвинені всі види транспорту. На 10 тис. км² території припадає 372 км залізничних колій, 78 км внутрішньоводних, 1933 км автомобільних шляхів з твердим покриттям [1, 4, 5].

У лютому 2012 року створена «Українська залізнична швидкісна компанія» АТ «Укрзалізниця» (надалі – філія «УЗШК») згідно наказу Міністерства інфраструктури України № 116 з метою надання комплексу транспортних послуг юридичним та фізичним особам при перевезенні пасажирів швидкісними електропоїздами категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті, а також з метою ефективного використання пасажирського швидкісного рухомого складу [11].

Філія «УЗШК» надає комплекс транспортних послуг юридичним та фізичним особам, в тому числі іноземним, при перевезенні пасажирів швидкісним залізничним транспортом; обслуговує та

експлуатує швидкісні електропоїзди та вагони, які закріплені за філією на праві господарського володіння; забезпечує поповнення пасажирського залізничного швидкісного рухомого складу та розвиток його ремонтної бази; забезпечує організацію співробітництва з підприємствами, в тому числі з іноземними, при наданні послуг з перевезення пасажирів та багажу, тощо [11].

На балансі філії «УЗШК» обліковується:

- 10 швидкісних міжрегіональних електропоїздів подвійного живлення моделі HRCS2 виробництва компанії «Hyundai Rotem» (Корея), які були передані підприємству у 2012 році за договором фінансового лізингу від ДП «Південна залізниця»;

- 2 швидкісних міжрегіональних електропоїзда подвійного живлення моделі ЕКр-1 вітчизняного виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» - придбані у червні 2014 року на умовах фінансового лізингу з ТОВ «Дельта Лізинг»;

- 10 пасажирських вагонів поліпшеної конструкції, з експлуатаційною швидкістю 160 км/год. вітчизняного

виробництва ПАТ «КВБЗ», які передані підприємству у 2014 року від ДП «Південна залізниця»;

- 2 двоповерхових електропоїзда подвійного живлення серії EJ 675 № 003/004, виробництва «Skoda», що були передані філії «УЗШК» від виробничого підрозділу «Електровозне депо Харків-Головне» регіональної філії «Південна залізниця».

Денні швидкісні поїзди Інтерсіті+ (IC+) є першими в Україні швидкісними поїздами, які курсують зі швидкістю 160 км/год, що надає переваги перед іншими видами транспорту та змогу вести конкуренцію за часом перевезення пасажирів від початкового до кінцевого пункту прибуття.

У 2018 році швидкісні поїзди категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті курсували у таких напрямках як Харківський, Львівський, Дніпропетровський (до Запоріжжя, Покровська), Тернопільський, Одеський, Криворізький, до Костянтинівки, до Перемишля.

За час існування швидкісного руху пасажиропотік зростає, що представлено на рис.1:

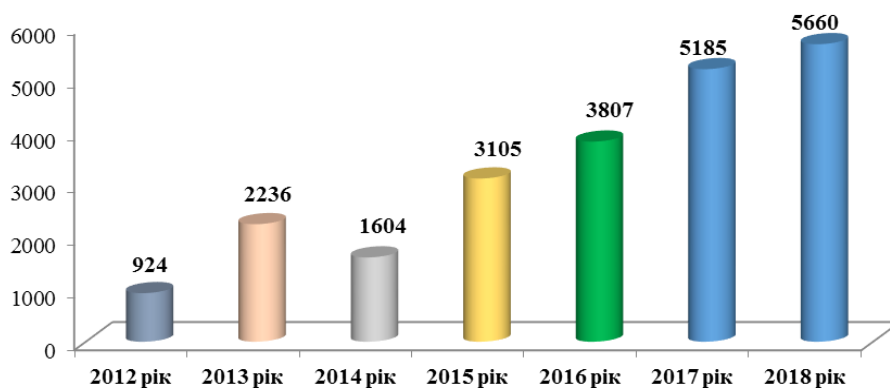


Рис.1. Динаміка пасажиропотоку на швидкісних поїздах з 2012 по 2018 рр.

Загалом, у 2018 році швидкісними поїздами категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті перевезено 5660 тис. пасажирів, що більше аналогічного періоду минулого року на 475 тис. пас. та складає 9%. Згідно даної інформації слід звернути увагу на те, що

спостерігається динаміка зростання пасажиропотоку та попит на даний рух. У 2018 році швидкісні поїзди мали 100% населеність.

З початку курсування швидкісних поїздів перевезено близько

22,5 млн пасажирів, з яких 72% від загальної кількості перевезених пасажирів приходить на чотири основні напрямки, а саме: Харківський – 7,3 млн пас., Дніпропетровський – 5,3 млн пас., до Костянтинівки – 2,2 млн пас., Львівський – 2,3 млн. пас., інші 28 % - Одеський, Криворізький, Тернопільський напрямки,

до Перемишля – 1,8 млн.пас. Пасажиропотік швидкісних поїздів за напрямками за весь період курсування з 2012 по 2018 рр. представлено на рис.2.

Загальна ефективність курсування швидкісних поїздів є позитивною, рентабельність пасажирських перевезень за 2018 рік склала позитивні показники.

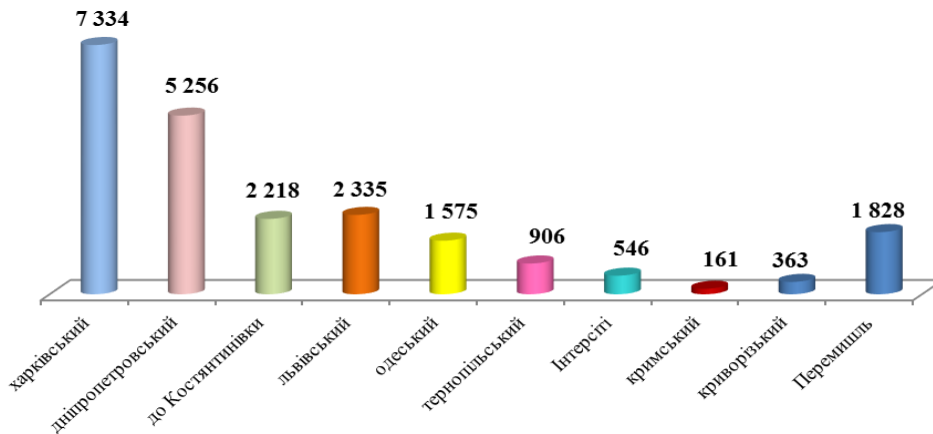


Рис. 2. Пасажиропотік за напрямками курсування швидкісних поїздів з 2012 по 2018 рр., тис. пасажирів

У серпні 2018 року філія УЗШК здійснювала експериментальні поїздки за маршрутом Львів-Ужгород-Львів з метою подальшого введення курсування швидкісного поїзда за даним маршрутом. Дослідні поїздки на зазначеній ділянці проводилися без пасажирів та за сприятливих погодних умов без впливу природних факторів. Такі експериментальні поїздки за даним маршрутом проводились тому, що дана ділянка має велику кількість кривих малого радіусу менше 200 м та затяжні підйоми і спуски, що технічно ускладнюють рух електропоїзда. Також існують проблемні питання, вирішення яких вимагає додаткового вивчення технічних особливостей прямування рухомого складу в складних умовах, таких як Карпатський рельєф.

Перед АТ «Укрзалізниця» поставлено два масштабні стратегічні завдання. Перше завдання полягає в нарощуванні потенціалу та підвищенні якості інфраструктури та обслуговування пасажирів. Друге завдання полягає в реформуванні галузі в тому, що необхідно

забезпечити можливість її адаптації та виживання в сучасній ринковій економіці. В останні роки світовий ринок пасажирських перевезень остаточно переорієнтувався від цінової конкуренції до якісної, при цьому тариф на перевезення перестає відігравати вирішальне значення при виборі. Разом з тим, досвід зарубіжних країн показує, що управління якістю стає однією з головних функцій системи управління будь-якою організацією. Рівень транспортного обслуговування недостатній як в кількісному, так і в якісному відношенні. Але якщо кількісні показники можуть бути виправлені за допомогою відповідного розвитку системи перевезень, то для покращення якості необхідні нові організаційні рішення та підходи. Діюча система управління пасажирськими перевезеннями направлена на досягнення кількісних результатів діяльності, а якість перевезень, по суті, не враховується [6, 7, 9].

Залізниці повинні швидко проводити реформи щодо вдосконалення своєї

організаційної структури та системи контролю якості надання послуг.

З розвитком науково-технічного прогресу проблема якості не спрощується, а, навпаки, стає складнішою. Тому вирішувати її традиційними методами, тобто лише шляхом контролю якості послуг, практично неможливо. Повинен бути комплексний, системний підхід, реалізація якого можлива лише в рамках системи управління якістю [7, 9]. Це можливо реалізувати шляхом застосування принципів логістики у сфері пасажирських перевезень швидкісними поїздами, що дозволить оптимізувати перевізний процес, призведе до покращення якості обслуговування пасажирів і, як результат, до зростання прибутку.

Значну роль в підвищенні якості продукції чи послуг відіграють стандарти, що являють собою організаційно-технічну основу систем якості. У 1987 р. Міжнародною організацією із стандартизації ISO було розроблено міжнародні стандарти серії 9000, які доповнено в подальшому стандартами серії 10000. Стандарти серії ISO 9000, прийняті більш ніж 90 країнами світу як національні та застосовуються до будь-яких підприємств, незалежно від їх розміру, форм власності та сфери діяльності. Вони є універсальним загальновизнаним інструментом для досягнення потенційних вигід, які представлено на рис. 3.

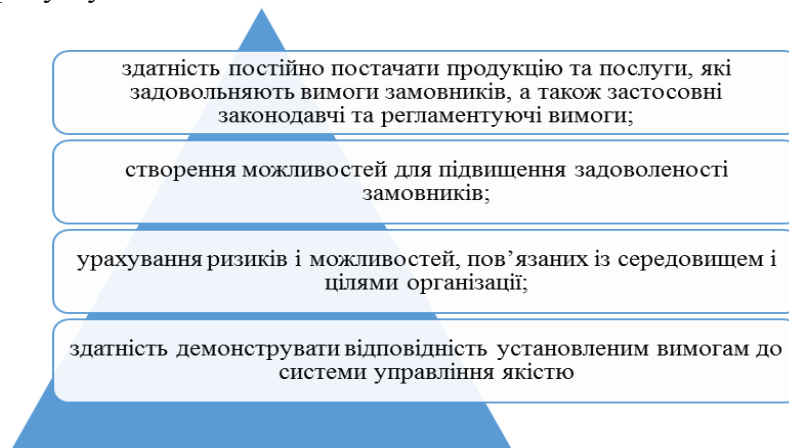


Рис. 3. Потенційні вигоди від стандарту

Джерело: складено згідно Національного стандарту України ДСТУ ISO 9000:2015 [8].

Для філії «УЗШК» пропонується запровадити у своїй діяльності стандарт ISO 9001: 2015 який встановлює критерії системи менеджменту якості та є єдиним стандартом серії, за яким можливо здійснювати сертифікацію (хоча це не є обов'язковою вимогою).

Даний стандарт заснований на ряді принципів з менеджменту якості таких як: *орієнтація на клієнта, мотивація і залученість вищого керівництва, процесний підхід і постійне вдосконалення.*

Ключовими орієнтирами філії «Українська залізнична швидкісна компанія» АТ «Укрзалізниця» є надання якісних послуг та забезпечення постійної безпеки пасажирів. Відповідно до

закордонного досвіду побудови системи менеджменту якості послуг з перевезення пасажирів на основі стандарту ISO 9000:2015 саме впровадження такої системи у діяльність філії дозволить їй досягти сталого розвитку.

В основі сучасного підходу до управління якістю на філії «УЗШК» лежить системна орієнтація всіх підрозділів організації на якість з кінцевою метою виправдати очікування пасажирів щодо покращення їх обслуговування. Це дозволить забезпечити отримання максимально можливого прибутку.

Головною метою в стратегічному розвитку діяльності філії «УЗШК» є підтримка лідерства щодо надання якісних

послуг пасажиром у процесі перевезення, максимального задоволення їх вимог з метою забезпечення їх повернення та утримання при виборі перевізника.

Основа системи менеджменту якості пасажирських перевезень швидкісними поїздами – це впровадження процесного та системного підходу до управління. При формуванні такої системи з точки зору системного підходу необхідно враховувати такі складові:

- поняття процесу, як об'єкта управління;
- основні принципи управління бізнес-процесом за Концепцією PDCA;
- формування мережі бізнес - процесів підприємства;
- документацію Системи менеджменту якості;
- роль вищого менеджменту при впровадженні системи управління процесами;
- використання засобів моделювання та оптимізації процесів [9].

PDCA (концепція постійного покращення) – це цикл Plan-Do-Check-Act передбачає безперервне поліпшення процесів управління всіма процесами. Методологія PDCA являє собою найпростіший алгоритм дій керівника з управління процесом і досягнення його цілей. Цикл управління починається з планування [8].

Впровадження системи менеджменту якості також залежить від здатності підприємства чітко визначити, яка поведінка працівників необхідна для досягнення його стратегії і можливість застосовувати ефективні управлінські важелі для спрямування працівників на бажану поведінку. Тому запровадження системи оцінки персоналу підприємства методом KPI є невід'ємною частиною даного процесу. Виходячи з вище викладеного, можливо представити процесний підхід до впровадження системи менеджменту якості на філії «УЗШК» (рис. 4).



Рис. 4. Процесний підхід ISO [складено на основі 8]

Всі ці процеси потребують розроблення методики оцінювання якості надання управлінських послуг на основі наявних або розроблених інструментів. При побудові системи управління якістю необхідно застосовувати модель

діяльності підприємства, яка в розумній мірі спрощує дійсність, але дозволяє істотно підвищити наочність процесів і механізми взаємодії. Послідовність оптимальних рішень і дій менеджменту якості пасажирських перевезень

Проблеми транспортного комплексу України

швидкісними поїздами відображені в прогнозного рівнів якості послуг з розробленому алгоритмі (рис. 5), який перевезення пасажирів [7-8]. дозволяє провести оцінку поточного і

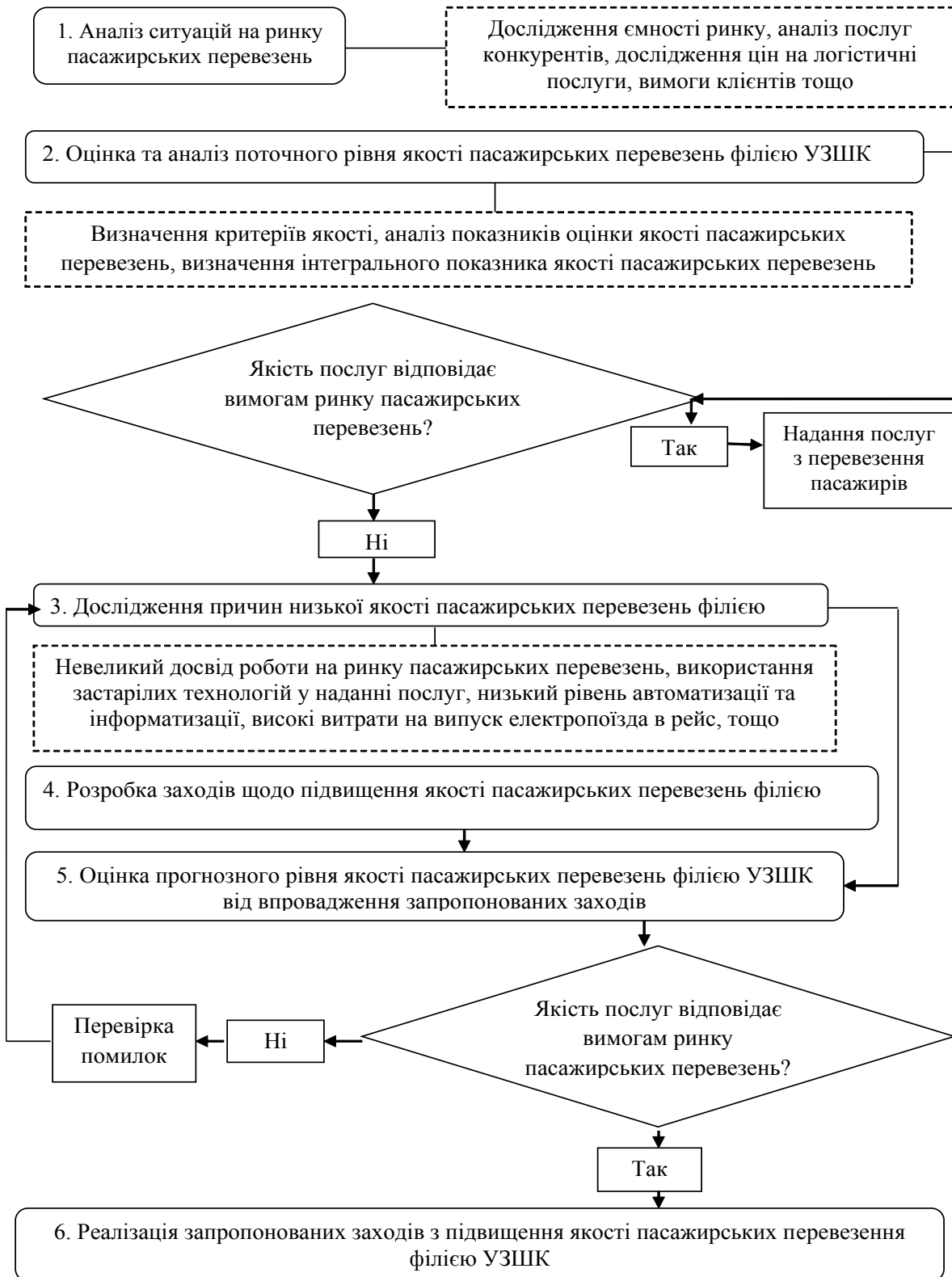


Рис. 5. Алгоритм менеджменту якості послуг пасажирських перевезень швидкісними поїздами [складено на основі 7]

Алгоритм складається з шести послідовних етапів, кожен з яких містить сукупність аналізу і оцінок, заходів, пов'язаних з підвищенням або заміною поточного рівня якості пасажирських перевезень і доведення його до прогнозного значення, що заплановано підприємством [7]. Згідно ДСТУ ISO:9000:2015 запровадження системи управління якістю є стратегічним рішенням організації, що допоможе поліпшити її загальну дієвість та забезпечити міцну основу для ініціатив щодо сталого розвитку [8]. Використання інтегрованих систем управління підвищує ефективність функціонування всіх процесів в організації та дозволяє вийти на новий рівень розв'язання проблем підтримки її конкурентоспроможності.

Таким чином, стратегічними напрямками у сфері забезпечення якості філії «УЗШК» наступні.

1. Організація якісних та безпечних залізничних перевезень пасажирів швидкісними поїздами категорії IC, IC+ відповідно до потреб ринку в умовах безаварійної експлуатації та раціонального використання рухомого складу.

2. Розвиток інфраструктури філії з метою забезпечення ефективного оперування рухомим складом для надання якісних послуг пасажирам.

3. Забезпечення якісного сервісного технічного обслуговування та ремонту рухомого складу та обладнання.

4. Розширення спектру послуг для дозвілля пасажирів у поїздах та збереження гарантованої якості послуг.

5. Створення безпечних умов праці для співробітників та партнерів філії.

Висновки. Формування системи менеджменту якості філії «УЗШК» та її удосконалення можливе за наступних умов: чітке розподілення функцій, відповідальності та взаємозв'язку усіх процесів в єдину сукупність взаємопов'язаних процесів, управління ними як системою; встановлення критеріїв результативності процесів та постійний їх моніторинг; упорядкування системи

документації та її дотримання; впровадження повноцінної системи моніторингу очікувань та задоволеності споживачів; впровадження та забезпечення функціонування реальної системи ризиків і можливостей; використання системи оцінки, вибору постачальників та вплив на структуру і якість послуг, що вони надають завдяки розповсюдженні дії системи менеджменту якості на впливові області (супутні послуги – аутсорсинг); залучення персоналу, впровадження зацікавленості та системи мотивації персоналу завдяки чіткому розмежуванню функцій і відповідальності, впровадження системи оцінки КРІ персоналу та зв'язок її з системою менеджменту якості; впровадження відповідної корпоративної культури; прийняття рішень та вжиття відповідних дій на основі аналізу діяльності та оцінки ризиків і можливостей.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кірпа Г. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему: [монографія]. Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2004. - 248 с.

2. Божок Н.О. Нарямки впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні. / Н.О. Божок // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2013 - Вип. 5. - С. 46–56.

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

4. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: монографія / [Ю.Є. Пашенко, М.Ю. Гончаров, Й.М. Кранц, В.О. Пилипчик та

ін.]; за ред. С.І. Дорогунцова. К.: РВПС України НАН України, 2005. -266 с.

5. Дейнека О.Г. Теоретико-концептуальні засади формування інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей / О.Г. Дейнека, Є. Юрченко // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2017. - № 59. - С. 52–61.

6. Чупир О.М. Орієнтири розвитку швидкісних магістралей в Україні./ О.М. Чупир // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - №42. - С. 190–194.

7. Матвієнко М.В., Щербина В.И., Бондаренко В.И. Управління якістю послуг транспортно-логістичних компаній. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті / М.В. Матвієнко, В.И. Щербина, В.И. Бондаренко // Одеський національний морський університет. – 2017 - № 3 (60). - С. 131-146.

8. Національний стандарт України. ДСТУ ISO:9000:2015. Системи управління якістю. Вимоги. Видання офіційне. Київ: видання «УкрНДНЦ». 2016. 30 с. URL: <https://khoda.gov.ua/image/catalog/files/%209001.pdf> (дата звернення 1 жовтня 2019 р.).

9. Шаповал М.І. Основи стандартизації, управління якістю і сертифікації: Підручник. / М.І. Шаповал. К. 1997. 152 с.

10. Державна служба статистики. URL: <http://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 20 вересня 2019 р.).

11. Ліга-закон Головний правовий портал України URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FIN74642.html (дата звернення 10 вересня 2019 р.)

REFERENCES

1. Kirpa H. (2004) *Integraciya zaliznichnogo transportu Ukrayini v Yevropejsku transportnu sistemu*

[Integration of railway transport of Ukraine into the European transport system]. Dnipropetrovsk: DNUZT. (in Ukrainian).

2. Bozhok N.O. (2013) *Naryamki vprovadzhennya shvidkisnih pasazhirskih perevezen v Ukrayini* [Directions of introduction of high-speed passenger transportation in Ukraine]. *Zbirnik naukovih prac Dnipropetrovskogo nacionalnogo universitetu zaliznichnogo transportu imeni akademika V. Lazaryana «Problemi ekonomiki transportu»*, vol. 5, pp. 46–56.

3. Dykan V.L. (2010) *Skorostnoe dvizhenie zheleznodorozhnogo transporta v mire i perspektivy ego razvitiya v Ukraine* [High-speed movement of railway transport in the world and prospects of its development in Ukraine]. *Visnik ekonomiki transportu ta promislovosti*, no. 32, pp. 15–25.

4. Pashchenko Yu.Ye., Honcharov M.Yu., Krants Y.M., Pylypchyk V.O. (2005) *Integralna efektyvnist shvidkisnih zaliznichnih magistralej* [Integral efficiency of high-speed Railways]. Kyiv: RVPS Ukrayini NAN Ukrayini. (in Ukrainian).

5. Deineka O.H. Yurchenko Ye. (2017) *Teoretiko-konceptualni zasadi formuvannya infrastrukturnoyi sistemi shvidkisnih zaliznichnih magistralej* [Theoretical and conceptual bases of formation of the infrastructure system of high-speed railway highways]. *Visnik ekonomiki transportu ta promislovosti*, no. 59, pp. 52–61.

6. Chupyr O.M. (2013) *Oriyentiri rozvitku shvidkisnih magistralej v Ukrayini* [Landmarks for the development of highways in Ukraine]. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti*, no. 42. pp. 190–194.

7. Matvienko M.V. Shcherbyna V.Y. Bondarenko V.Y. (2017) *Upravlinnya yakystyu poslug transportno-logistichnih kompanij* [Quality management of services of transport and logistics companies]. *Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaruvannya na transporti*, no. 3 (60). pp. 131-146.

8. Vidannya «UkrNDNC» (2016)

Nacionalnij standart Ukrayini. DSTU ISO:9000:2015. Sistemi upravlinnya yakistyu. Vimogi [National standard of Ukraine. DSTU ISO: 9000: 2015. Quality management systems. Requirements], pp. 30. Available at: <https://khoda.gov.ua/image/catalog/files/%209001.pdf> (accessed 1 October 2019).

9. Shapoval M.I. (1997) *Osnovi standartizaciyi, upravlinnya yakistyu i sertifikaciyi* [Basics of standardization, quality management and certification]. Kyiv. (in Ukrainian).

10. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainu (2018) *Transport* [Transport],

Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo. Available at: <http://ukrstat.gov.ua/> (accessed 20 September 2019).

11. Liga-zakon Golovnij pravovij portal Ukrayini (2018) *Pro utvorennya derzhavnogo pidpriyemstva "Ukrayinska zaliznichna shvidkiska kompaniya"* [About formation of the state enterprise "Ukrainian Railway Speed Company"], Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo. Available at: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/FIN74642.html (accessed 10 September 2019).

УДК 338.47:656.2

ВПЛИВ ЕВОЛЮЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Шраменко О. В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),
Українська Л.О., д.е.н., професор (ХНЕУ ім. С. Кузнеця)*

В статті виділено три етапи розвитку інфраструктурної складової залізничного транспорту. Зазначено, що з втратою залізничною галуззю, як природної монополії, своєї природності, змінюється статус інфраструктури в ній. Доведено, що зміна місця інфраструктурної складової обумовлює особливості її функціонування та ступінь ризику. Виділено характерні ознаки інфраструктурної компанії на кожному з етапів розвитку. Обґрунтовано доцільність функціонування інфраструктурної компанії у складі вертикально інтегрованого об'єднання шляхом розвитку стратегічного партнерства з операторами-перевізниками.

Ключові слова: інфраструктура, природні монополії, залізничний транспорт, еволюція.

ВЛИЯНИЕ ЭВОЛЮЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Шраменко Е. В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ),
Украинская Л.О., д.э.н., профессор (ХНЭУ им. С. Кузнеця)*

В статье выделены три этапа развития инфраструктурной составляющей железнодорожного транспорта. Отмечено, что с потерей железнодорожной отраслью, как естественной монополии, своей естественности, меняется статус инфраструктуры в ней. Доказано, что изменение места инфраструктурной составляющей обуславливает особенности ее функционирования и степень риска. Выделены характерные признаки инфраструктурной компании на каждом этапе развития. Обоснована целесообразность функционирования инфраструктурной

компанії в складі вертикально інтегрованого об'єднання шляхом розвитку стратегічного партнерства з операторами-перевозчиками.

Ключевые слова: *інфраструктура, естественные монополії, залізничний транспорт, еволюція.*

INFLUENCE OF EVOLUTIONARY PROCESSES ON THE DEVELOPMENT OF RAILWAY INFRASTRUCTURE

*Shramenko E.V., Ph.D, associate professor (USURT),
Ukrainska L.O., Doctor of Economic Sciences, professor (S. KUZNETS KhNUE)*

The article deals with the stages of railway transport infrastructure component evolutionary development. It is noted that with the loss by the railway industry of its naturalness, as it is a natural monopoly, the status of the infrastructure in it changes. Herewith, as a rule, a new model for managing railway transport is formed. The next stage in the development of infrastructure begins. The author outlines the reasons for the transition from one stage in the evolution of infrastructure to the next.

In the process of research, three stages of the evolutionary development of railway transport infrastructure are identified. The first one is when infrastructure acts as a component of monopoly formation. The second one is when an infrastructure company becomes a vertically separated independent entity. The third one is when an infrastructure company becomes a member of a vertically integrated association created through strategic partnerships with carrier operators and the state.

It is proved that changing the place of the infrastructural component determines the features of its functioning and the degree of risk. The characteristic features of the infrastructure company at each stage of development are highlighted. The emphasis is placed on the practicability of allowing Ukrainian railway companies to pass the second stage in infrastructure development.

It is noted that the functioning of the infrastructure company as a part of a vertically integrated association through the development of strategic partnerships with carrier operators is more acceptable and appropriate. The world experience shows that for railway networks with a high traffic density and a large share of freight trains, the advantage is not the vertical separation and attempts to introduce competition, but the improvement of the state policy in the field of railway transport, motivation and management systems in the industry.

Keywords: *infrastructure, natural monopolies, railway transport, evolution.*

Постановка проблеми.

Європейський вектор України є одним з головних пріоритетів державної політики нашої країни та вимагає динамічного і збалансованого розвитку всіх секторів її економіки. Підвищення ступеню інтеграції, яке відбувається останнім часом в рамках світового економічного простору, посилює роль транспортної інфраструктури. Початок поточного сторіччя визначають як період великої інфраструктурної модернізації.

Саме тому питання розвитку інфраструктури транспорту сьогодні виходять на перший план і в Україні. Це зазначив торік колишній міністр інфраструктури України Володимир Омелян під час виступу на Бізнес Конференції «Британія та Україна: цінності, інтереси, виклики, рішення», яка проходила в рамках Українського Тижня в Лондоні. І ці пріоритети залишаються незмінними і до сьогодні.

Слід відмітити, що значна

активізація заходів з інфраструктурного розвитку відбулася останніми роками і у залізничній галузі України. Втім, забезпечення ефективності цих заходів потребує врахування специфіки галузі, а також еволюційних процесів, що відбуваються в ній.

З моменту виникнення залізничного транспорту (на початку 19) століття національні залізниці багатьох країн самостійно будували залізничну інфраструктуру, управляли нею, а також самостійно займалися перевізною діяльністю на ній. Кожна залізниця існувала як монопольне утворення і знаходилася переважно у державній власності. Однак, з розвитком інших видів транспорту і посиленням міжгалузевої конкуренції виникла необхідність пошуку нових підходів до функціонування залізничного транспорту. Це стало початком еволюції залізничної галузі в напрямку розвитку конкурентного сектору всередині залізничного транспорту. З початком реформ відбулася структурна перебудова залізничної галузі. Вона почала втрачати свою монопольність, і разом з тим змінилося місце інфраструктури в ній. Отже процес формування інфраструктури є доволі тривалим. Перетворення, що відбулися на залізничному транспорті обумовлюють актуальність дослідження розвитку інфраструктурної складової залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням процесів реформування залізничної галузі України протягом тривалого часу займалися різні вчені: Дикань В.Л.[1-4], Данько М.І. [3-4], Бараш Ю.С. [5], Гненний О.М. [6], Ейтутіс Г.Д. [7] та ін.

Питання розвитку інфраструктури розкриваються у наукових працях Корінь М.В.[8], Никифорок О.І.[9], Полякової О.М., Шраменко О.В. [10-11], Шиби О.А.[12]. Попри значну увагу до цієї теми, вона не втрачає своєї актуальності та потребує доопрацювання. В першу чергу це зумовлено постійною зміною умов, в яких функціонує залізничний транспорт,

внаслідок чого транспортна інфраструктура також зазнає змін.

Метою статті є виокремлення еволюційних процесів, що відбуваються на залізничному транспорті, та визначення їх впливу на розвиток інфраструктури.

Виклад основного матеріалу.

Еволюція в галузі має вирішальне значення для формування стратегії. Вона може збільшувати чи зменшувати основну привабливість галузі як об'єкта інвестування. Відомо, що кожна галузь в процесі своєї еволюції проходить певні стадії життєвого циклу. Із проходженням залізничною галуззю через свій життєвий цикл, її природа може зазнавати змін, змінюючись від природно монопольного утворення, що склалося в силу об'єктивних причин, до повністю конкурентного [4].

Залізнична галузь є однією з провідних галузей економік багатьох країн. Лише у 59 державах з більше, ніж 200 країн світу залізниці відсутні. В усіх розвинутих країнах світу вони приймають на себе найбільше навантаження з перевезення вантажів та пасажирів, оскільки виступають найшвидшим та найекологічнішим видом транспорту.

На першому етапі розвитку інфраструктури в усьому світі існувала практика, коли національні або регіональні залізниці функціонували як вертикально інтегровані компанії. Залізничний транспорт функціонував на всій протяжності мережі магістральних залізничних ліній як єдиний, органічно цілісний, безперервний виробничо-технологічний комплекс. Саме в силу цієї своєї особливості галузь мала розгалужену структуру управління, обумовлену необхідністю чіткої взаємодії між її підрозділами.

Починаючи з кінця п'ятдесятих років ХХ століття, в Європі перевезення виконувалися державними організаціями, які працювали в умовах жорсткої регламентації ринку. Доступ на національні ринки був вибіркоким та обмеженим. В зв'язку з цим державні організації монополісти ставали все більш

збитковими. Саме відсутність конкуренції, окрім інших факторів, обумовила технічне, технологічне та організаційне відставання залізничної галузі.

Європейська практика реформування залізничного транспорту доводить, що такий стан не є постійним і згодом одна модель змінюється іншою або комбінацією декількох моделей.

Основними цілями реформ в Європі стали збільшення частки залізничного транспорту в конкурентній боротьбі з автомобільним, зниження збитковості, створення рівних умов для компаній різних країн ЄС та інтеграція мереж при гарантуванні доступу перевізникам вантажів до транс'європейської мережі, розвиток конкуренції у сфері перевезень. Прийнята Директива ЄС 91/440 зумовила розподіл цілісного монопольного утворення на утримання інфраструктури та її експлуатацію, роблячи можливим використання залізничної інфраструктури незалежними операторами на платній основі.

Такий розподіл обумовив перехід до другого етапу в еволюції інфраструктури залізничного транспорту.

Показовим є досвід Німеччини. Залізниці Німеччини почали свої реформи у січні 1994 року. На першому етапі було створено чотири підприємницькі сектори: інфраструктури (з управліннями станцій, мережі та будівництва залізниць), перевезень пасажирів в приміському сполученні, в далекому сполученні та вантажних (з управліннями далеких сполучень, приміських сполучень, пасажирських станцій, перевезень дрібних відправлень, тяги, ремонтних заводів), а також центральних управлінь та сервісних центрів. У 1999 г. було створено три самостійні експлуатаційні компанії: *DB Cargo* - перевезення вантажів, *DB Travel & Tourism* – перевезення пасажирів в далекому сполученні, *DB Regio* - місцеві та регіональні пасажирські перевезення та дві для обслуговування інфраструктури: *DB Station & Service* и *DB Network*.

Деякі вчені вважають, що країни Європи таким чином намагалися вирішити свої специфічні проблеми, а саме: питання екології при транспортуванні вантажів і пасажирів та проблеми сумісності технічних стандартів і вимог в сфері залізничного транспорту.

На нашу думку, такий розподіл був неминучим і пов'язаний з втратою в процесі еволюції природними монополіями своєї природності в частині здійснення перевезень [4].

Практика використання такої моделі дала можливість виявити недоліки вертикального розподілу, а саме [13]:

- відсутність єдиного центру відповідальності.
- незгодженість стимулів діяльності інфраструктурної та перевізної компаній.
- відсутність чіткого розподілу функцій та відповідальності між керівництвом залізничної інфраструктури та перевізниками в області технологічної, експлуатаційної та економічної взаємодії, в питаннях забезпечення безпеки.
- виникнення ризику суттєвого конфлікту між інфраструктурною компанією та перевізниками. Необхідність розробки комплексної схеми взаємодії усіх учасників системи, що, як показав британський досвід, призводить до росту витрат, незважаючи на збереження ефекту масштабу.
- підвищена вразливість незалежної інфраструктурної компанії до кризових явищ в економіці.
- необхідність більших державних субсидій.
- нестача джерел покриття постійних витрат інфраструктурної компанії.

Аналіз результатів діяльності європейських залізниць показав, що при виділеній інфраструктурі проблема фінансування не зникає, а дотації держави не припиняються, незалежно від того, чи має право інфраструктурна компанія здійснювати перевезення чи ні. У випадку встановлення платежів за користування

залізничною інфраструктурою на економічно обґрунтованому рівні розмір платежу може стати неприйнятним для деяких учасників ринку та створювати перепони для розвитку конкуренції.

Це обумовлено тим, що частка постійних витрат вертикально відокремленого власника інфраструктури значно перевищує частку постійних витрат у сукупній господарській діяльності вертикально інтегрованої залізничної компанії.

На початку реформи німецьких залізниць передбачалося, що витрати на експлуатацію та оновлення залізничної інфраструктури будуть покриватися платою, яку отримують від операторів перевезень. Ключовою проблемою перших років реформування було визначення плати за користування інфраструктурою колії та станцій DB. При цьому нормативне регулювання плати за користування інфраструктури практично було відсутнім, що дало можливість DB збільшити цю плату в розмірі, який перевищує інфляцію. У 2017 році частка цієї плати зросла до 39% сукупних витрат операторів, поглинаючи левову частку субсидій з бюджету територіальних органів влади [14]. Більше того, федеральний уряд прийняв на себе значну частину витрат на реалізацію програми оновлення залізничної інфраструктури, використовуючи для цього фінансові кошти, які раніше призначалися на будівництво нових ліній.

Практика показала, що чим більшою є інтенсивність використання найбільшим перевізником інфраструктури залізничного транспорту та значніша частка ринку такого перевізника, тим сприятливішою є інтеграція перевізника з інфраструктурною компанією і тим більший ефект можна отримати від такої інтеграції. Все це сприяє переходу до третього етапу в еволюції інфраструктури. Інфраструктурні компанії стають частиною стратегічного об'єднання, залишаючи за собою автономію.

Так, у Німеччині було створено холдинг, до складу якого увійшли виділені

компанії пасажирських перевезень в регіональних та дальніх сполученнях, вантажних перевезень, інфраструктури та станцій [15].

Висновок. Українські залізниці в даний час знаходяться на стадії переходу до другого етапу розвитку інфраструктури. Зважаючи на те, що існування інфраструктури у якості вертикально відокремленого суб'єкту має ряд суттєвих недоліків. А також враховуючи довготривалість та високу витратність інфраструктурних проектів, з одного боку, і обмеженість фінансових ресурсів українських залізниць, з іншого, вважаємо доцільним уникнення другого етапу розвитку інфраструктури для залізниць України.

Функціонування інфраструктурної компанії у складі вертикально інтегрованого об'єднання шляхом розвитку стратегічного партнерства з операторами-перевізниками є більш прийнятним і доцільним. В залізничних мережах з високою інтенсивністю руху та великою часткою вантажних поїздів переважним є не вертикальний розподіл та спроби впровадження конкуренції, а вдосконалення державної політики в сфері залізничного транспорту, системи мотивації й управління в галузі. Тому ще одним учасником стратегічного партнерства має стати держава. З одного боку транспортна інфраструктура є сферою відповідальності держави і держава зацікавлена у її розвитку, з іншого, - у розвитку транспортної інфраструктури зацікавлений бізнес. Спостерігається перетин інтересів держави та бізнесу: розвиток інфраструктурних об'єктів дає можливість зменшувати транспортні витрати, впливає на підвищення швидкості пасажирських та вантажних перевезень, скорочує обмеження пропускної спроможності, підвищує доступність транспортних послуг населенню та сприяє поліпшенню інвестиційного клімату в країні в цілому.

Напрямок подальших досліджень може бути визначення ефективних

способів та форм організації стратегічного партнерства за участю інфраструктурної компанії.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань В. Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью) / В. Л. Дикань, Д.И. Бойко // «Бизнес-информ». - 2000. - № 11-12. - С. 48-50.

2 Дикань В. Л. Особливості реформування національної транспортної системи / В. Л. Дикань, О. М. Єлагіна // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук.праць. - Харків: УкрДАЗТ. - 2002.- № 1.- С. 211-215.

3 Данько М. І. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах: монографія / М. І. Данько, В. Л. Дикань, М. В. Кондратюк. - Харків: УкрДАЗТ, 2010. - 190 с.

4 Данько Н. И. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта): монография / Н. И. Данько, В. Л. Дикань, Е. В. Шраменко – Харьков: УкрГАЗТ, 2010. – 168 с.

5 Бараш Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку: автореф. дис... доктора екон. наук 08.00.04 / Ю. С. Бараш; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2008. — 37 с.

6 Гненний О. Шляхом європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу / О. Гненний, В. Задоя, Л. Марценюк // Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління». - 2014. Вип. 30. - С.32-43.

7 Эйтулис Г. Д. Теоретико-практические основы реформирования железных дорог Украины: монография / Г. Д. Эйтулис. - Нежин: Аспект-Полиграф, 2009. - 240 с.

8 Корінь М. В. Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в

умовах транскордонного співробітництва: автореф. дис. ... доктора екон. наук: 08.00.03 / М. В. Корінь; Укр. держ. ун-т залізн. трансп. - Харків, 2019. - 43 с.

9 Никифорок О. І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії / О. І. Никифорок // Економіка і прогнозування. - 2012. - № 3. - С. 64-78.

10 Полякова О. М. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі / О. М. Полякова, О. В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - № 58. - С. 126-134.

11 Полякова О. М. Інфраструктурна складова забезпечення економічної безпеки держави (на прикладі залізничного транспорту) / О. М. Полякова, О. В. Шраменко. Ensuring national economic security in the context of geopolitical transformations: monograph. Przeworsk: WSSG, 2019. – С. 32-45.

12 Шиба О. А. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції / О. А. Шиба // Причорноморські економічні студії. - 2016. - Вип. 8. - С. 35-40.

13 Рачек С. В. Зарубежный опыт реформирования железных дорог / С. В. Рачек // Известия УрГЭУ. – 2013. – 6 (50). – С.62-66.

14 Итоги либерализации рынка региональных перевозок Германии // Железные дороги мира – 2017. – №2. - С.20-26.

15 Перспективы холдинга Deutsche Bahn // Железные дороги мира – №3. – 2017.- С.28-35.

REFERENCES

1 Dikan' V. L., Boyko D. I. (2000) Reformirovanie zheleznodorozhnogo transporta (strategiya preobrazovaniy v sisteme upravleniya otrasl'yu) [Railway Transport Reform (Transformation Strategy in the Industry Management System)]. *Business inform*, No 11-12., pp. 48-50.

- 2 Dykanj V. L., Jelaghina O. M. (2002). Osoblyvosti reformuvannja nacional'noji transportnoji systemy [Features of Reforming the National Transport System]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*. No 1, pp. 211-215.
- 3 Danjko M. I., Dykanj V. L., Kondratjuk M. V. (2010) *Udoskonalennja orghanizacijnoji struktury zaliznychnogho kompleksu Ukrainy v suchasnykh umovakh: monoghrafija* [Improvement of the Organizational Structure of the Railway Complex of Ukraine in Modern Conditions]. Kharkiv: UkrSURT. (in Ukrainian).
- 4 Dan'ko N. I., Dikan' V. L., Shramenko E. V. (2010) *Povyshenie effektivnosti funkcionirovaniya estestvennykh monopolij v usloviyakh rynku (po materialam zheleznodorozhного transporta)* [Improving the Functioning of Natural Monopolies in a Market Environment (Based on Railway Transport Materials)]. Kharkiv: UkrSURT. (in Russian).
- 5 Barash Ju.S. (2007) *Restrukturyzacija zaliznychnogho transportu Ukrainy v umovakh rynku* [Restructuring of Ukrainian Railway Transport Under Market Conditions] (DSc Thesis), Kharkiv: UkrSURT.
- 6 Ghnennyj O., Zadoja V., Marcenjuk L. (2014) Shljakhom jevropejskoji integraciji Ukrainy: osoblyvosti reformuvannja zaliznycej krajiny svitu [Towards European Integration of Ukraine: Peculiarities of Railway Reform in the World]. *Collection of scientific works SETUT*, Economics and Management Series. No 30, pp. 32-43.
- 7 Eytutis G. D. (2009) *Teoretiko-prakticheskie osnovy reformirovaniya zheleznykh dorog Ukrainy* [Theoretical and Practical Foundations for Reforming the Railways of Ukraine]. Nizhyn: Aspect-Polygraph. (in Russian).
- 8 Korinj M.V. (2019) *Teoretyko-metodologichni aspekty rozvytku infrastruktury zaliznychnogho transportu v umovakh transkordonnogho spivrobitnyctva* [Theoretical and methodological aspects of railway transport infrastructure development in the context of cross-border cooperation] (DSc Thesis), Kharkiv: UkrSURT.
- 9 Nykyforuk O.I. (2012) *Instrumenty ta mekhanizmy modernizaciji transportnoji infrastruktury: zarubizhnyj dosvid i ukrajinsjki realiji* [Instruments and mechanisms for the modernization of the transport infrastructure: foreign experience and Ukrainian realities]. *Economy and forecasting*. No 3, pp. 64-78.
- 10 Poljakova O. M., Shramenko O.V. (2017) *Suchasni tendenciji rozvytku transportno-loghistychnoji infrastruktury v Ukraini i sviti* [Current Trends in the Development of Transport and Logistics Infrastructure in Ukraine and in the World]. *The bulletin of Transport and Industry Economics*, No 58, pp. 126-134.
- 11 Polyakova O.M., Shramenko O.V. (2019) *Infrastrukturna skladova zabezpechennja ekonomichnoji bezpeky derzhavy (na prykladi zaliznychnogho transportu)* [The Infrastructure Component of Ensuring the Economic Security of the State (on the Example of Railway Transport)]. Ensuring national economic security in the context of geopolitical transformations: monograph. Przeworsk: WSSG. pp. 32-45.
- 12 Shyba O. A. (2016) *Ctrateghija rozvytku transportnoji infrastruktury Ukrainy v umovakh jevointegraciji* Shyba O. A. *Ctrateghija rozvytku transportnoji infrastruktury Ukrainy v umovakh jevointegraciji* [Strategy of development of transport infrastructure of Ukraine in the conditions of European integration]. *Black sea economic studies*, No 8, pp. 35-40.
- 13 Rachek S.V. (2013) *Zarubezhnyy opyt reformirovaniya zheleznykh dorog* [Foreign Experience in Reforming Railways]. *News of the Ural State Economic University*, No 6 (50), pp. 62-66.
- 14 (2017) *Itogi liberalizatsii rynku regional'nykh perevozok Germanii* [The Results of the Liberalization of the Regional Transport Market in Germany]. *Railways of the world* , No 2, pp. 20-26.
- 15 (2017) *Perspektivy kholdinga Deutsche Bahn* [Prospects for Deutsche Bahn Holding]. *Railways of the world* , No 3, pp. 28-35.

УДК 658:624

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Шевченко Р.В., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті проведено стислий аналіз розвитку будівельної галузі, зокрема сектору житлового будівництва; визначено проблеми та перспективи підвищення конкурентоспроможності будівельних організацій; обґрунтовано використання найбільш дієвого шляху підвищення ефективності їх діяльності в сучасних умовах господарювання в Україні. Доведено, що найбільш доцільним сьогодні шляхом підвищення ефективності діяльності підприємств будівельної галузі є оптимізація операційних витрат, якої можна досягти за рахунок реалізації таких напрямків, як удосконалення логістики, планування будівельно-монтажних робіт, впровадження інновацій та удосконалення системи управління організацією на основі застосування процесного підходу.

Ключові слова: будівельна організація, підвищення ефективності діяльності, оптимізація операційних витрат.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИХ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,
Калычева Н.Е., к.э.н., доцент,
Шевченко Р.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье проведен краткий анализ развития строительной отрасли, в частности сектора жилищного строительства; определены проблемы и перспективы повышения конкурентоспособности строительных организаций; обосновано использование наиболее действенного пути повышения эффективности их деятельности в современных условиях хозяйствования в Украине. Доказано, что наиболее действенным сегодня путем повышения эффективности деятельности предприятий строительной отрасли является оптимизация операционных затрат, которой можно достичь за счет реализации таких направлений, как совершенствование логистики, планирования строительно-монтажных работ, внедрения инноваций и совершенствования системы управления организацией на основе применения процессного подхода.

Ключевые слова: строительная организация, повышения эффективности деятельности, оптимизация операционных расходов.

IMPROVEMENT OF THE EFFICIENCY OF THE ACTIVITIES OF THE CONSTRUCTION INDUSTRY ENTERPRISES IN MODERN ECONOMIC CONDITIONS

*Maslova V.O., candidate of economic sciences, associate professor,
Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor,
Shevchenko R.V., master (USURT)*

The article provides a brief analysis of the development of the construction industry, including the housing sector; identified problems and prospects for increasing the competitiveness of construction organizations; the use of the most effective way of increasing the efficiency of their activity in the current economic conditions in Ukraine is substantiated. It is proved that today the most expedient way of increasing the efficiency of the enterprises of the construction industry is the optimization of operating costs, which can be achieved through the implementation of such areas as the improvement of logistics, planning of construction and installation works, the introduction of innovations and the improvement of the management system of the organization based on the process approach. The use of state-of-the-art door-to-door and on-time delivery schemes can solve the problem of maintaining our own warehouses and reducing downtime for organizational reasons. Improvement of the planning of construction works and compliance with compliance with all stages of the plan in time will allow ensuring timely completion of construction works and reducing investment risks and losses. The high quality of innovative construction works is a stimulating factor for increasing demand and therefore contributes to lower fixed costs while increasing production and sales of construction products and services. A significant advantage of implementing process management of an organization is an order of magnitude greater operational efficiency due to the ability to manage the operational costs of each business process separately and the high flexibility and adaptability of the management system, due to the natural orientation to the consumer.

Keywords: *construction organization, increase of activity efficiency, optimization of operating expenses.*

Постановка проблеми. Підвищення ефективності діяльності будь-якого вітчизняного підприємства, що забезпечується оптимізацією витрат та збільшенням прибутку, є запорукою підвищення його конкурентоспроможності в сучасних умовах господарювання. Розвиток будівельної галузі в цілому та її підприємств зокрема знаходиться під впливом загальної соціально-економічної ситуації в країні, що характеризується високим рівнем інфляції, зниженням купівельної здатності та здатності до накопичення грошових коштів населення, в цілому погіршенням рівня життя в країні, а отже падінням платоспроможного попиту на продукцію будівельних організацій,

особливо у секторі житлового будівництва. За цих обставин набувають актуальності питання пошуку дієвих заходів удосконалення їх діяльності, спрямованих на зниження витрат будівельного виробництва, підвищення прибутку та стимулювання попиту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що питанням підвищення ефективності діяльності вітчизняних підприємств в цілому та будівельних організацій зокрема в сучасних умовах економічного розвитку країни присвячено чимало робіт. Серед них за останні роки можна виділити праці таких вчених та фахівців з питань ефективності діяльності підприємств, у

тому числі й будівельних організацій, як Боровика Ю.Т. [1,2], Диканя В.Л. [3,4], Каличевої Н.Є. [5], Маслової В.О. [3,5], Проданової Л.В. [9], Цифра Т.Ю. [10], Шраменко О.В. [4] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У той же час у зазначених роботах питання обґрунтування вибору найбільш дієвих шляхів підвищення ефективності діяльності будівельних організацій на ринку житлового будівництва, які є найбільш доцільними, можуть й повинні бути використані в сучасних умовах розвитку національної економіки, розглядаються не достатньо.

Метою статті є аналіз розвитку будівельної галузі, зокрема сектору житлового будівництва, визначення проблем та перспектив підвищення конкурентоспроможності будівельних організацій, обґрунтування використання найбільш дієвих шляхів підвищення ефективності їх діяльності в сучасних умовах господарювання в Україні.

Виклад основного матеріалу. У загально прийнятому розумінні економічна ефективність є відносною величиною, який характеризує співвідношення отриманого від реалізації певних дій ефекту (прибутку) до витрат, які здійсненні для отримання цього ефекту [4]. З огляду на це, всі заходи, які впроваджуються для підвищення ефективності діяльності підприємств будь-якої галузі, у тому числі й будівельної, можна поділити на три групи.

Перша група включає заходи, які спрямовані на підвищення обсягу виробництва товарів, виконання робіт та надання послуг. Як відомо з економічної теорії, з кожною додатково випущеною одиницею продукції її собівартість в частині постійних витрат буде зменшуватися. Отже при зростанні обсягу виробництва та реалізації товарів (робіт, послуг) за інших рівних умов доходи від реалізації зростають, а собівартість реалізованої продукції знижується, що

призводить до зростання прибутку підприємства, а звідси й до підвищення ефективності його діяльності.

Друга група включає заходи, які спрямовані на підвищення прибутку підприємства при незмінних обсягах виробництва та постійному розмірі операційних витрат, наприклад за рахунок підвищення цін на продукцію підприємства.

До третьої групи можна віднести заходи, спрямовані на зниження собівартості виробництва та реалізації продукції та в цілому операційних витрат по підприємству. При зниженні витрат за умови незмінних обсягу виробництва та реалізації продукції (робіт, послуг) та ціни одиниці продукції буде зростати величина прибутку підприємства, а звідси й підвищуватися ефективність його діяльності.

Аналіз діяльності підприємств будівельної галузі в сегменті будівництва житла, наприклад, показав, що в сучасних умовах розвитку національної економіки не всі з наведених груп заходів можуть бути в однаковій мірі використані для підвищення ефективності їх діяльності.

На сьогоднішній день пропозиція продукції житлового будівництва значно перевищує попит на нього. Пік введення в експлуатацію нових будинків був у 2017 році (5,9 млн. кв. м). У 2018 році обсяг побудованого житла в Україні знизився на 25%. У I кварталі 2019-го ринок скоротився ще на 4% (дані наведені у відсотках до минулого року) [7]. Через це на ринку житла посилюється конкуренція і боротьба за увагу платоспроможного клієнта. Сьогодні стимулювати попит потенційних покупців дозволяють: грамотна концепція проекту, якість будівництва, продумана стратегія маркетингу і політика ціноутворення, що відповідає очікуванням клієнта, а також високий рівень експлуатації комплексу. У той же час покупці сьогодні віддають перевагу купівлі однокімнатних квартир та квартирам готельного типу. Це пов'язано як із

падінням платоспроможного попиту, так й значним підвищенням тарифів на комунальні послуги (утримувати великі квартири стає економічно не вигідно).

Первинне житло продовжує бути більш затребуваним, ніж вторинне. Співвідношення на користь первинного житла на сьогодні зросла і становить приблизно 70% на 30%. В першу чергу це пов'язано з тим, що, покупка квартири в новобудові дозволяє розтягнути платіж в часі, скориставшись розстрочкою або кредитною програмою.

Значне підвищення собівартості будівництва вплинуло на зниження рентабельності будівельного бізнесу. У 2018-му ціни на будівельно-монтажні роботи для житлових споруд зросли на 19,6% у тому числі за рахунок зростання вартості матеріалів (у 2018-му вони зросли приблизно на 15-35%); підвищення вартості робочої сили (цей показник торік зріс на 20-25%); інфляції. Найбільше торік дорожчали однокімнатні квартири, однак в рентабельність будівництва житла комфорт і економ класу знизилася до 10-15% [7].

Зростання собівартості значно обмежує можливості і для цінової конкуренції, і для підвищення ефективності діяльності будівельних підприємств за рахунок збільшення цін на свою продукцію.

Таким чином, з огляду на вищенаведене, найбільш доцільним напрямком підвищення ефективності будівельного виробництва в сучасних умовах господарювання в Україні є зниження операційних витрат.

Можна виділити такі чотири шляхи підвищення ефективності в частині зниження витрат, які можна застосовувати як окремо, так й у комплексі.

1 Логістичний (удосконалення організації матеріально-технічного забезпечення будівельного виробництва). Річ у тім, що через недосконалу організацію процесу забезпечення будівельного виробництва необхідними

матеріалами, інструментами тощо, виникають нераціональні (необґрунтовані виробничою необхідністю) простої та затримки строків здавання окремих етапів будівництва або об'єкту в цілому. При цьому простої, що виникають у цій ситуації, не залежать від робітника, який здійснює будівельно-монтажні роботи. І підприємство повинно виплачувати йому заробітну плату у повному обсязі за фактично невиконану роботу. Це призводить до збільшення операційних витрат в частині фонду заробітної плати та зниження ефективності діяльності підприємств галузі в цілому. Вирішити питання простоїв можна за рахунок організації власного складського господарства та накопичувати там найбільш затребувані для виробництва матеріали. Впровадження цього заходу значно знизить нераціональні простої, але в разі збільшить операційні витрати в частині витрат на утримання складських приміщень та підтримку страхового запасу [5,6]. Використання сучасних логістичних схем доставки «від дверей до дверей» та «точно у строк» дозволяє вирішити проблему утримання власних складських приміщень та зниження простоїв з організаційних причин, але потребує пошуку надійних постачальників, які б могли забезпечити дотримання вказаних схем доставки, та підтримки досить високого рівня абсолютної ліквідності самої будівельної організації для забезпечення довірчих у довгостроковій перспективі відносин з такими постачальниками.

2 Організаційний (забезпечення своєчасності виконання будівельних робіт, удосконалення планування робіт). Цей шлях оптимізації витрат передбачає удосконалення, перш-за все, планування будівельно-монтажних робіт та суворого виконання всіх етапів плану у часі [3]. Будівництво житлових будинків та комплексів – це досить тривалий у часі виробничий процес. А тому з плином часу збільшуються ризики зростання цін на

матеріали, підвищення вартості робочої сили, порушення економічних зв'язків, наприклад з постачальниками, тощо, знецінення грошових коштів в решті-решт та через це збільшення додаткового інвестування (додаткових витрат) на закінчення реалізації будівельних проектів.

3 Інноваційний (застосування новітніх технологій, матеріалів та методів робіт). Цей шлях спрямований на підвищення якості та зниження трудомісткості будівельно-монтажних робіт, у тому числі за рахунок прискорення виконання всіх етапів планування. У той же час його реалізація вимагає високої кваліфікації персоналу будівельної організації, спроможного працювати з новітніми технологіями та матеріалами, що може збільшити витрати на оплату праці висококваліфікованим працівникам навіть при умовному вивільненні їх певної кількості. Тому при використанні цього шляху варто обґрунтовано зважити очікуваний ефект та витрати на його досягнення [2, 4]. Втім, як наголошувалося вище, висока якість будівельно-монтажних робіт, що забезпечується інноваціями, є стимулюючим фактором для збільшення попиту, а отже сприятиме зниженню постійних витрат при збільшенні обсягу виробництва та реалізації будівельної продукції та послуг.

4 Управлінський (використання процесного підходу до управління підприємством, впровадження аутсорсингу тощо). Цей шлях спрямований на удосконалення системи управління організацією, зменшення кількості та підвищення ефективності роботи усіх управлінських ланок. Одним із сучасних методів удосконалення системи управління організацією з метою підвищення ефективності є управління її бізнес-процесами, а не функціями. Як відомо, при процесному підході до управління кожна структурна одиниця забезпечує виконання конкретних бізнес-процесів, в яких вона бере участь. Обов'язки, область відповідальності,

критерії успішної діяльності для кожної структурної одиниці сформульовані і мають сенс лише в контексті конкретного бізнес-процесу [8]. Процесне управління орієнтовано на загальний результат, який складається з локальних результатів на кожному етапі виконання будівельних робіт, та є найбільш прийнятним для підприємств в нестабільному ринковому середовищі, в якому сьогодні повинні працювати та виживати й будівельні організації. Як раз одними з найвагоміших переваг процесного управління організацією поряд з функціональним (який сьогодні застосовується ще на більшості підприємств України, у тому числі й будівельних) є на порядок більша операційна ефективність за рахунок можливості керування операційними витратами кожного бізнес-процесу окремо та висока гнучкість і адаптивність системи управління, обумовлені природною орієнтацією на споживача. Виокремлення бізнес-процесів в рамках процесного управління сприяє розвитку аутсорсингу (передача організацією на договірній основі певних видів або функцій виробничої підприємницької діяльності іншій компанії) та надає можливість окремим структурним підрозділам будівельної організації працювати з більшою ефективністю у якості самостійних управлінських систем – аутсорсингових підприємств. На аутсорсинг зазвичай передаються функції по професійній підтримці безперебійної роботи окремих систем і інфраструктури на основі тривалого контракту, що є взаємовигідним як для виробничої організації, так й аутсорсингової компанії.

Висновок. Таким чином, аналіз стану розвитку будівельної галузі України в секторі житлового будівництва дозволив зробити висновок, що на сьогоднішній день для підвищення ефективності діяльності будівельних організацій найбільш доцільними є заходи, спрямовані на оптимізацію операційних витрат будівельного виробництва. Всі ці заходи

можна умовно об'єднати у чотири основні групи: 1) логістичні (удосконалення системи забезпечення матеріально-технічними ресурсами); 2) організаційні (забезпечення своєчасності виконання будівельно-монтажних робіт); 3) інноваційні (впровадження у виробничий процес сучасних технологій та матеріалів); 4) управлінський (удосконалення системи управління діяльністю організацією в цілому). Кожна з наведених груп заходів має певні особливості та обмеження їх впровадження в сучасних умовах господарювання, але використання їх у комплексі дозволить значно підвищити ефективність діяльності та підвищити конкурентоспроможність будівельних організацій. Тому потребують подальшого дослідження та удосконалення методи раціоналізації витрат підприємств будівельної галузі, адаптовані до сучасних умов господарювання, та розробка комплексного підходу до управління ними за наведеними напрямками.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Боровик Ю.Т. Підвищення економічної стійкості будівельних підприємств / Ю.Т. Боровик // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2017. - № 58(Додаток). - С. 252-254.

2 Боровик Ю. Т. Стійкий розвиток будівельного підприємства – важлива умова забезпечення конкурентоспроможності транспортного будівельного комплексу / Ю. Т. Боровик // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 62 (Спецвипуск). - С. 151-157.

3 Дикань В.Л. Організація виробництва: підручник / В.Л. Дикань, В.О. Маслова. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – 422 с.

4 Дикань В.Л. Экономика предприятия: учебное пособие / В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 274 с.

5 Каличева Н.Є. Логістичні підходи,

як основа раціональної організації виробничого процесу на підприємстві / Н.Є. Каличева, В.О.Маслова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – Вип. 47. – С. 83-86.

6 Каличева Н.Є. Роль транспортно-логістичних систем у забезпеченні стійкого розвитку економіки / Н. Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – Вип. 58. – С. 103-109.

7 Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

8 Панченко С.В. Управління бізнесом: підручник / С.В.Панченко, В.Л.Дикань, І.В.Воловельська, В.О. Маслова. – Х.: УкрДУЗТ, 2017. – 315 с.

9 Проданова Л.В. Проблемні аспекти розвитку ринку будівельної галузі України / Л.В.Проданова, Л.І.Панкова, Ю.О.Зайва // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2016. – Вип. 6-2 (06). – С.57-61.

10 Цифра Т. Ю. Економічні підходи до формування та оцінки стратегії будівельного підприємства / Т.Ю.Цифра, Ю.О. Запечна, О. С. Гриценко. // Технологічний аудит та резерви виробництва. – 2018. – №39(4). – С. 70-76.

REFERENCES

1 Borovyk Yu.T. (2017) *Pidvyshchennia ekonomichnoi stiiikosti budivelnykh pidpriemstv* [Improving economic sustainability of construction enterprises]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no.58 (Complement), pp. 252-254.

2 Borovyk Yu.T. (2018) *Stiikiy rozvytok budivelnoho pidpriemstva – vazhlyva umova zabezpechennia konkurentospromozhnosti transportnoho budivelnoho kompleksu* [Sustainable development of a construction enterprise - is an important condition for ensuring the competitiveness of the transport construction

- complex]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no.62 (Special issue), pp. 151-157.
- 3 Dykan V.L., Maslova V.O. (2013) *Orhanizatsiia vyrobnytstva* [Organization of production]. Kharkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)
- 4 Dikan' V.L., Shramenko E.V., Yakimenko N.V. (2012) *Ekonomika predpriyatiya* [Enterprise economy]. Khar'kov: UkrDAZT. (in Russian)
- 5 Kalycheva N.Ye., Maslova V.O. (2014) *Lohistychni pidkhody, yak osnova ratsionalnoi orhanizatsii vyrobnychoho protsesu na pidpriemstvi* [Logistic approaches as a basis for rational organization of production process at the enterprise]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no.47, pp. 83-86.
- 6 Kalycheva N.Ye. (2017) *Rol transportno-lohistrychnykh system u zabezpechenni stiikoho rozvytku ekonomiky* [The role of transport and logistics systems in ensuring sustainable economic development]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no.58, pp. 103-109.
- 7 *Derzhavna sluzhba statystryky Ukrainy* (official site). Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 22 November 2019)
- 8 Panchenko S.V., Dykan V.L., Volovelska I.V., Maslova V.O. (2017) *Upravlinnia biznesom* [Business management]. Kharkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)
- 9 Prodanova L.V., Pankova L.I., Zaiva Yu.O. (2016) *Problemni aspekty rozvytku rynku budivelnoi haluzi Ukrainy* [Problematic aspects of development of the construction industry market in Ukraine]. *Ekonomichnyi visnyk Zaporizkoi derzhavnoi inzhenernoi akademii*, Vol. 6-2 (06), pp. 57-61.
- 10 Tsyfra T.Yu., Zapiachna Yu.O., Hrytsenko O.S. (2018) *Ekonomichni pidkhody do formuvannia ta otsinky stratehii budivelnogo pidpriemstva* [Economic approaches to the formation and evaluation of the construction enterprise strategy]. *Tekhnolohichni audyt ta rezervy vyrobnytstva*, no. 39(4), pp. 70-76.

УДК336.71(477)

КЛІЄНТООРІЄНТОВАНИЙ ПІДХІД ДО ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ДІЯЛЬНОСТІ ФІНАНСОВО-КРЕДИТНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Шпирна М.В., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті обґрунтовано необхідність застосування клієнтоорієнтованого підходу до розробки стратегії розвитку діяльності фінансово-кредитних організацій, зокрема банківських установ. Визначено, що застосування саме такого підходу дозволяє не тільки підвищувати рівень їх надійності з точки зору клієнтів, але й вирішити існуючу сьогодні проблему національної економіки, пов'язану з мобілізацією фінансових ресурсів населення, суб'єктів господарювання, капіталізації банків та підвищення рівня їх конкурентоспроможності на ринку фінансово-кредитних послуг України.

Ключові слова: фінансово-кредитна організація, банк, стратегія розвитку, маркетингова діяльність, клієнтоорієнтований підхід.

КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННЫЙ ПОДХОД К ОПРЕДЕЛЕНИЮ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИНАНСОВО-КРЕДИТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,
Шпирная М.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье обоснована необходимость применения клиентоориентированного подхода к разработке стратегии развития деятельности финансово-кредитных организаций, в том числе банковских учреждений. Определено, что применение именно такого подхода позволяет не только повышать уровень их надежности с точки зрения клиентов, но и решить существующую сегодня проблему национальной экономики, связанную с мобилизацией финансовых ресурсов населения, субъектов хозяйствования, капитализации банков и повышение уровня их конкурентоспособности на рынке финансово-кредитных услуг Украины

Ключевые слова: финансово-кредитная организация, банк, стратегия развития, маркетинговая деятельность, клиентоориентированный подход.

CLIENT-ORIENTED APPROACH TO DETERMINING THE STRATEGY OF DEVELOPMENT OF ACTIVITIES OF FINANCIAL- CREDIT ORGANIZATIONS

*Maslova V.O., PhD Econ., associate professor,
Shpyrna M.V., master (UkrSURT)*

The article substantiates the necessity of applying a client-oriented approach to developing a strategy for developing the marketing activities of financial and credit institutions, in particular banking institutions. In today's business environment, financial institutions, like any business entity, must compete to attract potential customers, increase their financial services, and increase their profitability. The analysis of the activity of Ukrainian banks in particular showed a low level of their competitiveness in comparison with foreign banks, the number of which remains quite large in the Ukrainian financial market. The main problem of increasing the competitiveness of domestic banks is the low mobilization of financial resources of the population, economic entities, etc., and the related capitalization of banks.

The main measures of raising the capital of the bank in the current conditions of development of the domestic economy are attracting deposits with capitalization of income and additional issue of shares. The only barrier to using the first method of bank capitalization today is the low level of trust of its clients - individuals and legal entities. The use of the second method - the issue of shares - is nowadays significantly limited due to the underdevelopment of the stock market and the imperfection of the legislation in force in this field. It is concluded that in the difficult conditions of functioning of the financial market and the economy of Ukraine as a whole, in defining a development strategy, it is necessary to use an approach that would maximally satisfy the needs of potential clients of banks, increase their confidence level and allow to increase the volume of using bank services

It is determined that the application of a client-oriented approach allows not only to increase the level of bank reliability from the point of view of clients, but also to solve the existing problem of the national economy related to the mobilization of financial resources of the population, economic entities, capitalization of banks and increase their level of

competitiveness. market of financial and credit services of Ukraine.

Keywords: *financial-credit organization, bank, development strategy, marketing activity, client-oriented approach.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах діяльності фінансово-кредитні організації, як і будь-який суб'єкт господарювання, повинні вступати у конкурентну боротьбу за залучення потенційних клієнтів, збільшення обсягу надання фінансово-кредитних послуг та отримання приросту прибутковості власної діяльності. Конкурентна боротьба на ринках товарів та послуг реалізується через маркетингову діяльність суб'єкта господарювання та в сучасних умовах ведення бізнесу повинна носити постійний системний характер, щоб забезпечувати виконання цілей організації у збільшенні її прибутковості. Таким чином, принципи та підходи до ведення цієї діяльності в умовах жорсткої конкурентної боротьби повинні бути обґрунтовано визначені та закладені в стратегію розвитку будь-якої організації, у тому числі й фінансово-кредитної.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що проблемам стратегічного управління розвитком вітчизняних підприємств та організацій, у тому числі фінансово-кредитних установ присвячено досить велика кількість наукових робіт. Серед досліджень за останні роки можна виділити праці Воловельської І. В. [1-3], Диканя В.Л. [3], Діденко Л.В. [4], Коваленко В.В. [5], Маслової В.О. [2, 3, 7], Татарина Н.Б. [10], Токмакової І.В. [11] та інших. В наведених роботах наголошено на необхідності застосування стратегічного управління діяльністю будь-якого суб'єкта господарювання в сучасних умовах господарювання, визначені особливості стратегічного управління як банківськими, так і небанківськими фінансово-кредитними установами, досліджено фактори, що впливають на поведінку споживачів в сучасних умовах при виборі того чи іншого продукту або послуги та розглянуті аспекти стратегічного розвитку

в умовах інформатизації суспільства.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У той же час, питання підвищення конкурентоспроможності фінансово-кредитних організацій на основі обґрунтування вибору підходу до формування стратегії розвитку їх діяльності розглядаються не достатньо.

Метою статті є обґрунтування вибору клієнтоорієнтованого підходу до розробки стратегії розвитку діяльності фінансово-кредитних установ як найбільш доцільного з існуючих в сучасних умовах господарювання в Україні, спрямованого на підвищення їх конкурентоспроможності на ринку фінансових послуг.

Виклад основного матеріалу. Ринок фінансово-кредитних послуг в Україні представлений такими організаціями як депозитні корпорації (державні та комерційні банки, включаючи Національний банк України (НБУ)), страхові компанії, кредитні спілки, ломбарди, недержавні пенсійні фонди та інші [4]. В структурі фінансового ринку країни найбільшу питому вагу займають банки (за даними НБУ на початок 2019 року це більше 85% як за пасивами, так й активами [8]). За період з 2016 по 2019 роки кількість діючих банків зменшилася на 34,2% (з 117 банків до 77), у тому числі з іноземним капіталом менш ніж на 10%. І якщо у 2016 році частка банків з іноземним капіталом складала 35%, то в 2019 році вона зросла до 48% (незважаючи на скорочення кількості діючих банків з іноземним капіталом на фінансовому ринку України) [8].

Наведені дані свідчать про низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних банків (із 100% національним капіталом) порівняно з іноземними банками, кількість яких на українському фінансовому ринку, незважаючи на

нестабільність економічної, соціальної та політичної ситуації в державі, залишається досить великою.

Однією з невирішених проблем підвищення конкурентоспроможності вітчизняних банків вважається проблема мобілізації фінансових ресурсів населення, суб'єктів господарювання тощо та пов'язана з цим капіталізація банків України [10]. Низький рівень капіталізації банків призводить до підвищення ризиків у банківській діяльності, обмеження асортименту фінансових послуг та збільшення витрат на їх надання. Втрата капіталу робить неможливим функціонування банку і може призвести до його банкрутства.

Основними заходами підвищення капіталу банку в сучасних умовах розвитку вітчизняної економіки є залучення депозитів з капіталізацією доходу та додаткова емісія акцій. Депозити з капіталізацією доходів передбачають додавання нарахованої суми відсотків за депозитом до основної суми депозиту та подальше нарахування доходів на більшу суму (капіталізація відсотків за депозитом). Єдиним, але переборним сьогодні бар'єром для використання цього методу капіталізації банку є низький рівень довіри його клієнтів – фізичних та юридичних осіб. Використання другого методу – випуск акцій – сьогодні значно обмежений через нерозвиненість фондового ринку та недосконалість діючого у цій сфері законодавства.

Тому, на нашу думку, в умовах, що склалися сьогодні на фінансовому ринку та в економіці України в цілому, при визначенні стратегії розвитку, спрямованої на підвищення конкурентоспроможності та ефективності діяльності фінансово-кредитних установ, перш за все банків, варто використовувати підхід, який максимально задовольняв би потреби потенційних клієнтів банків, підвищував рівень їх довіри та дозволяв збільшувати обсяги користування послугами банків.

Сучасна економічна наука виділяє

два основних підходи, які можуть бути застосовані у маркетинговій діяльності суб'єктів господарювання, й отже, у конкурентній боротьбі - конкурентоорієнтований та клієнтоорієнтований [7].

В основу конкурентоорієнтованого підходу до визначення стратегії розвитку покладено необхідність дослідження поведінки конкурентів та факторів, що спонукають конкурентів до зміни своєї поведінки на ринку. При цьому під поведінкою конкурента розуміється його ринкова активність, спрямована на розширення або збереження обсягів власної діяльності за рахунок зменшення ринкової долі іншого суб'єкта цього ринку або ринку взаємозамінюваного товару. Головною метою такого підходу є аналіз дій конкурентів, визначення їх слабких місць та реалізація стратегічних і тактичних дій, які дозволять обійти конкурента, наприклад, за ціною, якістю або асортиментом продукції (послуг). Потім сформувані у споживача уявлення, що саме ця продукція задовольнить якусь його потребу, активно доводячи інформацію до потенційного клієнта про наявність такого товару та її унікальні відмінності від аналогічної продукції інших товаровиробників на ринку.

Враховуючи специфіку діяльності фінансово-кредитних установ, у тому числі й банків (залучення у вклади грошових коштів фізичних і юридичних осіб та розміщення цих коштів від свого імені, на власних умовах та на власний ризик, відкриття і ведення банківських рахунків фізичних та юридичних осіб), пропонувати будь-які інноваційні продукти-послуги на фінансовому ринку, застосування яких не могли б у найближчій перспективі дозволити конкуренти, є малоімовірним. Тому застосування конкурентоорієнтованого підходу до розробки стратегії розвитку у цій сфері економічної діяльності буде або недоцільним та витратним, або малоефективним.

Клієнтоорієнтований підхід спрямований, перш за все, на дослідження поведінки споживачів, визначення факторів, що спонукають їх до зміни своєї поведінки, аналізу їхніх потреб, рівня задоволення цих потреб та орієнтацію політики та стратегії діяльності суб'єкта господарювання саме на задоволення існуючих потреб споживача, клієнта. В основі цього підходу лежить ієрархія потреб Маслоу та визначення потреби як того, що необхідно людині для існування і оптимального функціонування [2,3,7].

Основна потреба споживача (фізичної або юридичної особи) фінансових послуг при виборі того чи іншого банку для ведення власної фінансової діяльності – це, перш за все, його надійність. І чим більшою кількістю фінансових послуг клієнт готовий скористатися чи користується, тим надійнішою вважається для нього ця банківська установа.

На сьогоднішній день банки пропонують своїм клієнтам такі сучасні технології обслуговування як онлайн-банкінг, що дозволяє без відвідування банківської установи здійснювати керування власними рахунками, платежі, отримувати кошти, що надійшли, користуватися кредитними та посередницькими (наприклад страховими, транспортними, поштовими тощо) послугами банку та здійснення інших фінансових операцій у будь-який момент часу, не виходячи з дому або офісу.

Від впровадження дистанційного обслуговування виграють й самі банківські організації, оскільки це дозволяє істотно розширити асортиментну лінійку і привернути увагу нового сегмента клієнтів за допомогою віддалених сервісів, зменшити витрати на здійснення банківської діяльності, пов'язані з обслуговуванням клієнтів, розвантажити відділення та забезпечити приблизно однаковий рівень сервісу по всій мережі філій банку.

Крім того, надаючи зручне

обслуговування за рахунок онлайн-послуг, банки ненав'язливо вимагають акумулювати вільні грошові кошти клієнтів на карткових рахунках банківської установи, щоб скористатися усіма перевагами дистанційного обслуговування. Це дозволяє підвищити рівень мобілізації фінансових ресурсів у короткостроковому періоді, а отже й підвищити власну конкурентоспроможність на фінансовому ринку країни.

Таким чином, застосування банківськими установами новітніх досягнень цифрової економіки сьогодні дозволяє значно підвищити ефективність діяльності, конкурентоспроможність на ринку фінансових послуг, рівень обслуговування потенційних клієнтів та залучення їх фінансових ресурсів порівняно з небанківськими фінансово-кредитними установами [11].

Прикладом ефективного дистанційного обслуговування клієнтів на сьогоднішній день є онлайн-банкінг Приват24, а сам Приватбанк завдяки своєму продукту вважається найбільш технологічним, з великою кількістю послуг та надійним для залучення потенційних клієнтів банком країни. Завдяки розвитку технологій дистанційного обслуговування інший державний банк України, Ощадбанк, вийшов у лідери за динамікою приросту депозитів фізичних осіб і майже втричі збільшив свою частку на ринку – з 7,12% у 2014 році до 21,92% на кінець 2018 року [6].

У той же час варто зауважити, що довгострокові депозити, особливо депозити з капіталізацією доходів, які необхідні банкам для здійснення кредитування, перш за все, бізнесу та підвищення власної конкурентоспроможності в сучасних умовах соціально-економічного розвитку держави є недостатньо задіяними. Це пов'язано з нестабільністю економічної та політичної ситуації в країні, зниженням прибутковості діяльності бізнес-структур,

значним зниженням рівня життя та платоспроможності населення, що не сприяє заохоченню до накопичення грошових коштів на віддалену перспективу.

Ще одним інноваційним впровадженням, спрямованим на підтримку клієнтів та застосування клієнтоорієнтованого підходу до розвитку діяльності банків є створення інклюзивних відділень для клієнтів з особливими потребами. Першим в Україні та Східній Європі банком, який відкриває інклюзивні відділення, адаптовані для різних груп населення став Ощадбанк, що дозволило йому збільшити свою частку на ринку фінансових послуг, вартість корпорації та конкурентоспроможність в цілому за рахунок збільшення потоку клієнтів серед певного сегменту населення [9].

Висновок. Таким чином, застосування клієнтоорієнтованого підходу до визначення стратегії розвитку фінансово-кредитних установ, і перш за все основних акумуляторів грошових коштів – банків, дозволяє не тільки підвищити їх надійність з точки зору клієнтів, але й вирішити одну з головних фінансових проблем національної економіки, пов'язану з мобілізацією фінансових ресурсів населення, суб'єктів господарювання тощо, капіталізації банків та підвищення рівня конкурентоспроможності останніх особливо на ринку фінансово-кредитних послуг України.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Воловельская И. Анализ состояния банковской системы Украины в современных условиях / И. Воловельская, В. Петров, А. Марковский // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. - №63. – С.270-275.

2 Воловельська І.В. Дослідження факторів, що впливають на поведінку споживачів в сучасних умовах / І.В.Воловельська, В.О.Маслова // Вісник

економіки транспорту і промисловості. – 2018. - №61. – С.117-123.

3 Панченко С,В. Управління бізнесом: підручник /С.В.Панченко, В.Л.Дикань, І.В.Воловельська, В.О.Маслова. – Х.: УкрДУЗТ, 2017. – 315 с.

4 Діденко Л.В. Дослідження діяльності небанківських фінансових установ як учасників сучасного ринку фінансових послуг / Л.В.Діденко, І.А.Кобзар, І.С.Ханалієва // Економічний аналіз. – 2018. – Том 28. - № 4. – С. 88-94.

5 Коваленко В.В. Методологічні підходи до формування маркетингових стратегій розвитку інноваційної діяльності банків/ В.В.Коваленко. В.Г.Піддубна //Майбутнє банкінгу: сучасні виклики та перспективи розвитку: зб. матеріалів II Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції; 15 червня 2017 року, м. Київ. – К. : КНЕУ, 2017. – С. 76-79.

6 Консолідований звіт про управління АТ «Ощадбанк»: затверджено постановою правління АТ «Ощадбанк» від 25 квітня 2019 року № 281 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.oschadbank.ua/sites/default/files/2019-04/oschadbank_report-0426_new_2in1.pdf (дата звернення: 10 листопада 2019)

7 Маслова В.О. Основні підходи до розробки маркетингової стратегії підприємства / В.О. Маслова, І.В. Сап'єнко. // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 64. – С.277-283.

8 Офіційний сайт Національного банку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua> (дата звернення: 10 листопада 2019).

9 Ощадбанк першим в Україні пройшов аудит інклюзивності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://nabu.ua/ua/oshchadbank-pershim-v-ukrayini-proyshov.html> (дата звернення: 10 листопада 2019).

10 Татарин Н.Б. Проблеми фінансового ринку України та шляхи їх подолання / Н.Б. Татарин, Т.І. Чоп // Економіка і суспільство. – 2018. – Вип. 19. – С. 1169-1174.

11 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.

REFERENCES

1 Volovel'skaya I., Petrov V., Markovskiy A. (2018) Analiz sostoyaniya bankovskoy sistemy Ukrainy v sovremennykh usloviyakh [Analysis of the state of the banking system of Ukraine in modern conditions]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no.63, pp.270-275.

2 Volovelska I.V., Maslova V.O. (2018) Doslidzhennia faktoriv, shcho vplyvaiut na povedinku spozhyvachiv v suchasnykh umovakh [Investigation of the factors influencing consumer behavior in modern conditions]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no.61, pp.117-123.

3 Panchenko S.V., Dykan V.L., Volovelska I.V., Maslova V.O. (2017) Upravlinnia biznesom [Business management]. Kharkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

4 Didenko L.V., Kobzar I.A., Khanaliieva I.S. (2018) Doslidzhennia diialnosti nebankivskykh finansovykh ustanov yak uchasnykiv suchasnoho rynku finansovykh posluh [Research of the activity of non-bank financial institutions as participants of the modern financial services market]. *Ekonomichnyi analiz*, vol. 28, no.4, pp. 88-94.

5 Kovalenko V.V., Piddubna V.H. (2018) Metodolohichni pidkhody do formuvannia marketynhovykh stratehii rozvytku innovatsiinoi diialnosti bankiv [Methodological approaches to the formation of marketing strategies for the development of innovative activities of banks]. Proceedings of the *Maibutnie bankinhu: suchasni vyklyky ta perspektyvy rozvytku: II Mizhnarodna*

naukovo-praktychna internet-konferentsiia (Ukraine, Kyiv, June 15, 2017), Kyiv: KNEU, pp. 76-79.

6 Konsolidovanyi zvit pro upravlinnia AT «Oshchadbank» [Consolidated Management Report of Oschadbank JSC]. *Oschadbank* [Oschadbank] (official site). Available at: https://www.oschadbank.ua/sites/default/files/2019-04/oschadbank_report-0426_new_2in1.pdf (accessed 10 November 2019)

7 Maslova V.O., Sapiienko I.V. (2018) Osnovni pidkhody do rozrobky marketynhovoї stratehii pidpriemstva [Basic approaches to the development of enterprise marketing strategy]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no.64, pp. 277-283.

8 *Natsionalnyi bank Ukrainy* [National Bank of Ukraine] (official site). Available at: <https://bank.gov.ua> (accessed 10 November 2019).

9 Oshchadbank pershym v Ukraini proishov audyt inkliuzyvnosti [Oschadbank was the first in Ukraine to pass the inclusivity audit]. *Natsionalne antykoruptsiine biuro Ukrainy* [National Anti-Corruption Bureau of Ukraine] (official site). Available at: <https://nabu.ua/ua/oshchadbank-pershym-v-ukrayini-proyshov.html> (accessed 10 November 2019)

10 Tataryn N.B., Chop T.I. (2018) Problemy finansovoho rynku Ukrainy ta shliakhy yikh podolannia [Problems of the financial market of Ukraine and ways to overcome them]. *Ekonomika i suspilstvo*, vol. 19, pp. 1169-1174.

11 Tokmakova I.V., Shatokhina D.A., Melnyk S.V. (2018) Stratehichne upravlinnia rozvytkom pidpriemstv v umovakh tsyfrovizatsii ekonomiky [Strategic management of enterprise development in the conditions of digitalization of economy]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no.64, pp.283-291.

УДК 331.108.2

УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Обруч Г.В., к.е.н., ст. викладач,
Чернега Я.С., магістр,
Шульга М.Р., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті авторами наведено визначення конкурентоспроможності підприємств як сукупності динамічних конкурентних переваг, сформованих за рахунок ефективного використання управлінських, ресурсних, техніко-технологічних, кадрових, інформаційних та інноваційно-інвестиційних ресурсів підприємства в умовах трансформації конкурентного середовища їх розвитку. З метою посилення конкурентних позицій підприємства сформовано систему факторів забезпечення конкурентоспроможності підприємств у розрізі її основних складових. Обґрунтовано, що визначальну роль у забезпеченні конкурентоспроможності вітчизняних підприємств відіграє його кадрова складова. Доведено доцільність використання компетентнісного підходу до забезпечення розвитку персоналу підприємств. Визначено ключові компетенції персоналу і розкрито інструментарій їх формування та розвитку.

Ключові слова: конкурентоспроможність, динамічні конкурентні переваги, управління персоналом, компетенції, інструментарій.

УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Обруч А.В., к.э.н., ст. преподаватель,
Чернега Я.С., магистр,
Шульга М.Р., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье авторами приведено определение конкурентоспособности предприятий как совокупности динамических конкурентных преимуществ, сформированных за счет эффективного использования управленческих, ресурсных, технико-технологических, кадровых, информационных и инновационно-инвестиционных ресурсов предприятия в условиях трансформации конкурентной среды их развития. С целью усиления конкурентных позиций предприятия сформирована система факторов обеспечения конкурентоспособности предприятий в разрезе ее основных составляющих. Обосновано, что определяющую роль в обеспечении конкурентоспособности отечественных предприятий играет его кадровая составляющая. Доказана целесообразность использования компетентностного подхода к обеспечению развития персонала предприятий. Определены ключевые компетенции персонала и раскрыт инструментарий их формирования и развития.

Ключевые слова: конкурентоспособность, динамические конкурентные преимущества, управление персоналом, компетенции, инструментарий.

PERSONNEL MANAGEMENT AS A FACTOR OF ENSURING THE COMPETITIVENESS OF DOMESTIC ENTERPRISES

*Obruch H., Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer,
Cherneha Y., masters,
Shulha M., masters (USURT)*

The article studies theoretical approaches to ensuring the competitiveness of domestic enterprises and the definition of this economic category as a set of dynamic competitive advantages generated by effectively using the managerial, resource, technological, human, information and innovation-investment resources of the enterprise in the transformation conditions of the competitive environment of their development. In order to strengthen the competitive position of the company formed a system of factors to ensure the competitiveness of enterprises in the context of its main components (management, resource, technical and technological, personnel, information and innovation and investment resources). It is proved that the determining role in ensuring the competitiveness of domestic enterprises is played by its personnel component. The main directions of development of personnel of subjects of economic activity are revealed. The necessity of using a competence-based approach to ensuring the development of personnel of enterprises is substantiated. On the basis of the analysis of existing approaches to the systematization of the main competencies of personnel and given their transformational nature at the present stage, the key competencies are identified and the tools of their formation and development are disclosed. The most important today are defined competencies aimed at the formation of systemic and strategic thinking; intersectoral communication; project management and business processes; ensuring information and digital competence; the formation of multiculturalism and openness; ensuring effective teamwork; achieving high performance in transformational conditions and increasing the uncertainty of external changes. As effective tools for the development of competencies of personnel are defined such as: individual maps of development of competences; remote coaching and coaching technology; modular program development competencies of staff; digital learning platform for the intellectual development of staff, in particular the introduction of electronic corporate universities; the use of mentoring and the involvement of professional consultants.

Keywords: *competitiveness, dynamic competitive advantages, personnel management, competence, tools.*

Постановка проблеми. Успішне функціонування підприємств в умовах наростання кризових явищ залежить від його можливостей адаптуватися до динамічних змін, що відбуваються в зовнішньому середовищі розвитку бізнес-суб'єктів. Особливого значення забезпечення адаптивності підприємств до нестабільності середовища їх функціонування і досягнення бізнес-суб'єктами стійких позицій на ринку набуває в аспекті стратегічної перспективи їх розвитку. Тому в умовах посилення глобальної конкуренції і послаблення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на ринку першочерговим завданням є забезпечення підтримки

існуючих, а також формування та забезпечення розвитку нових, динамічних конкурентних переваг. Разом з тим швидкість реагування підприємств на зміни зовнішнього середовища і їх адаптивність до таких трансформацій з мінімально можливими втратами для бізнесу в значній мірі залежить від професійної висококомпетентної команди, здатної до виконання стратегічних завдань розвитку підприємства в умовах загрозливого впливу внутрішніх та зовнішніх викликів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження стратегічних аспектів забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних

підприємств на ринку досить комплексно представлено в наукових публікаціях В.Л. Диканя і представників його наукової школи [1-6]. Окремі аспекти визначення сутності і структуризації складових конкурентоспроможності підприємств, а також факторів її забезпечення в розрізі галузей економіки розглянуто в дослідженнях О.М. Николук, Т.А. Воронюк, І.В. Багрової, О.Г. Нефедової [7-9] та ін. Теоретичні основи управління персоналом і формування кадрового потенціалу підприємств висвітлено у роботах колективу авторів на чолі з С.В. Панченко та В.Л. Диканя [10], І.В. Токмакової [11], І.Л. Назаренко [12], М.В. Корінь [13], Г.В. Обруч [14], а також О.А. Грішнєвої [15], В.В. Лукашевич [16] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Попри значний науковий внесок розглянутих публікацій щодо кадрового забезпечення конкурентоспроможності сучасних бізнес-суб'єктів, потребує доопрацювання питання управління персоналом підприємств в умовах посилення динамічності конкурентного середовища їх розвитку. Це дозволило визначитися щодо **мети статті**, яка полягає в з'ясуванні ролі кадрового забезпечення як складової конкурентоспроможності підприємств і формуванні дієвого інструментарію стимулювання розвитку компетентності персоналу.

Виклад основного матеріалу. Розвиток ринкової економіки на засадах вільної конкуренції чітко визначив необхідність забезпечення стійкості конкурентних позицій підприємств на ринку. При цьому, варто зазначити, що посилення динамічності бізнес-середовища зумовлює зміщення пріоритетів ефективності діяльності економічних суб'єктів у бік забезпечення стабільності їх розвитку в умовах конкуренції у стратегічній перспективі.

Вивчення сутності і визначення складових конкурентоспроможності підприємств наразі знайшло відображення в

працях багатьох вчених, що зумовило виникнення низки підходів до розуміння даного поняття. Відомий вчений-практик в області забезпечення конкурентостійкості підприємств в ринкових умовах господарювання В.Л. Дикань надає перевагу системному підходу і розглядає конкурентоспроможність як змагання в сфері техніки, технології, організації виробництва і управлінні. При цьому автором зазначено, що це не жорстока боротьба, а компетентність, результатом якої є висока ефективність виробництва, яка забезпечує належну якість продукції та послуг, що надаються клієнтові за прийнятну для нього ціну. Прагнення зберегти конкурентоспроможність таким чином стає регулятором не лише виробництва, але й регулятором суспільних відносин на рівні макроекономіки [1]. Ця ключова особливість лягла в основу трактувань конкурентоспроможності підприємства й інших вчених наукової школи В.Л. Диканя [2-6].

О. Прокопєць також розглядає поняття «конкурентоспроможність» як властивість підприємства, що визначає можливість досягнення, отримання та (або) розширення його переваги над діючими суб'єктами в тій самій галузі на ринку і може проявлятися у пропонуванні нижчої ціни, вищої якості або інших привабливих ознаках продукту, вигідніших за пропозиції конкурентів, умінні утримувати і розширювати ринкову частку, здатності до підвищення ефективності функціонування підприємства і реалізації товарів на ринку [7].

Доволі цікаву думку висловлює Т. Воронюк, яка наполягає на тому, що в останні роки має місце принципово нове теоретичне трактування та практичне наповнення категорії конкурентоспроможності підприємства, в основу якого лягають принципи гнучкості та адаптивності діяльності, повсякчасне підвищення рівня інноваційності управління та виробництва, володіння інформаційними ресурсами, провадження соціально

відповідальної діяльності. Автор узагальнює, що конкурентоспроможність підприємства – це комплексна характеристика підприємства, що відображає його здатність швидко реагувати на мінливі вимоги споживачів та різномірні зовнішні впливи шляхом ефективного управління системою внутрішніх ресурсів, а також операціями на всіх інтегрованих етапах ланцюга постачань на підставах інноваційності та з урахуванням соціальних викликів сучасності [8].

Грунтуючись на розглянутих визначеннях, варто вказати, що, по-перше, конкурентоспроможність підприємства забезпечує збереження його власних конкурентних позицій протягом тривалого періоду часу і має стратегічний характер. По-друге, поняття конкурентоспроможності

підприємства тісно пов'язано з ефективністю функціонування бізнес-суб'єкта. А, отже, конкурентоспроможність підприємства варто розглядати як сукупність динамічних конкурентних переваг, сформованих за рахунок ефективного використання управлінських, ресурсних, техніко-технологічних, кадрових, інформаційних та інноваційно-інвестиційних ресурсів підприємства в умовах трансформації конкурентного середовища їх розвитку. Тому до вирішення проблеми забезпечення конкурентоспроможності підприємств варто підходити комплексно та системно. На рис. 1 наведено систему факторів забезпечення конкурентоспроможності підприємств у розрізі її основних складових.



Рис. 1. Система факторів забезпечення конкурентоспроможності підприємств у розрізі її основних складових (сформовано авторами на основі [1-9])

Визначальну роль у посиленні відіграє кадрове забезпечення діяльності конкурентних позицій підприємств бізнес-суб'єктів. Оскільки саме від

професіоналізму та компетентності персоналу, а також його вмотивованості до високопродуктивної праці, залежить узгодженість і результативність бізнес-процесів на підприємстві. Розглянемо більш детально особливості управління персоналом на підприємстві і дієві інструменти стимулювання його розвитку

Загалом управління персоналом підприємства у системі забезпечення конкурентоспроможності підприємства охоплює всю сукупність організаційних заходів, спрямованих на оптимальне кількісне та якісне формування персоналу та повне використання його можливостей у процесі діяльності підприємств (політика відбору та прийому працівників, розвиток кар'єри, мотивація, звільнення, вихід на пенсію, лідерство у колективі, підготовка та перепідготовка працівників, управління

конфліктами і т. ін.). Метою системи управління персоналом є забезпечення кадрами, організація їх ефективного використання, професійного та соціального розвитку, а також досягнення раціонального ступеня мобільності персоналу [17]. Відповідно в якості головних напрямів діяльності підприємства у сфері управління персоналом підприємства і його складовими є (рис. 2): визначення потреби у персоналі і здійснення його відбору, розстановка персоналу і забезпечення його розвитку, підтримка комфортного соціально-психологічного клімату і здійснення впливу на мотивацію поведінки, управління безпекою персоналу і правове та інформаційне забезпечення процесу його управління [15].

Головні напрями діяльності підприємства у сфері управління персоналом	
→	визначення потреби у персоналі (планування кількісної та якісної потреби у персоналі, вибір методів розрахунку кількості потреби у персоналі)
→	відбір персоналу (аналіз джерел відбору персоналу, встановлення зв'язків із зовнішніми організаціями, ділова оцінка кадрів під час відбору)
→	розстановка персоналу (поточна періодична оцінка кадрів, цілеспрямоване переміщення кадрів)
→	розвиток персоналу (адаптація, навчання, службове та професійне просування, вивільнення працівників)
→	підтримка комфортного соціально-психологічного клімату (регулювання стосунків керівника та колективу, трудових взаємостосунків, зниження рівня конфліктності у колективі)
→	вплив на мотивацію поведінки (адекватна оплата, створення творчої атмосфери, підтримка кар'єри, виховання «корпоративного духу»)
→	управління безпекою персоналу (створення нормальних умов праці, охорона праці, запровадження навчальних програм, спрямованих на формування у працівників безпечних дій, забезпечення соціальної інфраструктури)
→	правове та інформаційне забезпечення процесу управління персоналом (правове регулювання трудових взаємостосунків, облік та статистика персоналу, інформування колективу)

Рис. 2. Головні напрями діяльності у сфері управління персоналом підприємства і його складовими (сформовано на основі [15])

Загальновідомо, що стратегія управління персоналом є однією з функціональних стратегій підприємства, логічним продовженням стратегічного управління щодо всебічної роботи з персоналом. Підтвердження цього – чіткий практичний взаємозв'язок стратегічних рішень щодо діяльності підприємства із

системою управління персоналом, оскільки саме працівники є одночасно організаторами та виконавцями всіх робіт. Тому саме ця стратегія дає змогу забезпечити: формування й використання трудового потенціалу відповідно до змін в умовах господарювання; набір і формування необхідних категорій персоналу; його

підготовку до відповідної професійної діяльності; належну оцінку та розвиток персоналу; постійний моніторинг безпеки праці; соціальну захищеність персоналу підприємства тощо. Будь-які процеси, які пов'язані з персоналом, чи то залучення, використання, атестація або розвиток, потребують не тільки нагальних своєчасних заходів, а й перспективного підходу, що обумовлює необхідність запровадження ефективної системи стратегічного управління [10].

Наразі вченими в якості найбільш ефективного підходу до управління персоналом і забезпечення його розвитку визначають компетентнісний підхід, що базується на розвитку різного роду компетенцій персоналу. Загалом виділяють три основних типи компетенцій [11]: корпоративні компетенції – корпоративні вимоги до всіх працівників; потенціал працівника до кар'єрного зростання; особові установки і мотивація співробітника; менеджерські компетенції – готовність працівника виконувати менеджерські функції; менеджерські навички і уміння, необхідні для успішного керівництва; функціональні (професійні) компетенції – готовність працівника ефективно працювати в даній сфері діяльності; описують навички і уміння, які необхідні для ефективної роботи.

З плином часу і посиленням вимог середовища функціонування бізнес-суб'єктів змінюється та розширюється перелік компетенцій, якими повинен володіти персонал. Найбільш комплексно дане питання розкрито в роботі [18], де автором виділено професійні, соціальні, ділові та особистісні компетенції:

- професійні компетенції: професійні знання (володіння професійними знаннями на високому рівні; чітка орієнтація в особливостях професії; постійне оволодіння новими знаннями та вміннями у своїй професійній сфері), уміння та навички (володіння професійними уміннями та навичками; чітке усвідомлення рівня власного потенціалу професійної компетентності; інтерес до суміжних сфер

діяльності; здатність до оновлення професійного досвіду; здатність до творчого використання професійного досвіду);

- соціальні компетенції: корпоративність (уявлення про підприємство як довготривалого роботодавця; знання особливостей роботи підприємства; орієнтація на корпоративні цінності; позитивне сприйняття норм та правил поведінки, що діють на підприємстві), етика (чітке дотримання професійних норм; дотримання загальнолюдських моральних норм), соціальна взаємодія (підтримання добрих відносин з усіма членами колективу; здатність викликати довіру в оточуючих; взаємодопомога), соціальна чутливість (активне слухання, емпатія, відкритість, уміння зрозуміти особливості психології людей);

- ділові компетенції: адаптивні компетенції (гнучкість; здатність до швидкої адаптації; емоційна врівноваженість; стресостійкість), комунікативні навички (навички усної та письмової комунікації; взаємодія; уміння слухати; наявність інтеграційних здібностей), успішність у вирішенні проблем (планування діяльності; аналітичне та концептуальне мислення; управління ризиками; організованість), орієнтація на клієнта (орієнтація на потреби клієнта; спрямування індивідуальних та/або групових зусиль на програми і послуги, що відповідають очікуванням клієнтів; здатність поглянути на проблему очима клієнта; пошук рішення, яке є оптимальним для споживача; підтримка довгострокових сприятливих відносин з клієнтами), креативність (активна генерація нових ідей і творчий підхід до їх реалізації; постійний пошук нових форм і методів роботи); інноваційність (інноваційне та творче мислення; управління змінами; позитивне ставлення до інновацій; активний пошук нових можливостей; ініціатива щодо розробки і впровадження інновацій; позитивне сприйняття «інноваційної атмосфери» у колективі);

- особистісні компетенції: мотивація

(залученість до роботи; здатність активно ініціювати і виконувати роботу; оптимізм; упевненість в успіху), орієнтація на досягнення (дотримання встановлених стандартів якості; позитивний досвід у вирішенні завдань і досягненні цілей; спрямованість на подолання перешкод; амбіційність), незалежність (адекватність самооцінки; власна аргументована позиція стосовно найважливіших питань і шляхів вирішення проблем), стратегічна орієнтація (стратегічне планування діяльності; стратегічне мислення), прийняття рішень (уміння визначати проблеми; здатність до концептуального мислення; комплексний підхід прийняття управлінських рішень, що стосується різних сфер діяльності підприємства; використання зворотного зв'язку), формування трудового процесу (здатність організувати роботу підлеглих; уміння визначити і забезпечити необхідні робочі взаємовідносини; здатність здійснювати дієву розстановку працівників по робочим місцям); делегування повноважень (уміння передавати частину свої завдань підлеглим; здатність визначати справи, які доцільно делегувати; уміння визначати завдання, що не підлягають делегуванню; здатність визначити працівника, який найбільш ефективно виконає делеговане повноваження); лідерські якості (ентузіазм; здатність до отримання репутації визнаного лідера в колективі; вміння забезпечити стабільну поведінку працівників; високі вимоги до себе та працівників; вміння забезпечити емоційну підтримку працівникам; здатність виявляти найкращі якості в інших людей).

На сьогодні склад ключових набув значних змін. Зокрема важливу роль відіграють компетенції критичного мислення [19]: правильно організована пам'ять (збереження і відтворення інформації); володіння мовою як інструментом мислення; навички вилучення сенсу з інформації; вміння робити логічно правильні судження; вміння аналізувати й оцінювати аргументи; вміння формувати і перевіряти гіпотези; вміння виносити

судження про невизначеність і ймовірності; дисципліна в прийнятті рішень; навички вирішення чітко і нечітко поставлених завдань. Компетенція критичного мислення дає змогу визначати ключові виклики, які стоять перед підприємством, об'єктивно і всебічно аналізувати проблеми, а також формувати оптимальні стратегії реагування на зміни в бізнес-середовищі.

Також, в якості базису розвинення емоційного інтелекту виділяють емоційну компетентність, яка включає уміння точно розпізнавати, оцінювати і виражати емоції; уміння породжувати відчуття, сприяючи процесу усвідомлення і мислення; уміння розуміти емоції і продиціювати емоційне знання; закріплення досвіду суб'єкта, у тому числі і емоційного; уміння впливати на міжособистісну комунікацію; уміння управляти емоціями для досягнення емоційного і інтелектуального зростання, підвищення культури емоцій персоналу і культури організації в цілому. Цю компетенцію пов'язують з безпосередньо емоційним інтелектом, складовими елементами якого є [20]:

– самоусвідомлення – здатність розпізнавати та усвідомлювати свій настрій, емоції та внутрішні імпульси, а також їх ефект на інших людей (ключові ознаки: впевненість у собі; реалістична самооцінка; самоіронічне почуття гумору);

– самодисципліна – здатність контролювати або перенаправляти руйнівні внутрішні імпульси та настрої (ключові ознаки: спроможність не робити поспішних висновків; надійність та чесність; відсутність страху перед невизначеністю; відкритість до змін);

– мотивація – пристрасть до роботи з причин, що не обмежуються матеріальними благами або статусом у суспільстві (ключові ознаки: спроможність енергійно та наполегливо досягати цілей; цілеспрямованість; оптимістичний настрій, навіть за наявності невдач; відданість організації);

– емпатія/співпереживання – здатність розуміти емоційний склад інших

людей/здатність ставитися до людей враховуючи їх емоційні реакції (ключові ознаки: вміння розвивати та утримувати талановитих працівників; чутливість до міжкультурних відмінностей; вміння бути корисним клієнтам та замовникам);

– суспільні навички – вміння керувати стосунками та розбудовувати мережі, а також здатність знаходити спільну мову та налагоджувати тісні взаємовідносини (ключові ознаки: ефективність у проведенні змін; переконливість; знання, як формувати і керувати командами) тощо.

Найбільш важливими на сьогодні вважаються компетенції, спрямовані на формування системного та стратегічного мислення (зосередженість не лише на моніторингу змін окремих процесів, але й оцінці впливу таких трансформацій на сукупність бізнес-процесів); міжгалузевої комунікації (оволодіння знаннями в декількох суміжних сферах); управління проектами та бізнес-процесами (оволодіння навиками проектного управління); забезпечення інформаційно-цифрової компетентності (уміння ефективного

застосування інформаційно-цифрових рішень для оптимізації діяльності підприємства і забезпечення його стабільного розвитку); формування мультикультурності і відкритості (в умовах інтернаціоналізації бізнесу актуальними є вміння щодо спілкування з представниками різних культур та народів); забезпечення ефективної командної роботи (уміння працювати в команді); досягнення високої результативності в трансформаційних умовах і посиленні невизначеності зовнішніх змін. Цього можливо досягнути за рахунок використання дієвого інструментарію розвитку компетенцій персоналу підприємства, зокрема застосування таких інструментів як: індивідуальні карти розвитку компетенцій кадрів; дистанційний коучинг і коучинг-технології; модульні програми розвитку компетенцій персоналу; цифрові освітні платформи інтелектуального розвитку кадрів, зокрема впровадження електронних корпоративних університетів; використання практики наставництва і залучення професійних консультантів тощо (рис. 3).



Рис. 3. Інструментарій формування і розвитку компетенцій персоналу підприємства

Висновки. Підсумовуючи результати проведеного дослідження варто вказати, що на сьогодні конкурентоспроможність підприємства доцільно розглядати як сукупність динамічних конкурентних переваг, сформованих за рахунок ефективного використання управлінських, ресурсних, техніко-технологічних, кадрових, інформаційних та інноваційно-інвестиційних ресурсів підприємства в умовах трансформації конкурентного середовища їх розвитку. Зважаючи на комплексність даної економічної категорії доведено доцільність структуризації її складових за такими напрямками як управлінські, ресурсні, техніко-технологічні, кадрові, інформаційні та інноваційно-інвестиційні ресурси. Сформовано систему факторів забезпечення конкурентоспроможності підприємств у розрізі її основних складових. Доведено, що визначальну роль у забезпеченні конкурентоспроможності вітчизняних підприємств відіграє його кадрова складова. Розкрито головні напрями розвитку персоналу суб'єктів економічної діяльності. Обґрунтовано потребу використання компетентнісного підходу до забезпечення розвитку персоналу підприємств. На основі аналізу існуючих підходів до систематизації основних компетенцій персоналу і зважаючи на їх трансформаційний характер на сучасному етапі визначено ключові компетенції і розкрито інструментарій їх формування та розвитку.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятий: монография. / В.Л. Дикань. Харьков: Основа, 1995. - 160 с.

2 Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств: підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М.Полякова, Ю.М.Уткіна. Харків: УкрДАЗТ, 2012. -415 с.

3 Дикань В.Л. Стратегічне

управління: навч. Посіб / В.Л.Дикань, В.О.Зубенко, І.В.Токмакова, М.О.В.аковоз, О.В.Шраменко. К.: Центр учбової літератури, 2013. - 272 с.

4 Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей его экономической безопасности / В.Л. Дикань, И.В. Воловельская // Вісник Одеського національного університету. Економіка. -2016. - Т. 21. - Вип. 1. - С. 82-85.

5 Дикань В. Л. Визначення ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - Вип. 56. - С. 9-18.

6 Уткіна Ю.М. Якісні аспекти забезпечення конкурентоспроможності підприємств / Ю.М. Уткіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2019. - Вип. 65. - С. 60-67.

7 Прокопеч Л.В. Підвищення конкурентоспроможності сільськогосподарських підприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04; Тернопільський національний економічний університет. Тернопіль, 2015. - 20 с.

8 Воронюк Т.А. Формування механізму управління конкурентоспроможністю підприємств ресторанного господарства: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04; Одеська національна академія харчових технологій. Одеса, 2019. - 23 с.

9 Багрова І.В. Складові та фактори конкурентоспроможності / І.В.Багрова, О.Г. Нефедова // Вісник економічної науки України. - 2007. - №1(11). - С. 11-16.

10 Панченко С.В. Підприємництво: підруч. / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, О.В. Шраменко, О.М.Полякова, Ю.М. Уткіна. Х.: УкрДУЗТ, 2016. - Ч.2. Реалізація підприємницької діяльності у сучасних ринкових умовах. - 241 с.

11 Токмакова І. В. Управління

розвиток компетенцій персоналу підприємств залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Науковий огляд. 2015. Т. 4. № 14. URL: <https://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/473> (дата звернення: 22.11.2019).

12 Назаренко І. Л. Організаційно-економічний механізм управління кадровим потенціалом структурного підрозділу залізничного транспорту / І. Л. Назаренко, М. Труш // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2019. - Вип. 66. - С. 94-102.

13 Корінь М. В. Формування системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в транскордонних регіонах / М. В. Корінь, М. В. Кондратюк, О. В. Фарафонова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2019. - Вип. 66. - С. 29-37.

14 Обруч Г.В. Теоретичні аспекти формування та використання інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту / Г.В. Обруч, В.Е. Ємцова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - Вип. 60. - С. 169-177.

15 Грішнова О.А. Економіка праці та соціально-трудові відносини: підруч. 3-тє вид., випр. і доп. К.: Товариство «Знання», 2017. - 559 с.

16 Лукашевич В.В. Основы управления персоналом: учеб. пособ./ В.В. Лукашевич. М.: КноРус, 2018. - 240 с.

17 Тівецька А.В. Удосконалення системи управління персоналом організації з врахуванням вимог міжнародних стандартів ISO. / А.В.Тівецька, С.М. Невмержицька // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія: Економічні науки. - 2015. - № 6. - С. 81-87.

18 Сардак О.В. Розробка системи компетенцій персоналу підприємства. / О.В. Сардак // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Економіка». - 2010. - Вип. 4 (3). - С. 122-126.

19 Станченко А., Богданов Л.

Прогноз «Бизнес-компетенции – 2020» от АТД. hrliga.com: веб-сайт. URL: <http://hrliga.com/index.php?module=profession&op=view&id=1741> (дата звернення: 25.11.2019).

20 Гавриш О.А. Технології управління персоналом: монографія. / О.А. Гавриш, Л.Є.Довгань, І.М.Крейдич, Н.В. Семенченко. Київ: НТУУ «КПІ імені Ігоря Сікорського», 2017. 528 с.

REFERENCES

1 Dykan, V.L. (1995), *Obespechenie konkurentoustojchivosti predpriyatij* [Ensuring the competitiveness of enterprises], Osnova, Kharkiv, Ukraine.

2 Dykan, V.L., Borovyk, Yu.T., Poliakova, O.M. and Utkina, Yu.M. (2012), *Zabezpechennia konkurentospromozhnosti pidpriemstv* [Ensuring the competitiveness of enterprises], USART, Kharkiv, Ukraine.

3 Dykan, V.L., Zubenko, V.O., Tokmakova, I.V., Makovoz, O.V. and Shramenko, O.V. (2013), *Stratehichne upravlinnia* [Strategic management], Tsentr uchbovoi literatury, Kyiv, Ukraine.

4 Dykan, V. L. and Volovel'ska, Y.V. (2016), “Ensuring the competitiveness of railway transport as the main component of its economic security”, *Visnyk Odes'koho natsional'noho universytetu, Ekonomika*, vol. 21.1, pp. 82-85.

5 Dykan, V. L. and Obruch, H.V. (2016), “Determination of efficiency of realization of potential of competitiveness of the car-building enterprises”, *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 56, pp. 9-18.

6 Utkina, Yu. M. (2019), “Qualitative aspects of ensuring the competitiveness of enterprises”, *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 65, pp. 60-67.

7 Prokopets', L.V. (2015), “Improving the competitiveness of agricultural enterprises”, Ph.D. Thesis, Economy and management of enterprises (by types of economic activity), Ternopil national economic university, Ternopil, Ukraine.

- 8 Voronyuk, T. A. (2019), "Formation of the mechanism of management of competitiveness of the enterprises of restaurant economy", Ph.D. Thesis, Economy and management of enterprises (by types of economic activity), Odessa national Academy of food technologies, Odessa, Ukraine.
- 9 Bahrova, I.V. and Nefedova, O.H. (2007), "Components and factors of competitiveness", *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, vol. 1 (11), pp. 11-16.
- 10 Panchenko, S.V., Dykan, V.L., Shramenko, O.V., Poliakova, O.M. and Utkina, Yu.M. (2016), *Pidprijemnytstvo. Realizatsiia pidprijemnyts'koi diial'nosti u suchasnykh rynkovykh umovakh* [Entrepreneurship. Implementation of entrepreneurial activity in modern market conditions], USURT, Kharkiv, Ukraine.
- 11 Tokmakova, I. V. (2015), "Management development of competences of personnel of railway transport enterprises", *Naukovyj ohliad*, vol. 14.4, available at: <https://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/473> (Accessed 22 Nov 2019).
- 12 Nazarenko, I. L. and Trush, I. M. (2019), "Organizational and economic mechanism of management of personnel potential of structural subdivision of railway transport", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 66, pp. 94-102.
- 13 Korin, M. V., Kondratiuk, M. V. and Farafonova, O. V. (2019), "Formation of a system of personnel support for the development of railway transport infrastructure in cross-border regions", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 66, pp. 29-37.
- 14 Obruch, H.V. and Yemtsova, V.E. (2017), "Theoretical aspects of formation and use of intellectual potential of railway transport enterprises", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 60, pp. 169-177.
- 15 Hrishnova, O.A. (2017), *Ekonomika pratsi ta sotsial'no-trudovi vidnosyny* [Labor economics and social and labor relations], 3rd ed, Tovarystvo "Znannia", Kyiv, Ukraine.
- 16 Lukashevych, V.V. (2018), *Osnovy upravlenija personalom* [Basics of personnel management], KnoRus, Moskva, Russia.
- 17 Tivets'ka, A.V. and Nevmerzhyts'ka, S.M. (2015), "Improvement of the personnel management system of the organization taking into account the requirements of international standards ISO", *Visnyk Kyivs'koho natsional'noho universytetu tekhnolohij ta dyzajnu. Serii: Ekonomichni nauky*, vol. 6, pp. 81-87.
- 18 Sardak O.V. (2010), "Development of the competence system of the enterprise personnel", *Visnyk Dnipropetrovs'koho universytetu. Serii "Ekonomika"*, vol. 4 (3), pp. 122-126.
- 19 Stanchenko, A. and Bohdanov, L. ATD Business competence 2020 forecast, available at: <http://hrliga.com/index.php?module=profession&op=view&id=1741> (Accessed 25 Nov 2019).
- 20 Havrysh, O.A., Dovhan, L.Ye., Krejdych, I.M. and Semenchenko N.V. (2017), *Tekhnolohii upravlinnia personalom* [Technologies of personnel management], NTUU "KPI named after Igor Sikorsky", Kyiv, Ukraine.

УДК 656.07

РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ

*Овчиннікова В. О., д.е.н, професор,
Торопова В. І., аспірант (УкрДУЗТ)*

Встановлено, що цифрові трансформації в процесі розвитку залізничного транспорту в Україні та у світі займають ключові позиції. Визначена роль цифровізації в процесі забезпечення ефективності функціонування та конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту України. В якості першочергових напрямків діяльності підприємств залізничного транспорту, що стануть базисом для економічного зростання за рахунок використання цифрових технологій, було виділено: розвиток клієнтського сервісу на основі використання цифрових комунікаційних каналів, зміцнення партнерських відносин на базі цифрових платформ, побудова прогнозів на основі Big Data, реалізація кадрових стратегій.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, розвиток, цифрові трансформації, конкурентоспроможність.

РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ

*Овчинникова В. А., д.э.н., профессор,
Торопова В. И., аспирант (УкрДУЖТ)*

Установлено, что цифровые трансформации в процессе развития железнодорожного транспорта в Украине и в мире занимают ключевые позиции. Определена роль цифровизации в процессе обеспечения эффективности функционирования и конкурентоспособности предприятий железнодорожного транспорта Украины. В качестве первоочередных направлений деятельности предприятий железнодорожного транспорта, которые станут базисом для экономического роста за счет использования цифровых технологий были выделены: развитие клиентского сервиса на основе использования цифровых коммуникационных каналов, укрепление партнерских отношений на базе цифровых платформ, построение прогнозов на основе Big Data, реализация кадровых стратегий.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, развитие, цифровые трансформации, конкурентоспособность.

DEVELOPMENT OF RAILWAY ENTERPRISES OF UKRAINE IN DIGITAL CONDITIONS

*Ovchynnikova V.A., Doctor of Economics, Professor,
Toropova V.I., Postgraduate Student (USURT)*

It has been found that digital transformations in the process of railway development in the world are gaining momentum. The role of digitization in the viability, efficient functioning and competitiveness of Ukrainian railways enterprises has been identified. It has been proved

that the starting points for the digitization of railway transport are now needed, which will become the primary basis for ensuring its efficiency. Advantages of digital technologies prevailing in railway transport operational activity are analyzed, which include: automation of internal and external business processes, application of new methods of customer involvement, reduction of decision-making time and increase of their degree of adequacy, which contributes to reduction of production risks and increase of economic efficiency and implementation of transport and logistics services. As a new business model, a digital platform has been singled out, which has identified the success of many of the fastest growing, competitive companies, as well as influencing other economic and social sectors. As the primary points of economic growth through the use of digital technologies, we can distinguish the basic areas of development of railway transport enterprises and their fundamental transformation: development of customer service (use of communication channels to attract and retain customers, forming a positive image); strengthening partnerships (application of non-standard solutions in the transport business, conducting applied research and finding new business solutions based on collaboration); search and testing of new directions of transport business development through data enrichment and introduction of innovative technologies, modeling of consumer behavior and processes, making forecasts based on Big Data; implementation of personnel strategies, which consist of continuous training of employees in the formation of competencies for the needs of digital railway transport).

Keywords: *railway enterprises, development, digital transformations, competitiveness.*

Постановка проблеми. В даний час перетворення, що генерують масштабні потоки інформації, визначаються як новий тип економіки - цифрова економіка. Цифрова трансформація світової економіки обумовлена стійкими технологічними змінами, які включають в себе досягнення в області аналітики, штучного інтелекту, хмарних обчислень, мобільних пристроїв. Однак питання стосується не лише передачі, зберігання, обробки інформації, а виникнення принципово нового економічного укладу, де істотно видозмінюється вся система соціальних, економічних та інституційних відносин між різними економічними суб'єктами, що включаються в цифрове середовище. Причому у суб'єктів господарювання залучених до обігу цифровізації змінюється не лише взаємини, суттєвій трансформації піддається система їх інтересів і потреб. Все це повною мірою стосується і підприємств залізничного транспорту, які повинні працювати на «випередження», адже підприємства, які в найближчому майбутньому випадує з процесу цифрової

трансформації, опиняться на периферії вітчизняного та світового ринку перевезень.

У зв'язку з цим перед підприємствами залізничного транспорту стоїть ряд важливих викликів і це визначило необхідність вбудовування інструментів цифрової трансформації в традиційну модель господарювання залізничних підприємств.

Аналіз досліджень та публікацій.

На сьогодні тема дослідження теоретичних основ розвитку залізничного транспорту України досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: В. Диканя, О. Маковоз, І. Токмакової, О. Шраменко [1], В. Овчиннікової [2], Ю. Бараша, Т. Чаркіної [3], Б. Остапюка [4] та ін. Однак їх здобутки не розкривають особливості процесу цифровізації підприємств залізничного транспорту.

В економічних колах присутні наукові здобутки щодо визначення особливостей цифрової трансформації світової економіки. Існують різні думки про те, які переваги і які недоліки несе в собі цифровізація.

Так, наприклад, нобелівський лауреат К. Пісарідес говорить про те, що «основними загрозами для економіки в майбутньому стануть роботизація і розвиток цифрових технологій, які приведуть до збільшення нерівності між країнами, а цифрові технології та комп'ютеризація зараз ще більше підкреслюють нерівність...» [5].

Андре Горц відзначив, що «в економіці знань будь-яка праця, будь то в переробній промисловості або сфері послуг, містить зростаючу частку знань. Цифровізація підвищила в ціні саме цінне та незамінне, що не піддається формалізації, - знання. Попитом все більше користуються знання, які базуються на досвіді, розсудливості, здатності до координації, самоорганізації і знаходження спільної мови» [6].

Даний напрямок наукових здобутків також висвітлювався в працях: Семячкова К. [7], Дешко І., Кряженкова К., Цветкова В. Я. [8], Катасонова В. [9] та ін.

Щодо концептуальних положень цифровізації залізничного транспорту, то вони зайшли своє відображення у роботах: Куприяновського В. [10], Ши Т., Ванжі Дж., Лі П. [11], Гараєва М. [12], Компанієць В. [13] та ін. В цих роботах висвітлені узагальнюючі положення цифровізації підприємств залізничного транспорту.

Разом з тим необхідні нові базові пропозиції, що визначають напрямки цифровізації залізничного транспорту, які стануть першоосною для забезпечення ефективності його господарювання.

Мета статті. Тому, метою статті є дослідження особливостей цифровізації залізничного транспорту та обґрунтування базових сфер цифрової трансформації підприємств залізничного транспорту України в даних умовах господарювання.

Основний матеріал. Цифрові трансформації в процесі розвитку залізничного транспорту в світі все більше і більше набирають обертів. Вже не одна залізниця успішно впроваджує «цифру» та отримує позитивні результати від цього.

Так італійська залізниця «Trenitalia» економить 100 мільйонів євро на рік, використовуючи в своїй діяльності інтелектуальну аналітику [14], а IoT - для управління ремонтами будівель [15]. Нідерландська компанія «ProRail» за допомогою дронів оглядає залізничні колії.

Вже не є дивиною інтеграція системи відеоспостереження з системою розпізнавання осіб. Дана технологія наразі застосовується на залізницях світу (Японія, Китай, Сінгапур та ін.), у метрополітені і великих аеропортах. Можливості використання системи розпізнавання осіб на залізничних вокзалах колосальні - вона дозволяє запобігати правопорушенням і злочинам, шукати зниклих без вісті, своєчасно виявляти сторонніх на окреслених територіях і т. ін.

Ще одним високотехнологічним здобутком, що базується на цифрових технологіях, є мобільний додаток для пасажирів, завдяки якому пасажир здійснює поїздку в електропотязі, при цьому система, що побудована на базі геотаргетингу фіксує місце його посадки і виходу та автоматично розраховує вартість поїздки. Для здійснення оплати досить скористатись мобільним пристроєм. У поїздах далекого сполучення пасажиру набагато зручніше користуватися сервісами перевізника - купити сендвіч з кавою, не чекаючи стюарда з візком, або замовити фільм з відеотеки для перегляду.

Яскравим прикладом цифровізації є повсякчасне використання Big Data, адже застосування інструментів аналізу великих даних, дозволить суб'єктам економічної діяльності приймати більш ефективні управлінські рішення, вибудовувати максимально персоналізовану комунікацію з клієнтами, формуючи актуальні пропозиції.

Інвестиції в цифрові технології на залізниці підвищують безпеку перевезень, поліпшують логістику, скоротять витрати на техобслуговування і ремонт, оптимізують розклад руху. Проте дані проекти вимагають великих витрат, але ці

інвестиції виправдані і за кілька років, як правило, окупаються. АТ «Укрзалізниця» поки що відстає за рівнем цифровізації в цілому від залізниць світу, які запустили процеси переходу до цифрових технологій раніше.

Рівень проникнення і використання цифрових інновацій зростає швидко і в найближчі роки, скоріше за все, залишиться таким же. Йдеться вже про те, щоб вітчизняні транспортні засоби стали автономними і поєднаними в єдину систему, це сприятиме появі «розумних залізниць», які дозволять підвищити ефективність перевезень і знизити енергоспоживання.

Отже, значення цифровізації та інновацій має істотний інвестиційний потенціал, представляє інтерес як додаткове джерело доходів в першу чергу саме для вітчизняних залізниць.

Як нову модель ведення бізнесу необхідно виділити цифрові платформи, які визначили успіх багатьох найбільших конкурентоспроможних компаній, а також впливають і на інші економічні та соціальні сфери: від охорони здоров'я й освіти до енергетики і державного управління.

Перспективним напрямком автоматизації та оптимізації бізнес-процесів підприємств залізничного транспорту є створення «цифрового двійника процесу надання транспортно-логістичних послуг». Реалізація такого підходу передбачає цифровізацію процесу надання транспортно-логістичних послуг, тобто створення віртуального двійника підрозділів з урахуванням рухомого складу, що використовується, його розташування, врахування особливостей операцій і т.ін. Активне використання інтернет-технологій визначає нові можливості для вивчення переваг споживачів і просування транспортно-логістичних послуг.

Таким чином, перевагами цифровізації діяльності підприємств також є автоматизація внутрішніх та зовнішніх бізнес-процесів, застосування

нових методів залучення клієнтів, скорочення часу прийняття рішень і підвищення ступеня їх адекватності, що сприяє зниженню виробничих ризиків і зростання ефективності господарювання і реалізації транспортно-логістичних послуг.

Поряд з перспективами та перевагами повсюдного застосування цифрових технологій в експлуатаційній діяльності залізничного транспорту необхідно виділити і ряд проблем і загроз.

В першу чергу це пов'язано з тим, що співвідношення між природним інтелектом співробітників і зростаючої експансією штучного інтелекту не завжди сприяє збереженню та збільшенню першого і адекватній оцінці меж застосування другого. Саме тому виникає потреба у формуванні нового типу професійних компетенцій у сфері цифровізації транспорту, які пов'язані з вміннями і навичками створення відповідних концептуальних моделей, максимально ефективно використовувати як існуючі цифрові платформи, так і забезпечувати формування нових.

В узагальненому вигляді відсутність компетентних кадрів на залізничному транспорті України, які орієнтуються на цифрове перетворення транспортного бізнесу, як правило, обмеженість строків трансформації і консерватизм, перерозподіл капіталу - це ті основні першочергові проблеми, які стоять перед сучасними підприємствами залізничного транспорту, орієнтованих на загальну цифровізацію галузі.

Інформатизація підвищила і цінність «цифрового» знання. Збільшується кількість працівників, яким потрібні знання не тільки в їх професійній галузі, але й в суміжних галузях. Зазначене висуває на перший план концепцію мобільної освіти (mobile education), тільки постійне вдосконалення компетенцій (в тому числі цифрових і професійних) працівників залізничного транспорту дозволить при всіх можливостях, які

забезпечує цифровізація, нейтралізувати головну проблему - диференціацію доходів.

Узагальнюючи все вищезазначене, потрібно мати на увазі, що з точки зору розвитку підприємств залізничного транспорту цифровізація має досить багато позитивних моментів. У той же час недоліки і загрози не можна недооцінювати. Саме баланс позитивних і негативних явищ цифровізації зможе стати основою сталого розвитку підприємств залізничного транспорту.

В якості першочергових напрямків діяльності підприємств залізничного транспорту, що стануть базисом для економічного зростання за рахунок використання цифрових технологій, слід вважати:

1. Розвиток клієнтського сервісу на основі використання цифрових комунікаційних каналів (інструменти аналітики, скорінг, варіативність, адаптивність, прогноз) для залучення і утримання клієнтів, формування позитивного іміджу.

2. Зміцнення партнерських відносин на базі цифрових платформ – застосування техніки нестандартних рішень в транспортному бізнесі, проведення прикладних досліджень і пошук нових бізнес-рішень на основі колаборації. Розгляд партнерських відносин як основи масштабування транспортного бізнесу.

3. Побудова прогнозів на основі Big Data – пошук і тестування нових напрямків розвитку транспортного бізнесу за рахунок збагачення даних і впровадження інноваційних технологій, моделювання поведінки споживачів і процесів.

4. Реалізація кадрових стратегій, які полягають в постійному підвищенні кваліфікації працівників щодо формування компетенцій під потреби цифрового залізничного транспорту.

Висновок. В цілому, підсумовуючи сказане, слід зробити висновок, що для забезпечення економічного зростання підприємств залізничного транспорту

України доцільно впроваджувати заходи, що сприяють максимальному використанню переваг цифровізації і мінімізують негативні явища, пов'язані з розвитком інформаційного суспільства. Однак, для забезпечення процесу цифровізації підприємств залізничного транспорту України та збереження їх конкурентоспроможності як на внутрішньому ринку, так і на міжнародній арені належить ще багато зробити, перш за все це: створення єдиних цифрових платформ в сфері ватажних та пасажирських перевезень/сервісів і експлуатації інфраструктури; роботизація рутинних процесів та забезпечення переходу на безпаперові квитки і безконтактні системи контролю проїзду, в тому числі на основі біометрії; створення систем моніторингу вагонів на основі супутникового зв'язку, систем безконтактного огляду і контролю стану рухомого складу і шляхів, систем поїзного менеджменту, цифрових засобів зв'язку і автоматизації, систем мультимедіа і відеоспостереження, інтелектуального клімат-контролю і контролю освітлення для поїздів, систем контролю пильності машиніста; впровадження ВІМ-технологій для проектування і обслуговування інфраструктури та ін.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 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.

2. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. / В. О. Овчиннікова. Х. : УкрДУЗТ, 2017. - 427 с.

3. Бараш Ю. С. Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - № 53. - С. 24–30.

4. Остапюк Б. Я. Развитие

железнодорожного транспорта в системе национальной экономики / Б. Я. Остапук // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - № 46. - С. 129 – 135.

5. Pissarides C. "Structural Change in a Multi-Sector Model of Growth" (with L. Rachel Ngai), *American Economic Review*, forthcoming. URL: http://eprints.lse.ac.uk/4468/1/Structural_Change_in_a_Multi-Sector_Model_of_Growth.pdf. (Accessed: 21.09.2019).

6. Горц А. Нематериальное. Знание, стоимость и капитал / Пер. М. М. Сокольской; научный ред. М. А. Маяцкий. М.: Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2010. - 208 с.

7. Семячков К. А. Цифровая экономика и ее роль в управлении современными социально-экономическими отношениями / К. А. Семячков // *Соврем. технологии управления*. - 2017. - № 8 (80). - Ст. № 8001. URL: <http://sovman.ru/article/8001>. (дата обращения: 17.10.2019).

8. Дешко И. П. Устройства, модели и архитектуры Интернета вещей / И. П. Дешко, К. Г. Кряженков, В. Я. Цветков. М.: МАКС Пресс, 2017. - 88 с.

9. Катасонов В. Цифровая трансформация мировой экономики. URL: <http://russnov.ru/valentinkatasonov-cifrovaya-a-transformaciya-mirovoj-ekonomiki-11-02-2017/> (дата обращения: 11.10.2019).

10. Куприяновский В. П. Цифровая железная дорога – целостная информационная модель как основа цифровой трансформации / В. П. Куприяновский // *Int. J. Open Inform. Technol* - 2016. - Т. 4. - №. 10. - С. 32–42.

11. Shi T. Y. Research on digital railway system architecture / T. Y. Shi, J. Wang, P. Li // *J. Transp. Systems Eng. Inform. Tech.* - 2010. - Vol. 10. - P. 29–33.

12. Гараєв М. В. Управління інвестиційними проектами на підприємствах залізничного транспорту в умовах цифровізації економіки / М. В. Гараєв // *Причорноморські економічні*

студії. - 2019. - Вип. 40. - С. 76–80.

13. 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.

14. What you don't know about FS Italiane. URL: <https://www.trenitalia.com/en.html>. (Accessed: 18.10.2019).

15. Использование технологий интернета вещей в организации железнодорожных перевозок. URL: https://dspace.spbu.ru/bitstream/11701/13497/1/VKR_Vlasova_Natalya_Evgenevna.pdf (дата обращения: 24.10.2019).

REFERENCES

1. Dykan V.L., Zubenko V.A., Makovoz O.V., Tokmakova I.V., Shramenko O.V. *Stratehichne upravlinnya: navchal'nyy posibnyk* (2013) [Strategic management: a textbook]. К.: Center for Educational Literature, 272 p.

2. Ovchinnikova V.A. *Stratehichne upravlinnya rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrayiny: monohrafiya* (2017) [Strategic management of the development of railway transport of Ukraine: monograph]. Kh.: UkrDUZT, 427 p.

3. Barash Yu. S., Charkina T. Yu. *Stratehiya upravlinnya reformuvannam zaliznychnym transportom Ukrayiny* (2016) [Strategy of Railway Transport Reform Management of Ukraine. Bulletin of Economics of Transport and Industry]. № 53. P. 24–30.

5. Pissarides C. "Structural Change in a Multi-Sector Model of Growth" (with L. Rachel Ngai), *American Economic Review*, forthcoming. URL: http://eprints.lse.ac.uk/4468/1/Structural_Change_in_a_Multi-Sector_Model_of_Growth.pdf. (Accessed: 21.09.2019)

6. Gorz A. *Nematerial'noye. Znaniye, stoimost' i kapital* (2010) [Intangible. Knowledge, Cost and Capital]. М.: Izd. HSE House. 208 p.

7. Semyachkov K.A. Tsifrovaya ekonomika i yeye rol' v upravlenii sovremennymi sotsial'no-ekonomicheskimi otnosheniyami (2017) [Digital economy and its role in the management of modern socio-economic relations] Sovrem. management technologies. No. 8 (80). Art. No. 8001. URL: <http://sovman.ru/article/8001>. (Accessed: 10.17.2019).
8. Dешко І. П., Крызhenков К. Г., Тsvetkov В. Ya. Ustroystva, modeli i arkhitektury Interneta veshchey (2017) [Devices, models and architectures of the Internet of Things]. М.: Max Press. 88 p.
9. Katasonov V. Tsifrovaya transformatsiya mirovoy ekonomiki [Digital transformation of the world economy]. URL: <http://russnov.ru/valentinkatsonov-cifrovaya-transformatsiya-mirovoj-ekonomiki-11-02-2017/> (accessed: 11/10/2019).
10. Kupriyanovsky V. P. Tsifrovaya zheleznaya doroga – tselostnaya informatsionnaya model' kak osnova tsifrovoy transformatsii (2016) [The Digital Railway - A Comprehensive Information Model as a Basis for Digital Transformation]. Open Inform. Technol. T. 4. № 10. P. 32–42.
11. Shi T. Y., Wangy J., Li P. Research on digital railway system architecture. J. Transp. Systems Eng. Inform. Tech. 2010. Vol. 10. P. 29–33.
12. Garaev M.V. Upravlinnya investytsiynymy proektamy na pidpryyemstvakh zaliznychnoho transportu v umovakh tsyfrovizatsiyi ekonomiky (2019) [Management of investment projects at railway enterprises in conditions of digitalization of economy]. Black Sea Economic Studies. No. 40. P. 76–80.
13. Kompaniets V.V. Razvitiye i budushcheye ekonomiki na osnove tsifrovyykh tekhnologiy : kriticheskoye osmysleniye. (2018) [Development and the future of the economy based on digital technologies: a critical reflection]. Newsletter of transport and industry. No. 61. P. 36-46.
14. What you don't know about FS Italiane. URL: <https://www.trenitalia.com/en.html>. (Accessed: 18.10.2019).
15. The use of Internet of things technologies in the organization of rail transportation. URL: https://dspace.spbu.ru/bitstream/11701/13497/1/VKR_Vlasova_Natalya_Evgenevna.pdf. (Accessed: 24.10.2019).

УДК 004:658

ДІДЖИТАЛІЗАЦІЯ: ОСНОВА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В РЕАЛІЯХ ЦИФРОВОЇ ЕКОНОМІКИ

*Устенко М.О., к.е.н., доцент,
Руських А.О., магістр (УкрДУЗТ)*

Глобальні тренди, такі як прискорення життєвого циклу продуктів, цифровізація та поява проривних технологій, призводять до радикальних змін у більшості галузей, що підштовхує компанії на пошук нових конкурентних моделей управління бізнесом.

Формування і розвиток Digital-стратегії, інтегрованої з бізнес-стратегіями стає необхідною умовою забезпечення майбутньої конкурентоспроможності шляхом трансформації підприємства від традиційного до технологічного. У зв'язку з прискореними темпами розвитку нових технологій, використання повного спектру

інноваційних важелів стає обов'язковою умовою лідерства й запорукою стійкої конкурентної переваги підприємства.

Ключові слова: *діджиталізація, Digital-трансформація, Digital-стратегія, цифрова економіка, трансформація бізнес-процесів, конкурентоспроможність*

ДИДЖИТАЛИЗАЦИЯ: ОСНОВА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИИ В РЕАЛИЯХ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

**Устенко М.О., к.е.н., доцент,
Русских А.А., студент (УкрГУЖТ)**

Глобальные тренды, такие как ускорение жизненного цикла продуктов, цифровизация и появление прорывных технологий, приводят к радикальным изменениям в большинстве отраслей, что подталкивает компании на поиск новых конкурентных моделей управления бизнесом.

Формирование и развитие Digital-стратегии, интегрированной с бизнес-стратегиями становится необходимым условием обеспечения будущей конкурентоспособности путем трансформации предприятия от традиционного к технологичному. В связи с ускоряющимися темпами развития новых технологий, использование полного спектра инновационных рычагов становится обязательным условием лидерства и залогом устойчивого конкурентного преимущества предприятия.

Ключевые слова: *диджиталізація, Digital-трансформація, Digital-стратегія, цифровая економіка, трансформація бізнес-процесов, конкурентоспособность*

DIGITALIZATION: THE FOUNDATION OF ENTERPRISE COMPETITIVENESS IN THE REALITIES OF THE DIGITAL ECONOMY

**Ustenko M.O., Ph.D. in Economics, associate Professor,
Russkikh A.A., magistr (USURT)**

In a dynamic external environment, businesses, regardless of industry or business, are forced to build their competitive strategy based on the continuous use of innovative technologies and automated solutions. Business digitization is an inevitable trend, ignoring which is a sign of backwardness and inconsistency with modern requirements. Strategic measures to increase the competitiveness of any economic entity should be implemented in the plane of its digital dimension.

The deep penetration of information technology into all aspects of modern society, whose pace has accelerated significantly in recent decades, has led to the need to revise the paradigm of doing business - transforming the enterprise into a technological, digital-oriented system. The introduction of state-of-the-art equipment, programs, platforms and IT tools forms the basis of the enterprise's competitive advantages by streamlining business processes, while digital technologies allow companies to hold competitive positions in the market.

The digital transformation of the enterprise takes place in many projections of the organization. The technologies and business processes built on them will change. This is not only the introduction of individual technologies and redesign of processes, but also a change in the culture of the organization, a shift in the mentality of the team. The need to attract scarce,

highly skilled staff forces companies to rethink their attitude to staff, recruitment and management methods. In turn, each member of the team needs to adapt to new working conditions, confidently own a computer and learn new technologies, constantly develop.

The vast majority of sectors of the economy are, to varying degrees, exposed to digitization, which is becoming an important component of economic development. At the same time, it is obvious that the key to stability and high competitiveness in the long term should be a policy of continuous innovation and innovation. For most countries, this can be the institutional basis for the sustainable growth of production and the level of human well-being in the future.

Keywords: Digitalization, Digital Transformation, Digital Strategy, Digital Economy, Business Process Transformation, Competitiveness/

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Очевидно, що все більш глибоке проникнення інформаційних технологій в усі аспекти сучасного суспільства, темпи якого в останні десятиліття значно прискорилися, привели до необхідності перегляду парадигми ведення бізнесу – трансформації підприємства в технологічну, digital-орієнтовану систему. Впровадження новітнього обладнання, програм, платформ й IT-інструментів формує фундамент конкурентних переваг підприємства за рахунок оптимізації бізнес-процесів, а цифрові технології дозволяють утримувати компаніям конкурентні позиції на ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання щодо визначення ролі та сутності діджиталізації у забезпеченні здійснення трансформації бізнес-процесів та досвід впровадження різноманітних IT-платформ розкрито у працях багатьох науковців. На нашу думку, слід виділити дослідження І.А. Аренкова і С.А. Смирнова [7], І.Л. Ковальова [16], І.А. Земськової [14], А.І. Метляєвої [19]. У працях науковців розкриваються різноманітні аспекти розгортання процесу діджиталізації в контексті підвищення конкурентоспроможності підприємства. Проблематика практичної значущості від впровадження автоматизованих і цифрових технологій була розглянута в роботах Н.І. Нагибіної [20], О.Ю. Гусєвої [11], О.В. Воронової й І.В. Ільїна [8]. Загальні питання управління підприємствами, їх розвитком, а

також проблематика ведення підприємницької діяльності знайшли широкі відображення у роботах В.Л. Диканя, С.В. Панченко, І.В. Воловельської, В.О. Маслової, Ю.Т. Боровика, О.М. Полякової, О.В. Шраменко, Ю.М. Уткіної [10, 13, 24-25].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Актуальність викладу матеріалу визначена відсутністю достатньої кількості вітчизняних публікацій, які б всебічно розглядали дану сферу. В умовах загальної автоматизації та цифровізації на перший план виходить зміцнення кадрового потенціалу. Діджиталізація вимагає якісно нових людей з глибокою експертизою, що будуть драйверами цифрової трансформації у компаніях. Технологічні рішення можуть стати конкурентною перевагою тільки у разі, якщо вони ставлять усіх на одну планку якості, швидкості, асортименту послуг та ціни.

Формування цілей статті (постановка завдання). Тому метою статті є дослідження проблем і ключових аспектів цифрової трансформації, а також процесів переходу бізнес-процесів у digital-простір з урахуванням особливостей розвитку нових технологій інформації та комунікації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Динамізм економічних перетворень визначив цифрову трансформацію як нагальну потребу. Стає очевидним, що просування й закріплення конкурентних позицій неможливо домогтися, ігноруючи діджитал-інструменти та сервіси.

Діджиталізація являє собою корінні перетворення, що знаходять вираження в глибокому проникненні цифрових технологій у бізнес-процеси, їх оптимізації, підвищенні продуктивності та поліпшенні комунікаційної взаємодії зі споживачами. Ключова ознака подібних трансформацій – значні покращення в ефективності функціонування бізнес-процесів, скорочення грошових і часових витрат на їх підтримку.

Під впливом безлічі факторів бізнес зазнає серйозних змін, що призводять до перегляду моделей управління. Це пов'язано перш за все з такими умовами, як трансформація споживчої поведінки: зростають вимоги до зручності й швидкості здійснення покупки товару або послуги не виходячи з дому; можливість доступу до оцінки якості товару / послуги іншими споживачами (покупка після отримання відгуків); можливість оплати сучасними електронними платіжними засобами; отримання товару / послуги без відвідування магазину (в зазначеному місці – вдома, в офісі) – усі ці запити задовольняються зміщенням діяльності компаній з інтернету в мобільні додатки; використання гаджетів стає повсюдним, звичним явищем. [22]. Підхід до продажів товару / послуги через «цифровий інтерфейс» уникаючи ланку «посередника» – менеджера з продажу, забезпечує найбільшу ефективність: швидкість, продуктивність і якість із можливістю зниження ціни.

Останні статистичні дані говорять про те, що цифрова економіка збільшує свою частку в усьому світі: інтернетом охоплено 99% населення у віці 12-24 року, у віці 25-44 років – 94%, у віці 45+ – 54%. В середньому на 1 користувача припадає 2-3 типи Digital-пристроїв, а середньостатистичний користувач проводить на добу 138 хвилин у десктопному і 107 хвилин у мобільному інтернеті [4]. Завдяки мобільним додаткам цифрова революція відкриває цілодобовий доступ споживачам до задоволення своїх

запитів.

Найбільш інтенсивно діджиталізація проникає в організації, які тісно пов'язані зі споживачем. Цим вже активно користується така консервативна, здавалося б, сфера, як банківська, що широко застосовує технології інтернет-банкінгу (Приватбанк, Monobank, Альфа-банк ін.) Крім банківського сектора, лідерами використання Digital-технологій виступають retail, промисловість, енергетика і послуги телекомунікаційного зв'язку.

Таким чином, масштабне проникнення інтернету в усі життєві сфери та зміна запитів з боку споживачів, стимулює трансформацію бізнесу – перехід від традиційної «продуктової» компанії до технологічної, пошук нових моделей управління, в основі яких знаходиться формування Digital-стратегії.

Внутрішньою метою цифрової трансформації є підвищення ефективності бізнес-процесів. Для задоволення потреб у гнучкості й швидкості змін, гострим стає питання впровадження хмарних платформ, які прискорюють розробку додатків, робочих процесів, інтеграцію даних, а також дозволяють розширити можливості аналітики й спростити процес підготовки корпоративної звітності, що є важливим для своєчасного прийняття якісних управлінських рішень.

При цьому, зовнішні переваги, одержувані підприємствами від цифрової трансформації – це можливість розробки та адаптації продуктів / послуг з урахуванням потреб та очікувань клієнтів – перехід від «цільової аудиторії» до персоналізації, що підвищує лояльність споживачів та є запорукою конкурентної переваги в боротьбі за покупця. [3].

Аналіз діяльності компаній, які активно використовують цифрові технології, дозволив систематизувати ключові виклики та питання, які потребують детального розгляду:

1. Зростання значущості знань і навчання. Ефективне управління кадрами

не обмежується підбором персоналу. Разом із тим, компаніям необхідно створювати такі умови, які дозволять розвивати знання кожного співробітника. Поколінням міленіалів властиві часті зміни роботи в пошуках різноманітності. Необхідно сформулювати таку атмосферу, комфорт і можливості всередині компанії, які дозволять утримувати висококваліфіковані кадри протягом якомога більшого періоду часу. Освітні програми, тренінги, використання онлайн-ресурсів, управління кращими практиками (залучення персоналу в розвиток компанії) застосовуються компаніями цифрової економіки.

В умовах швидко мінливого зовнішнього середовища знання застарівають моментально, інформація стає відкритою і легкодоступною. В такому випадку кожна компанія повинна прагнути до максимального й постійного розвитку.

2. Трансформація трудових ресурсів. Цифровізація бізнес-процесів висуває нові вимоги до працівників компаній. Такі навички як впевнене володіння комп'ютером і безперервний процес освоєння нових технологій вже давно став нормою. Висококваліфікований персонал, здатний взаємодіяти з сучасними технологіями на «ти» – закономірна потреба підприємств в умовах цифрової економіки, оскільки аналіз даних (big data) впроваджується повсюдно.

Крім усього іншого, виникло нове покоління, яке відіграє ключову роль в успіху компаній цифрової економіки в силу власної технологічної підкованості. Поколінням міленіалів властиво відторгнення марної роботи, титулів, бюрократії, при цьому притаманне прагнення до роботи в крос-функціональних командах, постійного розвитку та самовираження. Вони мають потребу у високій меті й роботі в ім'я мети. Такі люди також прагнуть до самостійного вибору графіка, максимальної гнучкості на роботі, до простоти взаємодії з керівниками та колегами, використання гнучких методик роботи і мобільних пристроїв.

Стає очевидним, що завдання з розробки та впровадження проектів в області діджиталізації повинні виконуватися кваліфікованим персоналом. Як правило, у команду перетворень входить нечисленне, але дуже кваліфіковане «ядро» і ширша група персоналу, яка не володіє унікальними знаннями й компетенціями. При цьому для кінцевого успіху однаково важливі обидві категорії персоналу.

За прогнозами, уже до 2020-го року очікується дефіцит цифрових талантів по всьому світу. Найбільшою проблемою стає навіть не кібербезпека або необхідний обсяг інвестицій, а нестача кваліфікованих кадрів, здатних адаптувати, впроваджувати, навчати та оптимізувати процеси, побудовані на нових технологіях.

З високою часткою впевненості можна стверджувати, що в даний момент формується новий список професій, які будуть проводити цифрову трансформацію в якості окремого допоміжного процесу. Існуючий досвід реалізації ІТ-проектів показує, що основні проблеми виникають не на рівні розробки рішення, а на етапі адаптації і впровадження даного рішення. Автоматизація багатьох процесів, що відбувається із застосуванням технологій штучного інтелекту та роботизації нового покоління, потребують великої кількості людей, які є фахівцями, з одного боку, в технологічних нововведеннях, а з іншого боку – розуміють особливості та процеси конкретного бізнесу [5].

3. Модифікація системи менеджменту. Очевидно, що численні технологічні перетворення викликають необхідність зміни системи менеджменту.

Активна автоматизація технологічних та управлінських процесів, яку проводять на підприємствах, провокує високий попит на бізнес-аналітиків, здатних створювати й адмініструвати складні мінливі системи управління. У результаті перетворень система управління перетворюється з чорного ящика в ретельно налагоджений і прозорий механізм, а використання ERP систем розширює

можливості менеджменту, спрощує створення, управління й облік результатів роботи команд підрозділів фірми й зовнішніх джерел, дозволяє здійснювати планування організаційних змін [2]. Використання великих даних і розвиток інформаційних систем дозволяють відслідковувати не тільки послідовність, швидкість, якість операцій, але й калькулювати та бюджетувати витрати за операціями низького рівня. Це передбачає якісно інший рівень доступної інформації, що дозволяє отримувати точну вартість виконання конкретного замовлення для конкретного клієнта.

Постійні зміни, що зачіпають багато аспектів бізнесу, визначають важливість розвитку підприємницького духу в культурі й системі управління бізнесом. Вихід на ринок нових продуктів і послуг, запуск і налагодження нових процесів та інформаційних систем вимагає швидше підприємницької, а не тільки виконавської компетенції. Роль підприємця полягає в тому, щоб узяти відповідальність на себе за найскладніший і ризикований період переходу, комбінуючи наявні можливості у внутрішній і зовнішній середовищі організації.

У контексті цифровізації істотно змінюється роль і самого менеджера. Сфера управління має перекочувати із самостійної сфери діяльності в безумовну навичку кожного члена колективу – зворотній процес, у результаті якого кількість професійних менеджерів має суттєво знизитися, а їх робота видозмінитися.

У сучасних умовах традиційні ієрархічні бюрократичні структури поступово втрачають свою ефективність. Міжнародний досвід показує, що сучасна компанія прагне до усунення бюрократії і знаходиться під керівництвом самокерованих команд, не схильних до ієрархії й централізованого управління. Іншими аспектами подібних організацій є загальна участь, комфортні робочі умови, високий рівень свобод і наявність еволюційної мети, яка передбачає погляд на

організацію як на організм. Ці риси відповідають цінностям поколінь Y і Z, і, ймовірно, подібні організації і формуються під впливом молодих працівників.

Цифровізація бізнес-процесів значно прискорює процеси децентралізації управління. Зростання кваліфікації співробітників, зниження обсягів рутинних операцій визначає характер управління на новому етапі. Традиційна організаційна ієрархія доповнюється системою горизонтальних управлінських комунікацій, що дозволяють різко скоротити число менеджерів середнього рівня.

У міру прискорення ступеня мінливості зовнішнього середовища значно зростає роль діджиталізації як глобального явища, що стає одним із провідних факторів розвитку світової економіки, оскільки конкурентоспроможність окремих країн обумовлена рівнем реалізації інноваційних технологій. Вигоду, яку отримує держава від впровадження інновацій, переоцінити важко, оскільки інноваційна активність на різних рівнях вносить прямий внесок у збільшення ВВП. При цьому слід зазначити, що основний ефект від інновацій досягається за рахунок зростання продуктивності та технологічних проривів у різноманітних галузях. Зокрема, процесні інновації безпосередньо підвищують продуктивність завдяки впровадженню передових технологій і підходів до організації внутрішніх процесів. Саме проривні інновації визначають вектор розвитку й темпи зростання галузі. Наприклад, загальний обсяг створюваної вартості у світовому автомобілебудуванні виросте за прогнозами з 3,5 трлн. дол. США в 2017 р. до 6,6 трлн. дол. США у 2030 році, а частка традиційних технологій і бізнес-моделей, на яку сьогодні припадає 98% ринку, скоротиться до 50% [15].

На сучасному етапі важливим завданням є оцінка рівня інноваційного розвитку в розрізі окремої держави. Одне з найбільших агентств фінансового консультування Bloomberg опублікувало

рейтинг країн з найбільш високим рівнем інноваційного розвитку (Bloomberg Innovation Index 2019) у публікацію увійшли 60 країн, які набрали найвищі бали (табл. 1) у підсумкову

Таблиця 1

Рейтинг країн з найбільш високим рівнем інноваційного розвитку [1]

Рейтинг	Країна	Індекс
1	Південна Корея	87,38
2	Німеччина	87,3
3	Фінляндія	85,57
4	Швейцарія	85,49
5	Ізраїль	84,78
6	Сінгапур	84,49
7	Швеція	84,15
...
9	Японія	81,96
16	Китай	78,35
22	Польща	69,1
25	Чехія	68,09
27	Росія	66,81
36	Естонія	61,79
37	Литва	59,73
42	Латвія	55,46
53	Україна	48,05
59	Мексика	46
60	В'єтнам	45,92

Індекс країн, що входять у рейтинг, розраховується на підставі 7 індикаторів з різними ваговими коефіцієнтами:

- інтенсивність НДДКР (20%) – витрати на НДДКР у відсотках від ВВП;
- продуктивність (20%) – обсяг ВВП у перерахунку на 1 годину робочого часу;
- концентрація високих технологій (20%) – частка високотехнологічних компаній у загальній кількості зареєстрованих фірм. До високотехнологічних компаній належать компанії, зайняті в аерокосмічній й оборонній промисловості, біотехнологіях, розробках в області нано- і мікроелектроніки, програмного забезпечення тощо;
- концентрація дослідників (20%) – кількість дослідників в області НДДКР на 1 млн. населення;
- технологічні можливості (10%) – частка технологічної продукції в

загальному обсязі ВВП (%); частка НДДКР-продукції у загальному обсязі експортованої технологічної продукції;

- рівень вищої освіти (5%) – частка випускників зі сфери вищої освіти, що працюють у науці, техніці, промисловості та будівництві; частка випускників вузів у загальному обсязі робочої сили в країні (населення у віці 15-64 років).
- патентна активність (5%) – частка патентів, виданих у країні, від загальної кількості заявок, поданих і підтверджених у світі.

Зазначені індикатори розраховуються на підставі статистичних даних. Джерелами даних є міжнародні організації, такі як Світовий банк, ВОІВ, ОЕСР, ЮНЕСКО, The Conference Board, а також дані, що збираються експертами самого агентства Bloomberg. Для того, щоб бути включеною в індекс, країна повинна мати дані по мінімум 5 із 7 індикаторів для

5 і більше років. У дослідженні бере участь 200 країн і суверенних регіонів [9].

Наведена статистика свідчить про серйозну нестабільність у сфері науково-технічного розвитку в Україні при досить низькій зацікавленості суб'єктів господарювання у впровадженні всіх видів інновацій. На даний момент, українська економіка дуже залежна від своїх сировинних галузей.

Одним із ключових чинників, що впливає на темпи розвитку діджиталізації, є інституційне середовище – державна політика, законодавча і нормативна база, фіскальні інструменти. Мляве розгортання інноваційних процесів у нашій економіці було обумовлено довгою відсутністю значимих нормативно-правових актів, що сприяли б прогресу в розвитку інноваційного виробництва, дуже слабким розвитком самої інноваційної інфраструктури, небажанням великого й середнього бізнесу вкладатися в серйозні та коштовні види інноваційного підприємництва.

При цьому дуже важливо відзначити, що наразі в Україні намітилися позитивні зрушення у питанні реалізації планів, що використовують інструменти діджиталізації для зниження рівня бюрократії державного сектора. Першим кроком до digital-середовища став «розворот» до споживача та його запитів. Якщо раніше державні послуги надавалися в першу чергу як реалізація державного замовлення, то тепер на перший план виходить клієнт. Уряд має намір повністю перевести в електронний формат більшість процесів у держорганах, почавши з кадрового документообігу та сфери надання держпослуг. Це знаходить прояв у впровадженні електронних водійських посвідчень, розширенні сфери застосування Bank-ID, проект «держава в смартфоні», переклад у цифровий формат трудових книжок тощо. Згідно з новою концепцією, всі дії державних органів повинні спрямовані на задоволення запитів споживачів найбільш оптимальним

способом.

У даному випадку, активна позиція держави в інноваційному процесі може істотно прискорити темпи розвитку багатьох галузей. Держава може не тільки визначати пріоритетні напрямки, забезпечуючи їх фінансовою підтримкою, але також ліквідувати чинники, які перешкоджають розгортанню інновацій, й активно боротися над усуненням цих бар'єрів. Для просування інновацій під егідою держави можуть бути організовані майданчики для діалогу великого бізнесу з різних галузей, науки й стартапів для пошуку нових ідей і рішення складних комплексних проблем. І тоді, поява проривних технологій, що трансформують галузі, буде одночасно наслідком і каталізатором широкого діапазону інновацій.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. В умовах динамічного зовнішнього середовища підприємства, незалежно від галузі та сфери діяльності, змушені вибудовувати свою конкурентну стратегію, ґрунтуючись на безперервному використанні інноваційних технологій й автоматизованих рішень. Діджиталізація бізнесу стає невідворотною тенденцією, ігнорування якої стає ознакою відсталості й невідповідності сучасним вимогам. Стратегічні заходи щодо підвищення конкурентоспроможності будь-якого економічного суб'єкта повинні реалізовуватися в площині його цифрового виміру.

Цифрова трансформація підприємства протікає в багатьох проекціях організації. Зміняться технології та бізнес-процеси, побудовані на них. Це не тільки впровадження окремих технологій і перепроєктування процесів, але і зміна культури організації, зрушення менталітету колективу. Необхідність залучення дефіцитних висококваліфікованих кадрів змушує компанії переосмислювати своє ставлення до персоналу, його підбору і до методів менеджменту. У свою чергу,

кожному члену колективу необхідно пристосовуватися до нових умов роботи, впевнено володіти комп'ютером і освоювати нові технології, постійно розвиватися.

Переважає більшість галузей економіки в тій чи іншій мірі піддається впливу діджиталізації, яка стає важливою складовою економічного розвитку. Разом з тим очевидно, що для світової економіки ключовим фактором стабільності та високої конкурентоспроможності в довгостроковій перспективі повинна виступати політика постійних нововведень і впровадження інновацій. Для більшості країн це може стати інституційною основою сталого зростання виробництва й рівня добробуту людей в майбутньому.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Bloomberg Innovation Index 2019 (www.bloomberg.com)

2 Langer A. Information technology and organizational learning: managing behavioral change through technology and education. Boca Raton, 2011, 2ed. – 260p.

3 Leipziga T. et al Initialising customer-orientated digital transformation in enterprises // Sustainable Manufacturing: In: 14th Global Conference. GCSM. Procedia Manufacturing 8. 2017. – p. 517-524.

4 TNS. «TNS WEB-Index: аудитория интернет проектов». Результаты исследования. Россия. Ноябрь 2016 г. Режим доступа: http://mediascope.net/services/media/mediaaudience/internet/information/?download=1173&date=2016%2002&arrFilter_pf%5BYEAR%5D=2016&set_filter=Y

5 Wagner T., Herrmann S., Thiede S. Industry 4.0 Impacts on Lean Production Systems. In: 49th CIRP Conference on Manufacturing Systems (CIRP-CMS 2016). Procedia CIRP 63 (2017) - 125-131.

6 Алексеев А.А. Диджитализация производства // Academy. - 2019. - №1 (40). - С. 28-31.

7 Аренков И.А. . Трансформация

системы управления предприятием при переходе к цифровой экономике / И.А. Аренков, С.А.Смирнов, Д.Р. Шарафутдинов, Д.В. Ябурова // Российское предпринимательство, - 2018. - №5. - С. 1711-1722.

8 Воронова О.В. Совершенствование бизнес-модели сетевого FMCG-ритейла на основе процессного подхода / О.В.Воронова, И.В. Ильин // Известия СПбГЭУ, - 2019. - №2 (116). - С. 74-82.

9 Глобальный индекс инноваций. Гуманитарная энциклопедия / Центр гуманитарных технологий, 2006–2019 – <https://gtmarket.ru/ratings/global-innovation-index/info>

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

11 Гусева О. Ю. Діджиталізація – як інструмент удосконалення бізнес-процесів, їх оптимізація / О. Ю Гусева, С. В. Легомінова // Економіка. Менеджмент. Бізнес. – 2018. – №1. – С. 33-39.

12 Демченко А.А. OLAP-технология анализа данных / А.А.Демченко, В.В. Молоков // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. - 2014. - №10.- С. 332-333.

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

14 Земскова И.А. Дигитализация как фактор повышения качества государственных услуг / И.А.Земскова // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета, - 2017. - №5 (69). - С. 80-83.

15 Инновации в России – неисчерпаемый источник роста / Центр по развитию инноваций McKinsey Innovation Practice. 2018. – 110 с

16 Ковалёв И.Л. Digital-трансформация как катализатор инновационных процессов в экономике / И.Л. Ковалёв // Большая Евразия: Развитие,

безопасность, сотрудничество, - 2019. - №2-1. - С. 374-379.

17 Манахова И.В. Глобальные риски информационной экономики / И.В. Манахова // Информационная безопасность регионов. - 2015. - № 2 (19). - С. 62–70

18 Манжосов А.Е. Диджитализация рынков услуг и потребительская лояльность / А.Е. Манжосов // Известия СПбГЭУ, - 2018. - №3 (111). - С. 151-156.

19 Метляева А.И. Что такое Digital business и Digital Transformation? / А.И. Метляева // Современные инновации, - 2017. - №7 (21). - С. 14-15.

20 Нагибина Н.И. HR-Digital: цифровые технологии в управлении человеческими ресурсами / Н.И. Нагибина, А.А. Щукина // Вестник евразийской науки, - 2017. - №1(38). - С. 25-29.

21 Панфилова Е.Е. Конкурентные стратегии организации на основе информационных технологий сегмента Business Intelligence / Е.Е. Панфилова, Ю.Н. Кафиятуллина // Московский экономический журнал, - 2019. - №3. - С. 296-300.

22 Пономарева Е. «15 потребительских трендов, наступающих с Запада». Executive.ru. 28.09.2019. Режим доступа: <http://www.executive.ru/management/marketing/1985812-15-potrebitelskih-trendovnastupauschih-s-zapada?scrolltop=2377>.

23 Стародубцева Е.Б. Цифровая трансформация мировой экономики / Е.Б. Стародубцева, О.М. Маркова // Вестник АГТУ. Серия: Экономика, - 2018. - №2. - С. 7-15.

24 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.

25 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.

REFERENCES

1 Bloomberg Innovation Index 2019. Available at: www.bloomberg.com (accessed 15 October 2019)

2 Langer A. (2011) Information technology and organizational learning: managing behavioral change through technology and education. Boca Raton

3 Leipziga T. et al Initialising customer-orientated digital transformation in enterprises. Sustainable Manufacturing: In: 14th Global Conference. GCSM. Procedia Manufacturing 8, pp. 517-524.

4 TNS WEB-Index: auditoriya internet proektov [TNS WEB-Index: audience of internet projects]. Rezul'taty issledovaniya. Rossiya. Noyabr' 2016 g [The results of the study. Russia. November 2016]. Available at: http://mediascope.net/services/media/mediaaudience/internet/information/?download=1173&date=2016%2002&arrFilter_pf%5BYEAR%5D=2016&set_filter=Y (accessed 27 October 2019)

5 Wagner T., Herrmann S., Thiede S. (2017) Industry 4.0 Impacts on Lean Production Systems. In: 49th CIRP Conference on Manufacturing Systems (CIRP-CMS 2016). Procedia CIRP 63 (2017) 125-131.

6 Alekseev A.A. (2019) Didzhitalizatsiya proizvodstva [Digitalization of production]. *Academy*, pp.28-31.

7 Arenkov I.A., Smirnov S.A., Sharafutdinov D.R., Yaburova D.V. (2018) Transformatsiya sistemy upravleniya predpriyatiem pri perekhode k tsifrovoy ekonomike [Transformation of an enterprise management system in the transition to a digital economy]. *Rossiyskoe predprinimatel'stvo* [Russian Journal of Entrepreneurship], no. 5, pp. 1711-1722.

8 Voronova O.V., Il'in I.V. (2019) Sovershenstvovanie biznes-modeli setevogo FMCG-riteyla na osnove protsessnogo podkhoda [Improving the business model of

network FMCG retail based on the process approach]. *Izvestiya SPbGEU* [Proceedings of SPbGEU], no. 2(116), pp. 74-82.

9 Global'nyy indeks innovatsiy (2016-2019). Gumanitarnaya entsiklopediya [Global Innovation Index. Humanitarian Encyclopedia]. *Tsentr gumanitarnykh tekhnologiy* [Center for Humanitarian Technologies]. Available at: <https://gtmarket.ru/ratings/global-innovation-index/info> (accessed 30 October 2019)

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

11 Husieva O.Yu., Lehominova S.V. (2018) Didzhitalizatsiia – yak instrument udoskonalennia biznes-protsesiv, yikh optymizatsiia [Digitization – as a tool for improving business processes, optimizing them]. *Ekonomika. Menedzhment. Biznes* [Economy. Management. Business], no. 1, pp. 33-39.

12 Demchenko A.A., Molokov V.V. (2014) OLAP-tekhnologiya analiza dannykh [OLAP data analysis technology]. *Aktual'nye problemy aviatsii i kosmonavtiki* [Actual problems of aviation and astronautics], no. 10, pp. 332-333.

13 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)

14 Zemskova I.A. (2017) Digitalizatsiya kak faktor povysheniya kachestva gosudarstvennykh uslug [Digitalization as a factor in improving the quality of public services]. *Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo sotsial'no-ekonomicheskogo universiteta* [Bulletin of the Saratov State Socio-Economic University], no. 5(69), pp. 80-83.

15 Innovatsii v Rossii – neischerpaemyy istochnik rosta [Innovation in Russia is an inexhaustible source of growth]. *Tsentr po razvitiyu innovatsiy McKinsey Innovation Practice* [McKinsey Innovation Practice Center for Innovation Development], 2018, 110 p.

16 Kovalev I.L. (2019) Digital-transformatsiya kak katalizator innovatsionnykh

protssesov v ekonomike [Digital transformation as a catalyst for innovative processes in the economy]. *Bol'shaya Evraziya: Razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo* [Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation], no. 2-1, pp. 374-379.

17 Manakhova I.V. (2015) Global'nye riski informatsionnoy ekonomiki [Global Information Economy Risks]. *Informatsionnaya bezopasnost' regionov* [Information Security of the Regions], no. 2(19), pp. 62-70

18 Manzhosov A.E. (2018) Didzhitalizatsiya rynkov uslug i potrebitel'skaya loyal'nost' [Digitalization of service markets and consumer loyalty]. *Izvestiya SPbGEU* [Proceedings of SPbGEU], no. 3(111), pp. 151-156.

19 Metlyaeva A.I. (2017) Chto takoe Digital business i Digital Transformation? [What are Digital business and Digital Transformation?]. *Sovremennye innovatsii* [Modern innovation], no. 7(21), pp. 14-15.

20 Nagibina N.I., Shchukina A.A. (2017) HR-Digital: tsifrovye tekhnologii v upravlenii chelovecheskimi resursami [HR-Digital: Digital Technologies in Human Resource Management]. *Vestnik evraziyskoy nauki* [Bulletin of Eurasian Science], no. 1(38), pp. 25-29.

21 Panfilova E.E., Kafiyatullina Yu.N. (2019) Konkurentnye strategii organizatsii na osnove informatsionnykh tekhnologiy segmenta Business Intelligence [Competitive strategies of the organization based on information technologies of the Business Intelligence segment]. *Moskovskiy ekonomicheskii zhurnal* [Moscow Economic Journal], no. 3, pp. 296-300.

22 Ponomareva E. (2019) 15 potrebitel'skikh trendov, nastupayushchikh s Zapada [15 consumer trends coming from the West]. *Executive.ru*. 28.09.2019. Available at: <http://www.executive.ru/management/marketing/1985812-15-potrebitelskih-trendov-nastupauschih-s-zapada?scrolltop=2377> (accessed 19 October 2019)

23 Starodubtseva E.B., Markova O.M. (2018) Tsifrovaya transformatsiya mirovoy ekonomiki [Digital Transformation of the World

Economy]. *Vestnik AGTU. Seriya: Ekonomika* [Bulletin of ASTU. Series: Economics], no. 2, pp. 7-15.

24 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`cz`stvo*

[Business]. Xarkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

25 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`cz`stvo* [Business]. Xarkiv: UkrDUZT. (in Ukrainian)

УДК 518.12.3

ПІДХОДИ ВИКОРИСТАННЯ СИСТЕМ ПІДТРИМКИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ ЯК КОМПОНЕНТИ ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

*Фісун К. А., д.е.н., доцент,
Сиса А. Ю., студент-магістр (НАНГУ)*

У даній статті розглянуто підходи до використання систем підтримки прийняття рішень як компоненти інформаційного забезпечення організації в умовах ринкової економіки. В роботі виділений ряд проблем, вирішення яких можливо тільки при спільному використанні сучасних концептуальних положень теорії менеджменту та інформаційних технологій. Актуалізується задача розробки методичних основ побудови структур, що забезпечують рух потоків знань від сховищ даних через системи KDD до відповідних систем підтримки прийняття рішень в точках прийняття рішення. Окреслено коло ключових питань, які становлять основу підходу до дослідження і побудови механізмів узгодженого розвитку інформаційних ресурсів та систем підтримки прийняття рішень, що ґрунтуються на цих інформаційних ресурсах.

Ключові слова: системи підтримки прийняття рішень, інформаційне забезпечення, управління, організація, ринкова економіка, інформаційні технології.

ПОДХОДЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СИСТЕМ ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ КАК КОМПОНЕНТЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

*Фисун К. А., д.э.н., доцент,
Сыса А. Ю., студент-магистр (НАНГУ)*

В данной статье рассмотрены подходы к использованию систем поддержки принятия решений как компоненты информационного обеспечения организации в условиях рыночной экономики. В работе выделен ряд проблем, решение которых

возможно только при совместном использовании современных концептуальных положений теории менеджмента и информационных технологий. Актуализируется задача разработки методических основ построения структур, обеспечивающих движение потоков знаний от хранилищ данных через системы KDD в соответствующие систем поддержки принятия решений в точках принятия решения. Очерчен круг ключевых вопросов, составляющих основу подхода к исследованию и построения механизмов согласованного развития информационных ресурсов и систем поддержки принятия решений, основанные на этих информационных ресурсах.

Ключевые слова: системы поддержки принятия решений, информационное обеспечение, управление, организация, рыночная экономика, информационные технологии.

APPROACHES OF USE OF DECISION MAKING SUPPORT SYSTEMS AS COMPONENTS OF THE ORGANIZATION INFORMATION SUPPORT IN THE CONDITIONS OF THE MARKET ECONOMY

*Fisun K., Associate Professor, Professor,
Sisa A. , Master's Degree (NANGU)*

This article describes how to use decision support systems as components of an organization's information support in a market economy. The paper identifies a number of problems that can only be solved by sharing modern conceptual provisions of management theory and information technology.

The article focuses on the need to create methodological support for the organization of a multilevel system of information flows aimed at supporting decision-making at the enterprise with use. It is necessary to build the scheme of organization of information flows inside the enterprise so that at all stages of decision making the manager could receive information from all contours of information flows inside the enterprise, and not only from the corporate database of the enterprise information system. The combination of existing theoretical and decision-making methods with the correct organization of information is proposed, when different information flows for the manager are formed from the same data set as a result of systematization, allowing to concentrate on finding the optimal alternative for decision-making. Emphasis is placed on the need to create methods for constructing the communication and information structure of decision-making mechanisms. The paper indicates the need to explore the potential potential knowledge that can be gained, to combine them with the existing typology of methods and models, by determining which class of tasks they belong to. The problem of developing methodological foundations for building structures that provide the flow of knowledge flows from data warehouses through KDD systems to the relevant decision support systems at decision points is updated. The key issues that underlie the methodological approach to research and build mechanisms for coordinated development of information resources and decision support systems based on these information resources are outlined. Approaches to solving the presented problems are offered and the requirements for the developed methods are substantiated. Using a methodological approach, specific methods, models and procedures can be developed for different types of enterprises and DSS.

Keywords: *decision support systems, information support, management, organization, market economy, information technology.*

Постановка проблеми. Процес прийняття управлінського рішення є ключовою ланкою системи менеджменту підприємства. На стратегічному рівні управлінські рішення закладають основні напрямки розвитку підприємства в просторі і в часі. Однак сам процес і якість прийнятих рішень багато в чому залежать від умов функціонування господарюючих суб'єктів. Методологічне та методичне забезпечення ефективного використання інформаційних ресурсів в процесах прийняття рішень в багато визначає стратегії розвитку інформаційних ресурсів підприємства. Тим більше, що сучасний розвиток ринкової економіки має пряму залежність від процесу впровадження цифрових технологій. Реально цифровізація вимагає від сучасного підприємства провести повне та комплексному оснащення інформаційно-комунікаційними системами та технологіями, а також здійснити перегляд підходів до прийняття управлінських рішень

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У роботах таких дослідників як Грабовський Є. М., Соколовський, С. А., Науменко М. О., Пушкарь А.І. та ін. [1-5] аналізуються питання забезпечення якості інформаційного забезпечення підприємства. Аналіз специфіки організації інформаційних ресурсів і мультимедійних компонентів систем підтримки прийняття рішень найшов свого відображення в дослідженнях Грабовського Є. М., Мартінса П., Закарія М., Науменко М. О. та ін. [6-8]. Напрямок вдосконалення управління якістю продукції на основі використання інформаційних систем систематизовані у науковому дослідженні Науменко М.О. [9].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однак, залишається невирішеним цілий ряд проблем, зокрема, побудова механізмів перетворення неформалізованого знання особи, яка приймає рішення (ОПР), фахівців

підприємства, оптимального способу його узагальнення і застосування при прийнятті рішень в різних функціональних областях. Тому питання використання і перетворення інформаційних ресурсів підприємства в процесах прийняття рішення з використанням комп'ютерних систем підтримки прийняття рішень (СППР) вимагають подальших досліджень. Актуальність досліджуваних питань визначається тією об'єктивно важливою роллю, яку інформація відіграє в забезпеченні економічної діяльності.

Метою даної статті є дослідження підходів використання систем підтримки прийняття рішень як компоненти інформаційного забезпечення організації в умовах ринкової економіки.

Викладення основного матеріалу дослідження. Слід зазначити, що, виконуючи функцію прийняття рішень, саме ОПР забезпечує коригування непередбачених відхилень від нормального функціонування системи і визначає послідовність, напрямки і кількість ресурсів, що виділяються для різних підсистем підприємства.

Оскільки мета СППР полягає в загальному випадку не в автоматизації процесу прийняття рішення, а в здійсненні кооперації між системою і людиною в процесі прийняття рішення, то вона повинна підтримувати інтуїцію, володіти вмінням розпізнавати двозначність і неповноту інформації, мати засоби для їх подолання.

Основні труднощі процесу прийняття рішення полягає в тому, що здібності індивідуума обмежені, коли потрібні різноманітна інформація і знання. Об'єднання декількох індивідуумів може допомогти, але проблеми координації і зв'язку можуть виникати і в групах. Комп'ютеризовані системи надають людям швидкий доступ і обробку великого кількості запасеної інформації. Комп'ютери можуть також покращувати координацію і зв'язок для роботи групи.

В області прийняття рішень в

системі управління підприємством може бути виділений ряд проблем, вирішення яких, на думку авторів, можливо тільки при спільному використанні сучасних концептуальних положень теорії менеджменту та інформаційних технологій.

Перша проблема - створення методичного забезпечення організації багаторівневої системи інформаційних потоків спрямованих на підтримку прийняття рішень на підприємстві з використанням СППР.

Сутність запропонованого підходу до вирішення даної проблеми полягає в наступному. Існуючі на сьогоднішній день СППР припускають використання інформації з різних видів баз даних і баз знань з наступною її обробкою і трансформацією ОПР. Однак насправді необхідна інформація може міститися в інформаційних потоках всередині підприємства [10].

Якщо припустити наявність кількох контурів таких потоків, то перший з них буде пов'язаний безпосередньо з рухом інформації з баз даних до виконавців, які виробляють її первинну обробку, другий контур включає в себе безпосередньо ОПР, а третій - СППР.

Таким чином, для того, щоб система прийняття рішень на підприємстві працювала найбільш ефективно необхідно побудувати схему інформаційних потоків всередині організації, виділивши ті зони, де інформація з'являється і ті, де вона поглинається ОПР. Обидві ці зони повинні бути об'єднані інформаційними потоками, тоді при русі по ієрархічних рівнях системи управління ОПР можуть перетворюватися в постачальників інформації.

Необхідно побудувати схеми організації інформаційних потоків всередині підприємства таким чином, щоб на всіх етапах прийняття рішення: формування переліку альтернатив; формування переліку можливих станів зовнішнього середовища; опис та оцінка результатів реалізації альтернатив в

конкретних умовах зовнішнього середовища, ОПР могли отримувати інформацію з усіх контурів інформаційних потоків всередині підприємства, а не тільки з корпоративної БД інформаційної системи підприємства.

Отже, саме ОПР повинні формулювати вимоги до інформації: яка інформація необхідна, від кого, в які терміни і в якій формі. Тоді отримані відомості можуть бути відразу ж використані на етапах прийняття рішення і не потребують додаткової обробки, що істотно заощаджує час на прийняття рішення [11].

Другою проблемою є поєднання існуючих теоретичних методів і моделей прийняття рішення з правильною організацією інформації, коли з одного і того ж масиву даних в результаті систематизації формуються різні за своєю структурою інформаційні потоки для ОПР, що дозволяють зосередити увагу на оптимальній альтернативі при прийнятті рішення. Йдеться про те, що для різних працівників і різних цілей одну і ту ж інформацію необхідно організувати по-різному.

Третя проблема - створення методів побудови комунікаційно-інформаційної структури механізмів прийняття рішень. Такі структури повинні будуватися на основі розробки переліків базових рольових дій забезпечення процесу підготовки і прийняття рішення, прив'язаних до конкретних організаційних структур і функціональних областях підприємства. В результаті використання такого класу методів можуть бути сформульовані вимоги і побудовані технології організації потоків неформалізованих знань між окремими суб'єктами управління - особами які приймають рішення, функціональними фахівцями, виконавцями. Таке неформалізоване знання являє собою їх особистісну трактування і бачення того, як певну частину даних з корпоративної бази може відображати нові можливості,

загрози, вказувати на сильні і слабкі сторони альтернатив або сформованих проблемних ситуацій.

Четвертою проблемою є організація знань, яка породжена появою комп'ютерних систем KDD, що дозволяють проводити пошук знань в базах даних. Поряд з наявністю накопичених на підприємствах ретроспективних масивів даних це робить можливим отримувати з них різного роду інформацію і приймати на її основі нові, нестандартні рішення. Тому необхідно досліджувати можливі потенційні знання, які можуть бути отримані, поєднати їх з існуючою типологією методів і моделей, встановивши до якого класу задач вони відносяться. У зв'язку з цими виникає задача розробки методичних основ побудови структур, що забезпечують рух потоків знань від сховищ даних через системи KDD до відповідних СППР в точках прийняття рішення.

Основні етапи робіт по створенню інформаційної інфраструктури СППР на основі пропонованого авторами підходу полягає в наступному.

1. Аналіз бізнес-процесів і даних підприємства.

Вибір підходу до аналізу бізнес-процесів:

- опис бізнес-процесів;
- первинний аналіз бізнес-подій (транзакцій).

2. Побудова багаторівневої моделі інформаційних потоків підприємства на основі обраного підходу до їх організації (потоків з баз даних, від ОПР, фахівців, виконавців; потоки формалізованих і неформалізованих знань; потоки, які використовуються в одному підрозділі або функціональної області і в декількох областях).

3. Аналіз даних, що використовуються підприємством.

Збір інформації про використовувані зовнішні дані і їх джерелах в типових ситуаціях прийняття рішень.

Збір відомостей від ОПР про необхідні форматах даних, періодичності та формою їх надходження («які дані мені потрібні», «які дані я можу надати»).

Створення рольових моделей подання інформації (склад і форма відображуваних даних в інформаційних потоках):

- розподіл рольових функцій користувачів системи;
- доступ до даних, обсяг даних необхідний для аналізу, джерела даних;
- систематизація інформаційних потоків на основі принципу ключових подій і формування на цій основі характеристик системи - вимірювання даних, основні звіти, послідовність перетворення аналітичної інформації.

4. Формування схеми взаємодії між транзакційною системою і системою СППР на підприємстві на основі використання побудованої організаційної схеми інформаційних потоків.

Таким чином, інформаційне забезпечення організації в умовах ринкової економіки, за умов, коли цифрові технології проникли у всі сфери діяльності та внесли принципові зміни у організаційну поведінку підприємства, є тим чинником, що має безпосередній вплив на забезпечення ефективності її розвитку. Зокрема, організація цифрової інтеграції є тим чинником, який має безпосередній вплив на формування механізмів узгодженого розвитку інформаційних ресурсів та систем підтримки прийняття рішень в сучасних умовах.

Висновок. Рішення сформульованих в статті ключових проблеми становить основу підходу до дослідження і побудови механізмів узгодженого розвитку інформаційних ресурсів та СППР, що ґрунтуються на інформаційних ресурсах.

Запропоновано підходи до вирішення представлених проблем і обґрунтовані вимоги до розроблених методів. На основі запропонованих підходів можуть бути розроблені конкретні

методи, моделі та процедури для різних типів підприємств та СППР.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Hrabovskyi Y. Methods of Assessment and Diagnosis of the Quality of Knowledge in E-Learning / Y. Hrabovskyi // *Journal of Communication and Computer*. - 2015. - № 12. - P. 286-296.

2. Науменко М.О. Підходи до забезпечення стратегічного управління підприємств в умовах нестійкого середовища / М.О. Науменко, О.С. Рига // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. - 2018. - Вип. 63. - С. 216-223.

3. Соколовський С. А. Аналіз особливостей управління інформаційними потоками логістичних процесів підрозділів Національної гвардії України / С. А. Соколовський, М.О. Науменко // *ScienceRise*. - 2018. - № 2. - С. 19-21.

4. Hu C. AHP and CA Based Evaluation of Website Information Service Quality: An Empirical Study on High-Tech Industry Information Center Web Portals / C.Hu, Z Yang, G.Mingjing // *Journal Service Science & Management*. - 2009. - № 3. - P. 168–180 DOI: <https://doi.org/10.4236/jssm.2009.23020>

5. Пушкарь А. И. Стратегическое управление развитием электронного бизнеса и информационных ресурсов предприятия. / А. И. Пушкарь, Е. Н. Грабовский, Е. В. Пономаренко. Х.: Изд-во ХНЭУ, 2005. 480 с.

6. Грабовський Є. М. Проектування інтелектуального користувацького інтерфейсу систем підтримки електронного навчання / Є. М. Грабовський // *Scientific Journal «ScienceRise»*. - 2018. - № 11(52). - С. 36-39

7. Martins P. A Web-based Tool for Business Process Improvement / P.Martins, M.Zacarias // *International Journal of Web Portals*. - 2017. - Volume 9. - Issue 1. - P. 68 – 84 DOI: <https://doi.org/10.4018/IJWP.2017070104>

8. Грабовський Є. М. Аналіз використання мультимедійних компонентів в сучасних технологіях мобільного навчання / Є. М. Грабовський // *Scientific Journal «ScienceRise»*.- 2019 - № 4(57). - С. 46-50

9. Науменко М. О. Вдосконалення управління якістю продукції високотехнологічних підприємств / М. О. Науменко // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. - 2018. - Вип.№ 62. - С. 335-342.

10. Каличева Н. Є. Роль інформаційних технологій у розвитку підприємств транспорту / Каличева Н. Є. // *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики: тези доповідей за матеріалами X Міжнар. наук.-прак. конф. (5-7 червня 2014 р, м. Харків)*. Харків: УкрДАЗТ. - 2014. - С. 100-101.

11. Каличева Н. Є. Проблеми та перспективи впровадження інформаційних технологій у вітчизняній транспортній сфері. Сучасна економіка: актуальні проблеми та перспективи розвитку: колективна монографія /за заг. редакцією д-ра екон. наук, професора В. В. Прохорової. Харків: «НТМТ», - 2014. - С. 73-78.

REFERENCES

1. Hrabovskyi Y. (2015). Methods of Assessment and Diagnosis of Knowledge Quality in E-Learning. *Journal of Communication and Computer*. No. 12, pp. 286-296.

2. Naumenko M. O., Riga O. S. (2018). Pidhody` do zabezpechennya strategichnogo upravlinnya pidpry`yemstv v umovakh nestijkogo sere dovuy`shha [Approaches to providing strategic management of enterprises in an environment of unstable environment] *Bulletin of the Economics of Transport and Industry of the UGCC*. No. 63, pp. 216 – 223.

3. Sokolovskyi S. A., Naumenko N. A. (2018). Analiz osobly`vostej upravlinnya informacijny`my` potokamy` logisty`chny`x procesiv pidrozdiliv Nacional`noyi gvardiyi Ukrayiny. [Analysis of peculiarities of

management of information flows of logistic processes of units of the National Guard of Ukraine]. *ScienceRise*. No 2, pp. 19-21.

4. Hu C., Yang Z, Mingjing G. AHP and CA Based Evaluation of Website Information Service Quality: An Empirical Study on High-Tech Industry Information Center Web Portals//*Journal Service Science & Management*. 2009. № 3. P. 168–180 DOI: <https://doi.org/10.4236/jssm.2009.23020>.

5. Pushkar A.I., Grabovsky E.N., Ponomarenko E.V. (2005). Strategy`cheskoe upravleny`e razvy`ty`em `elektronnoho by`znesa y` y`nformacy`onnix resursov predpry`aty`ya [Strategic Management of the Development of E-Business and Information Resources of Enterprise]/ Kharkiv: KhNPU Publishing House, 480 p. (in Ukrainian).

6. Grabovsky E. M. (2018). Proektuvannya intelektual`nogo kory`stuvacz`kogo interfejsu sy`stem pidtry`mky` elektronnoho navchannya [Designing the Intelligent User Interface of E-Learning Support Systems]. *Scientific Journal «ScienceRise»*. No. 11 (52), pp. 36-39

7. Martins P., Zacarias M. A (2017) Web-based Tool for Business Process Improvement//*International Journal of Web Portals*. Vol. 9. Issue 1, pp. 68 – 84 DOI: <https://doi.org/10.4018/IJWP.2017070104>.

8. Grabovsky E. M. (2019). Analiz vy`kory`stannya mul`ty`medijny`x komponentiv v suchasny`x tekhnologiyax

mobil`nogo navchannya. [Analysis of the use of multimedia components in modern technologies of mobile learning]. *Scientific Journal "ScienceRise"*. No. 4 (57), pp. 46-50.

9. Naumenko M. O. (2018). Vdoskonalennya upravlinnya yakistyu produkciyi vy`sokotekhnologichny`x pidpny`emstv. [Improvement of product quality management of high-tech enterprises. *Bulletin of the Economics of Transport and Industry of the UGCC*. No. 62, pp. 335 – 342.

10. Kalicheva N. E. (2014). Rol` informacijny`x tekhnologij u rozvy`tku pidpny`emstv transportu. [The role of information technology in the development of transport enterprises]. *Problems of International Transport Corridors and Corporate Logistics: Abstracts on X International. Research Assistant Conf.* (June 5-7, 2014, Kharkiv). Kharkiv: UkrDAZT, pp. 100-101.

11. Kalicheva N.E. (2014). Problemy` ta perspekty`vy` vprovadzhennya informacijny`x tekhnologij u vitchy`znyanij transportnij sferi. [Problems and prospects of introduction of information technologies in the domestic transport sphere]. *Suchasna ekonomika: aktual`ni problemy` ta perspekty`vy` rozvy`tku: kolekty`vna monografiya*. [Modern Economics: Current Issues and Prospects for Development: A Collective Monograph]. Kharkiv: NTMT, pp. 73-78.

УДК 336.276

УПРАВЛІННЯ ПРОБЛЕМНИМИ КРЕДИТАМИ БАНКІВ

*Зайцева І.Ю., д.е.н, професор,
Малишко Н.В., магістр,
Палій О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена аналізу сучасного стану проблемних кредитів, окреслено причини, що обумовлюють появу проблемних кредитів у банках з державною участю в Україні. Проаналізовано частку проблемних кредитів у банківській системі України загалом та в групах банків зокрема. У статті досліджено особливості управління проблемними банківськими кредитами та визначено чинники виникнення проблемної заборгованості банку. Пошук можливостей для управління проблемними кредитами банків є одним з основних пріоритетів подальших досліджень у даному напрямку.

Ключові слова: кредитні операції, проблемна заборгованість, проблемний актив, фінансова стійкість банку, непрацюючий кредит, банківська система, кредитний портфель

УПРАВЛЕНИЕ ПРОБЛЕМНЫМИ КРЕДИТАМИ БАНКОВ

*Зайцева И.Ю., д.э.н, профессор,
Малышко Н.В., магистр,
Палий О.В., магистр (УкрГУЖТ)*

Статья посвящена анализу современного состояния проблемных кредитов, определены причины, обуславливающие появление проблемных кредитов в банках с государственным участием в Украине. Проанализировано долю проблемных кредитов в банковской системе Украины в целом и в группах банков в частности. В статье исследованы особенности управления проблемными банковскими кредитами и определены факторы возникновения проблемной задолженности банка. Поиск возможностей для управления проблемными кредитами банков является одним из основных приоритетов дальнейших исследований в данном направлении.

Ключевые слова: кредитные операции, проблемная задолженность, проблемный актив, финансовая устойчивость банка, неработающий кредит, банковская система, кредитный портфель

MANAGEMENT OF PROBLEM LOANS OF BANKS

*Zaitseva I.Yu., Doctor of Economic Sciences, professor,
Malishko N.V., master,
Paliy O.V., master (USURT)*

The article is devoted to the analysis of the current state of problem loans, the reasons for the appearance of problem loans in banks with state participation in Ukraine are identified. The share of problem loans in the banking system of Ukraine in general and groups of banks in particular is analyzed. The article explores the features of managing

troubled loans and identifies the factors of the occurrence of troubled bank debt. Given the global experience in regulating the credit sector, it is advisable to identify the following ways of managing domestic banks' problematic debt: forming a single credit registry for banks; the use of innovative technologies and techniques to assess customer solvency, extension of the practice of buying bad loans by collecting companies, application of factoring (the creation of a single company - a redevelopment bank from the NBU is urgent, but discussion of this issue at the national level is still ongoing). Particular attention should be paid to the introduction of new mechanisms for the sale of distressed loans to specialized financial companies through the use of existing or creation of new institutions, such as bridgebank, bad bank, AMC (asset management company), etc.; formation of sufficient amounts of debt reserves; selecting and implementing a model for restructuring distressed assets in the banking sector, such as setting up a distressed assets bank or a transition bank (involving government or private investors); simplification of mechanisms of sale, transfer, write-off of assets, including in the framework of pre-trial procedures; strengthening the supervision of banks and introducing the same system for non-banking institutions. Finding opportunities to manage problematic bank loans is one of the major priorities for further research in this area.

Keywords: *credit operations, troubled debt, troubled asset, financial stability of the bank, non-working loan, banking system, loan portfolio*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На сучасному етапі розвитку глобалізаційних процесів у банківській системі одним із пріоритетних завдань є забезпечення стабільного функціонування і розвитку вітчизняних банків та банківської системи загалом. Кредитні операції банку є найбільш дохідними, але й найбільш ризиковими. При цьому частка проблемної заборгованості в кредитних портфелях банків стрімко зростає. Значна проблемна заборгованість приводить до необхідності резервування значного обсягу коштів, що створює перепони у проведенні активних операцій та стає причиною скорочення прибутку банку. Управління проблемними активами банку - це запровадження такої системи раннього реагування, яка має забезпечити виявлення на ранньому етапі потенційно проблемні активи та управління ними. Таким чином, розроблення дієвих механізмів управління проблемними кредитами банку сьогодні є одним з найважливіших завдань банківської системи України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний вклад у вирішення даної наукової проблеми внесли такі відомі вчені, як: Т.М. Болгар [1,2], К.Л. Ларіонова

[3], В.М. Марчук [4], І. Осадчий [5], Л.О. Примостки [6], І.І. Ткач М. [7] та інші.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на суттєві наукові результати, отримані вченими, дотепер управління проблемними активами банку залишається недостатньо розробленим як в теоретичному, так і в практичному аспектах.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою написання статті є дослідження особливостей управління проблемними банківськими кредитами та визначення чинників виникнення проблемної заборгованості банку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Забезпечення стабільного функціонування та фінансової стійкості банків та банківської системи в цілому є одним з пріоритетних напрямків на сучасному етапі розвитку банківської системи. Саме тому постає проблема ефективного управління активами та пасивами, що є одним із чинників фінансової стійкості банків. Проблемні активи вкрай негативно впливають на якість кредитних портфелів та в цілому на структуру банків, суттєво знижують

ефективність банківської діяльності, чинять тиск на показник достатності регулятивного капіталу банків, ускладнюють процес управління фінансовими потоками, знижують довіру вкладників та інвесторів до банківської системи, істотно зменшують можливості фінансування реального сектору економіки країни.

Питома вага проблемних кредитів (NPL) у 2019 році вперше за останні роки знизилась нижче рівня 50% і на 1 вересня 2019 року становила 49,3% (-3,6% з початку 2019 року). За даними Національного банку України, питома вага непрацюючих кредитів у банківській системі впродовж 2019 року знижувалась за всіма групами банків. Зокрема, з кредитів, які взяли у банках громадяни, не обслуговуються 42,63% на загальну суму 87,62 млрд гривень. Загальна вартість таких кредитів, за якими не надходять платежі, становить понад 510 мільярдів гривень (це близько 54,9%). В цілому в Україні видано кредитів на 1,16 трлн гривень, серед них не здійснюється обслуговування за кредитами на загальну суму 599,5 млрд гривень, що складає близько 51,4% всього кредитного портфеля вітчизняних банків. Як зазначають дані Національного банку України, значно скоротились частки за гривневими кредитами населенню та валютними кредитами бізнесу [8]. Причиною поліпшення якості портфеля роздрібних кредитів стало збільшення споживчого кредитування, на підвищення якості портфеля корпоративних кредитів, у свою чергу, вплинув продаж банками непрацюючих валютних кредитів бізнесу. Якщо економічні показники зростатимуть і в майбутньому, то якість кредитних портфелів банків помірно покращуватиметься й надалі.

Вказану позитивну динаміку досліджуваного показника підтверджує той факт, що у 2018 році частка непрацюючих кредитів знизилася з 54,5% станом на 1 січня 2018 року до 53,7% станом на 1

грудня 2018 року. На кінець 2018 року-початок 2019 року частка непрацюючих кредитів складала 52,85%, одже, від початку року частка непрацюючих кредитів скоротилась на 1,45 відсоткових пунктів [9].

Водночас, якщо аналізувати динаміку непрацюючих кредитів у банках України за видами кредитів, то найбільше таких негативно класифікованих активів бачимо в корпоративному секторі економіки (56,2% станом на 1 грудня 2018 року, що на 0,2% більше, ніж показник початку 2018 року), кредитах домогосподарствам (48,2% станом на 1 грудня 2018 року, що на 5,3% менше, ніж показник початку 2018 року) та органам місцевої влади й місцевого самоврядування (34,8% станом на 1 грудня 2018 року, що на 34,11% більше, ніж показник початку 2018 року) [10]. Обсяги наданих кредитів та частка непрацюючих кредитів банків України за 2017–2019 рр. представлені в табл. 1.

Особливу увагу фахівців та експертів привертає ситуація з проблемною заборгованістю в державних банках. Нещодавно НБУ вже провів перше засідання комітету, на якому було ухвалено рішення розробити загальні принципи з урегулювання NPL для банків, що перебувають у державній власності. Проблемний кредитний портфель державних банків України глибоко токсичний не лише тому, що понад 65% позичальників його не обслуговують, але й із погляду слабкої переговорної позиції кредиторів.

Крім того, перехід банківської системи на міжнародну практику визначення “non-performing exposures/loans” (NPE/NPL), а також затвердження положення про визначення банками України розміру кредитного ризику за активними банківськими операціями, дають змогу оцінити реальний рівень непрацюючих кредитів в Україні та порівняти зі світовими тенденціями (рис. 1)

Таблиця 1

Обсяги наданих кредитів та частка проблемних (непрацюючих) кредитів банків України за 2017–2019 рр. (млн грн)

Показники	станом на:				
	01.01.2018	01.01.2019	01.02.2019	01.03.2019	01.04.2019
Кредити корпоративному сектору:	892 900	959 601	944 867	922 089	936 473
- непрацюючі кредити	500 263	535 770	537 723	514 540	517 310
- частка непрацюючих кредитів, %	56,03	55,83	56,91	55,80	55,24
Кредити фізичним особам (включно із фізичними особами – підприємцями):	174 448	202 202	204 104	203 667	207 314
- непрацюючі кредити	93 353	93 086	92 990	90 837	91 461
- частка непрацюючих кредитів, %	53,51	46,04	45,56	44,60	44,12
Міжбанківські кредити, депозити:	22 046	28 888	37 487	33 965	35 154
- непрацюючі кредити	1 372	1 073	1 084	1 082	1 085
- частка непрацюючих кредитів, %	6,22	3,71	2,89	3,19	3,09
Кредити органам державної влади та місцевого самоврядування:	1 519	2 867	2 752	2 738	2 766
- частка непрацюючих кредитів, %	0,69	29,22	29,06	29,14	28,89
Усі кредити:	1 090 914	1 193 558	1 189 210	1 162 459	1 181 707
непрацюючі кредити	594 999	630 767	632 597	607 257	610 655
- частка непрацюючих кредитів, %	54,54	52,85	53,19	52,24	51,68
у т. ч. банки з державною часткою, з них:	71,12	67,92	67,69	65,64	65,21
ПАТ «КБ «ПриватБанк»	87,64	83,35	83,01	82,68	82,36
з державною часткою, крім ПАТ «КБ «ПриватБанк»	55,75	54,96	54,54	50,97	50,59
іноземних банківських груп	41,01	38,50	39,80	39,65	39,18
з приватним капіталом	24,08	23,01	23,35	23,09	21,75
неплатоспроможні	43,02	52,04	52,7	51,83	53,12

Джерело: сформовано на основі [11]

З рис. 1 видно, що найвища частка непрацюючих кредитів (NPL) належить саме Україні, далі йдуть Кіпр (52%), Афганістан (50%) та Сан-Марино (49%). Таким чином, необхідно визначитися, що спричинило таке погіршення якості сукупного кредитного портфеля банківської системи України. Вважаємо доцільним проаналізувати частку непрацюючих кредитів у розрізі груп банків у 2018 році (табл. 2). З даних табл. 2 видно, що рівень непрацюючих кредитів у банках з

державною участю у 2018 році продовжує скорочуватися, хоча й незначними темпами, а саме із 71,1% станом на 1 січня 2018 року до 68,1% станом на 1 грудня 2018 року (в банках з державною участю загалом). Такі тенденції можна пов'язати зі зростанням споживчого кредитування та поступовим покращенням якості кредитного портфеля. У той же період у секторі кредитування підприємств не відбулося покращення ситуації з непрацюючими кредитами, що можемо

пов'язати з неможливістю відновити якість непрацюючих кредитів, які надані завідома недобросовісним позичальникам, а також недостатньо активною роботою банків зі списання неякісних активів.

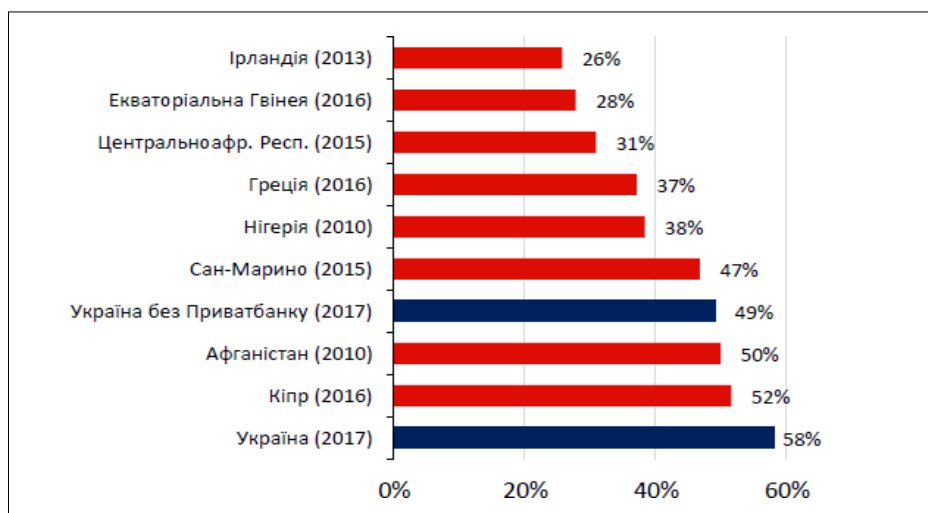


Рис. 1. Країни з найбільшими історичними максимумами частки NPL, % [12,13]

Таблиця 2
Частка непрацюючих кредитів у банківській системі України у 2018 році за групами банків, %

Показник	Дата											
	1 січня 2018 року	1 лютого 2018 року	1 березня 2018 року	1 квітня 2018 року	1 травня 2018 року	1 червня 2018 року	1 липня 2018 року	1 серпня 2018 року	1 вересня 2018 року	1 жовтня 2018 року	1 листопада 2018	1 грудня 2018 року
Частка непрацюючих кредитів у банках з державною участю	1,1	2,2	2,1	2,2	2	1,8	1	0,8	0,2	9,4	8,8	8,1
Зокрема, частка кредитів «Приватбанку»	7,6	7	6,6	5,6	5,4	5	4,6	4,5	4,2	3,3	3,9	3,2
державна частка без «Приватбанку»	5,7	8,9	8,8	0,5	0,3	0,1	9,1	9	8,5	7,4	6	5,4
Частка непрацюючих кредитів у банках іноземних банківських груп	1	4,6	3,9	3,4	2,9	2,8	2,5	1,7	2,4	1,7	1,3	8,6
Частка непрацюючих кредитів у банках з приватним капіталом	4	5,8	4,8	4,8	4,7	5,0	4	4,6	5,3	4,7	4	4
Частка непрацюючих кредитів у неплатоспроможних банках	3	2,7	4,3	5,5	8,4	8,3	9,3	1,7	2,3	2,2	1,5	6,2

Джерело: складено автором за даними НБУ [13]

Крім того, серед чотирьох груп банків, згідно з класифікацією НБУ, станом на 1 січня 2018 року найбільшу частку непрацюючих кредитів мали саме банки з державною участю, а саме 71,1% (зокрема, «Приватбанк» мав 87,6%, а банки з державною участю без «Приватбанку» мали 55,7%), потім йшли неплатоспроможні банки з показником 43%, банки іноземних банківських груп, що мали 41%, та банки з приватним капіталом, що мали 24%.

Водночас станом на 1 грудня 2018 року ситуація змінилась, а банки з державною участю перемістились на другу позицію в рейтингу за рівнем непрацюючих кредитів, маючи 68,1% (по банках з державною участю без «Приватбанку» показник склав 55,4%), хоча найбільша частка непрацюючих кредитів залишається в «Приватбанку», а саме 83,2% (зменшилась на 4,4% порівняно з початком року).

Розглядаючи наслідки значного обсягу непрацюючих кредитів у банках з державною участю в Україні, зазначимо, що вони мають негативний вплив на функціонування всієї банківської системи. Водночас банки не мають можливості застосувати повне списання непрацюючих кредитів, оскільки збитки не будуть компенсовані, а праця власними силами з проблемними кредитами передбачає колосальні втрати часу та ресурсів. Крім того, недостатня інфраструктура та обмеженість ресурсів ринку обумовлюють необхідність саме державної участі у вирішенні проблеми непрацюючих кредитів. Зауважимо, що проблема непрацюючих кредитів стала ще більш гострою через екзогенні для банків фактори, а саме структурні викривлення економіки, що пов'язані з погіршенням макроекономічного середовища у 2014–2016 роках; втрату територій та позичальників на цих територіях; військові дії та втрати в результаті цих дій; недобросовісність багатьох позичальників.

Зазвичай прийнято вважати, що проблеми непрацюючих кредитів у банків з державною участю пов'язані із сумнівною якістю кредитних рішень, вкрай низькою операційною ефективністю цих банків, відсутністю чітких бізнес-моделей та ефективного корпоративного управління. Це частково так, адже більша частина непрацюючих кредитів «Ощадбанку» та «Укрексімбанку» припадає саме на великі бізнес-групи (наближені до бізнес-інтересів політичних діячів), на кредитуванні яких упродовж тривалого періоду часу зосереджувалися ці банки.

Отже, серед найважливіших причин, які обумовлюють поточну ситуацію зі значними обсягами проблемних кредитів у вітчизняних банках з державною участю, можемо назвати політично вмотивоване кредитування та кредитування пов'язаних осіб. Відповідь можна знайти в націоналізації найбільшого приватного банку країни «Приватбанку» (зі значним кредитним портфелем пов'язаним особам) та зростанні частки непрацюючих кредитів в інших банках з державною участю. Так, в Україні за 2015–2016 роках понад 40 банків порушили норматив кредитування пов'язаних осіб, що значно підвищує кредитні ризики банків. Зауважимо, що найбільшу частку кредитів пов'язаним особам мав «Приватбанк», що негативно позначилось на якості кредитного портфеля як банків з державною участю, так і банківської системи України загалом. Значне зростання заборгованості є негативним явищем для банку, оскільки заборгованість впливає на ліквідність банку, що може привести до його неплатоспроможності та банкрутства. Наявність проблемних кредитів вимагає від банків формування значних резервів. Чинники виникнення проблемної заборгованості в банках України наведено у табл. 3.

Таблиця 3

Чинники виникнення проблемної заборгованості в банках України

Макроекономічні чинники	Мікроекономічні фактори
Політична та економічна нестабільність в Україні загалом та особливо в окремих її регіонах.	Зниження платіжної дисципліни, недобросовісність позичальників.
Тимчасова втрата Україною територій та позичальників на них.	Відсутність фінансової грамотності позичальників та неефективність їх дій.
Кредитна експансія 2005-2008 років	Суттєве зменшення постійних доходів домогосподарств та суб'єктів господарювання
Високе боргове навантаження в окремих секторах економіки	Недостатній рівень професійності менеджменту банку
Соціальна криза в країні	Низький рівень корпоративного управління.
Суттєве зменшення постійних доходів домогосподарств та суб'єктів господарювання	Недосконалість кредитно-інвестиційної політики банку
Недосконалість нормативно-правової бази	Неякісне оцінювання кредитоспроможності позичальника
Лобіювання інтересів політичною елітою щодо отримання кредитів пов'язаними особами та державними підприємствами.	Помилки, завищення вартості під час оцінювання заставного майна.
Недостатній розвиток фондового ринку (ринку похідних цінних паперів, кредитних деривативів)	Прорахунки в роботі з проблемними кредитами та заставою
Низька ефективність реалізації грошово-кредитної політики	Помилки під час структурування кредитів (щодо термінів, сум, процентів)
	Недостатній рівень контролю після видачі кредиту
	Складність здійснення відшкодування збитків за рахунок сформованих банківських резервів
	Перевищення службових повноважень співробітником банку
	Негативні зміни показників ділової активності та ліквідності позичальника
	Залучення кредитних ресурсів в іноземній валюті у докризовий період

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Зважаючи на світовий досвід регулювання кредитної сфери, доцільно виділити такі шляхи управління проблемною заборгованістю вітчизняних банків: формування єдиного кредитного

реєстру для банків; застосування інноваційних технологій та методик для оцінки платоспроможності клієнтів; поширення практики купівлі проблемних кредитів компаніями-колекторами, застосування факторингу (актуальним є створення єдиної компанії – санаційного

банку від НБУ, проте обговорення цього питання на загальнодержавному рівні триває донині).

На особливу увагу заслуговує запровадження нових механізмів продажу проблемних кредитів спеціалізованим фінансовим компаніям шляхом використання діючих або створення нових інститутів, зокрема таких, як bridgebank, bad bank, КУА (компанія управління активами) тощо; формування достатніх обсягів резервів під заборгованість; вибір та реалізація моделі реструктуризації проблемних активів у банківській сфері, наприклад створити банк проблемних активів або перехідний банк (із залученням держави або приватних інвесторів); спрощення механізмів продажу, передачі, списання активів, у тому числі в межах проведення досудових процедур; посилення нагляду за діяльністю банків і введення такої ж системи щодо небанківських установ. Пошук можливостей для управління проблемними кредитами банків є одним з основних пріоритетів подальших досліджень у даному напрямку.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Болгар Т.М. Проблемні кредити банків як результат реалізації кредитного ризику / Т.М.Болгар // Економічний нобелівський вісник. — 2014. — № 1. — С. 50-58.
2. Болгар Т.М. Управління проблемними кредитами вітчизняних банків у сучасних умовах господарювання / Т.М. Болгар // Бізнес Інформ. — 2014. — № 1. — С. 248—255.
3. Ларіонова К.Л. Формування системи управління проблемними кредитами [Електронний ресурс] / К.Л. Ларіонова, І.В. Гоменюк // Вісник Хмельницького національного університету 2017. — № 5. — С. 227—232: Режим доступу: <http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/6206/1/17.pdf>
4. Марчук В.М. Шляхи поліпшення управління проблемними активами банківської системи України [Електронний ресурс] / В. П. Марчук // Ефективна економіка. — 2011. — № 9. — Режим доступу: <http://www.m-nauka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&-s=ua&z=685>
5. Осадчий І. Шляхи вдосконалення роботи з проблемними активами банків України / І. Осадчий // Вісник Української академії банківської справи. — 2011. — № 1. — С. 39—44.
6. Примостка Л.О. Управління банківськими ризиками. Навч. посібник / Л.О. Примостка, П.М. Чуб, Г.Т. Карчева та ін. — К.: КНЕУ, 2007. — 600 с.
7. Ткач І.І. Моделювання кредитного процесу в банківській установі: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.03.02/ І.І. Ткач; Львів, нац. ун-т ім. І. Франка — Л., 2005. — 22 с.
8. Обсяг проблемних кредитів знизився нижче рівня 50% — НБУ. - [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://mind.ua/news/20202686-obsyag-problemnih-kreditiv-znizivsya-nizhche-rivnya-50-nbu>
9. Частка непрацюючих кредитів в Україні зменшилась до 51,4% — Нацбанк [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://hromadske.ua/posts/chastka-nepracyuyuchih-kreditiv-v-ukrayini-zmenshilas-do-514-nacbank>
10. Обсяги активних операцій та частка непрацюючих активів банків України за 2018 рік / Національний банк України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://beta.bank.gov.ua/statistic/supervision-statist/data-supervision#2>.
11. Офіційний сайт Національного банку України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua>
12. Показники банківської системи України / Національний банк України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://bank.gov.ua/control/uk/publish/>

category?cat_id=74208.

13. Обсяги активних операцій та частка непрацюючих активів банків України за 2018 рік / Національний банк України [Електронний ресурс]. — Режим доступу:

<https://beta.bank.gov.ua/statistic/supervision-statist/data-supervision#2>

REFERENCES

1 Bolhar, T.M. (2014) Problemni kredyty bankiv yak rezul'tat realizatsiyi kredytnoho ryzyku, [Problem loans of banks as a result of the implementation of credit risk], *Ekonomichnyj nobelivs'kyj visnyk*, vol. 1, pp. 50—58.

2 Bolhar, T.M. (2014) Upravlinnya problemnymy kredytamy vitchyznyanykh bankiv u suchasnykh umovakh hospodaryuvannya [Management of problem loans of domestic banks in modern economic conditions], *Biznes Inform*, vol. 1, pp. 248—255.

3 Larionova, K. L. (2017) Formuvannya systemy upravlinnya problemnymy kredytamy [Formation of a system for managing problem loans], *Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu*, [Online], vol. 5, available at: <http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/6206/1/17.pdf> (Accessed 3 Oct 2018).

4 Marchuk, V. M. (2011) Shlyakhy polipshennya upravlinnya problemnymy aktyvamy bankivs'koyi systemy Ukrainy [Ways to improve the management of troubled assets of the banking system of Ukraine], *Efektivna ekonomika*. [Online], vol. 9, available at: <http://vvv.m.nayka.tsom.ua/?op=1&j=-efektivna-ekonomika&s=ua&z=685> (Accessed 3 Sept 2018).

5 Osadchuj, I. (2011) Shlyakhy vdoskonalennya roboty z problemnymy aktyvamy bankiv Ukrainy [Ways to improve the work with problem assets of Ukrainian banks], *Bulletin of the Ukrainian Academy of Banking*, vol. 1, pp 39—44.

6 Prymostka, L.O. Chub, P.M. and

Karcheva, H.T. (2007) *Upravlinnya bankivs'kymu ryzykamy* [Management of bank risks], Naukova dumka, Kyiv, Ukraine.

7 Tkach, I.I. (2005) *Modelyuvannya kredytnoho protsesu v bankivs'kiy ustanovi* [Modeling a credit process in a banking institution], Ph.D. Thesis, I. Franko National University of Lviv, Lviv, Ukraine.

8 Obsyah problemnykh kredytiv znyzysya nyzhche rivnya 50% – NBU [The volume of problem loans decreased below the level of 50% - NBU] (2019), available at: <https://mind.ua/news/20202686-obsyag-problemnih-kredytiv-znizivsya-nizhche-rivnya-50-nbu>

9 Chastka nepratsyuyuchykh kredytiv v Ukraini zmeshylas' do 51,4% [The share of non-performing loans in Ukraine decreased to 51.4%] - *National Bank* (2018). — Available at: <https://hromadske.ua/posts/chastka-nepratsyuyuchih-kredytiv-v-ukraini-zmeshilas-do-514-nacbank>

10 Obsyahy aktyvnykh operatsiy ta chastka nepratsyuyuchykh aktyviv bankiv Ukrainy za 2018 rik [Volumes of active operations and share of non-performing assets of banks of Ukraine for 2018] / *National Bank of Ukraine* (2018) — Available at: <https://beta.bank.gov.ua/statistic/supervision-statist/data-supervision#2>

11 Oficijnyj sajt Nacional'nogho banku Ukrainy [Official site of the National Bank of Ukraine] (2018) - Available at: <http://www.bank.gov.ua>

12 Pokaznyky bankivs'koyi systemy Ukrainy [Indicators of the banking system of Ukraine] (2018) / National Bank of Ukraine. - Available at: https://bank.gov.ua/control/uk/publish/category?cat_id=74208.

13 Obsyahy aktyvnykh operatsiy ta chastka nepratsyuyuchykh aktyviv bankiv Ukrainy za 2018 rik [Volumes of active operations and share of non-performing assets of banks of Ukraine for 2018] / *National Bank of Ukraine* (2018) — Available at: <https://beta.bank.gov.ua/statistic/supervision-statist/data-supervision#2>

УДК 658.014

МЕТОДИ ОЦІНКИ ІННОВАЦІЙНОЇ РЕФЛЕКСІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЯК ОСНОВА РОЗРОБКИ РАЦІОНАЛЬНИХ УПРАВЛІНСЬКИХ СТРАТЕГІЙ

Колещук О.Я., к.е.н., доцент (НУ «Львівська політехніка»)

В статті визначено, що сучасні умови господарювання потребують підвищеної уваги до проблем формування стратегічного управління інноваційністю підприємств, базуючись, перш за все на ефективному впровадженні інноваційності для розвитку підприємств, що впливає на підвищення конкурентоспроможності підприємств шляхом продукування та впровадження раціональних стратегій.

Запропоновано систему принципів для формування комплексу методів оцінки інноваційної рефлексії. Результати проведеного аналізу економічної літератури надало можливість виокремити та сформуванню порівняльну характеристику методів оцінки інноваційної рефлексії.

Визначено, що для визначення необхідної методичної бази оцінки інноваційної рефлексії підприємств різного типу та масштабу з метою формування управлінських стратегій, необхідно розглянути характеристики кожного методу з точки зору аналітичної інформації, прийнятих критеріїв аналізу, підходів до обробки, інтерпретації результатів тощо.

Ключові слова: підприємства; стратегічне управління інноваційністю підприємств; інноваційна рефлексія; методи; система принципів.

МЕТОДЫ ОЦЕНКИ ИННОВАЦИОННОЙ РЕФЛЕКСИИ КОМПАНИЙ КАК ОСНОВА РАЗРАБОТКА РАЦИОНАЛЬНЫХ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ СТРАТЕГИЙ

Колещук О.Я., к.э.н., доцент (НУ «Львовская политехника»)

В статье определено, что современные условия хозяйствования требуют повышенного внимания к проблемам формирования стратегического управления инновационностью предприятий, основываясь, прежде всего на эффективном внедрении инновационности для развития предприятий, влияет на повышение конкурентоспособности предприятий путем выработки и внедрения рациональных стратегий.

Предложена система принципов для формирования комплекса методов оценки инновационной рефлексии. Результаты проведенного анализа экономической литературы позволили выделить и сформировать сравнительную характеристику методов оценки инновационной рефлексии.

Определено, что для определения необходимой методической базы оценки инновационной рефлексии предприятий различного типа и масштаба с целью формирования управленческих стратегий, необходимо рассмотреть характеристики каждого метода с точки зрения аналитической информации, принятых критериев анализа, подходов к обработке, интерпретации результатов и тому подобное.

Ключевые слова: предприятия; стратегическое управление инновационностью предприятий; инновационная рефлексия; методы; система принципов.

METHODS FOR EVALUATING INNOVATIVE REFLECTION COMPANIES AS THE BASIS FOR THE DEVELOPMENT RATIONAL MANAGEMENT STRATEGIES

*Koleshchuk O., (PhD, Associate Professor
(Lviv Polytechnic National University)*

The article determines that modern business conditions require increased attention to the problems forming strategic management enterprise innovativeness, based primarily on the effective implementation innovation for enterprise development, affecting the competitiveness enterprises through the development and implementation rational strategies.

In modern conditions the development the market environment from the perspective increasing attention to the active implementation innovation in the strategic orientation enterprise development, it becomes necessary to determine the readiness enterprises for innovation. It should be noted that assessment is a rather important stage in the process forming strategic management enterprise innovativeness. It is based on an array information and consists in determining the possible consequences implementing the chosen strategy.

The essence assessing the readiness enterprises for innovation is to determine the advantages and disadvantages competing enterprises by indicators - indicators that should be determined at the stage identification of key indicators the degree of innovative reflection.

A system principles is proposed for the formation a set methods for evaluating innovative reflection. The results the analysis economic literature made it possible to isolate and form a comparative characteristic the methods for assessing innovative reflection.

It is determined that in order to determine the necessary methodological basis for assessing the innovative reflection enterprises various types and sizes in order to form managerial strategies, it is necessary to consider the characteristics each method in terms analytical information, accepted analysis criteria, processing approaches, interpretation results, and the like.

Keywords: enterprises; strategic management enterprise innovation; innovative reflection; methods system principles.

Постановка проблеми. Сучасні умови господарювання потребують підвищеної уваги до проблем формування стратегічного управління інноваційністю підприємств, базуючись, перш за все, на ефективному впровадженні інноваційності для розвитку підприємств, що впливає на підвищення їх конкурентоспроможності

шляхом продукування та впровадження раціональних стратегій.

В умовах турбулентного конкурентного середовища ключовою метою діяльності підприємства є ефективно впровадження інноваційності на основі поєднання економічного та стратегічного аспектів управління підприємствами, є підґрунтям довгострокової перспективи реалізації

цілей, завдань та отримання бажаного результату. Для цього необхідно формувати оцінки готовності підприємств до інноваційності за допомогою використання методів, що дозволить стратегічно управляти інноваційністю та порівнювати з підприємствами-конкурентами.

Аналіз сучасної практики діяльності підприємств свідчить про те, що досягнення високих результатів у довгостроковій перспективі можливе лише за систематичного і цілеспрямованого процесу впровадження інноваційності, націленого на пошук потенційних можливостей. Це визначає специфічний стиль господарювання, в основу якого покладено орієнтацію на креативність, евристичність, конструктивність, емпіричність і цілеспрямовану стратегічну діяльність.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання, пов'язані з формуванням оцінки готовності підприємств до інноваційності є об'єктом дослідження значної кількості науковців, зокрема, І. Ансоффа [1], В. Винокурова [2], В. Диканя [3], Л. Москаленко [4], М. Кизима [6], М. Потрера [6], В. Пономаренка [5], В. Прохорової [7, 8], О. Тридіда [5], А. Томпсона [9], О. Хринюк [4] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Доцільно зауважити, що сьогодні проблема формування стратегічного управління інноваційністю підприємств набула особливого значення, оскільки ринок потребує активних нововведень. В свою чергу це потребує залучення інвестиційних ресурсів шляхом продукування та впровадження раціональних стратегій.

Метою статті є формування методів оцінки інноваційної рефлексії підприємств як основа розробки раціональних управлінських стратегій.

Викладення основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах розвитку ринкового середовища з позиції

підвищення уваги до активного впровадження інноваційності у стратегічній орієнтованості розвитку підприємств, виникає необхідність визначати оцінки готовності підприємств до інноваційності. Необхідно зазначити, що оцінка є досить важливим етапом процесу формування стратегічного управління інноваційністю підприємств. Вона ґрунтується на масиві інформації й полягає у визначенні можливих наслідків реалізації обраної стратегії.

Суттєвість оцінки готовності підприємств до інноваційності полягає у визначенні переваг і недоліків підприємств-конкурентів за індикаторами - показниками, що мають бути визначені на етапі ідентифікації ключових індикаторів ступеня інноваційної рефлексії.

Необхідно порівнювати діяльність підприємства та визначати його рівень готовності до сприйняття інноваційності, завдяки чому визначається не тільки позиція оцінюваного підприємства, а й кількісний розрив у досягнутих значеннях, порівняння об'єкту оцінки з групою підприємств-конкурентів та дозволяє визначити підприємство-лідера з досліджуваної групи і аутсайдерів групи, які посіли останні місця за рівнем інноваційної рефлексії. Для вибору комплексу методів оцінки рівня інноваційної рефлексії необхідно використовувати наступні принципи, що наведені на рис. 1.

Для ефективного використання обґрунтованого методу необхідним є наявність якісного інформаційного забезпечення з урахуванням мінливості зовнішнього середовища сучасних підприємств.

У стратегічному аналізі використовується ряд загальнонаукових прийомів: аналіз, синтез, індукція, дедукція, аналогія, спостереження, порівняння, моделювання, абстрагування, конкретизація, системний аналіз, оцінка, класифікація та ін.



Рис. 1. Система принципів для формування комплексу методів оцінки інноваційної рефлексії

Результати аналізу економічної літератури виокремити надало та можливість сформувати порівняльну характеристику методів оцінки інноваційної рефлексії (табл. 1).

Таблиця 1

Порівняльна характеристика методів оцінки інноваційної рефлексії

Метод	Особливості застосування	Переваги	Недоліки
1	2	3	4
Метод ситуаційного SWOT-аналізу	є першим етапом стратегічного планування	Систематизація знань про внутрішні й зовнішні фактори, що впливають на процес стратегічного планування Визначення конкурентних переваг та формування стратегічних пріоритетів Періодична діагностика ринку та ресурсів фірми	Суб'єктивність вибору та ранжування факторів навколишнього і внутрішнього середовища Слабка підтримка прийняття конкретних управлінських рішень Погана адаптація до середовища, що постійно змінюється

Пробовження табл.1

1	2	3	4
Метод PIMS (Profit Impact of Marketing Strategy)	передбачає визначення кількісних закономірностей впливу чинників виробництва на кінцеві результати діяльності підприємства (прибуток, рентабельність, обсяги продажу), виходячи з аналізу емпіричного матеріалу про досвід функціонування значної кількості промислових підприємств	Висока придатність для вироблення стратегій; можливість деталізації стратегічних проблем підприємства; є основою для аналізу взаємодії між різними напрямками діяльності і різних стадій розвитку кожного напрямку діяльності	Оцінка стратегічних позицій бізнесу, стратегічних економічних елементів здійснюється лише за двома характеристиками; темп зростання ринку не завжди адекватно оцінює привабливість ринку;
метод GAP-аналіз	метод аналізу первинної інформації, вивчає стратегічне розходження між бажаним — чого підприємство хоче досягнути в своєму розвитку — і реальним — чого фактично може досягти підприємство, не змінюючи свою нинішню політику.	простота методу, а також те, що за допомогою методу можна виявити напрямки удосконалення інноваційної політики	можуть виникнути складнощі і виявитися невисока точність прогнозування життєвого циклу товарів
Модель Shell/DPM)	є своєрідним розвитком ідеї стратегічного позиціонування бізнесу, закладеної в модель БКГ	Застосування стратегії системи якісних і кількісних показників дозволяє обґрунтувати стратегічний вибір; забезпечує можливість підтримки балансу між надлишком і дефіцитом коштів шляхом розвитку перспективних СПБ підприємства; позиціонування на різних фазах ЖЦП	Застосування (здебільшого) в капіталомістких галузях промисловості; відсутність критерію відбору показників оцінки параметрів матриці; суб'єктивність визначення вагових коефіцієнтів для оцінки показників; неточність результатів порівняння СЗГ, які належать до різних галузей
Метод PIMS	передбачає визначення кількісних закономірностей впливу чинників виробництва на кінцеві результати діяльності організацій (рентабельність, прибуток), виходячи з аналізу емпіричного матеріалу про досвід функціонування значної кількості промислових організацій	Завдяки використанню емпіричного матеріалу можна скоротити розрив між абстрактним (теоретичним) і конкретним (Модель дозволяє виміряти відносну якість продукту	Об'єктом дослідження здебільшого є організації, які вже завоювали певні позиції на ринку, тому цей метод не можна застосовувати у високотехнологічних галузях

Пробовження табл.1

1	2	3	4
Метод LOTS	передбачає детальне, послідовне обговорення ряду проблем бізнесу на різних рівнях і різній мірі складності: від корпоративної місії підприємства в цілому до індивідуального проекту усередині підприємства		
Метод ADL	Її призначення полягає в тому, щоб забезпечити менеджерів оригінальної методики стратегічного аналізу і планування, дати їм по можливості потужний інструмент аналізу портфельних стратегій для визначення розумної диверсифікації діяльності багатогалузевої організації, який можна було б використовувати як на корпоративному рівні, так і на рівні окремих господарських ланок.	Конкретизація стратегічного аналізу; можливість визначення призначення, ринків, позиції та внесків кожного сегменту бізнесу підприємства в його господарський портфель; отримання багатоваріантної моделі опису портфеля підприємства, яка дозволяє розглядати усі конкретні стратегії для окремих напрямів бізнесу підприємства	Проблематичність визначення відрізка шляху реальної траєкторії ЖЦ кожного конкретного бізнесу в умовах динамічного розвитку ринку; алгоритмічність і схематичність що може спонукати до механічного прийняття поверхневих помилкових рішень; ігнорування інноваційних стратегій
SNW –аналіз	аналіз сильних, нейтральних, слабких сторін підприємства	часто для перемоги в конкурентній боротьбі може виявитися достатнім стан, коли дана конкретна організація щодо всіх своїх конкурентів по всім ключовим позиціям знаходиться в стані N, і лише по одній в стані S	відсутність чітких та конкретних рекомендацій
SPACE-аналіз	метод, призначений для аналізу позиції на ринку і вибору оптимальної стратегії для середніх і малих фірм	дає змогу здійснити оцінку сильних та слабких сторін діяльності невеликих підприємств за відповідними групами критеріїв	залучення експертів із числа внутрішніх чи зовнішніх консультантів

Пробовження табл.1

1	2	3	4
Модель МакКінсі	використання вагових коефіцієнтів при побудові моделі і облік трендів розвитку галузі.	Широка сфера застосування порівняно з матрицею BCG; диференційована оцінка підприємства; детальний аналіз привабливості ринку і за рахунок збільшення кількості оціночних факторів	Не враховується можливість активного впливу підприємства на зовнішнє оточення;
Модель М. Портера	ґрунтується на твердженні, що стійкість позицій підприємства на ринку визначають витрати виробництва й продажу продукції, унікальність товару, сфера конкуренції	Дає можливість визначити всебічний вплив зовнішніх сил на конкуренцію	За наявності особливої позиції на ринку, відомо як досягнути переваги над конкурентами; концентрація тільки одному виді стратегії
Модель накопиченого досвіду	передбачає формування стратегії в напрямку мінімізації витрат. Її сутність полягає в тому, що більша частка підприємства в певному секторі економіки обумовлює більший сумарний накопичений обсяг виробництва, а отже і нижчі питомі витрати на одиницю продукції	дозволяє оцінити закономірність формування затрат залежно від питомого обсягу виробництва, дає можливість порівняти витрати конкурентів, які діють на одному і тому ж ринку, і виявити необхідність зміни стратегії	Для секторів економіки і ринків з низькими темпами розвитку збільшення виробництва з метою зменшення витрат може привести до перевиробництва продукту.
Бенчмаркінг	Спосіб оцінки стратегій і цілей роботи в порівнянні з першокласними підприємствами, для того, щоб гарантувати довгострокове перебування на ринку	Дозволяє встановлювати цілі, що відповідають напрямкам розвитку найбільш успішних конкурентів, кількісна оцінка розриву в ефективності функціонування даної компанії й кращої в галузі	Складність вибору партнерів для порівняння основних процесів, різні методики порівняння та трактування ключових параметрів успіху з точки зору експертів та керівників підприємств
Методи теорії ігор	Математичний апарат, що розглядає конфліктні ситуації, а також ситуації спільних дій	Дозволяє приймати рішення за умов невизначеності та ризику	Вимагає необхідність володіння методами та технологіями, за допомогою яких можна звести реальну задачу до теоретичної

Пробовження табл.1

1	2	3	4
Матричні методи	Метод якісного аналізу позиціонування підприємства в конкурентному середовищі	Дозволяє визначити конкурентну позицію підприємства на ринку відносно інших учасників	Необхідність значних об'ємів вхідної інформації
Коефіцієнтні методи	Визначення відносних характеристик комплексного характеру на основі сформованого набору показників	Оцінка конкурентоспроможності на конкретному ринку на основі детального вивчення виробничих, збутових, фінансових можливостей підприємства, організації управління	Обмежене коло, переважно абсолютних показників, відсутність належної систематизації запропонованих показників
Метод економіко-математичного моделювання	Знаходження кількісних виразів зв'язків економічних показників і інвестиційно-інноваційних факторів їх визначення	Дозволяє урахувати вплив зовнішніх та внутрішніх чинників при прогнозуванні	Значні часові затрати, значні обсяги вихідної інформації для максимально точного моделювання
Методи експертних оцінок	Надання обґрунтованої експертної оцінки	Висока ступінь адаптивності а гнучкості результатів	Суб'єктивізм експертної оцінки, зниження достовірності результатів

При концентрації уваги на одному з розрахункових методів необхідно урахувати ряд ключових вимог при відборі показників, які будуть придатні для подальшого розрахунку та відображення ефективності формування стратегічного управління інноваційністю підприємств.

Кожному підприємству з метою завоювання нових ринків необхідно забезпечувати та підтримувати процес інноваційності, розробляти та впроваджувати механізми стратегічного управління нею. Керівництву підприємства необхідно займати активну позицію щодо створення рамкових умов реалізації процесу інноваційності, інакше підприємство неминуче почне втрачати свою ринкову вартість під впливом

конкуренції та непередбачуваних зовнішніх і внутрішніх обставин.

Формування стратегічного управління інноваційністю підприємств включає загальні принципи, на основі яких керівники підприємства можуть приймати взаємопов'язані рішення, покликані забезпечити координоване і впорядковане досягнення цілей у довгостроковому періоді.

Висновки. В сучасних умовах очевидна важливість вирішення таких питань, як вибір методів оцінки інноваційної рефлексії підприємств. Найчастіше перше завдання вирішується за допомогою залучення в аналіз все більшого числа показників і вибору з їх числа таких, які в значній мірі відображають результативність роботи

підприємства. Однак при збільшенні кількості показників знижується здатність сприйняття інформації, а отже, ускладнюється процес прийняття рішень. До того ж виникає необхідність визначення значущості показників, їх ролі в досягненні ефективної діяльності.

Діяльність підприємства здійснюється під впливом зовнішнього і внутрішнього середовища тому аналіз оцінки інноваційної рефлексії підприємств дозволяє виявити резерви збільшення як всередині, так і зовні з метою формування конкурентних стратегій.

Таким чином, для визначення необхідної методичної бази оцінки інноваційної рефлексії підприємств різного типу та масштабу з метою формування управлінських стратегій, необхідно розглянути характеристики кожного методу з точки зору аналітичної інформації, прийнятих критеріїв аналізу, підходів до обробки, інтерпретації результатів тощо.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ансофф І. Стратегическое управление: сокр. пер. с англ. / науч. ред. и авт. предисл. Л. И. Евенко. Москва: Экономика, 1989. - 519 с.
2. Винокуров В. А. Организация стратегического управления на предприятии. Москва: Центр экономики и маркетинга, 1996. - 458 с.
3. Дикань В. Л. Теорія й методи стратегічного управління / В. Л. Дикань // Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – 2008. – № 12. – С. 214 – 217.
4. Москаленко Л. А., Хринюк О. С. Методи антикризового управління підприємством // Актуальні проблеми економіки та управління. 2011. Вип. 5. С. 114–117.
5. Пономаренко В. С., Тридід О. М., Кизим М. О. Стратегія розвитку

підприємства в умовах кризи: монографія. Харків: ВД «ІНЖЕК», 2003. - 328 с.

6. Портер М. Стратегія конкуренції. Київ: Основи, 1998. - 390 с.

7. Прохорова В. В. Проценко В. М., Чобіток В. І. Формування конкурентної стратегії підприємств на засадах інноваційно-спрямованого інвестування: монографія. Харків: Українська інженерно-педагогічна академія, 2015. - 291 с.

8. Прохорова В.В., Чобіток В. І. Управління потенціалом конкурентоспроможності підприємств на засадах контролінгу: монографія. Харків: Українська інженерно-педагогічна академія, 2012. - 278 с.

9. Томпсон А. А., Стрикленд А. Дж. Стратегический менеджмент. Концепции и ситуации: учеб. для вузов: пер. 9-го англ. изд. Москва: ИНФРА-М, 2000. - 411 с.

10. Фатхутдинов Р. А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. Москва: ИНФРА-М, 2000. - 312 с.

11. Шершньова З. Є. Стратегічне управління: підручник. 2-ге вид., перероб. та доп. Київ: Київський національний економічний університет, 2004. - 699 с.

REFERENCE

1. Ansoff I. (1989) *Strategicheskoe upravlenie: sokr. per. s angl.* [Strategic Management: Soc. trans. with English] / nach. red. i avt. predisl. L. I. Evenko. Moskva: Ekonomika, 519 p.
2. Vinokurov V. A. (1996) *Oganizatsiya strategicheskogo upravleniya na predpriyatii* [Organization of strategic management at the enterprise] . Moskva: Tsentr ekonomiki i marketinga, 458 p
3. Dykanj V. L. (2008) *Teorija j metody strategichnogho upravlinnja* [Theory and methods of strategic management]. *Collection of scientific works of the State Economic and Technological University of Transport. Economics and Management Series. no 12.* - pp. 214 - 217..

4. Moskalenko L. A., Khrynjuk O. S. (2011) *Metody antykryzovogho upravlinnja pidpryjemstvom* [Methods of crisis management of enterprise]. *Actual problems of economy and management.* Iss. 5. P. 114–117.
5. Ponomarenko V. S., Trydid O. M., Kyzym M. O. (2003) *Strateghija rozvytku pidpryjemstva v umovakh kryzy: monohrafija* [Strategy of enterprise development in crisis conditions: monograph]. Kharkiv: VD «INZhEK», 328 p.
6. Porter M. (1998) *Strateghija konkurenciji* [Competition strategy]. Kyjiv: Osnovy, 390 p.
7. Prokhorova V. V., Procenko V. M., Chobitok V. I. (2015) *Formuvannja konkurentnoji strateghiji pidpryjemstv na zasadakh innovacijno-sprjamovanogho investuvannja: monohrafija* [Formation of the competitive strategy of enterprises on the basis of innovatively directed investment: a monograph]. Kharkiv: Ukrainjska inzhenerno-pedagoghichna akademija, 291 pp.
8. Prokhorova V.V., Chobitok V. I. (2012) *Upravlinnja potencialom konkurentospromozhnosti pidpryjemstv na zasadakh kontrolyngu : monohrafija* [Management of the potential of competitiveness of enterprises on the basis of controlling: a monograph]. Kharkiv: Ukrainjska inzhenerno-pedagoghichna akademija, 278 pp.
9. Tompson A. A., Striklend A. Dzh. (2000) *Strategicheskiy menedzhment. Kontseptsii i situatsii: ucheb. dlya vuzov* [Strategic Management. Concepts and situations]: per. 9-go angl. izd. Moskva: INFRA-M, 411 pp.
10. Fatkhutdinov R. A. (2000) *Konkurentosposobnost': ekonomika, strategiya, upravlenie* [Competitiveness: Economy, Strategy, Management]. Moskva: INFRA-M, 312 pp.
11. Shershnjova Z. Je. (2004) *Strateghichne upravlinnja: pidruchnyk. 2-ghe vyd., pererob. ta dop* [Strategic Management: A Textbook]. Kyjiv: Kyjivskij nacionalnij ekonomichnyj universytet, 699 pp.

УДК 365.04.008

СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ СТРУКТУРНИМИ ТРАНСФОРМАЦІЯМИ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРОМИСЛОВИХ ЕНЕРГЕТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Проценко А.В., здобувач (УІПА)

В статті визначено, що управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу є важливою складовою загальної системи управління діяльністю підприємств.

Зроблено висновок, що підвищення якості управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу промислових енергетичних підприємств в процесі адаптації фінансово-економічного розвитку повинне передбачати ефективне впровадження сучасних наукових досягнень у цій сфері діяльності. Таким чином, у процесі генерації стратегії управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу підприємств необхідно враховувати якісні й кількісні показники, що характеризують результати використання всіх видів ресурсів.

Ключові слова: *стратегія управління; структурні трансформації; інноваційний потенціал; ефективність; розвиток.*

СТРАТЕГИЯ УПРАВЛЕНИЯ СТРУКТУРНЫМИ ТРАНСФОРМАЦИЯМИ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРОМЫШЛЕННЫХ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ

Проценко А.В., соискатель (УИПА)

В статье определено, что управление структурными трансформациями инновационного потенциала является важной составляющей общей системы управления деятельностью предприятий.

Сделан вывод, что повышение качества управления структурными трансформациями инновационного потенциала промышленных энергетических предприятий в процессе адаптации финансово-экономического развития должно предусматривать эффективное внедрение современных научных достижений в этой сфере деятельности. Таким образом, в процессе генерации стратегии управления структурными трансформациями инновационного потенциала предприятий необходимо учитывать качественные и количественные показатели, характеризующие результаты использования всех видов ресурсов.

Ключевые слова: стратегия управления; структурные трансформации; инновационный потенциал; эффективность; развитие.

STRATEGY FOR MANAGEMENT OF STRUCTURAL TRANSFORMATIONS OF INNOVATION POTENTIAL OF INDUSTRIAL ENERGY ENTERPRISES

Protsenko A.V., Applicant (Ukrainian Academy of Engineering and Pedagogy)

The article identifies that managing the structural transformations of innovation potential is an important component of the overall enterprise activity management system. Management of innovation potential, as a rule, involves making strategic management decisions on investing the enterprise funds in order to achieve the set goals and is considered as a series of continuous interrelated actions - management functions (planning, organization, motivation and control). Today, there is a constant rise in prices for energy resources, including an increase in material costs, labor costs, deductions for social events and other costs, due to which there is an upward trend in the cost of production (goods, works and services) of industrial energy enterprises.

It is concluded that improving the quality of management of structural transformations of the innovative potential of industrial energy enterprises in the process of adaptation of financial and economic development should provide for effective implementation of modern scientific achievements in this field of activity. Thus, in the process of generating a strategy for managing the structural transformation of the innovation potential of enterprises, it is necessary to take into account the qualitative and quantitative indicators characterizing the results of the use of all types of resources. Since strategic management is targeted, it implies setting and achieving certain goals. Being clear, strategic goals are a powerful means of enhancing the long-term use of innovation potential, its coordination and control, as well as the basis for managerial decision-making.

Keywords: management strategy; structural transformations; innovative potential; efficiency; development.

Постановка проблеми. У сучасних умовах важливою умовою виживання та стабільного інноваційного розвитку підприємства є побудова ефективної стратегії управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу підприємства, яка передбачає ефективне управління власними та залученими фінансовими ресурсами та забезпечення, завдяки використанню цих ресурсів, безперервності процесу виробництва та реалізації продукції. Інноваційний потенціал промислових енергетичних підприємств України має ряд проблем та характеризується значним скороченням обсягів капіталовкладень, зменшення частки прибутку, яку підприємства спрямовують на розширення виробничої діяльності. Проте, незважаючи на певні кризові явища у фінансово-економічній діяльності промислових енергетичних підприємств, відбуваються процеси реструктуризації та модернізації, пошук нових, ефективніших стратегій управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу підприємств.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання, пов'язані з управлінням інноваційним потенціалом підприємств, є об'єктом дослідження значної кількості науковців, зокрема Войнаренко М., Іванілова О., Подольчак Н., Левченко Ю., Петрович Й., Сидорчука І., Янковець Т., Прохорової В. та інших [1-8].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз наукових вітчизняних та зарубіжних літературних джерел свідчить про те, що стратегія управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу підприємств є необхідною умовою забезпечення ефективності прогресивних перетворень. Існують проблеми при генеруванні управлінських рішень щодо формування стратегії управління структурними трансформаціями інноваційного

потенціалу промислових енергетичних підприємств.

Метою статті є удосконалення стратегії управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу промислових енергетичних підприємств.

Викладення основного матеріалу дослідження. Головне місце серед факторів, що безпосередньо впливають на динаміку економічного розвитку, безсумнівно, належить інноваційній сфері, у тому числі інноваційному потенціалу. Це обумовлено тим, що інновації торкаються найглибших основ господарсько-економічної діяльності, визначають процес економічного зростання промислових енергетичних підприємств в цілому. У сучасних умовах структурні трансформації інноваційного потенціалу виступають найважливішим засобом забезпечення умов виходу з економічної кризи, структурних зрушень у народному господарстві, зростання технічного прогресу, підвищення якісних показників господарсько-економічної діяльності на мікрорівнях та макрорівнях. Активізація інноваційного потенціалу є одним із надійніших механізмів соціально-економічних перетворень в економічній сфері підприємств.

Управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу є важливою складовою загальної системи управління діяльністю підприємств. Управління інноваційним потенціалом, як правило, передбачає прийняття стратегічних управлінських рішень щодо інвестування коштів підприємства з метою досягнення поставлених цілей і розглядається як серія безперервних взаємопов'язаних дій – функцій управління (планування, організація, мотивація та контроль). Сьогодні відбувається постійний ріст цін на енергетичні ресурси, зокрема збільшення матеріальних витрат, витрат на оплату праці, відрахування на соціальні

заходи та інші витрат, що обумовлює зростання собівартості продукції (товарів, робіт та послуг) промислових енергетичних підприємств.

Одним з найважливіших завдань забезпечення ефективної діяльності промислових енергетичних підприємств є методика обліку витрат і калькулювання собівартості продукції. Саме тому, пропонується використовувати такий метод стратегічного планування та управління витратами як система «target costing», яка, на відміну від традиційної системи «standart costing» (створена з метою повного включення витрат в собівартість одиниці товару), дає можливість оптимального розрахунку витрат на виробництво продукції (товарів, робіт і послуг) і встановлення собівартості, яка б задовольняла як цінову потребу у споживачів, так і гарантувала достатній прибуток для промислових енергетичних підприємств. Система «target costing» значно впливає на рівень зниження собівартості продукції та, відповідно, ефективності функціонування підприємства. Система може бути доповненням, а не заміною традиційно використовуваних систем контролю витрат. Основу концепції становить зміна погляду на взаємозалежність ціни, прибутку й собівартості. Традиційний підхід визначення ціни ґрунтується на сумі собівартості та прибутку. Тобто очікується, що продукцію вдасться реалізувати за ціною, яка повністю покриє витрати і забезпечить прибуток, необхідний для подальшого розвитку підприємства. У системі «target costing» змінений порядок дій у визначенні ціни продукції й, відповідно, змінені пріоритети складових, тобто собівартість продукції тепер стає цільовою собівартістю, ціна продукції - цільовою ціною, прибуток - цільовим прибутком. Визначення цільової собівартості ґрунтується на різниці цільової ціни та цільового прибутку.

Для того, щоб покращити стратегічне управління процесом формування інноваційного потенціалу на промислових енергетичних підприємствах представлено алгоритм удосконалення продукції (товарів, робіт та послуг) за допомогою методу управління витратами «target costing» (рис 1).

Таким чином, весь виробничий процес, починаючи з задуму удосконалення продукції (товарів, робіт та послуг), набуває інноваційного характеру, не виходячи за рамки заздалегідь встановлених витратних обмежень.

Цільова собівартість визначається не тільки для удосконаленої продукції (товарів, робіт та послуг), а й для кожної її складової. Інженери розробляють пробний проект й намагаються з'ясувати, чи знаходиться кошторисна собівартість продукції (товарів, робіт та послуг) в межах цільової собівартості. Якщо ні, то в проект вносяться необхідні інноваційні зміни. Цей процес продовжується до тих пір, поки не зникає проміжок між кошторисною та цільовою собівартістю.

Якщо схематично зобразити процес стратегічного управління за цільовою собівартістю «target costing», можна побачити, що "рух" до цільової собівартості має двосторонній характер (рис. 2).

З одного боку, правильно визначити цільову собівартість продукції (товарів, робіт та послуг) неможливо без глибокого маркетингового дослідження поточного стану ринку та його перспектив, а з іншого - приведення кошторисної собівартості у відповідність з цільовою собівартістю передбачає наявність управлінського таланту у менеджерів, інженерної кмітливості у проектувальників і аналітичного мислення в бухгалтерів - фахівців з управлінського обліку. Оскільки весь персонал промислових енергетичних підприємств пов'язаний однією метою: ліквідувати різницю між кошторисною та цільовою собівартістю.

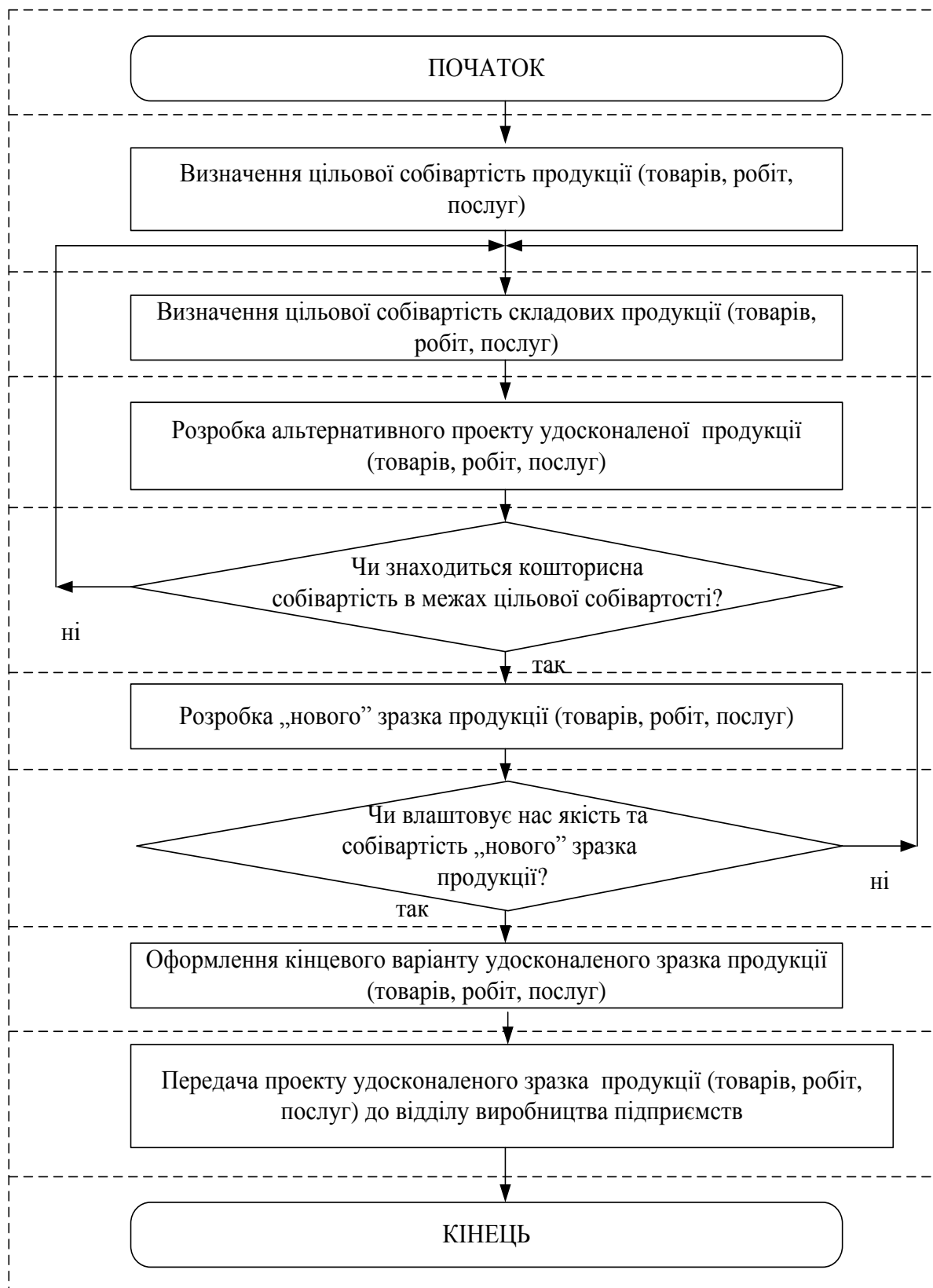


Рис. 1. Алгоритм удосконалення продукції (товарів, робіт та послуг) промислових енергетичних підприємств за допомогою методу управління витратами «target costing»

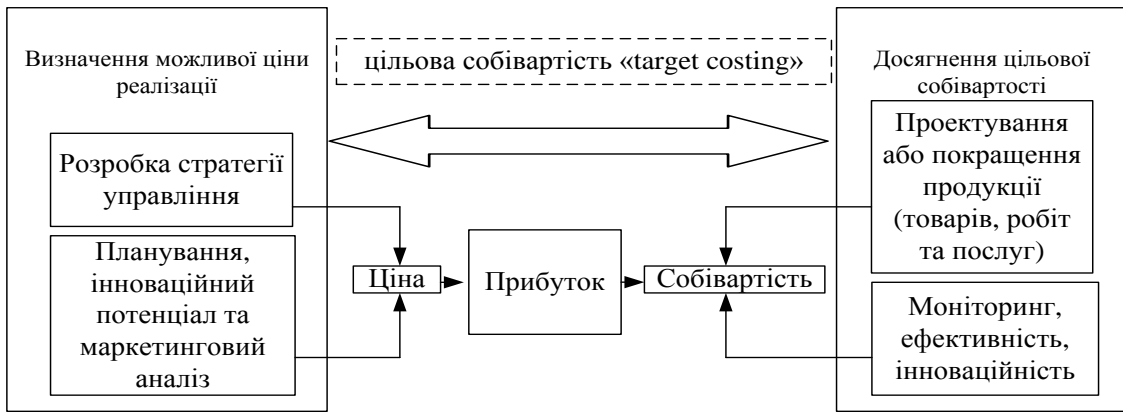


Рис. 2. Процес управління цільовою собівартістю продукції (товарів, робіт та послуг) промислових енергетичних підприємств

Етапи скорочення витрат на послуг) промислових енергетичних виробництво продукції (товарів, робіт та підприємств представлено на рис. 3.

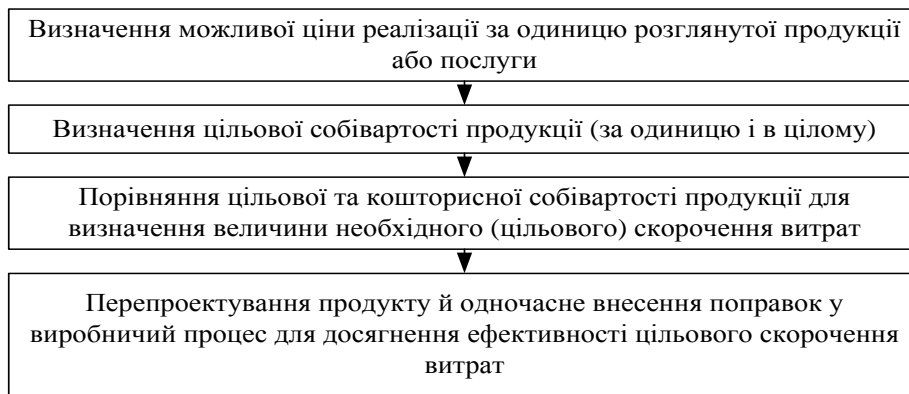


Рис. 3. Етапи скорочення витрат на виробництво продукції (товарів, робіт та послуг) промислових енергетичних підприємств

Різниця між кошторисною та цільовою собівартістю можна скоротити за рахунок:

- 1) зменшення витрат від браку;
- 2) скорочення невиробничих витрат;
- 3) зменшення амортизаційних відрахувань;
- 4) скорочення витрат на утримання апарату управління;
- 5) зменшення матеріальних витрат.

Для того, щоб система «target costing» запрацювала на повну силу, на промислових енергетичних підприємствах має бути створена стратегія управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу підприємств. Оскільки стратегічний контроль має

домінантне значення у прояві та мобілізації наявних резервів, сприяє підвищенню адаптивної ефективності й якості фінансово-виробничої діяльності, посиленню режиму економії, виявленню причин та умов, за яких утворюються втрати. Правильно організований стратегічний контроль на промислових енергетичних підприємствах повинен не тільки виявляти недоліки та управлінські порушення, а й запобігати їм, а також сприяти їх своєчасному усуненню. Саме тому, ефективність застосування стратегії управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу промислових енергетичних підприємств залежить насамперед від рівня зацікавленості власників, ступеня розуміння ролі, місця й

значення виконання контрольних функцій (рис. 4).
менеджерами вищих рівнів управління



Рис. 4. Стратегія управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу підприємств з урахуванням системи «target costing»

Характер методів впровадження й ефективність розроблених заходів щодо вибору стратегії управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу підприємств значною мірою визначаються ступенем нестабільності факторів зовнішнього фінансово-економічного середовища. Масштаби стратегічних змін інноваційного потенціалу промислових енергетичних підприємств залежать від досягнутого рівня фінансових відносин з партнерами, характеру джерел і глибини інформаційної бази прийняття управлінських фінансових рішень, ступеня інноваційності основних фінансових операцій та використовуваних

фінансових інструментів, рівня організаційної культури фінансових менеджерів й інших внутрішніх організаційних параметрів.

Висновки. Підвищення якості управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу промислових енергетичних підприємств в процесі адаптації фінансово-економічного розвитку повинне передбачати ефективне впровадження сучасних наукових досягнень у цій сфері діяльності. Через відсутність інформації про результати використання основних видів ресурсів при розробці стратегії управління структурними

трансформаціями інноваційного потенціалу підприємств може відбутися необґрунтоване збільшення об'ємів залучених ресурсів, необхідних для реалізації загальної стратегії розвитку підприємства. У той же час низький рівень використання основних видів ресурсів є, по суті, прихованим резервом збільшення обсягу виробництва продукції, а також засобів, необхідних для придбання сировини й матеріалів, тобто фактором дестабілізації фінансової системи підприємств. Таким чином, у процесі генерації стратегії управління структурними трансформаціями інноваційного потенціалу підприємств необхідно враховувати якісні й кількісні показники, що характеризують результати використання всіх видів ресурсів. Оскільки стратегічне управління носить цільовий характер, то передбачає постановку й досягнення певних цілей. Будучи чітко вираженими, стратегічні цілі стають потужним засобом підвищення ефективності використання інноваційного потенціалу в довгостроковій перспективі, його координації й контролю, а також базою для прийняття управлінських рішень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Войнаренко М.П. Інноваційний розвиток промислових підприємств: аналіз та оцінки: [монографія] / М.П. Войнаренко, А.В. Череп, Л.Г. Олейнікова, О.В. Череп. – Хмельницький: ХНУ, 2010. – 444 с.
2. Іванілова О.А. Методологічні підходи до підвищення ефективності виробництва на інноваційній основі / О.А. Іванілова // Ефективна економіка. – 2011. – № 8. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=667>.
3. Інноваційний розвиток як елемент економічної безпеки підприємства [Електронний ресурс] / Н.Ю. Подольчак, Ю.О. Блинда // Економіка: реалії часу.

Науковий журнал. – 2015. – № 4 (20). – С. 6-11. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n4.html>.

4. Левченко Ю. Г. Сутність та складові інноваційного потенціалу підприємства / Ю.Г. Левченко // Наукові праці НУХТ. – 2012. – № 43. – С. 57-61.
5. Петрович Й.М. Інноваційний потенціал управління організацією: [монографія] / Й.М.Петрович, Л.М. Прокопишин – Рашкевич. - Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2010. – 184 с.
6. Сидорчук І.П. Сутність, структура та особливості оцінювання інноваційного потенціалу промислового підприємства / І.П. Сидорчук // Економіка і регіон. – 2014. – № 2 (45). – ПолтНТУ. – С. 97-101.
7. Янковець Т.М. Обґрунтування взаємозв'язку стратегічного управління підприємством й інноваційного його розвитку / Т.М. Янковець // Проблеми науки. – 2009. – №6. – С. 26-32.
8. Прохорова В.В. Оптимізація руху грошових коштів підприємств на основі факторингу / В.В. Прохорова, Ю.Є. Безугла // Актуальні проблеми економіки. – 2015. – № 10 (172). – С. 452-457.

REFERENCES

1. Vojnarenko M.P. (2010) Innovacijnyj rozvytok promyslovykh pidpryjemstv: analiz ta ocinky: [monoghrafija] [Innovative development of industrial enterprises: analysis and estimates: [monograph]] / M.P. Vojnarenko, A.V. Cherep, L.Gh. Olejnikova, O.V. Cherep. – Khmeljnycykj: KhNU, 2010. – 444 pp.
2. Ivanilova O.A. (2011) Metodologichni pidkhody do pidvyshhennja efektyvnosti vyrobnyctva na innovacijnij osnovi [Methodological approaches to improving the efficiency of production on an innovative basis]. *Effective Economics*. No 8. URL:

- <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=667> pp.
3. N.Ju. Podoljchak, Ju.O. Blynda (2015) Innovacijnyj rozvytok jak element ekonomichnoji bezpeky pidpryjemstv [Innovative development as an element of economic security of the enterprise]. *Economy: the realities of time. Scientific journal*. No 4 (20). - pp. 6-11 URL: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n4.html>.
4. Levchenko Ju. Gh. (2012) Sutnistj ta skladovi innovacijnogho potencialu pidpryjemstva [Essence and components of enterprise innovation potential]. *Scientific works of NUHT*. No 43. - pp. 57-61
5. Petrovych J.M. (2010) *Innovacijnyj potencial upravlinnja orghanizacijeju: [monografija]* [Innovative potential of management of the organization: [monograph]] / J.M.Petrovych, L.M. Prokopyshyn – Rashkevych. - Ljviv: Vydavnytvo Ljvivs'koji politekhniki, 184
6. Sydorchuk I.P (2014) Sutnistj, struktura ta osoblyvosti ocinjuvannja innovacijnogho potencialu promyslovogho pidpryjemstva [Essence, structure and features of evaluation of innovative potential of industrial enterprise]. *Economy and region*. No. 2 (45). - PoltNTU. - pp. 97-101.
7. Jankovec T.M. (2009) Obruntuвання взаємозв'язку стратегічного управління підприємством з інноваційного його розвитку [Substantiation of the relationship between strategic management of the enterprise and its innovative development]. *Problems of Science*. No 6. pp. 26-32.
8. Prokhorova V.V. (2015) Optymizacija rukhu ghroshovykh koshtiv pidpryjemstv na osnovi faktorynghu [Optimization of cash flow of enterprises on the basis of factoring]. *Current problems of economy*. no 10 (172). pp. 452-457.

УДК 658.014

СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ В УМОВАХ НЕОПОСТІНДУСТРІАЛЬНОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ

Проценко В.М., к.е.н., доцент (ВМУРол)

В статті визначено, що загальні проблеми управління в умовах неопостіндустріальної модернізації існують на вітчизняних підприємствах та пов'язані з реформами, що проводяться відповідно до ринкових умов, а також з труднощами і помилками, пов'язаними з цими процесами.

Автором встановлено, що ефективність управління в умовах неопостіндустріальної модернізації на вітчизняних підприємствах полягає у результативності їх діяльності, що відображається в різних показниках як об'єкта управління, так і управлінської діяльності - суб'єкту управління, ці показники мають як кількісні, так і якісні характеристики. Ефективність діяльності вітчизняних підприємств повинна бути виражена через показники ефективності керованої системи, хоча може мати і особисті специфічні характеристики.

Ключові слова: *вітчизняні підприємства; система управління; управлінська діяльність; управління в умовах неопостіндустріальної модернізації.*

СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМИ В УСЛОВИЯХ НЕОПОСТИНДУСТРИАЛЬНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ

Проценко В.М., к.э.н., доцент, (ОМУРазЧ)

В статье определено, что общие проблемы управления в условиях неопостиндустриальной модернизации существующих на отечественных предприятиях и связанные с реформами, проводимыми в соответствии с рыночными условиями, а также с трудностями и ошибками, связанными с этими процессами. Автором установлено, что эффективность управления в условиях неопостиндустриальной модернизации на отечественных предприятиях заключается в результативности их деятельности, отражается в различных показателях как объекта управления, так и управленческой деятельности - субъекта управления, эти показатели имеют как количественные, так и качественные характеристики. Эффективность деятельности отечественных предприятий должна быть выражена через показатели эффективности управляемой системы, хотя может иметь и собственные специфические характеристики.

Ключевые слова: отечественные предприятия; система управления; управленческая деятельность; управления в условиях неопостиндустриальной модернизации.

ENTERPRISE MANAGEMENT SYSTEMS UNDER CONDITIONS NEOPOSTINDUSTRIAL MODERNIZATION

Protsenko V., Ph.D., associate professor (Open International University of Human Development «Ukraine»)

The article determines that the general problems management in the conditions non-post-industrial modernization existing at domestic enterprises and associated with reforms carried out in accordance with market conditions, as well as difficulties and errors associated with these processes. Under these conditions, the general direction improving management efficiency in the conditions non-post-industrial modernization can be defined as the need to shift the attention managers and specialists domestic enterprises on organizational and technical problems to organizational and economic issues, taking into account both strategic tasks and tactical problems.

The author found that the effectiveness management in the conditions non-post-industrial modernization at domestic enterprises lies in the effectiveness their activities, is reflected in various indicators both the object management and management activity - the subject management, these indicators have both quantitative and qualitative characteristics. The effectiveness domestic enterprises should be expressed through indicators the effectiveness the managed system, although it may have its own specific characteristics.

The results the analysis indicate that management expanded and differentiated into separate varieties managerial work, uniting workers in the management sphere. In all economically developed countries, a sharp distinction is made between the ownership and capital management functions: as a rule, the management production and business activities most enterprises is carried out by hired highly qualified managerial specialists

who are not the absolute owners these enterprises, but receive wages in direct form or in the form share profit.

Keywords: *domestic enterprises; control system; management activities; management in the conditions non-post-industrial modernization.*

Постановка проблеми. Загальні проблеми управління в умовах неопостіндустріальної модернізації існують на вітчизняних підприємствах та пов'язані з реформами, що проводяться відповідно до ринкових умов, а також з труднощами і помилками, пов'язаними з цими процесами. У цих умовах загальний напрямок підвищення ефективності управління в умовах неопостіндустріальної модернізації можна визначити як необхідність переключення уваги керівників і фахівців вітчизняних підприємств з організаційно-технічних завдань на організаційно-економічні питання, з урахуванням як стратегічних завдань, так і тактичних проблем.

Тільки на основі використання сучасних систем управління в умовах неопостіндустріальної модернізації можуть бути вирішені завдання взаємоузгодження виробничо-технічних і фінансово-економічних аспектів управління вітчизняним підприємством, в результаті чого функції будуть повністю відповідати своєму призначенню і сприяти досягненню ефективних результатів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання, пов'язані з формуванням ефективної системи управління в умовах неопостіндустріальної модернізації є об'єктом дослідження значної кількості науковців, зокрема, О. Ареф'євої [1], В. Диканя [3,4], М. Мескона [6], В. Прохорової [7], І. Чмутової [8], В. Чобіток [9] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз наукових вітчизняних та зарубіжних літературних джерел свідчить про те, що формування ефективної системи управління в умовах неопостіндустріальної модернізації є необхідною умовою забезпечення

прогресивного розвитку вітчизняних підприємств.

Існують проблеми при формуванні системи ефективного управління в умовах неопостіндустріальної модернізації на вітчизняних підприємствах для підвищення рівня конкурентоспроможності.

Метою статті є формування системи управління підприємствами в умовах неопостіндустріальної модернізації.

Викладення основного матеріалу дослідження. Ефективність управління в умовах неопостіндустріальної модернізації на вітчизняних підприємствах полягає у результативності їх діяльності, що відображається в різних показниках як об'єкта управління, так і управлінської діяльності - суб'єкту управління, ці показники мають як кількісні, так і якісні характеристики. Ефективність діяльності вітчизняних підприємств повинна бути виражена через показники ефективності керованої системи, хоча може мати і особисті специфічні характеристики.

Зміни в діяльності вітчизняних підприємств, що здійснюються апаратом управління в умовах неопостіндустріальної модернізації, повинні відповідати певним цілям їх розвитку.

Система управління вітчизняними підприємствами в умовах неопостіндустріальної модернізації включає дві підсистеми: керуючу і керовану, які знаходяться в постійній взаємодії (рис. 1).

Система управління в умовах неопостіндустріальної модернізації вітчизняними підприємствами багатоаспектна і здійснюється в різних видах (рис.2).

Система управління вітчизняними підприємствами в умовах неопостіндустріальної модернізації

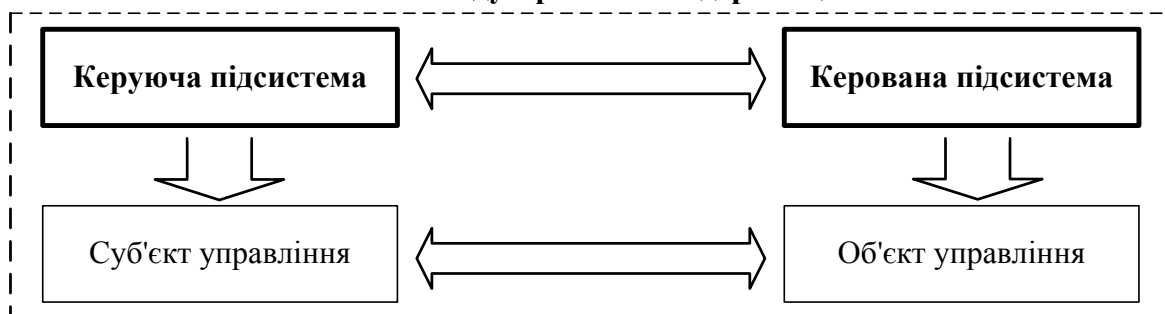


Рис. 1. Підсистеми управління вітчизняними підприємствами в умовах неопостіндустріальної модернізації



Рис. 2. Види систем управління вітчизняними підприємствами в умовах неопостіндустріальної модернізації

Історія управлінської думки - це процес виникнення, розвитку, боротьби і зміни навчань, концепцій, теорій, поглядів, ідей, уявлень про управління підприємством (в цілому або її окремими функціональними областями) в різних конкретно-історичних умовах. Система управління пройшла великий шлях свого формування, історичні аспекти наведено в табл.1.

Історичні аспекти формування системи управління

Період	Сутність
1	2
І етап - Стародавній	
9-7 ст. до н.е. до 1780 р.	<p>Початок із зачатків писемності в стародавньому Шумері. Вважається, що це революційне досягнення в житті людства призвело до утворення особливого прошарку «жреців-бізнесменів», які були пов'язані з торговими операціями.</p> <p>Платон сказав, що мудре управління повинно базуватися на розумних і загальних законах, але закони дуже абстрактні та догматичні для того, щоб на їх основі можна було віднайти правильні рішення в кожній конкретній ситуації. У своєму практичному значенні управління суспільством - це вид мистецтва.</p> <p>Аристотель - утворив основи вчення про домогосподарство, в рамках якого вказував на необхідність розробки «панської науки», яка б навчала рабовласників поводження з рабами, тобто мистецтву управління ними.</p> <p>Сократ розкривав розуміння управління як особливої сфери людської діяльності. Він говорив про те, що головним в управлінні є поставити потрібну людину на потрібне місце і домогтися виконання поставлених перед нею завдань. Пов'язується з діяльністю царя Хаммурапі, який видав Кодекс законів управління державою для регулювання суспільних відносин між різними соціальними групами населення.</p>
II етап - Індустріальний	
1776-1890 рр	<p>Переворот у виробничих відносинах пов'язаний з промисловою революцією, що почалася в середині XVIII ст. З промисловою революцією пов'язане виділення трьох рівнів управління: верхнього, середнього і нижнього. На цьому етапі розвитку управління тільки з'явилася тенденція переходу від принципу нагляду за робітниками до принципу організації праці на наукових засадах, яка характеризується заміною ручної праці, фабричною системою виробництва, поділу праці та впровадженням масового виробництва.</p> <p>Найбільша заслуга в розвитку уявлень про державне управління в цей період належить Адаму Сміту (1723-1890 рр.), який зробив аналіз різних форм поділу праці, що є підґрунтям до зростання продуктивності праці. Він усвідомлював і те, що при подібній системі організації праці робочі втомлюються куди сильніше, ніж раніше, проте, вважав, що соціальні переваги цієї системи переважають той збиток, який наноситься цією системою індивідуальним працівникам.</p> <p>Джон Стюарт Мілль (1806-1873 рр.) написав і опублікував два найбільш фундаментальних твори - «Система логіки», в якій узагальнив свої філософські погляди, і «Основи політичної економії». В «Основах політичної економії» Мілль виступає як послідовник і пропагандист вчення Рікардо і одночасно як ідеолог реформізму, особливо соціал-реформізму. Соціальна про становлення 1840-х рр. була напруженою, «робоче питання» всюди висувалося на передній план. Мілль у своїй роботі обґрунтовував ліберальні реформи, покликані модернізувати капіталізм, поліпшити становище робітничого класу. Він покладав великі надії на просвітництво робочого населення за участю держави, на профспілки, на надання їм широких політичних і соціальних прав, включаючи право на страйк. Процеси соціальної трансформації капіталізму він пов'язував також з розпиленням власності серед великої кількості власників, завдяки розвитку акціонерних компаній, з ростом кооперативного руху («робочих асоціацій»), а також з реформуванням економічних і соціальних функцій держави в тих сферах діяльності, які відповідають інтересам суспільства в цілому.</p> <p>Роберт Оуен (1771-1858 рр.) - вперше в історії управління визначив, що це не інститут, а, скоріше, сукупність особистостей, відповідальних за використання ресурсів організації, в тому числі і людських ресурсів, в процесі досягнення корпоративних цілей. Оуен прагнув до створення «раціонального», «гармонійного» соціуму на базі самоврядних громад.</p>

1	2
III-й етап – Системний	
1856 - 1960 рр	<p>Творці школи наукового управління, використовуючи спостереження, виміри, логіку і аналіз, удосконалили багато операцій ручної праці і добилися їх більш ефективного виконання</p> <p>Головним внеском Анрі Файоля (1841-1825) в теорію управління стало те, що він розглянув управління як універсальний процес, що складається з декількох взаємопов'язаних функцій, таких як планування, організація і контроль. Заслуга А. Файоля полягає в поділі всіх функцій управління на загальні, які стосуються будь-якої сфери діяльності, і специфічні, пов'язані безпосередньо до управління промисловим підприємством.</p> <p>Основна ідея Джеймса Муні (1861-1921) та Алана Рейлі (1869-1947) полягає в тому, що ефективна організація - це система, побудована на формальних принципах. Тільки в такому випадку вона буде добре працювати. Причому термін «формальні принципи» розумівся ними не у вузько-прагматичному ключі - як сукупність якихось математичних абстракцій, застосованих до будь-якої ситуації. Будучи досвідченими практиками та інженерами, вони прагнули сконструювати модель організації, як конструюють машину, тобто на основі логічно пов'язаних між собою і несуперечливих принципів.</p> <p>Лютер Гьюлік (1892-1993) та Лінделл Урвік (1891-1983) вважали, що існують загальні закони управління, однаково істинні для будь-якої організації і будь-якої ситуації. Вони наполягали на тому, що організація повинна будуватися із спеціалізованих підрозділів, відповідальних за якусь одну функцію, так, щоб кількість операцій, що виконуються кожним службовцем, зводилася до мінімуму. Завдання керівництва зводиться до координації дій цих структурних одиниць.</p> <p>Управління, як напрямок самостійних знань, сформувалося в кінці XVIII століття. Розвиток управління в науково - технічну дисципліну відбувається на початку XX століття, а саме в 1911 р. Фредерік Тейлор опублікував роботу «Принципи наукового управління», з цього моменту офіційні джерела стали вважати управління самостійною наукою.</p> <p>Промислова революція в Англії. У другій половині XIX століття і початку XX століття відбувалося бурхливий розвиток машинного виробництва, нова техніка не вписувалася в виробництво, засноване на старих методах організації праці і значної тривалості робочого дня. Поява гігантських монополій, робота яких вимагала організації та координації дій. Були відсутні необхідні знання про принципи організації праці і виробництва, про послідовність операцій, про оптимізацію режиму роботи. З'являється багато високоосвічених і здатних до складної діяльності працівників.</p>
IV-й етап – Інформаційний	
1960 – по теперішній час	<p>Вченими-керівниками виробляються нові підходи до розвитку теорії управління, зміст яких зводиться до того, що підприємство - це відкрита система, що має свою внутрішню середу і пристосовується до зовнішнього середовища. Виходячи з такого посилу відбувалося встановлення взаємозв'язків між типами середовищ і різними моделями управління.</p> <p>До цього періоду відносяться теорія стратегічного менеджменту І. Ансоффа (1918-2002), сутність якої полягає у створенні концепції зовнішньої турбулентності, визначення парадигми можливого стратегічного успіху і розробка методу стратегічного управління в реальному часі. Розробив серію процедур, використання яких дозволяє керівникам підприємств успішно пройти різні етапи стратегічного управління в реальному часі (стратегічне сегментування, рішення проблем в режимі реального часу, діагностику стратегічної готовності до роботи в умовах майбутнього, розробку загального плану управління, планування підприємницької позиції підприємства, стратегічне перетворення підприємства, що має на увазі розробку і управління трансформацією стратегії, а також оцінку і контроль її здатності чинити опір наміченим змінам).</p>

1	2
	<p>М. Портер (1947) розробив широко відому методику аналізу конкурентоспроможності для визначення стратегії компанії на основі дослідження дій конкурентів і ринку в цілому, а також описав стадії зростання конкурентоспроможності національної економіки (від стадії «первинних чинників», таких як дешева праця, до стадії конкуренції на основі інновацій та останній стадії - конкуренції на основі багатства). На його думку, чим сильніше розвинена конкуренція на внутрішньому ринку країни і вище вимоги покупців, тим більша ймовірність успіху компаній з цієї країни на міжнародних ринках (і навпаки, ослаблення конкуренції на національному ринку призводить, як правило, до втрати конкурентних переваг).</p> <p>Ф. Герцберг (1923-2000) прийшов до висновку, що існують дві основні категорії факторів оцінки ступеня задоволеності від виконаної роботи: фактори, які утримують на роботі, і фактори, які мотивують до роботи. Фактори, які утримують на роботі (гігієнічні фактори) - адміністративна політика компанії, умови праці, величина заробітної плати, міжособистісні відносини з начальниками, колегами, підлеглими. Фактори, які б мотивували до роботи (мотиватори) - досягнення, визнання заслуг, відповідальність, можливості для кар'єрного зростання.</p> <p>Слід звернути увагу на те, що Герцберг зробив парадоксальний висновок про те, що заробітна плата не є мотивуючим фактором. З іншого боку, дійсно, вона є мотиватором лише до певного моменту.</p> <p>Мотивами вчинків людей, за припущенням А. Маслоу (1908-1970) є в основному не економічні сили, а різні потреби, які можуть бути лише частково і побічно задоволені за допомогою грошей. Якщо керівництво проявляє велику турботу про своїх працівників, то і рівень задоволеності працівників повинен зростати, що буде вести до збільшення продуктивності.</p> <p>Поява управлінської школи управління - наслідок застосування математики і комп'ютерів в управлінні. Її представники розглядають управління як логічний процес, який може бути виражений математично. Починається широка розробка концепцій управління, що спираються на використання математичного апарату, за допомогою якого досягається інтеграція математичного аналізу і суб'єктивних рішень менеджерів.</p>

Будь-яка управлінська діяльність складається з таких етапів: отримання і аналіз інформації; вироблення і прийняття рішення; організація їх виконання; контроль, оцінка отриманих результатів, внесення коректив в хід подальшої діяльності; винагорода або покарання виконавців.

З розвитком ринкової економіки, яка базується на приватній власності, природа управління має декілька напрямів: управління - це продуктивна праця, яка виникла в умовах комбінованого виробництва з високим рівнем спеціалізації працівників; управління - це діяльність за наглядом і контролем, в основі якої лежить протилежність між найманою працею як безпосереднім виробником і власником засобів виробництва.

Праця з управління обумовлює виконання як суспільно необхідних завдань із регулювання, організації, координації і контролю соціально-економічних функцій, так і з експлуатації живої праці.

Висновки. За результатами дослідження можна зробити висновок, що управління розширювалося і диференціювалося на окремі різновидності управлінської праці, що об'єднувало працівників сфери управління. У всіх економічно розвинених країнах помітне різке розмежування функцій володіння і функцій управління капіталом: як правило, управління виробничо-господарською діяльністю більшості підприємств здійснюють наймані висококваліфіковані фахівці-управлінці, які не є абсолютними

власниками цих підприємств, а одержують заробітну плату в прямій формі або у вигляді частки прибутків.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ареф'єва О. В., Васюткіна Н. В. Корпоративне управління: еволюція, становлення, розвиток: монографія - К. : Ліра-К, 2013. – 180 с.

2. Гугул О.Я. Теоретичні засади управління розвитком персоналу / О.Я. Гугул // Інноваційна економіка. – 2013. – № 6(44). – С. 194–198.

3. Дикань В.Л., Заєць Г.П. Управлінський менеджмент у концепції сталого розвитку організації // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2018. - № 62.

4. Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2015. - № 49. – С. 11-18.

5. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т. 2 / Редкол.: ... С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К. : Видавничий центр “Академія”, 2002. – 952 с.

6. Мескон М. Х., Основы менеджмента: Пер. с англ./ М. Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури – М. : Дело, 1998. – 800 с.

7. Прохорова В. В. Організаційно-економічні зміни як основа активізації підприємницької діяльності промислових підприємств // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. – 2015. – Випуск 15. – Ч.3. – С. 78-81.

8. Чмутова І.М. Сутність технології управління та її ключові ознаки / І.М. Чмутова // Науковий вісник Чернівецького університету: зб. наук. праць. Серія «Економіка». – Вип. 710-711. – Чернівці: ЧНУ, 2014. – С. 70-75.

9. Чобіток В.І. Концепція управління економічною стійкістю підприємств [Електронний ресурс] // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі, 2014. – № 5. – С. 8. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eupmg_2014_5_8.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Aref'jeva O. V., Vasjutkina N. V. (2013) *Korporatyvne upravlinnja: evoljucija, stanovlennja, rozvytok: monohrafija* [Corporate governance: evolution, formation, development: monograph] - K. : Lira-K, 180 pp.

2. Ghughul O.Ja. (2013) *Teoretychni zasady upravlinnja rozvytkom personalu* [Theoretical bases of personnel development management]. *Innovative Economics*. No 6 (44). pp. 194–198.

3. Dykanj V.L., Zajecj Gh.P. (2018) *Upravlinsjkyj menedzhment u koncepciji stalogo rozvytku orghanizaciji* [Management Management in the Concept of Sustainable Development of the Organization]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. No 62.

4. Dykanj V.L. (2015) *Kompleksnyj pidkhyd do upravlinnja stijkym rozvytkom pidpryjemstv mashynobuduvannja* [A Comprehensive Approach to the Management of Sustainable Development of Mechanical Engineering Enterprises]. *Bulletin of the Economics of Transport and Industry*. no 49. pp. 11-18.

5. *Ekonomichna encyklopedija* (2002): U trjokh tomakh. T. 2 / Redkol.: ... S. V. Mochernyj (vidp. red.) ta in. [Economic Encyclopedia: In three volumes. Vol. 2] – K. : Vydavnychyj centr “Akademija”, 952 pp.

6. Meskon M. Kh., (1998) *Osnovy menedzhmenta: Per. s angl* [Fundamentals of Management: Trans.] – M. : Delo, 800 p.

7. Prokhorova V. V. (2015) *Orghanizacijno-ekonomichni zminy jak osnova aktyvizaciji pidpryjemnyckoji dijajnosti promyslovykh pidpryjemstv* [Organizational and economic changes as a

basis for activation of business activity of industrial enterprises] *Scientific Bulletin of the Kherson State University. Series: Economic Sciences*. Issue 15. Part 3. pp. 78-81.

8. Chmutova I.M. (2014) Sutnistj tekhnologhiji upravlinnja ta jiji kljuchovi oznaky [The essence of management technology and its key features] *Scientific Bulletin of Chernivtsi University: Coll.*

Sciences. wash. Economy series. - No. 710-711. pp. 70-75.

9. Chobitok V.I. (2014) Konceptija upravlinnja ekonomichnoju stijkistju pidprijemstv [The concept of management of economic stability of enterprises] *Economics and management of enterprises of machine-building industry*, no 5. -pp. 8. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eupmg_2014_5_8.

УДК 330.659: 338.14

ЗАСТОСУВАННЯ КОНЦЕПЦІЙ МАРКЕТИНГУ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

*Сиволовська О.В., к.е.н., доцент,
Чередниченко Є. М., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянута ефективна концепція – маркетинг навколишнього середовища, яку можна використовувати для збільшення обсягів продажу у сучасному бізнесі. Доведено, що закордонні компанії використовують маркетинг навколишнього середовища для досягнення конкурентних переваг через задоволення попиту екологічно свідомих споживачів, тому тема дуже актуальна для українського бізнесу. Підтверджено ефективність використання маркетингу навколишнього середовища для підвищення ефективності діяльності підприємства, збільшення обсягів продажів та лояльності споживачів.

Ключові слова: концепція маркетингу навколишнього середовища, маркетинг навколишнього середовища, екологічний маркетинг, зелений маркетинг, підвищення ефективності підприємства.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНЦЕПЦИЙ МАРКЕТИНГА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Сиволовская А. В, к.э.н., доцент,
Чередниченко Е. Н., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрена эффективная концепция – маркетинг окружающей среды, которую можно использовать для увеличения объемов продаж в современном бизнесе. Доказано, что зарубежные компании используют маркетинг окружающей среды для достижения конкурентных преимуществ через удовлетворение спроса экологически сознательных потребителей, потому тема очень актуальна для украинского бизнеса. Подтверждена эффективность маркетинга окружающей среды

для улучшения деятельности предприятия, увеличения объемов продаж и лояльности потребителей.

Ключевые слова: концепция маркетинга окружающей среды, маркетинг окружающей среды, экологический маркетинг, зеленый маркетинг, увеличение эффективности предприятия.

USE OF ENVIRONMENTAL MARKETING CONCEPTS TO INCREASE THE EFFICIENCY OF THE COMPANY'S OPERATIONS

*Sivolovska A. V., candidate of economic sciences, docent,
Cherednichenko E. N., master of science (USURT)*

In the article the effective concept - marketing of the environment, which can be used to increase sales in modern business, is considered. It is proved that foreign companies use green marketing to achieve competitive advantages through satisfying the demand of environmentally conscious consumers, so the topic is very relevant for Ukrainian business. The effectiveness of using green marketing to increase sales and consumer loyalty is confirmed.

Marketing research is presented in the article, which it shows that consumers are willing to pay more for the products and services of companies that have positive environmental actions in the direction of the environment. It is proved that in order to create a consumer appetite for environmentally friendly products, certain conditions must be met. Also, when implementing the concept of eco-marketing at the enterprise it is necessary to make market segmentation, to determine the target audience, the profile of the consumer of ecological and organic products.

It is proved that the concept of ecological marketing, presented is most suitable to the Ukrainian realities Sadchenko O. V. and Kharichkova S. K. in the works them. Possible business strategies for implementing the concept of environmental marketing at Ukrainian enterprises are shown.

Successful experience of application of ecological marketing concepts shows that the enterprise thus can considerably raise profitability of activity, and the modern consumer is ready to consume, and sometimes even to pay more expensively for "healthy" goods and services. To do this, the company needs to effectively convey information about the uniqueness of the product, its environmental friendliness and the benefits that will be received by the client and the environment from conscious consumption.

Studies of successful world experience and concepts in the field of environmental marketing have shown that in the realities of modern Ukrainian business it is one of the most effective strategies to improve profitability, competitiveness, customer loyalty and create an image of a socially-oriented enterprise.

Keywords: *environmental marketing concept, environmental marketing, ecological marketing, green marketing, increased sales, enterprise efficiency improvement.*

Постановка проблеми. Концепція «Маркетинг навколишнього середовища» з'явилась у кінці 1980-х – на початку 1990-х роках, і була націлена на зниження шкідливого впливу на навколишнє середовище через застосування технологій бережливого виробництва, створення інноваційних нових товарів, що

забезпечують менший рівень викидів в атмосферу та відходів.

Підвищена увага до проблем довкілля сприяє зростанню попиту на екологічно чисті продукти і послуги або екологічний маркетинг.

Згідно з дослідженням Nielsen, проведеним в червні 2014 року, 55%

глобальних онлайн-споживачів готові платити більше за товари і послуги компаній, які мають позитивні екологічні дії [1]. Також досліджено, що 75 % покупців надають перевагу тій компанії, про яку відомо, що вона докладає значних зусиль для ведення екологічно свідомої діяльності, та 72 % опитуваних цікавляться, що саме компанії роблять для підтримки екологічної стабільності [2]. Як показують дослідження, маркетинг навколишнього середовища дає можливість досягти конкурентні переваги через задоволення попиту екологічно свідомих споживачів та збільшити обсяги продажів.

Тому тема збільшення обсягів продажу використовуючи маркетинг навколишнього середовища для українського бізнесу є актуальною і потребує подальшого вивчення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у дослідження науково-методологічних аспектів маркетинг навколишнього середовища, зеленого та екологічного маркетингу здійснювали у своїх працях: Kates W.R., Parris T.M. Leiserowitz A. [2], Оттман Ж. [3], Вичевич А, Вайданіч Т., Дідович І. [4], Садченко О. В, Харічков С. К. [5], Ендрес А. [6], Мерзлякова Н. С., Неверова И. А. [13]. Маркетингові дослідження і розробки у сфері екології проводились такими вченими, як Fuller D.A., Moriss J., Misra K.V., Hawken P. [7-10]. Зростання кількості практичних та наукових публікацій за вказаною тематикою свідчить про затребуваність методичного та практичного маркетингу навколишнього середовища.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Існуючи українські дослідження маркетингу навколишнього середовища, як правило, висвітлюють соціальний аспект проблеми і не показують, що на екологічному маркетингу можна заробляти гроші, тобто збільшувати лояльність клієнтів та обсяги продажів. Але закордонні компанії

успішно використовують маркетинг навколишнього середовища для підвищення рентабельності власного бізнес портфелю, конкурентоспроможності, частки ринку і позитивного іміджу підприємства. Це свідчить про актуальність теми, а відтак, зумовило вибір напрямку дослідження.

Мета статті полягає в узагальненні успішного досвіду та розробці рекомендацій з застосування маркетингу навколишнього середовища, рекламних заходів та прийомів для підвищення обсягу продажів у сучасному бізнесі.

Виклад основного матеріалу. Сьогодні маркетинг навколишнього середовища активно використовується відомими брендами для стимулювання екологічно свідомих споживачів до здійснення покупки. Також екологічним маркетингом можна завоювати нових клієнтів або утримувати існуючих клієнтів в довгостроковій перспективі. Підприємства, включаючи охорону навколишнього середовища в свої маркетингові кампанії, заохочують лояльність до бренду шляхом стратегічного просування своїх екологічно чистих товарів, таким чином, відбувається залучення споживачів до процесу взаємодії з фірмою, що у кінцевому результаті збільшує лояльність клієнтів, обсяги продажів і підвищує рентабельність діяльності підприємства.

Існує безліч визначень терміна «маркетинг навколишнього середовища» (Environmental marketing). Найчастіше цитують Жаклін Оттман [3]: «Маркетинг навколишнього середовища – це вся господарська діяльність підприємства, спрямована на виробництво екологічно орієнтованої продукції, формування попиту на цю продукцію, приведення всіх ресурсів підприємства у відповідність до вимог і можливостей ринку без нанесення шкоди навколишньому середовищу», або Вичевича А, Вайданіча Т. та Дідовича І.: «Екологічний маркетинг – це функція управління, яка організовує і спрямовує

діяльність підприємств (організацій), пов'язану з оцінкою і перетворенням запитів споживачів в екологічно орієнтований попит на товари і послуги, що сприяють збереженню якісного та кількісного рівня основних екосистем, задовольняють потреби як окремих осіб, так і організацій або суспільства в цілому» [4].

Для того, щоб викликати споживчий апетит до екологічно чистих продуктів і послуг, треба дотримуватись визначених умов. До них належать наступні.

1. Виробництво високоякісних екологічно чистих та натуральних продуктів з чітким дотриманням вимог інноваційного технологічного процесу.

2. Впровадження екологічно чистих технологій, які приводять до створення нових інноваційних продуктів.

3. Виробництво продуктів, придатних для повторного використання.

4. Створення навколо екологічного продукту відповідного середовища: екологічна, біорозкладна упаковка або відмова від неї.

5. Використання екологічного маркування на упаковках, що необхідно для інформування споживачів про екологічну чистоту товарів, а також про безпечні для довкілля способи використання та утилізації.

6. Просування екологічних аспектів підприємства через Інтернет ресурси: веб-сайт, блоги, електронна пошта, соціальні мережі, YouTube та прямий маркетинг: мобільний маркетинг, купони, «сарафанне радіо», «холодні дзвінки»).

7. Удосконалення екологічного продукту за рахунок проведення моніторингу споживачів – це онлайн та офф-лайн опитування, гугл статистика та веб – аналітика, з метою визначення їхніх потреб, запитів, мотивацій для здійснення покупки.

Окрім зміни виробничого процесу, випуску екологічних продуктів та

створення упаковки, потрібно створення на підприємстві такої концепції та системи управління маркетингом навколишнього середовища, який би найкраще реалізував потреби споживачів і одночасно підвищував рівень їхньої лояльності до бренду, фірми або товару. Найбільш детально та наближено до українських реалій концепції екологічного маркетингу розглянуті Садченко О. В. та Харічковим С. К. [5].

1. «Екологічний маркетинг типу 1». Ця концепція представляє собою – маркетинг товарів та послуг з врахуванням екологічних нормативів та обмежень як найважливішого чинника зовнішнього середовища.

Прикладом «екологічного маркетингу типу 1» є діяльність бренду Yves Rocher. Вони вже 60 років створює ефективні косметичні і парфюмерні засоби на основі ретельно відібраних інгредієнтів рослинного походження. Команда досвідчених експертів Yves Rocher строго контролює усі етапи виробництва продуктів: від дослідження властивостей рослин, вирощування якісної рослинної сировини та отримання активних компонентів до розробки формул, тестування засобів і створення екологічної упаковки. Повна залученість на кожному етапі виробництва продуктів дозволяє гарантувати високу якість формул Yves Rocher, створених відповідно до екологічних концепцій бренду.

2. «Екологічний маркетинг типу 2». Ця еко-концепція характеризує маркетинг екологічних товарів та послуг. Такий специфічний вид маркетингу, викликаний появою екологічних потреб населення у зв'язку із погіршенням якості середовища існування та підвищенням екологічної свідомості суспільства.

Прикладом цієї концепції є перехід до багаторазової і біорозкладаної упаковки, як це робить компанія Starbucks. Взагалі, компанія Starbucks – це лідер в області екологічної упаковки. Компанія планує виключити усі пластикові

соломинки до 2020 року. Мережа кав'ярень Starbucks використовує екологічно чисті матеріали для виробництва, упаковки і доставки своєї продукції клієнтам. В якості PR-акції Starbucks запланували створити найбільшу скульптуру з питної соломи, яка зроблена з переробленого пластику.

3. «Екологічний маркетинг типу 3». Це маркетинг природних умов та ресурсів, маркетинг природокористування. Корпоративний вид екологічного маркетингу, суб'єктом якого є місцеві органи влади та національні уряди, які виступають юридичними господарями природних ресурсів регіонів та держав.

Ця концепція спрямована на використання відновлюваних джерел енергії (сонячної, вітрової та водної), які в процесі роботи мінімально впливають на довкілля. Сонячну енергію використовують для сонячних батарей, яка вважається найдешевшим способом отримання енергії. Корпорації та звичайні жителі все частіше встановлюють сонячні батареї, а також їх часто застосовують у рамках екологічного маркетингу готелів. Як бачимо, навіть використання природних ресурсів при грамотному маркетингу навколишнього середовища можна отримати гарні інвестиції.

4. «Екологічний маркетинг типу 4». Це маркетинг екологічних знань та технологій. Це різновид маркетингу ідей, що забезпечує необхідний екологічний ноу-хау в процесі маркетингової діяльності підприємства.

Наприклад, представники Держенергоєфективності та української компанії «SolarGaps» пропонують зробити «зелену» енергетику в Україні та запустити вітчизняні інновації у цій сфері. За задумом компанії, це буде перша в Україні «зелена» фабрика із нульовим викидом шкідливих речовин. Зокрема, на даху будівлі передбачається встановлювати сонячні панелі та вітряки, які будуть повністю забезпечувати

фабрику необхідною електроенергією [11].

Як бачимо, багато підприємств та брендів успішно використовують «зелений» маркетинг для того, щоб споживачі з найвищим рівнем екологічної свідомості придбали екологічно чисті продукти та використовували їх з задоволенням та не завдавали шкоди навколишньому середовищу.

При впровадженні концепції екологічного маркетингу на підприємстві обов'язковим етапом є сегментація ринку, визначення цільової аудиторії та профілю споживача екологічних продуктів та органічних товарів. При цьому виділяють три сегменти:

– носії елементів екологічної свідомості, що звертають увагу на склад і якість продуктів;

– споживачі, які піклуються про себе та своє здоров'я, прибічники здорового способу життя та харчування;

– освічена аудиторія, яка стурбована світовою та національною екологічною обстановкою, та намагається протистояти цьому, віддаючи перевагу екологічно безпечним продуктам харчування.

Для кожного споживчого сегменту розробляється своя стратегія маркетингу: товарна, цінова, збутова та комунікаційна.

Для впровадженні концепцій екологічного маркетингу в практику українських підприємств, можна використовувати наступні стратегії бізнесу.

1. Створення екологічних підприємств. Таких, що випускають екологічні товари, без небезпечних штучних добавок і замінників та використовують екологічні технології виробництва.

2. Створення екологічних магазинів або екологічних відділів в торговельних роздрібних мережах. Це можливо за рахунок:

– впровадження в товарний асортимент екосертифікованої продукції;

- використання політики зелених закупівель для потреб магазину;
- інформування покупців про наявність екологічних товарів;
- впровадження та ефективне функціонування системи екологічного менеджменту в магазині;
- застосування екологічної упаковки для товарів власного виробництва.

Прикладом успішного еко магазину є шведський дискаунтер «Willy's», що спеціалізується на екологічних продуктах. Мережа «Willy's» нараховує близько 200 магазинів з щотижневою відвідуваністю в 2 млн. осіб. Причому доля продажів органічної продукції з кожним роком зростає. За даними 2018 року, у порівнянні з 2013 частка еко продуктів збільшилася на 300% [12].

3. Впровадження екологічної упаковки в виробництво товарів традиційного асортименту. Упаковка повинна бути не тільки екологічною але й багатократного використання, тобто підлягати переробці. Наприклад, в Таїланді в магазинах замість пластикових упаковок було вирішено завертати продукти в листя бананових пальм. Так упаковка стала не тільки повністю натуральною але й оригінальною та унікальною.

4. Впровадження екологічного маркування. Цей інструмент демонструє споживачу екологічну безпечність та якість товару, а для виробника виступає ефективним засобом просування своєї «зеленої» продукції [13]. Наприклад, згідно стратегії розвитку Німеччини до 2030 року, у цій країні планується підвищення частки товарів з екологічним маркуванням до 34%. Для продуктів харчування це органік-маркіровки – «EU Organic» і «Bio-Siegel», біодинамічні маркіровки – це «Bioland», «Naturland», «Demeter», для риби – «MSC» [14].

Найбільш відомою українською компанією, яка здійснює екологічне маркування є «Зелений журавлик». На сьогодні в Україні вже немало підприємств, які використовують еко

маркування та успішно пройшли екологічну сертифікацію.

Весь цей успішний досвід застосування концепцій екологічного маркетингу показує, що підприємство таким чином може значно підвищити рентабельність діяльності, бо сучасний споживач готовий споживати, а іноді й сплачувати дорожче за «здорові» товари та послуги. Для цього підприємству потрібно ефективно донести інформацію про унікальність продукту, його екологічність та вигоду, яку отримує клієнт та навколишнє середовище від свідомого споживання.

Висновки. Дослідження успішного світового досвіду та концепцій, в сфері екологічного маркетингу довело, що в реаліях сучасного українського бізнесу це одна з найбільш ефективних стратегій підвищення рентабельності, конкурентоспроможності, лояльності з боку споживачів та створення іміджу соціально-орієнтованого підприємства.

Предметом подальших досліджень в сфері екологічного маркетингу може стати використання стратегії «зеленого» маркетингу для створення ефективного комплексу маркетингових комунікацій та управління товарними марками в торгівельних мережах офф-лайн та для он-лайн торгівлі в Інтернеті.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 5 Effective Green Marketing Strategies. – [Електронний ресурс]: Режим доступу:

<https://www.firstcarbonsolutions.com/resources/newsletters/july-2016-effective-green-marketing-strategies/5-effective-green-marketing-strategies/>

2. Kates W.R., Parris T.M., Leiserowitz A. What is Sustainable Development? Goals, Indicators, Values, and Practice. *Environment Science and Policy for Sustainable Development*. 2005. № 47(3). P. 8–21.

3. Ottman J.A., Reilly W.R. Green Marketing: Opportunity for Innovation. — Booksurge Llc, 2006. — 288p.
4. Вічевич А. М., Вайданич Т. В., Дідович І. І., Дідович А. П. Екологічний маркетинг: навч. посібник. / А. М. Вічевич, Т. В. Вайданич, І. І. Дідович, А. П. Дідович — Львів: УкрДЛТУ, 2002. — 248с.
5. Садченко Е. В., Харичков С. К. Экологический маркетинг: понятия, теория, практика и перспективы развития. — Одесса, Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2001. — 146 с.
6. Ендрес, Альфред. Економіка навколишнього середовища. Вступ/А. Ендерс; пер. С. І. Дорогунцов, Б. М. Данилишин. - К. : [б.в.], 1998. - 187 с. — ISBN 5-325-00791
7. Fuller D.A. Sustainable marketing: Managerial-ecological issues / D.A. Fuller. — London, 1999. — 395 p.
8. Morris J. Green Goods? Consumers, product labels and the environment / J. Morris // IEA Studies on the Environment. — London: The Institute of Economic Affairs, 1997. — №8. — 71 p.
9. Misra K.B. Clean production: environmental and economic perspectives / Ed. K.B. Misra. — Berlin et al. : Springer, 1996. — XX, 853 p. — P. 847-853.
10. Hawken P. The Ecology of Commerce: A Declaration of Sustainability / P. Hawken. — N.Y. : Harper Business: Harper Collins, 1993. — XVI. — 250 p.
11. В Україні запускають виробництво «сонячних» жалюзі. — [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://ecolog-ua.com/news/v-ukrayini-zapuskayut-vyrobnyctvo-sonyachnyh-zhalyuzi>
12. Зеленый потребитель в Швеции. — [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://green-city.su/zelyonyj-potrebitel-v-shvecii/>
13. Мерзлякова Н. С., Неверова И. А. Экомаркировка продукции как засіб підвищення екологічної безпеки // Молодий учений. - 2016. - №9.1. - С. 46-49. - URL <https://moluch.ru/archive/113/29003/> (дата звернення : 02.11.2019).
14. Итоги саммита Всемирной ассоциации экомаркировки.— [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://look.bio/post/show/678>

REFERENCES

1. 5 Effective Green Marketing Strategies (2016). FirstCarbon Solutions. Available at: <https://www.firstcarbonsolutions.com/resources/newsletters/july-2016-effective-green-marketing-strategies/5-effective-green-marketing-strategies/> (accessed 01 November 2019).
2. Kates W.R., Parris T.M. Leiserowitz A. (2005) What is Sustainable Development? Goals, Indicators, Values, and Practice. Environment Science and Policy for Sustainable Development (electronic journal). vol. 15, no. 47(3), pp. 8–21. Available at: https://www.researchgate.net/publication/275266232_What_is_Sustainable_Development_Goals_Indicators_Values_and_Practice (accessed 02 November 2019).
3. Ottman J.A., Reilly W.R. (2006) Green Marketing: Opportunity for Innovation. Booksurge Llc (in USA).
4. Vichevych A. M., Vajdanych T. V., Didovych I. I., Didovych A. P. (2002) Ekologhichnyj marketyngh: navch. posibnyk. [Environmental Marketing: a training manual]. Lviv: UkrDLTU (in Ukrainian).
5. Sadchenko E. V., Kharichkov S. K. (2001) *Ekologicheskij marketing: ponyatiya, teoriya, praktika i perspektivy razvitiya*. [Environmental Marketing: concepts, theory, practice and prospects]. Odessa: Institut problem rynku i ekonomiko-ekologicheskikh issledovaniy NAN Ukrainy (in Ukrainian).
6. Endres, Aljfred. (1998) *Ekonomika navkolyshnjogho seredovyshha* [Environmental economics]. — Kyjiv: ISBN 5-325-00791 (in Ukrainian).
7. Fuller D.A. (1999) Sustainable marketing: Managerial-ecological issues. — London (in USA).

8. Morris J.(1997) Green Goods? Consumers, product labels and the environment / J. Morris // IEA Studies on the Environment. - London : The Institute of Economic Affairs (in UK).
9. Misra K.B. (1996) Clean production: environmental and economic perspectives / Ed. K.B. Misra. – Berlin: et al. Springer.
10. Hawken P. (1993) The Ecology of Commerce: A Declaration of Sustainability ability. - N.Y. Harper Business: Harper Collins.
11. V Ukrajinі zapuskajutj vyrobnyctvo «sonjachnykh» zhaljuzi (2019). Ecobusiness. Екологія підприємства. Available at: <http://ecolog-ua.com/news/v-ukrayini-zapuskayut-vyrobnyctvo-sonyachnyh-zhalyuzi> (accessed 04 November 2019)
12. Zelenyy potrebitel' v Shvetsii (2017). Green City. Available at: [http://green-city.su/zelyonyj-potrebitel-v-shvecii/Green consumer in Sweden](http://green-city.su/zelyonyj-potrebitel-v-shvecii/Green%20consumer%20in%20Sweden). (accessed 04 November 2019)
13. Merzljakova N. S., Neverova Y. A. (2016) Ekomarkyroverka produkciji jak zasib pidvyshhennja ekolohichnoji bezpeky [Ecolabeling of products as a barrier to ecology without furnace]. Available at: <https://moluch.ru/archive/113/29003/> (accessed 02 November 2019).
14. Itogi sammita Vsemirnoy assotsiatsii ekomarkirovki (2019). Available at: <http://look.bio/post/show/678> (accessed 02 November 2019)

УДК 658.014

РОЗВИТОК КОНЦЕПЦІЇ ІНТЕЛЕКТУАЛІЗАЦІЇ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Чобіток В.І., к.е.н., доцент (УІПА)

В статті визначено, що перехід підприємств на інформаційний ступінь розвитку призводить до змін векторів діяльності та до підвищення значення в економіці інтелектуального потенціалу. Сформовано перспективи розвитку концепції інтелектуалізації управління, які пов'язані з інтеграцією трьох найбільш принципових концепцій: інтелектуального капіталу; управління знаннями та ефективною організацією. Визначено, що підґрунтям появи концепції інтелектуалізації управління є науково-технічна революція, що докорінно змінила людське суспільство в ХХ столітті, внесла радикальні зміни до системи управління.

Ключові слова: концепція інтелектуалізації управління; інтелектуальний капітал; управління знаннями; ефективна організація; людський потенціал, розвиток підприємства.

РАЗВИТИЕ КОНЦЕПЦИИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ

Чобиток В.И., к.э.н., доцент (УИПА)

В статье определено, что переход предприятий на информационную степень развития приводит к изменениям векторов деятельности и к повышению значения в экономике интеллектуального потенциала. Сформированы перспективы развития

концепции интеллектуализации управления, связанные с интеграцией трех наиболее важных концепций: интеллектуального капитала; управления знаниями и эффективной организации. Определено, что основой появления концепции интеллектуализации управления является научно-техническая революция, коренным образом изменила человеческое общество в XX веке, внесла радикальные изменения в систему управления.

Ключевые слова: концепция интеллектуализации управления; интеллектуальный капитал; управление знаниями; эффективная организация; человеческий потенциал, развитие предприятия.

DEVELOPMENT THE CONCEPT INTELLECTUALIZATION ENTERPRISE MANAGEMENT

Chobitok V., Ph.D., associate professor (Ukrainian Engineering Pedagogical Academy)

The article determines that the transition enterprises to the informational degree development leads to changes in the vectors activity and to increase the importance the intellectual potential in the economy. The main non-material resource the socio-historical process has always been and remains people, as subjects - carriers of activities who know the world around them and influence its development. So, the development socio-economic progress in a new society depends on the level activation and motivation of human intellectual potential. The main task management is the effective activation the human intellectual potential.

Formed prospects for the development the concept management intellectualization associated with the integration the three most important concepts: intellectual capital; knowledge management and effective organization.

It is determined that the basis for the emergence the concept management intellectualization is the scientific and technological revolution, radically changed human society in the 20th century, and introduced radical changes to the management system. The scientific and technological revolution has fundamentally changed the wealth produced by people, technology and technology; labor and economic relations; monetary and market systems; quality standard living of the population.

The criteria for evaluating the concept management intellectualization should be a creative mindset, a strategic type thinking, a penchant for innovation, the ability to accumulate energy and abilities many participants in joint activities. The intellectual culture the concept management intellectualization includes the ability to methodical thinking as a factor in the high effectiveness this activity, mastering modern methods program-target, information-analytical, forecasting, project management.

The concept management intellectualization is fundamentally creative management methods that have a pronounced innovative character, where the key concept is human potential and the effectiveness its use. It is the human factor that is the basis for the development the enterprise in the long run.

Keywords: management intellectualization concept; intellectual capital; knowledge management; effective organization; human potential, enterprise development.

Постановка проблеми. Перехід розвитку призводить до змін векторів підприємств на інформаційний ступінь діяльності та до підвищення значення в

економіці інтелектуального потенціалу. В сучасному суспільстві велику значимість набувають нематеріальні ресурси, а саме: організаційно-креативні та інтелектуальні. Головним нематеріальним ресурсом соціально-історичного процесу завжди були і залишаються люди, як суб'єкти - носії діяльності, що пізнають світ навколо себе та впливають на його розвиток. Отже, розвиток соціально-економічного прогресу в новому суспільстві залежить від рівня активізації та мотивації інтелектуального потенціалу людини. Головним завданням управління є ефективна активізація інтелектуального потенціалу людини. Зростання обсягів використання інтелектуального капіталу підприємством призводить до збільшення в геометричній прогресії ефективності розвитку від його використання.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання, пов'язані з розвитком інтелектуалізації управління підприємством розглядалися у працях науковців, зокрема, Е. Брункінга [1], Н. Валінкевич [2], В. Диканя [3], О. Кузьміна [5], О. Ліпич [5], М. Луцик [6], В. Прохорової [7], А Штангрета [8] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. В турбулентних умовах господарювання інтелектуальний капітал є одним з найбільш важливих векторів розвитку підприємства, є основою створення довгострокових конкурентних переваг. Необхідно активно мотивувати розвиток інтелектуального капіталу, що дозволить підприємствам пристосовуватися до надзвичайно мінливого кон'юнктурного ринку, але, на жаль, в науковій літературі не сформувався чіткого визначення інтелектуальний капіталу та потребує додаткових ґрунтових досліджень в цьому напрямку.

Метою статті є формування концепції інтелектуалізації управління підприємством с сучасних економічних

умовах, що є підґрунтям до створення довгострокових конкурентних переваг.

Викладення основного матеріалу дослідження. Соціально-економічні реалії свідчать про те, що саме інтелектуальний капітал підприємства здатний підвищити його ефективність. Приховані від неозброєних очей таємниці інтелектуального капіталу цікаво і корисно дізнатися кожному. Кожна наукова школа економістів і соціологів на свій погляд трактує це соціально-економічне явище - інтелектуального капіталу, але науковці єдині в значущості самого факту існування і зростання ролі інтелектуально-креативного ресурсу.

В умовах перманентних змін для того, щоб утримати лідерські позиції на конкурентних вітчизняних та зарубіжних ринках, недостатньо використовувати стандартний менеджерський підхід, необхідно впроваджувати інноваційний підхід, сутність якого полягає у використанні інтелектуально-креативних інструментів управління.

Одним з таких інтелектуально-креативних інструментів управління може стати концепція інтелектуалізації управління, головним вектором якої є формування та використання інтелектуального капіталу підприємства, що представляє собою основу сталого розвитку і ефективного його функціонування.

Аналіз сучасного стану проблеми формування та використання інтелектуального капіталу підприємства, свідчить про те, що практика застосування інтелектуально-креативних інструментів управління в реальній діяльності вітчизняних підприємств практично не застосовується, тому доцільно виявити і систематизувати найкращі досягнення в цьому напрямку та адаптувати їх до сучасних умов.

Позитивна сторона концепції інтелектуалізації управління проявляється в тому, що вона враховує проблеми існування середовища, де впроваджується

інтелектуально-креативні інструменти принципів концепцій: інтелектуального управління. Перспективи розвитку капіталу; управління знаннями та концепції інтелектуалізації управління ефективною організацією (рис.1). пов'язані з інтеграцією трьох найбільш

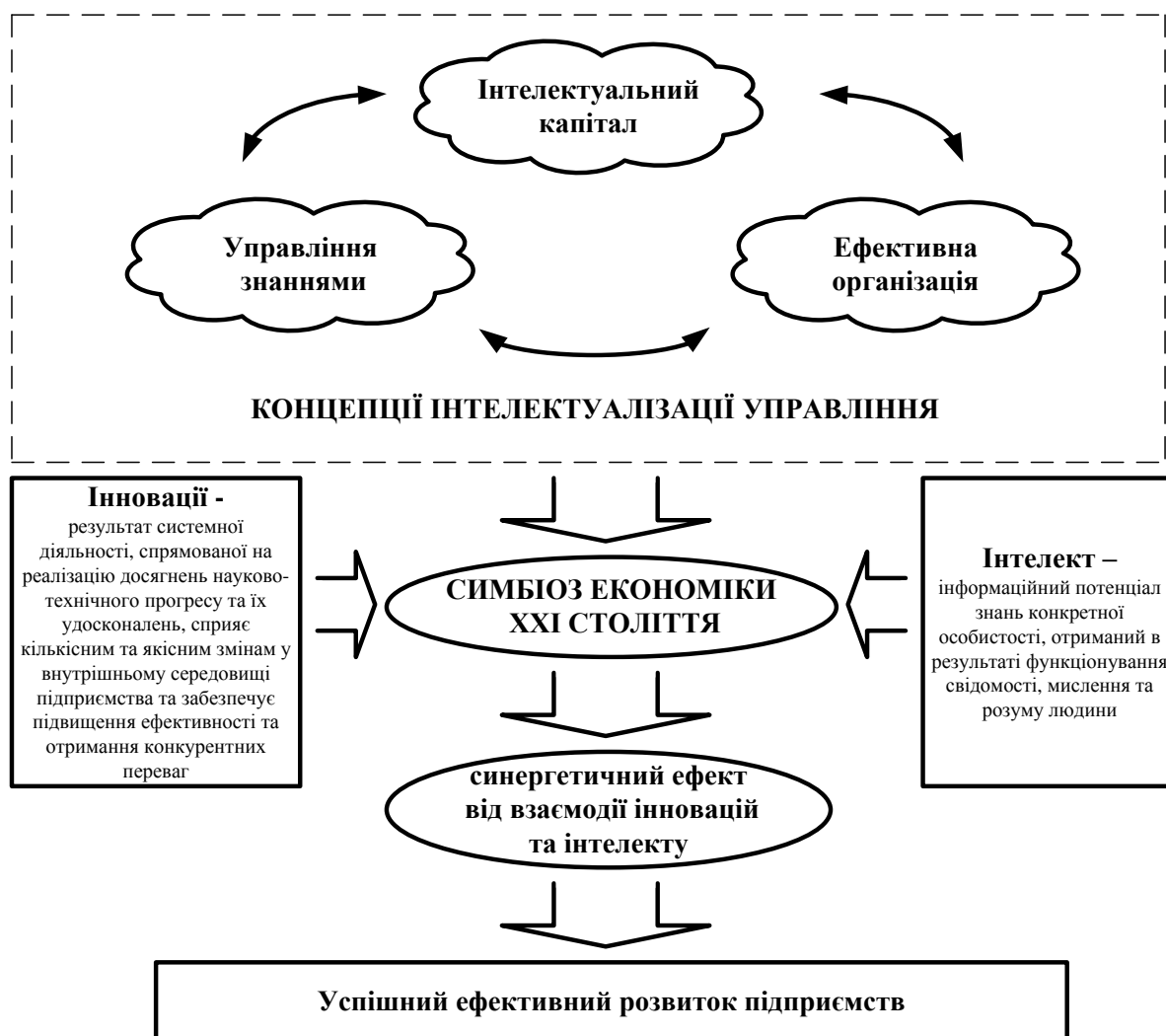


Рис. 1. Перспективи розвитку концепції інтелектуалізації управління

Інтелектуальний капітал - це певний вид інтелектуально-креативних ресурсів підприємства. Управління знаннями – це процес, що забезпечує ефективне використання інтелектуально-креативних ресурсів. Ефективна організація - володіє певною структурою і діловим середовищем, що сприяє ефективному використанню інтелектуально-креативних ресурсів.

Концепція інтелектуалізації управління вводить інтелектуально-креативні ресурси в явному вигляді в структуру капіталу підприємства та в його

економіку. Впровадження в практику підприємством концепції інтелектуалізації управління, що представляє собою симбіоз двох ключових понять економіки ХХІ століття - інновацій та інтелекту, синергетичний ефект яких є запорукою успішного розвитку підприємств в умовах жорсткої ринкової економіки.

Синергетичний ефект - це ефект нелінійності в складних еволюціонуючих і саморегулюючих системах, якими є економіко-управлінські комплекси, включаючи підприємства. Ці системи досліджуються як відкриті, тобто

незамкнуті, що активно взаємодіють з оточенням шляхом обміну ресурсами, енергіями та інформацією. З переходом до інформаційного суспільства, загостренням конкуренції, посиленням процесів глобалізації увагу до таких систем в економіці різко зростає.

Підґрунтям появи концепції інтелектуалізації управління є науково-технічна революція, що докорінно змінила людське суспільство в XX столітті, внесла радикальні зміни до системи управління. Науково-технічна революція докорінно

змінила вироблені людьми багатства, техніки і технології; трудові і економічні відносини; грошові і ринкові системи; якісний рівень життя населення.

Наступним напрямом науково-технічної революції став глобальний процес фундаментальної зміни соціальних, правових і суспільно-політичних структур, інститутів і відносин, що визначають основи життя суспільства.

Фактори та передумови розвитку концепції інтелектуалізації управління наведено на рис.2.



Рис. 2. Фактори та передумови розвитку концепції інтелектуалізації управління

Основним вектором розвитку системи управління є ефективне використання людського потенціалу, який повинен володіти принципово новими креативними якостями. В першу чергу це вміння інтегрувати інтелект людей, пробуджувати в них ініціативу, творчість,

креативність, новаторство, прагнення до успіху, оригінальним, самостійним діям і рішенням, а також здатність залучати професіоналів, мотивувати і утримувати їх, формувати атмосферу істинної зацікавленості всього персоналу в успіху

справи, працювати на рівні високих стандартів.

Синергетичний ефект відноситься до менеджменту в складних соціальних економіко-управлінських системах, може бути визначений, як непередбачуваний повністю результат управління, що може прогнозуватися лише як тенденція або перехід з точок біфуркації (розгалуження майбутніх варіантів розвитку подій) в економічно вигідніші впорядковані стани. Поняття управління вперше знаходить свій справжній сенс керуючого впливу на процеси самоорганізації системи: малі впливи, що призводять до великих змін.

Особливу роль набуває інтуїція керівника будь-якого рангу, оскільки інтелектуальна модель управління допускає властиві синергетичним процесам елементи виникнення порядку з хаосу, отже, і ринкового регулювання, передбачає спочатку властиву відкритим системам здатність успішно функціонувати у нерівноважних станах. Виникає гостра потреба в інтелектуалізації процесу управління підприємством і в направленні на постійні інновації.

Відповідальність за питання управління персоналом несуть всі менеджери, і ці питання необхідно розглядати в зв'язку з іншими релевантними факторами процесу прийняття рішень. На управлінні персоналом лежить особливий обов'язок відстежувати, щоб проблеми управління персоналом були враховані в структуру кожного стратегічного рішення і кожен аспект політики управління персоналом працював на ефективність загальної стратегії розвитку концепції інтелектуалізації управління.

Критеріями оцінки концепції інтелектуалізації управління повинні бути творчий склад розуму, стратегічний тип мислення, схильність до інноваційності, уміння акумулювати енергію і здібності багатьох учасників спільної діяльності. Інтелектуальна культура концепції інтелектуалізації управління включає

здатність до методичного мислення як фактору високої результативності цієї діяльності, володінню сучасними методами програмно-цільового, інформаційно-аналітичного, прогнозного, проектного управління.

Концепція інтелектуалізації управління – це принципово креативні методи управління, що носять виражений інноваційний характер, де ключовим поняттям є людський потенціал і ефективність його використання. Саме людський фактор є основою розвитку підприємства в довгостроковому періоді.

Висновки. Отже, за результатами проведеного дослідження можна сказати, що формування розвитку концепції інтелектуалізації управління полягає у активному розвитку науково-технічного прогресу, що збільшує абсолютну і відносну чисельність інтелектуалів і підвищує їх роль в розвитку підприємства. При цьому характерними рисами інтелектуалів є: розумна здатність швидше знаходити вихід, рішення в незвичайних обставинах, правильно і швидко схоплювати головне в стані речей або процесі і взагалі гнучкість розуму, пристосовність, розумовий цікавість, здатність до швидкого мислення і висновку. Очевидно, що всі ці якісні характеристики є невід'ємними рисами ефективного менеджера.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Брукинг Э. Интеллектуальный капитал / Пер. с англ. под ред. Л.Н. Ковачин. – СПб.: Питер, 2001. – 288 с.
2. Валінкевич Н.В. Інтелектуалізація розвитку підприємств // Інтелектуальна економіка: глобальні тенденції та національні перспективи : матеріали II Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., 26 трав. 2016 р. – Житомир : ЖНАЕУ, 2016. – С. 110–116.
3. Дикань В.Л., Корнілова І.В. Інтелектуальні інвестиції в логістичних системах // Вісник економіки транспорту і

промисловості. – 2010. - № 29. – С. 199-203.

4. Економічна енциклопедія: у 3-х т. - Т. 3 / гол. ред. Б. Д. Гаврилишин. - Київ-Тернопіль: Академія народ. господарства, 2002. - 951 с.

5. Кузьмін О.Є., Липич О.А. Концептуальні засади управління інтелектуальним капіталом підприємства // Актуальні проблеми економіки.– 2011.– №11. – С. 137–144.

6. Луцик М.В. Роль інформації та знань в розвитку інтелектуальних ресурсів національної економіки // Вісник Львівського університету. Серія економічна. 2014. Випуск 51 - С.275-281.

7. Прохорова В.В., Чобіток В.І. Економічна оцінка зовнішньої та внутрішньої ефективності інноваційних трансформацій в освіті / Конкуренентоспроможність підприємств у міжнародному цифровому просторі: Монографія/За редакцією Ареф'євої О.В. – К.:НАУ, 2019. С. 95-105.

8. Штангрет А.М. Управління процесом формування людського капіталу як основи розвитку економіки знань // Науковий вісник НЛТУ України, 2015. № 3 Том 25. С. 396-400.

9. <https://uk.wikipedia.org/wiki/>

10. <http://tut-cikavo.com/suspilstvo/tsytaty-ta-aforyzmy/575-zukhvali-i-mudri-tsitati-vinstona-cherchillya>

REFERENCES

1. Brukynh E. (2001) *Intelektualnyi kapital* [Intellectual capital] / Per. s anhl. pod red. L.N. Kovachyn. – SPb.: Pyter (in Russian)

2. Valinkevych N.V. (2016) *Intelektualizatsiia rozvytku pidpriemstv* [Intellectualization enterprise development] // Proceeding of the *Intelektualna ekonomika: hlobalni tendentsii ta natsionalni perspektyvy : materialy II Mizhnar. nauk.-prakt. internet-konf.* (Ukraine, Zhytomyr, May 26, 2016), ZhNAEU pp. 110–116.

3. Dykan V.L., Kornilova I.V.(2010) *Intelektualni investytsii v lohistychnykh systemakh* [Intellectual investment in logistics systems]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. no.29, pp.199-203.

4. *Ekonomichna entsyklopediia* [Economic encyclopedia]: u 3-kh t. - Т. 3 / hol. red. B. D. Havrylyshyn. - Kyiv-Ternopil: Akademiia narod. hospodarstva, 2002. - P.951

5. Kuzmin O.Ie., Lypych O.A.(2011) *Kontseptualni zasady upravlinnia intelektualnym kapitalom pidpriemstva* [Conceptual principles enterprise intellectual capital management]. *Current problems of the economy*, no.11 pp. 137–144.

6. Lutsyk M.V. (2014) *Rol informatsii ta znan v rozvytku intelektualnykh resursiv natsionalnoi ekonomiky* [The role of information and knowledge in the development of intellectual resources of the national economy]. *Bulletin the University Lviv. The series is economical*, no.51, pp.275-281.

7. Prokhorova V.V., Chobitok V.I. (2019) *Ekonomichna otsinka zovnishnoi ta vnutrishnoi efektyvnosti innovatsiinykh transformatsii v osviti* [Economic evaluation external and internal effectiveness innovative transformations in education] / *Konkurentospromozhnist pidpriemstv u mizhnarodnomu tsyfrovomu prostori* [Competitiveness of enterprises in the international digital space]. Kyiv.:NAU, pp. 95-105.

8. Shtanhret A.M. (2015) *Upravlinnia protsesom formuvannia liudskoho kapitalu yak osnovy rozvytku ekonomiky znan* [Managing the process of human capital formation as a basis for the development of the knowledge economy]. *Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine*, no. 3, vol 25, pp. 396-400.

9. <https://uk.wikipedia.org/wiki/>

10. <http://tut-cikavo.com/suspilstvo/tsytaty-ta-aforyzmy/575-zukhvali-i-mudri-tsitati-vinstona-cherchillya>

УДК 330.341.1:656.07

МЕТОДЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Воловельская И.В., к.е.н., доцент,
Диденко К.В., магистр,
Дудка И.Н., магистр (УкрГУЖТ)*

В современных условиях кризисного экономического развития Украины, предприятиям достаточно сложно вести инновационную деятельность. И основная проблема - это отсутствие действующего механизма регулирования и стимулирования инновационной деятельности как на уровне предприятий, так и на государственном уровне.

В статье проведен сравнительный анализ методов стимулирования инновационной деятельности предприятий стран мира и Украины и даны рекомендации, касающиеся инновационного развития страны.

Ключевые слова: инновационная деятельность, методы стимулирования, инновационное развитие.

МЕТОДИ СТИМУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Воловельська І. В., к.е.н., доцент,
Діденко К. В., магістр,
Дудка І. М., магістр (УкрДУЗТ)*

В сучасних умовах кризового економічного розвитку України, підприємствам досить складно вести інноваційну діяльність. І основна проблема - це відсутність діючого механізму регулювання та стимулювання інноваційної діяльності як на рівні підприємств, так і на державному рівні.

Специфіка економічного та соціально - політичного розвитку України, агресивна конкурентна боротьба, недосконалість законодавчої системи в країні є основою для виділення особливостей та основних напрямів інноваційного розвитку вітчизняних підприємств.

Основне значення для стимулювання інноваційної діяльності відіграє система державних методів, спрямованих на здійснення пільгової податкової політики, різних кредитів, дотацій, цільового фінансування досліджень, збільшення податкових пільг, що забезпечують сприятливий інноваційний клімат, що є повсюдною тенденцією.

Пільги плюс конкуренція забезпечують високий попит на інновації та дослідження. Регулярний перегляд пільг дозволяє державі цілеспрямовано стимулювати інноваційну активність в пріоритетних галузях, впливати не тільки на структуру і чисельність наукових організацій, а й на структуру виробництва.

У статті проведено порівняльний аналіз методів стимулювання інноваційної діяльності підприємств країн світу та України та дано рекомендації щодо інноваційного розвитку країни.

Вплив держави в області інновацій можна поділити на прямі і непрямі заходи. Співвідношення в кожному конкретному випадку визначається економічною ситуацією в країні і обраною концепцією державного регулювання.

Ключові слова: *інноваційна діяльність, методи стимулювання, інноваційний розвиток.*

METHODS OF STIMULATION OF INNOVATIVE ACTIVITY OF ENTERPRISES IN MODERN CONDITIONS

Volovelsky I. V., associate Professor,

Didenko K. V., master,

Dudka I. M., master (USURT)

In modern conditions of crisis economic development of Ukraine, it is quite difficult for enterprises to conduct innovative activities. And the main problem is the lack of an effective mechanism for regulating and stimulating innovation activity both at the level of enterprises and at the state level.

The specificity of economic and socio-political development of Ukraine, aggressive competition, imperfection of the legislative system in the country is the basis for highlighting the features and main directions of innovative development of domestic enterprises.

The system of state methods aimed at the implementation of preferential tax policy, various credits, subsidies, targeted financing of research, increase of tax benefits, providing a favorable innovation climate, which is a widespread trend, plays the main role in stimulating innovation activity.

Benefits plus competition provide high demand for innovation and research. Regular revision of benefits allows the state to purposefully stimulate innovation activity in priority sectors, to influence not only the structure and number of scientific organizations, but also the structure of production.

In article the comparative analysis of methods of stimulation of innovative activity of the enterprises of the countries of the world and Ukraine is carried out and recommendations on innovative development of the country are given.

The influence of the state in the field of innovation can be divided into direct and indirect measures. The ratio in each case is determined by the economic situation in the country and the chosen concept of state regulation.

Keywords: *innovative activity, methods of stimulation, innovative development.*

Постановка проблеми. Специфика экономического и социально-политического развития Украины, агрессивная конкурентная борьба, несовершенство законодательной системы в стране являются основой для выделения особенностей и основных направлений инновационного развития отечественных предприятий.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросами инновационного развития предприятий уделяли внимание такие ученые, как

В.Л.Дикань, Панченко С.В., Маслова В.О. и др.[2, 3, 4, 8].

Исследования инновационного развития стран и стимулирования инновационной деятельности проведены в работах таких ученых, как: Д.В.Кузнецов, Т. Е.Дрок, Н.Э.Эминова и др. [1, 2, 7,9].

Однако, тенденции развития внешней среды и продолжающийся кризис экономического положения Украины требуют более глубокого рассмотрения инновационных путей развития отечественных предприятий.

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексного подхода к стимулированию инновационного развития отечественных предприятий, адаптированного к современным условиям.

Цель статьи заключается в изучении и анализе инновационного развития отечественных предприятий и разработке основных методов стимулирования их деятельности.

Изложение основного материала исследования.

Ни у кого не вызывает сомнений тот факт, что на сегодняшний день основу экономического роста страны создает инновационное развитие всех сфер ее жизнедеятельности.

В развитых странах мира государство берет на себя ответственность и регулирует инновационное развитие своих предприятий:

- устанавливают основные критерии развития инновационных предприятий;
- разрабатывают инновационную стратегию страны
- проводит мероприятия постстимулированию инновационного развития
- создает прогнозные сценарии научно-технических приоритетов, причем предпочтение отдается фундаментальным исследованиям.

Каждое государство в развитии своих инноваций имеет свои особенности. Например, Япония использует свои инновации для преодоления кризисного развития [5]. Финансирование осуществляется за счет государства, банковский структур и крупных промышленных корпораций. Университеты в инновационных разработках практически не используются.

В США основу инновационной деятельности составляют венчурные

фирмы. Производство продукции в них составляет более 13% ВВП страны [7].

В странах Европы инновационной деятельностью страны управляет один из департаментов Еврокомиссии. Их методы развития – это высокий уровень образования, инновационное сотрудничество стран; плюс поддержка государства.

Таким образом, можно выделить следующие модели инновационного развития стран мира:

1. К модели первого типа следует отнести страны, которые являются лидерами в науке и реализуют, как правило, крупномасштабные целевые проекты, имеющие достаточный инновационный потенциал в оборонном секторе (США, Англия, Франция).

2. Ко второму типу моделей относятся страны, чья политика направлена на создание благоприятной инновационной среды и совершенствования структуры экономики (Германия, Швеция, Швейцария).

3. К третьему типу моделей стоит отнести страны, стимулирующие инновационную деятельность через адаптацию к достижениям мирового научно-технического прогресса, рационализацию действий различных секторов в области инновационного развития, а также развитие инновационной инфраструктуры (Япония, Южная Корея).

Основное значение для стимулирования инновационной деятельности играет система государственных методов, направленных на осуществление льготной налоговой политики, различных кредитов, дотаций, целевого финансирования исследований, увеличение налоговых льгот, обеспечивающих благоприятный инновационный климат, что является повсеместной тенденцией.

В США насчитывается более 100 льгот, активизирующих НТП. Основное преимущество налоговой поддержки

заключається в тому, що льготы даються не авансом, а як стимул к реальної інноваційної діяльності. Причому, сума недополучених в вигляді податкових засобів приблизно рівна інвестиціям фірм в інноваційний процес. Так же слід відзначити і те, що податкові льготы надаються не науковим організаціям, а підприємствам і інвесторам.

Льготы плюс конкуренція забезпечують високий попит на інновації і дослідження. Регулярний перегляд льгот дозволяє державі цілеспрямовано стимулювати інноваційну активність в пріоритетних галузях, впливати не тільки на структуру і чисельність наукових організацій, але і на структуру виробництва.

Американська модель інноваційного розвитку економіки ґрунтується на реалізації результатів фундаментальних досліджень. Ключова роль в цьому процесі належить університетам - державним і приватним. Перші фінансуються урядами штатів, при цьому близько 30% засобів виділяється з їх бюджетів, а 70% поступає від промислових компаній і в формі плати за навчання, яку вносять студенти. Приватні університети, які державою не фінансуються, здійснюють свою діяльність на засадах компаній, пожертвувань і за рахунок взяття плати за навчання студентів.

В американських університетах фундаментальні і прикладні дослідження тісно пов'язані з підготовкою спеціалістів. Державне фінансування таких університетів значно ширше використовується саме в США, ніж в інших країнах. Але і віддача значно вище, ніж в інших країнах світу. Фінансування відбувається в формі грантів, контрактів і др.

В цілому в світовій практиці використовуються наступні види податкових льгот, стимулюючі інноваційну діяльність:

1. Відстрочка податкових платежів на прибуток, отриману від інноваційної діяльності.

2. Можливість надання відстрочек податкових платежів на інноваційні цілі - податковий кредит.

3. Льготне податкове оподаткування дивідендів юридических і фізических осіб, отриманих по акціям інноваційних організацій.

4. Ієрархічне надання льгот з урахування пріоритетності розробок, які виконуються.

5. Зниження ставок податку на прибуток для на заказних і спільних НІОКР.

6. Льготне податкове оподаткування прибутку, отриманого в результаті використання інтелектуальної власності підприємства (патенти, ліцензії, ноу-хау і інші нематеріальні активи).

7. Відрахування з податкової бази прибутку внесків в благодійні фонди, діяльність яких пов'язана з фінансуванням інновацій.

8. Допомога в організації спеціальних рахунків або фондів підприємств, які займаються інноваційною діяльністю, з метою наступного льготного оподаткування частини прибутку при умови її використання на інноваційні цілі.

9. Зменшення податкової бази прибутку на суму вартості обладнання, переданого інноваційним організаціям.

Аналізуючи досвід управління наукою в провідних зарубіжних країнах, які мають високі досягнення в сфері інноваційної діяльності, необхідно звернути увагу на методи, які достатньо активно використовуються.

На Западе государственное вмешательство - один из ключевых факторов обеспечения национальной конкурентоспособности и дальнейшего повышения благосостояния населения. Значительное опережение научно-технического развития западных стран определяется не тем, что в них сильнее интеллектуальный потенциал, а тем, что он поддерживается эффективнее.

Влияние государства в области инноваций можно подразделить на прямые и косвенные меры. Соотношение в каждом конкретном случае определяется экономической ситуацией в стране и избранной концепцией государственного регулирования.

Указанные модели государственного воздействия на инновационную деятельность применяется в практике промышленно развитых стран в оптимальной пропорции через специальные органы государственного регулирования.

Стоит обратить особое внимание на методы прямого государственного влияния на инновационную деятельность, проявляющиеся, как правило, в двух формах: административно-ведомственной и программно-целевой.

Административно-ведомственная форма выступает в виде прямого дотационного финансирования, осуществляемого в соответствии со специальными законами, принимаемыми с целью непосредственного содействия инновациям.

Программно-целевая форма государственного регулирования инноваций предполагает контрактное финансирование последних посредством государственных целевых программ поддержки нововведений. Контрактное финансирование является одним из элементов распространенной в настоящее время системы контрактных отношений договоров между заказчиками и подрядчиками. В США этим способом

финансируется 77% федеральных затрат на НИОКР.

Косвенные методы государственной инновационной политики, нацелены на стимулирование самих инновационных процессов и на создание благоприятного общехозяйственного и социально-политического климата для новаторской деятельности. Одним из методов косвенной инновационной политики являются либерализация налогового и амортизационного законодательства. Важность этого инструмента государственного осознается практически во всех промышленно развитых странах, каждая из которых ищет свою оптимальную модель налогообложения прибыли.

В промышленно развитых странах широко применяются такие косвенные методы государственной инвестиционной политики, как налоговые льготы, ускоренная амортизация, инвестиционные скидки, льготное кредитование и т.д.

Для Украины, по нашему мнению, учитывая все вышесказанное, целесообразно принять следующие методы стимулирования инновационной деятельности:

1. Налоговые льготы. Снижение налога на прибыль с целью использования ее на инновационные цели; налоговые скидки при инвестировании средств в инновации различных видов; помощь в организации фондов предприятий и организации специальных счетов. Отсрочка налоговых платежей
2. Беспроцентное или льготное кредитование инновационных разработок
3. Помощь в создании инновационных центров на базе бывших НИИ, путем объединения их с финансовыми структурами и промышленными предприятиями
4. Контрактное финансирование. Гранты на проведение научно-технических разработок; государственные заказы

5. Изменение законодательной базы, в части детального регулирования вопросов, связанных с интеллектуальной собственностью и защитой авторских прав.

6. Поддержка малого инновационного бизнеса

7. Ускоренная амортизация вплоть до списания стоимости оборудования в первый год

8. Целевые субсидии или финансирование

Выводы из проведенного исследования.

Современное развитие инновационных процессов в Украине находится на достаточно низком уровне. Ситуация с финансированием науки остается также проблемным вопросом. Для выхода из создавшегося положения необходимо обеспечить поддержку со стороны государства, а также принятие законов, обеспечивающих реальные гарантии и стимулы для предприятий, занимающихся инновационной деятельностью, а также отечественных и зарубежных инвесторов.

Для поднятия уровня инновационной деятельности в стране, необходима интенсификация государственной политики стимулирования инновационной деятельности промышленных предприятий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Державна служба статистики України, 2017-2018 [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://ukrstat.gov.ua/>

2. В.Л.Дикань, Ю.Т.Боровік, О.М.Полякова; Ю.М.Уткіна *Забезпечення конкурентопроможності підприємств: підручник / В.Л.Дикань та ін.. Харків:УкрДазт. 2012. 415с.*

3. Дикань В.Л. *Управління бізнесом [Текст]: підручник / Дикань,*

В.Л., Панченко С.В., Маслова В.О., Воловельська І.В.- Х.: УкрДАЗТ, 2017. – 315 с.

4. Дрок Т. Е. О подходах к формированию и реализации инновационной стратегии развития предприятия // Молодой ученый. — 2014. — №10. — С. 232-235.

5. Кузнецов Д.В. Опыт формирования инновационных систем в экономических странах мира. Транспортное дело России, 2010. с.111-113.

6. Райзберг, Б.А. Современный экономический словарь [Текст] / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 480 с.

7. Хватова Т.Ю. *Национальные инновационные системы зарубежных стран: цели и стратегическое развитие: монография –СПб: изд-во Политехнический университет, 2009. С.74*

8. Хворостова, Е.А. *Совершенствование управления финансами и инновационное развитие предприятий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ibl.ru/konf/070411/26.html>*

9. Н.Э. Эминова. Разработка эффективной стратегии инновационного развития предприятий в современных условиях. Экономический анализ: теория и практика №14 (22), 2011, С21-25.

REFERENCES

1. *Derzhavna sluzhba statystryky Ukrainy*, (2017-2018) [State Statistics Service of Ukraine]: (electronic publication). Available at: <http://ukrstat.gov.ua/>

2. V.L.Dykanj, Ju.T.Borovik, O.M.Poljakova; Ju.M.Utkina (2012) *Zabezpechennja konkurentopromozhnosti pidpryjemstv* [Ensuring the competitiveness of enterprises]. Kharkiv:UkrDAZT. (in Ukrainian) pp.415.

3. Dikan', V.L., PanchenkoS.V., Maslova V.O., Volovel's'ka I.V. (2017) *Upravlinnja biznesom* [Business

management]. Kharkiv:UkrDAZT. (in Ukrainian) pp. 315

4. Drok T. E. (2014) *O podkhodakh k formirovaniyu i realizatsii innovatsionnoy strategii razvitiya predpriyatiya // Molodoy uchenyyu*. [About approaches to the formation and implementation of an innovative enterprise development strategy // Young scientist] No.10, pp. 232-235.

5. Kuznetsov D.V. (2010) *Opyt formirovaniya innovatsionnykh sistem v ekonomicheskikh stranakh mira. Transportnoe delo Rossii*. [Experience in the formation of innovative systems in the economical countries of the world. Transport business in Russia] pp.111-113.

6. B.A. Rayzberg, L.Sh. Lozovskiy, E.B. Starodubtseva. (2004) *Sovremennyy ekonomicheskyy slovar'* [Modern Economic Dictionary]. M.: INFRA-M, pp. 480.

7. Khvatova T.Yu. (2009) *Natsional'nye innovatsionnye sistemy*

zarubezhnykh stran: tseli i strategicheskoe razvitiye: monografiya [National Innovation Systems of Foreign Countries: Goals and Strategic Development: Monograph] : izd-vo Politekhnicheskoy universitet, p.74

8. Khvorostova, E.A. *Sovershenstvovanie upravleniya finansami i innovatsionnoe razvitiye predpriyatiy* [Improving financial management and innovative development of enterprises]. (electronic publication). Available at: <http://www.ibl.ru/konf/070411/26.html>.

9. N.E. Eminova. (2011) *Razrabotka effektivnoy strategii innovatsionnogo razvitiya predpriyatiy v sovremennykh usloviyakh. Ekonomicheskyy analiz: teoriya i praktika* [Development of an effective strategy for innovative development of enterprises in modern conditions. Economic analysis: theory and practice]. no. 14 (22), pp 21-25.

УДК 658.14:614.258:656.2(477)

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАКЛАДІВ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

Головаш О.В., здобувач (УкрДУЗТ)

В статті досліджено існуючі моделі фінансування охорони здоров'я. Запропоновано формування багатоканальної системи фінансування розвитку закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця». Одним із інструментом фінансового забезпечення виділено інвестиційний фонд розвитку закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця», який на проектній основі буде реалізовувати інноваційні проекти з розробки та впровадження інноваційних медичних послуг, продукту.

Ключові слова: фінансове забезпечення, розвиток, заклади охорони здоров'я, інвестиційний фонд, медичне страхування.

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ УЧРЕЖДЕНИЙ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ АО «УКРАИНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

Головаш Е.В., соискатель (УкрГУЖТ)

В статье исследованы существующие модели финансирования здравоохранения. Предложено формирование многоканальной системы финансирования развития

учреждений здравоохранения АО «Украинская железная дорога». Одним из инструментом финансового обеспечения выделено инвестиционный фонд развития учреждений здравоохранения АО «Украинская железная дорога», который на проектной основе будет реализовывать инновационные проекты по разработке и внедрению инновационных медицинских услуг, продукта.

Ключевые слова: финансовое обеспечение, развитие, учреждения здравоохранения, инвестиционный фонд, медицинское страхование.

FINANCIAL SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF HEALTH INSTITUTIONS OF UKRAINIAN RAILWAY JSC

Holovash O., Applicant (USURT)

The article examines existing models of health care financing. In today's economic environment, the most appropriate is the multi-channel financing system, as it enables the provision of healthcare facilities with financial resources from various sources.

Formation of a multichannel financing system for the development of health facilities of JSC Ukrainian Railways is proposed.

Thus, the main source of financing for the provision of medical services to railway workers will be the insurance contributions of railway undertakings and the contributions of workers deducted from wages.

Another source of funding for the provision of innovative health care services for railway workers and other segments of the population is insurance-based contributions, ie the formation of a patient's medical savings account.

We also propose financial support for the development of healthcare facilities of JSC Ukrainian Railways on the basis of providing paid services to the population who do not participate in other financing systems.

One of the financial security instruments is the investment fund for the development of healthcare facilities of JSC Ukrainian Railways, which will implement innovative projects for the development and implementation of innovative medical services and products on a project basis.

The main objective of such an Investment Fund is to accumulate financial resources from both the state and private investors, which will be provided for the implementation of investment-innovative projects aimed at modernization of healthcare facilities, development and implementation of innovative medical technologies, product.

This fund will also allow the implementation of investment projects for the development of health care institutions and on the principles of public-private partnership within the framework of the existing agreements, attract the necessary volume of investments in the institutions.

Keywords: financial support, development, health care facilities, investment fund, health insurance.

Постановка проблеми. Однією з найважливіших складових частин соціальної сфери залізничного транспорту є організація медичного обслуговування залізничників і їхніх родин. Забезпечення належного рівня розвитку закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця» набуває особливої ролі, оскільки від стану здоров'я працівників залежить не тільки якість і ефективність виконуваної роботи, але і безпеку руху поїздів і безаварійність роботи всього транспорту. Розвиток закладів охорони здоров'я на основі впровадження нових

медичних технологій, медичних послуг потребують пошуку нових джерел забезпечення закладів фінансовими ресурсами.

Аналіз останніх досліджень. Проблемам соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, розвитку певних об'єктів соціальної сфери, розвитку соціальної інфраструктури підприємств присвячено роботи Диканя В.Л., Компанієць В.В., Корінь М.В. [1-3], проте проблеми розвитку закладів м охорони здоров'я АТ «Українська залізниця» потребують більш детального дослідження.

Дослідженню питань фінансування систем охорони здоров'я присвячено роботи Камінської Т.М., Карпишиної Н., Короленко В., Мартусенко І.В., Філонової І.Б., Ляховченко Л.А., Поживілової О.В., Радиш Я.Ф. та ін.. [4-10]. Однак, основна частина досліджень розглядають систему охорони здоров'я на макрорівні, не достатньо приділяється уваги фінансовим інструментам розвитку саме окремих закладів охорони здоров'я як самостійного суб'єкта господарювання.

Метою статті є визначення інструментарію фінансового забезпечення розвитку закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця».

Виклад основного матеріалу. Дослідження світового досвіду форм фінансування закладів охорони здоров'я дозволили визначити наступні моделі фінансування.

Патерналістська модель М. Семашка - мала єдине джерело фінансування охорони здоров'я - держбюджет з досить жорсткою централізацією управління галуззю. Вона розвивалася за остаточним принципом, тобто гроші на охорону здоров'я витрачалися після витрат на важку промисловість, воєнну галузь тощо [4]. Така модель фінансування була характерна для СРСР.

Бюджетне фінансування характерне для контрольованих на центральному або

місцевому рівні національних систем охорони здоров'я У. Беверіджа. Вони функціонують у Великій Британії, Данії, Ірландії та Скандинавських країнах, частково в Італії, Португалії. Рівень фінансування охорони здоров'я дорівнює від 6 до 10 % ВВП. Джерелом коштів, призначених для медицини, є прямі податки. Хворі лікуються на безоплатній основі, між надавачами медичних послуг організується конкуренція за бюджетні кошти, а покупцем і платником виступають територіальні органи охорони здоров'я, держава. Медичний ринок жорстко регулюється з приводу ціни та якості лікування [4, 5, 7].

У Австрії, Бельгії, Нідерландах, Люксембурзі, Канаді, останнім часом - у нових країнах ЄС та Росії переважає модель соціального обов'язкового медичного страхування О. Бісмарка. Рівень фінансування у розвинених країнах дорівнює від 10 до 13 % ВВП. Переважають страхові внески роботодавців і працівників [4].

Бісмаркова концепція ґрунтується на принципах соціального страхування. Заклади охорони здоров'я фінансується за рахунок цільових внесків підприємців, найманих робітників і субсидій держави. Медичні послуги оплачуються за рахунок внесків у фонд охорони здоров'я. Внески залежать від платоспроможності, а доступ до послуг залежить від потреби. Медичний фонд, як правило, незалежний від держави, але діє у межах законодавства. Під час соціального страхування гарантується право на зумовлені види послуг і встановлюються частки внесків на рівні, який гарантує використання такого права. У цій моделі держава відіграє роль гаранта у задоволенні суспільно необхідних потреб у медичній допомозі усіх громадян незалежно від рівня доходів. Роль ринку медичних послуг зводиться до задоволення потреб споживачів понад гарантований рівень [7].

Слід зазначити, що концепції Беверіджа і Бісмарка не виключають добровільне медичне страхування (ДМС), яке здійснюється лише комерційними страховими компаніями. Воно може бути колективним (груповим), коли страхувальником виступає підприємство, а застрахованими - його робітники.

Модель приватного медичного страхування є характерною для США, Філіппін, Південної Кореї та Австралії, почали наближуватися до неї Азербайджан і Грузія. Між страховими компаніями розвивається конкуренція за платоспроможних і молодих пацієнтів. У США - найвищі витрати на охорону здоров'я - майже 18 % від ВВП. Але американська система страждає від нераціональної структури, адже там переважає витратний лікарняний сектор. Середня тривалість життя американців менша, ніж у Греції або Іспанії, показник дитячої смертності - вищий, ніж в Англії [4].

У країнах, що розвиваються, переважають ринок приватних медичних послуг і прямий рух грошових коштів від пацієнтів до лікаря у вигляді безпосередніх платежів. Державний сектор охорони здоров'я незначний [4, 5].

Система багатоканального фінансування (з прибутку страхових організацій, відрахувань від заробітної плати, Державного бюджету) створює необхідну гнучкість і стійкість фінансової бази соціально-страхової медицини. Фінансування з позабюджетних фондів медичного страхування переважає у Німеччині, Франції, Швейцарії, Японії та інших країнах [7, 9, 10]. Німецька система характеризується наявністю декількох медичних фондів державного страхування, а також присутністю державних і приватних надавачів медичних послуг, децентралізацією охорони здоров'я [4]. В сучасних умовах господарювання найбільш доцільною є саме система багатоканального фінансування, оскільки дозволяє забезпечити заклади охорони

здоров'я фінансовими ресурсами з різних джерел.

Сьогодні фінансування закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця» ґрунтується на принципах соціального страхування та здійснюється за рахунок цільових внесків підприємств залізничного транспорту, робітників залізничного транспорту.

Забезпечення розвитку закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця» доцільно здійснювати за такими напрямками, як: надання якісних послуг працівникам залізничного транспорту та їх родичам; надання інноваційних медичних послуг як для працівників залізничного транспорту, так і іншим верстам населення; надання приватних медичних послуг; комерціалізація інноваційних медичних технологій. Фінансове забезпечення реалізації зазначених напрямків розвитку закладів охорони здоров'я пропонуємо здійснювати на основі формування багатоканальної системи фінансування.

Так основним джерелом фінансування надання медичних послуг працівникам залізничного транспорту будуть страхові внески підприємств залізничного транспорту та внески працівників, які відраховуються з заробітної плати.

Відповідно до закону "Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення", з державного бюджету фінансуються послуги, які входять до програму державних гарантій медичного обслуговування населення (програма медичних гарантій) [13].

Іншим джерелом фінансування надання інноваційних медичних послуг як для працівників залізничного транспорту, так і іншим верстам населення є внески на основі страхування, тобто формування медичного ощадного рахунку пацієнта.

Медичні ощадні рахунки (MCC, в зарубіжній літературі зазвичай використовуються абревіатури MSA - MedicalSavingsAccount або HSA -

HealthSavingsAccount) - це механізм фінансового забезпечення медичної допомоги, при якій кошти, призначені для покриття медичних витрат, закріплюються безпосередньо за індивідом і можуть бути ним використані за власним розсуд в межах обмежень, встановлених законодавством. Формування і витрачання коштів при цьому здійснюється відповідно до аналогічних правил для рахунків страхування, але, на відміну від традиційного медичного страхування, МСС не передбачають горизонтального перерозподілу коштів між застрахованими особами, що дозволяє розглядати їх як різновид індивідуального страхування. Виняток становлять сімейні ощадні рахунки, кошти яких можуть бути використані будь-яким членом сім'ї.

Управління ощадним рахунком здійснюється страховою компанією або банком. Залишок коштів на кінець року переноситься на майбутні періоди, при цьому прибуток отриманий від інвестування цих коштів (обмеженого найбільш надійними фінансовими інструментами) не підлягає оподаткуванню.

Фінансове забезпечення розвитку закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця» пропонуємо також здійснювати на основі надання платних послуг для верст населення, які не приймають участь в інших системах фінансування.

Ефективним інструментом фінансового забезпечення розвитку закладів охорони здоров'я є комерціалізація інноваційних медичних технологій. Комерціалізація інноваційних медичних технологій доцільно здійснювати за рахунок реалізації стороннім підприємствам інновацій, розроблених Центром медичних технологій, який є підрозділом Центру охорони здоров'я АТ «Українська залізниця». Акумуляція коштів отриманих від реалізації інноваційних медичних технологій, послуг, продукту слід здійснювати в Інвестиційному фонді

розвитку закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця».

Основне завдання такого Інвестиційного фонду полягає в накопиченні фінансових ресурсів як з боку держави, так і приватних інвесторів, які будуть надаватися для реалізації інвестиційно-інноваційних проектів, спрямованих на модернізацію закладів охорони здоров'я, розробку та реалізацію інноваційних медичних технологій, продукту.

Зазначений фонд також дозволить реалізовувати інвестиційні проекти розвитку закладів охорони здоров'я і на принципах державно-приватного партнерства в межах сформованих угод, залучити необхідний обсяг інвестицій до закладів.

На початковому етапі становлення інвестиційного фонду, його функціонування повинно базуватися на проектному принципі, який передбачає максимально можливу адресну підтримку. Тобто, до інвестиційної комісії для фінансування або співфінансування, у встановленому порядку, повинні подаватися проекти щодо розробки інноваційної медичної технології, продукту. Інвестиційна комісія, розглянувши подані проекти, визначатиме найбільш пріоритетні, прийматиме рішення щодо їх інвестування. Функціонування інвестиційного фонду на зазначеному принципі дозволить ефективно використовувати кошти фонду.

Основним органом управління Позабюджетного цільового інвестиційного фонду розвитку закладів охорони здоров'я є Рада правління, яка повинна виконувати контроль за діяльністю та фінансовою стабільністю Інвестиційного фонду, дотримання основної мети його функціонування. До складу Ради доцільно включити представників міністерства охорони здоров'я, які представлятимуть державу та ведучих фахівців в медичній галузі.

Основними функціями Ради правління є:

- затвердження кошторису витрат фонду;
- затвердження стратегії розвитку фонду, річний план діяльності;
- затвердження щорічного інвестиційного плану;
- формування та затвердження інвестиційної політики фонду;
- забезпечення контролю за оприлюдненням інформації про діяльність фонду;
- забезпечення контролю за якістю виконання інвестиційних проектів.

В підпорядкуванні Ради правління знаходиться Виконавчий департамент та Ревізійна комісія.

Діяльність Виконавчого департаменту направлена на управління поточною діяльністю фонду. До основних завдань слід віднести:

- здійснення управління ресурсами фонду;
- визначення моделі розподілу інвестицій;
- прийняття рішень про розміщення активів та інвестування коштів фонду відповідно до інвестиційного плану;
- організація конкурсів інвестиційних проектів, визначення пріоритетних;
- визначення структури фонду.

Ревізійна комісія виконує роль контрольного органу фонду. Вона слідкує за виконанням пріоритетних проектів, надає Виконавчому департаменту та Раді правління інформацію про якість виконання відкритих інвестиційних проектів, формує базу даних щодо якості виконання проектів, які брали участь у попередніх конкурсах, що дозволить контролювати ефективність використання фінансових ресурсів фонду.

Виконавчий департамент, в установленому законодавчому порядку, організовує конкурси, на які подаються заявки щодо інвестування інноваційних проектів. На основі поданих заявок формується Інформаційний фонд проектів.

Слід зазначити, що Інформаційний фонд також повинен містити базу даних з проектів попередніх конкурсів. Важливе місце в функціонуванні в функціонуванні Інвестиційного фонду, в системі розподілу інвестицій займає відділ досліджень можливостей закладів охорони здоров'я. Основним завданням відділу є визначення потенціалу закладів охорони здоров'я та інших учасників інноваційного проекту, в аспекті в якій реалізації інвестиційного проекту, з урахуванням досвіду реалізації попередніх проектів. На основі результатів досліджень відділ проводить попередній відбір проектів.

Наступним етапом в процесі розподілу інвестицій є оптимізація проектів і обсягів фінансування відповідно до вибраної моделі фінансування. Після оптимізації виконавчий департамент проводить кінцевий відбір проектів які подаються на розгляд Раді правління. Рада правління визначивши перелік пріоритетних проектів вносить в кошторис витрат розмір інвестицій необхідних для реалізації зазначених проектів.

Висновок. Важливим інструментом забезпечення розвитку закладів охорони здоров'я є саме фінансове забезпечення. Дослідження існуючих систем фінансування дозволило визначити, що в сучасних умовах господарювання найбільш доцільним є формування саме багатоканальної системи фінансування, яка дозволить залучити кошти з різних джерел. Важливим інструментом фінансового забезпечення є інвестиційний фонд розвитку закладів охорони здоров'я АТ «Українська залізниця». Запропонований фонд дозволить на проектній основі реалізовувати інноваційні проекти з розробки та впровадження інноваційних медичних послуг, продукту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань, В. Л. Етичні основи бізнесу: навч. посіб. для студ. вищ. навч.

закл. / В. Л. Дикань, В. В. Компанієць, О. М. Полякова ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. - Х. :УкрДАЗТ, 2012. - 316 с.

2. Компанієць В.В. Соціальна відповідальність на залізничному транспорті України: щодо оцінки наслідків реформування та механізму забезпечення / В.В. Компанієць // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. - № 55. - С. 151-161

3. Корінь М.В. Соціальний розвиток колективу ПАТ «Українська залізниця» в умовах реформування галузі: наслідки та елементи забезпечення / М.В. Корінь. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialniy-rozvitok-kolektivu-pat-ukrayinska-zalznitsya-v-umovah-reformuvannya-galuzi-naslidki-ta-elementi-zabezpechennya>

4. Камінська Т М. Світові моделі фінансування охорони здоров'я/ Т М. Камінська // Вісник Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого». – 2012. - № 1 (8). – С. 284-285

5. Карпишин Н. Класичні моделі фінансового забезпечення охорони здоров'я / Н. Карпишин, М. Комуницька // Світ фінансів. – 2008. - 1 (14), - С. 110-117

6. Короленко В. Порівняльний аналіз моделей фінансування системи охорони здоров'я / В.Короленко – Режим доступу: https://www.slideshare.net/v_korolenko?utm_campaign=profiletracking&utm_medium=sssite&utm_source=ssslideview

7. Мартусенко І. В. Трансформація фінансування систем охорони здоров'я в Україні та зарубіжних країнах / І. В.Мартусенко, Т. Д. Сіташ // Проблеми економіки. – 2013.- № 1.- С.321-325

8. Филонова И. Б. Новые подходы к финансированию отечественной сферы здравоохранения / И. Б. Филонова // Экономика Украины. — 2015. — 3 (632). – С.76-82

9. Финансирование здравоохранения в Европейском союзе.: науч. изд. / S. Thomson, T. Foubister, E.

Mossialos; Европейская обсерватория по системам и политике здравоохранения. – копенгаген: ВОЗ, 2010. – 241 с.

10. Фінансування системи охорони здоров'я в Європі: досвід для України / Л . А. Ляховченко, О. В. Поживілова, Я . Ф. Радиш // Економіка та держава. – 2011. – №2. – С. 112–117.

11. Медицинская реформа: To be or not to be?// "ЮРИСТ & ЗАКОН" 02.03.2018 – 15.03.2018, - № 9.– Режим доступу: <https://ligazakon.net/>

12. Етапи впровадження реформи фінансування системи охорони здоров'я закладами ПМД у 2018 році – Режим доступу: https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/311/USAID_2018_interactiv_1.pdf

13. Програма медичних гарантій: впровадження в Україні – Режим доступу: https://moz.gov.ua/uploads/0/3798-programa_medicnih_garantij_vprovadzenna_v_ukraini.pdf

REFERENCES

1. Dykanj, V. L.(2012) *Etychni osnovy biznesu: navch. posib. dlja stud. vyshh. navch. zakl.* [Ethical Foundations of Business: Tutorial. tool. for students. higher. teach. closed] Ukr. derzh. akad. zalozn. transp. - Kh. :UkrDAZT, 316 p.

2. Kompanijecj V.V. (2016) *Socialjna vidpovidaljnistj na zaliznychnomu transporti Ukrajinj: shhodo ocinky naslidkiv reformuvannja ta mekhanizmu zabezpechennja* [Social Responsibility on Ukrainian Railways: Assessing the Consequences of Reform and the Supply Mechanism] *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. No. 55. pp. 151-161

3. Korinj M.V. *Socialjnyj rozvytok kolektivu PAT «Ukrajinsjka zaliznycja» v umovakh reformuvannja ghaluzi: naslidky ta elementy zabezpechennja* [Social development of the staff of PJSC “Ukrainian Railways” in the context of industry reform: implications and elements of provision] URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialny-rozvitok-kolektivu-pat-ukrayinska-zalznitsya-v-umovah-reformuvannya-galuzi-naslidki-ta-elementi-zabezpechennya>

4. Kaminsjka T. M. (2012) Svitovi modeli finansuvannja okhorony zdorov'ja [World models of financing health care] *ulletin of the National University "Yaroslav the Wise Law Academy of Ukraine"*. no 1 (8). - pp. 284-285

5. Karpushyn N. (2008) Klasychni modeli finansovogho zabezpechennja okhorony zdorov'ja [Classical Models of Healthcare Financing] *The World of Finance*. No 1 (14), pp. 110-117

6. Korolenko V. *Porivnjalnyj analiz modelej finansuvannja systemy okhorony zdorov'ja* [Comparative analysis of models of financing the health care system] URL: https://www.slideshare.net/v_korolenko?utm_campaign=profiletracking&utm_medium=ssite&utm_source=sslideview

7. Martusenko I. V. (2013) Transformacija finansuvannja system y okhorony zdorov'ja v Ukrajinu ta zarubiznykh krajinakh [Transformation of financing of systems and health care in Ukraine and foreign countries] *Problems of economy*. no 1, pp. 321-325

8. Filonova I. B. (2015) Novye podkhody k finansirovaniyu otechestvennoy sfery zdavookhraneniya [Approaches to Financing the Domestic Health Sphere] *Economy of Ukraine*. no 3 (632). Pp. 76-82

9. *Finansirovanie zdavookhraneniya v Evropeyskom soyuze.: nauch. izd.* (2010) [Health financing in the European Union .: scientific. ed.] / S. Thomson, T. Foubister, E. Mossialos; Evropeyskaya observatoriya po sistemam i politike zdavookhraneniya. – kopengagen: VOZ, 241 pp.

10. L. A. Ljakhovchenko, O. V. Pozhyvilova, Ja . F. Radysh (2011) Finansuvannja systemy okhorony zdorov'ja v Jevropi: dosvid dlja Ukrainy [Financing the healthcare system in Europe: experience for Ukraine]. *Economy and State*. No 2. pp. 112–117

11. Meditsinskaya reforma: To be or not to be? (2018) [Medical reform: To be or not to be?]. "LAWYER & LAW". URL: <https://ligazakon.net/>

12. *Etapy vprovadzhennja reformy finansuvannja systemy okhorony zdorov'ja zakladamy PMD u 2018 roci* [Stages of implementation of the reform of health care financing by PHC institutions in 2018]. URL: https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/311/USAID_2018_interactiv_1.pdf

13. *Prohrama medychnykh gharantij: vprovadzhennja v Ukrajinu* [Medical Guarantee Program: Implementation in Ukraine] URL: https://moz.gov.ua/uploads/0/3798-programa_medicnih_garantij_vprovadzenna_v_ukraini.pdf

УДК 336.7

АНАЛІЗ ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТІВ РИНКОВОГО ПРОФІЛЮ ТА МЕТОДИКИ СКАЛЬПІНГА У ВНУТРІШНЬОДЕННІЙ ТОРГІВЛІ Ф'ЮЧЕРСНИМИ КОНТРАКТАМИ

*Зайцева І.Ю., д.е.н, професор,
Задніпровський О.С., магістр,
Архіпова Н.М., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті запропоновано власну внутрішньоденну торгову стратегію засновану на припущенні постійної присутності на ринку відкритих збиткових позицій трейдерів і їх ідентифікації за допомогою інструментів профілю ринку і скальпінгу, що надасть змогу приймати ефективні торгові рішення. Стратегія перевірена на реальних біржових даних ф'ючерсного контракту на фондовий індекс E-mini S&P 500 методом тестування в реальному часі

Ключові слова: ринковий профіль, скальпінг, зона вартості, відкритий інтерес, початковий баланс, книга заявок, лімітний ордер, ринковий ордер, дейтрейдер.

АНАЛИЗ ПРИМЕНЕНИЯ ИНСТРУМЕНТОВ РЫНОЧНОГО ПРОФИЛЯ И МЕТОДИКИ СКАЛЬПИНГА ВО ВНУТРИДНЕВНОЙ ТОРГОВЛЕ ФЬЮЧЕРСНЫМИ КОНТРАКТАМИ

*Зайцева И.Ю., д.э.н, профессор,
Заднепровский О.С., магистр,
Архипова Н.М., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье предложена собственная внутридневная торговая стратегия, основанная на предположении постоянного присутствия на рынке открытых убыточных позиций трейдеров и их идентификации с помощью инструментов профиля рынка и скальпинга, что делает возможным принятие эффективных торговых решений. Стратегия проверена на реальных биржевых данных фьючерсного контракта на фондовый индекс E-mini S&P 500 методом тестирования в реальном времени

Ключевые слова: рыночный профиль, скальпінг, зона стоимости, открытый интерес, начальный баланс, книга заявок, лимитный ордер, рыночный ордер, дейтрейдер.

ANALYSIS OF THE APPLICATION OF MARKET PROFILE INSTRUMENTS AND SCALPING METHODS IN DAY TRADING IN FUTURES CONTRACTS

*Zaitseva I.Yu., Doctor of Economic Sciences, professor,
Zadneprovskiy O.S., master,
Arkhipova N.M., master (USURT)*

The article discusses the tools of the theory of market profile used to analyze the distribution of exchange volumes, as well as the principles of practical application of the analysis of the flow of orders and scalping elements. This paper proposes its own intraday

trading strategy based on the assumption that the traders have open unprofitable positions on the market based on data from the report on changes in the open interest of the Chicago Mercantile Exchange and their identification using non-standard application of market profile and scalping tools, which makes it possible to adopt effective trading decisions. Using the tools for analyzing the volume of transactions of market auction participants - the levels of the value area, we identified the zones of possible concentration of open unprofitable positions, which in the future can be massively closed, creating a price impulse. Using scalping tools - Level I and Level II (the flow of transactions and market depth), changes in the nature of the dynamics of the flow of orders of participants in a market auction were analyzed. The strategy was tested on real stock data of a futures contract on the E-mini S&P 500 stock index by real-time testing. The test results confirm the assumption that there is a constant presence of open unprofitable positions in the market, since transactions based on the search for concentration zones of these positions were made against the direction of the price trend, which moves the market to identified zones. The massive closure of unprofitable positions, later confirmed by orders of bidders, turned out to be able to unfold the current market intraday trend, which makes it possible to make effective trading decisions and in the future increase trade capital. The use of exchange volume analysis tools in trading has proven to be very effective and can complement any intraday techniques, increasing profitability and lowering risk indicators in trading. The test results showed a critical effect of commission costs on intraday trading methods, which can significantly reduce the profitability indicator up to a loss-making strategy result

Keywords: *market profile, scalping, value area, open interest, initial balance, order book, limit order, market order, daytrader.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. За останні десятиліття фінансові ринки зробили потужний ривок у своєму розвитку. Цьому посприяли всеосяжні процеси глобалізації, електронні технології і загальна комп'ютеризація біржових майданчиків і засобів, що застосовуються трейдерами для контролю і мінімізації ризиків, а також з метою збагачення. Популяризація трейдингу в усьому світі і полегшення доступу до фінансових ринків рітейл-трейдерів або будь-яких інших учасників, які мають вільний капітал забезпечили небувалий приплив ліквідності на ринки, чим полегшили завдання і досягнення цілей, переслідуваних крупними учасниками ринку з розміщення та обігу великої частини капіталу. Така взаємодія між крупними та малими капіталами утворила ґрунт для дослідження поведінки тих чи інших груп учасників біржової торгівлі та розробки принципів спекуляції на цій основі.

Внутрішньоденні торгові операції сьогодні є домінуючими над іншими і формують більшу частину торгового обсягу самих ліквідних інструментів за торгівлю сесію. Внутрішньоденні трейдери розробляють і застосовують безліч різноманітних інструментів технічного аналізу для виявлення дій та намірів крупних учасників фінансового ринку для того, щоб опинитися на «правильній» стороні та діяти разом з цими учасниками, які здатні задавати напрямок цінових тенденцій.

Аналіз поведінки тих чи інших учасників ринку змушує внутрішньоденних трейдерів вибудовувати власні стратегії з розміщення капіталу в основному із спекулятивними цілями. Безперервний пошук найкращих елементів технічного аналізу та створення різноманітних торгових стратегій, здатних мінімізувати ризики і максимізувати прибуток, буде завжди одним з найбільш актуальних і пріоритетних напрямків у внутрішньоденних спекуляціях для

сьогоднішнього покоління трейдерів і всіх наступних.

Аналіз публікацій по темі дослідження. Аналіз публікацій зосереджений на роботах Пітера Стейдлмайера [1 - 4] і його послідовників - Дж. Далтона [5, 6] і Дж. Гопалакрішнан [7]. Пітер Стейдлмайер - незалежний аналітик, трейдер і член Чиказької товарної біржі, який має більше ніж сорокалітній досвід за плечима. Але, перш за все, він відомий як розробник нового підходу до аналізу біржових цін та об'ємів - «Профілю ринку» (Market Profile). Саме ці роботи розкривають суть і нюанси застосування того технічного інструментарію, який в подальшому буде застосовуватися як основа для розробки внутрішньоденної торгової стратегії. Крім цих публікацій проведено аналіз робіт по темі застосування внутрішньоденного методу торгівлі - скальпінга від авторів Дж. Грейді [8], М. Беллафіоре [9], Р. Вайкоффа [10], П. Дейвіса [11], О. Герчика [12] і матеріалів від компанії SMB Capital [13], а так само матеріалів Чиказької товарної біржі [14]. Концепція скальпінга служитиме додатковим інструментом для прийняття рішень в зв'язці з інструментами ринкового профілю.

Технічний аналіз має певні слабкі місця, його концепції такі як графічний аналіз, комп'ютерний аналіз та системи що побудовані з них – все це обмежено границями історичних цін та даних. Ринковий профіль в першу чергу - це аналіз ринку в моменті. Можна постійно аналізувати історичні дані, але Пітер Стейдлмайер пропонує вивчати поняття *evolving market* – ринок, що розвивається. Одним з завдань індикаторного та графічного аналізу є передбачення майбутнього на підставі минулих даних, замість цього Профіль ринку вивчає тільки поточний стан ринкової динаміки, ідентифікуючи вірогідності продовження чи зміни

напрямку або стану ринкової кон'юнктури. Саме в цьому підході і полягає новаторство техніки автора ринкового профілю.

Невирішені частини зазначеної проблеми. На жаль П. Стейдлмайер і його послідовники в своїх роботах [1 - 7] по застосуванню ринкового профілю не залишають конкретних рекомендацій по правилам створення конкретних стратегій з формалізованими правилами щодо прийняття торгових рішень в кожен момент часу. Концепція профілю спрямована на розпізнавання поточного ринкового стану та поведінки різних груп учасників торгів і на підставі цього складається узагальнений прогноз майбутньої поведінки ціни і загальні рекомендації щодо застосування тих чи інших внутрішньоденних торгових тактик. Тобто, дейтрейдер має в своєму розпорядженні стратегічний, але не тактичний, інструмент для аналізу ринку.

Формування цілей статті. Метою даної статті буде доповнення техніки ринкового профілю тактичними елементами, представленими інструментами скальпінга, що надасть змогу приймати ефективні торгові рішення.

Виклад основного матеріалу. Велика кількість трейдерів, які торгують на товарних ринках мають доступ до інформації за обсягами торгівлі. Обсяг на ф'ючерсному ринку представлений у вигляді певної кількості контрактів що склалися на той чи інший товар. Інструменти, що відображають цей обсяг, дозволяють аналізувати його динаміку зміни і на основі цього аналізу будувати торгові стратегії.

Обсяг можна розкласти на два види: горизонтальний - його й називають ринковим профілем. Цей вид відображає сумарну кількість проведених угод (складених контрактів) за певним рівнем ціни за певний проміжок часу. Вертикальний - цей вид відображає сумарну кількість проведених угод

(складених контрактів) за певний проміжок часу по всім цінам.

У 1984 році П. Стейдлмайер представив свою дослідницьку роботу і новий підхід до аналізу ринкової активності у вигляді Market Profile (Ринковий профіль) [1]. Це візуальне представлення розподілу ринкового обсягу за ціновими рівнями в часі. Ринковий профіль відображає активність трейдерів на кожному ціновому рівні. П. Стейдлмайер запропонував наступну

візуалізацію ринкової активності [1]: автор розбив на 30-ти хвилинні інтервали торгову сесію і привласнив кожному інтервалу букву алфавіту. І ціна, рухаючись вертикально вгору і вниз, залишає відбиток у вигляді літери на графіку, що відповідає поточному 30-ти хвилинному періоду. Для кращого розуміння на рисунку 1 представлений цей процес детально - графік 30-ти хвилинних барів (свічок) складається в ринковий профіль.

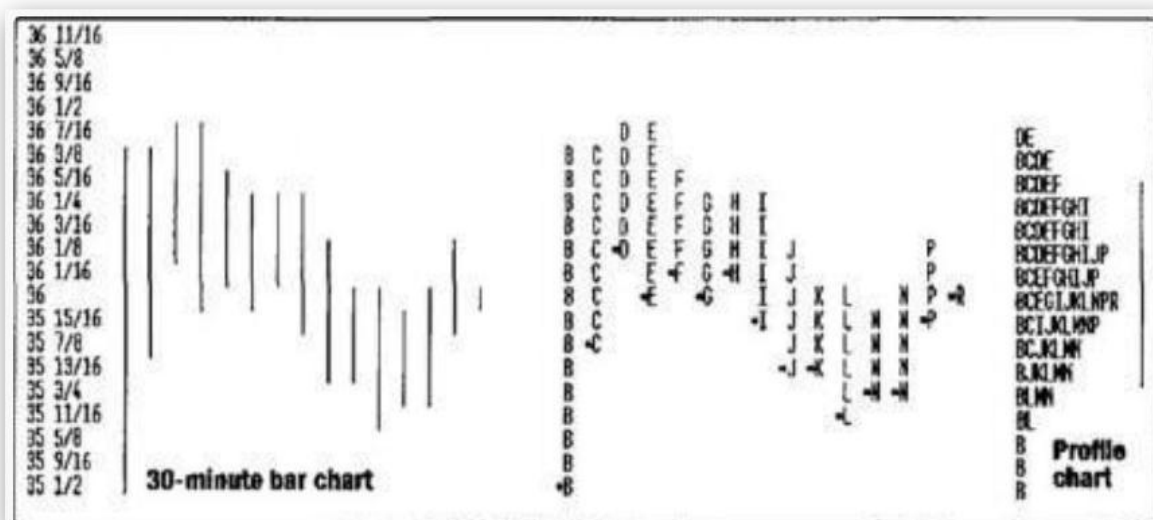


Рис. 1. Формування ринкового профілю 30-ти хвилинними інтервалами

Досліджуючи поведінку ринку крізь призму ринкового профілю, Стейдлмайер прийшов до висновку [1, 2], що ринок постійно знаходиться в пошуку справедливої ціни (процес врегулювання), яка одночасно задовольняє покупців і продавців - стан врівноваженого розподілу. В цьому випадку профіль ринку приймає форму дзвінообразної кривої – це видно на рисунку 1. У процесі пошуку ринок встановлює крайні ціни, які обмежують діапазон торгів, не виправдано низькі внизу діапазону і не виправдано високі зверху діапазону. Врівноважений ринок - це ринок, який знайшов справедливую ціну (вартість), навколо якої починається

ротація - розподіл ринкового обсягу, такий рівноважний стан автор концепції позначив горизонтальним розвитком. Неврівноважений ринок - це ринок, який в даний момент знаходиться в пошуку цінової області, справедливої ціни, яка задовольнить всіх учасників. Такий ринок переміщається направлено вгору або вниз і позначений автором як вертикальний розподіл [1, 2]. Можна визначити невірноважені короткострокові розподіли по їх формі, що нагадує краплю. В даному випадку максимальний обсяг буде розташовуватися у країв діапазону торгівлі - верхньому або нижньому (рисунк 2).

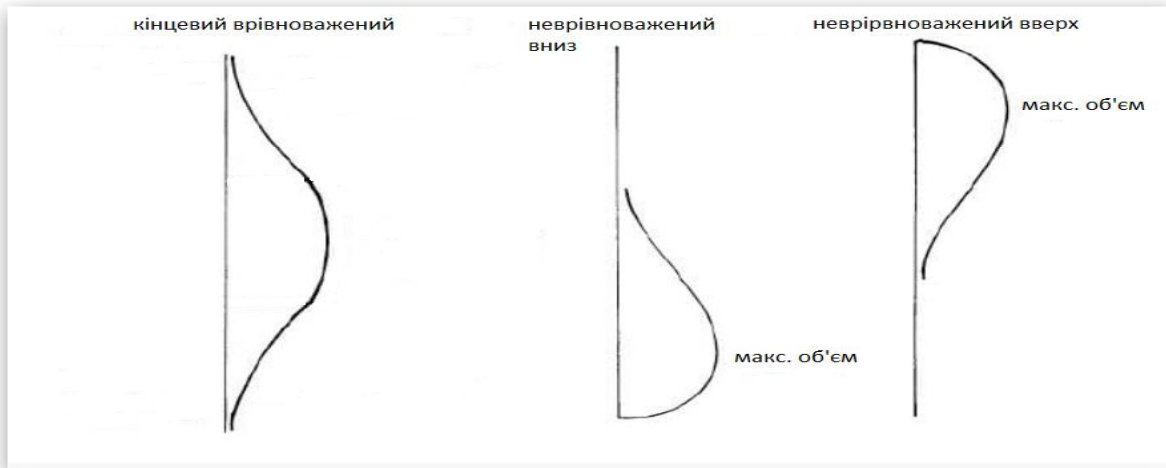


Рис.2. Горизонтальний та вертикальний розподіл (врівноважений і неврівноважений стан)

У сучасному світі з появою цифрових технологій та електронної біржової торгівлі з'явилася можливість зчитування обсягу буквально кожної угоди і нанесення їх у вигляді розподілу за часом і ціною. Ринковий профіль модифікувався в обсяговий профіль. Сучасний механізм відображення обсягового профілю для ф'ючерсного ринку показує суму

контрактів, які склалися за певний часовий проміжок по кожному ціновому рівню без 30-ти хвилинного інтервального поділу і літерних позначень. Найчастіше такий профіль формується за день або торгіву сесію, тим самим показуючи діапазон, в якому зосереджена найбільша кількість грошових коштів (рисунок 3).



Рис. 3. Ф'ючерсний контракт 6В (GBPUSD). Горизонтальний і вертикальний розподіл (врівноважений, неврівноважений стан) обсягу [складено за допомогою терміналу Ninjatrade 7]

Ринковий профіль володіє певними елементами, на підставі і зіставленні яких проводиться аналіз поведінки ціни. Зона вартості - це діапазон цін, в якому зосереджено 68,2% всього обсягу. Значення 68,2% відповідає значенню стандартного відхилення нормального розподілу Гаусса (рисунок 4). Використовуючи значення стандартного відхилення, ми отримуємо цінові рівні

VAL - value area low, VAN - value area high, POC - point of control. POC - ціна, по якій склалася найбільша кількість обсягу. Від цієї ціни і відкладається стандартне відхилення, в результаті чого утворюються рівні VAN і VAL, рівень опору і рівень підтримки відповідно. Вони використовуються трейдерами як орієнтири для прийняття торгових рішень.

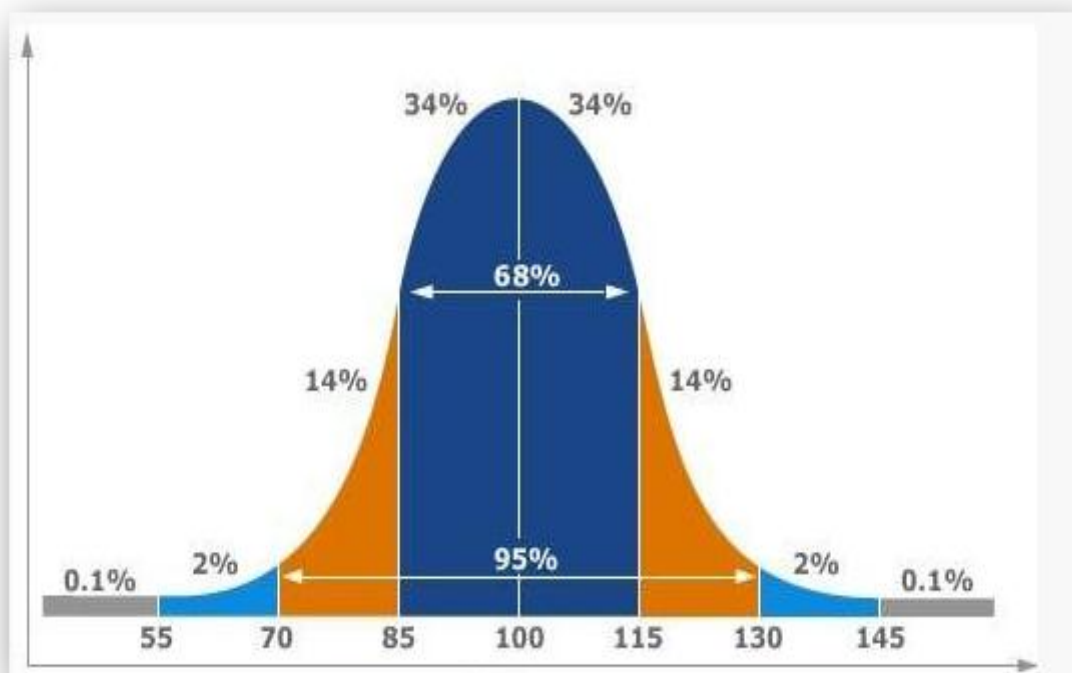


Рис. 4. Зона вартості [16]

Початковим балансом П. Стейдлмайер називає діапазон першої години торгів. На підставі глибини розширення початкового балансу ціною протягом всієї торговельної сесії П. Стейдлмайер класифікував типи торгових днів [1]: *трендовий день* - ринок переміщається в одному напрямку і закривається близько до екстремуму сесії, розширення діапазону - більш ніж в два рази відносно початкового балансу; *нормальний день* - весь діапазон або приблизно його 85% сформований в період встановлення початкового балансу, розширення діапазону практично не

відбувається; *нейтральний день* - розширення діапазону відбувається в обидві сторони, розширення в одну сторону врівноважує розширення в іншу сторону; *нормальний варіаційний день* - розширення початкового діапазону відбувається приблизно в два рази або трохи менше, закриття недалеко від максимального розширення початкового діапазону.

Якщо більш детально поглянути на цінність елементів профілю ринку для дейтрейдера, то можна виділити принципи, на яких ґрунтуються стратегії і взагалі прийняття торгових рішень.

П. Стейдлмайер запропонував таке пояснення поведінки ринку [1, 2]: якщо ринок, перебуваючи певну кількість часу в урівноваженому стані, починає торгуватися за межами зони вартості, тобто подолав крайні зони з малим обсягом, то з великою ймовірністю ринок переходить в стан дисбалансу, вертикального розподілу в пошуках нової справедливої ціни. З цієї ситуації випливають деякі логічні правила поведінки для дейтрейдера.

Якщо відкриття торгової сесії відбувається вище попередньої зони вартості, то це є ознакою сили покупців і варто шукати можливість для покупки від подоланого рівня VAN - value area high. Якщо відкриття торгової сесії відбувається всередині попередньої зони вартості, то це означає, що поточна зона вартості, точніше її діапазон цін продовжує влаштовувати

учасників торгів і слід шукати угоди на розворот всередину зони від рівнів VAN і VAL. Якщо відкриття торгової сесії відбувається нижче попередньої зони вартості, то це є ознакою сили продавців і варто шукати можливість для продажу від подоланого рівня VAL - value area low. Якщо відкриття торгової сесії відбувається вище / нижче попередньої зони вартості і протягом короткого проміжку часу ринок повертається в діапазон попередньої зони вартості, тобто, учасники торгів оцінять нові ціни не виправдано високими / низькими, то з високою ймовірністю ринок подолає знову весь діапазон цієї зони. Угоди варто шукати в напрямку майбутнього проходу діапазону. Схематично ці рекомендації можна відобразити наступним чином (рисунок 5):

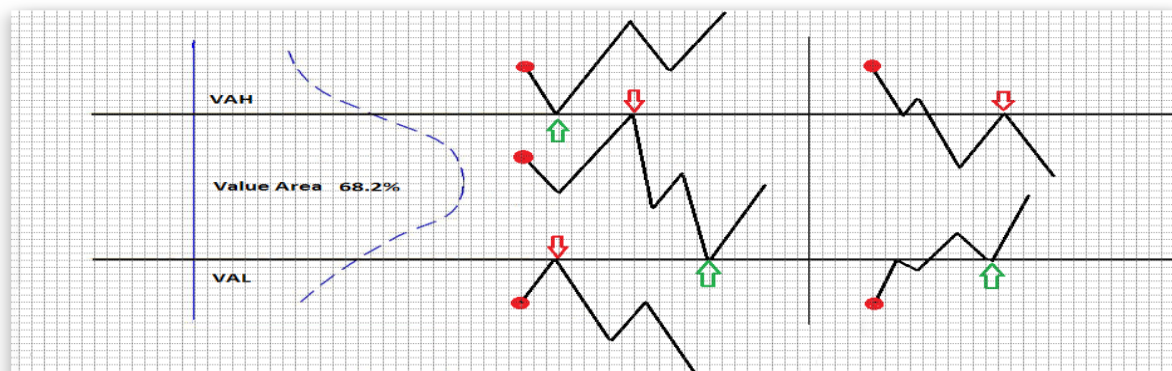


Рис. 5. Схематичні рекомендації П. Стейдлмайера по роботі з рівнями зони вартості [складено автором]

Скальпінг - виключно внутрішньоденний торговий метод, в основному заснований (на товарному і фондовому ринку) на читанні потоку заявок учасників торгів. Для того щоб розібратися, що собою являє потік заявок, спершу розберемося в принципі укладення угод на біржі - зведення ордерів. Для прикладу візьмемо алгоритм зведення ордерів Чиказької товарної біржі (СМЕ) [14].

Алгоритм FIFO працює наступним чином. Він враховує тільки дві складові ринкового аукціону - ціну та час і організований за принципом «живої

черги». Ринкові ордери будуть поглинати лімітні з одного цінового рівня в порядку їх виставлення за часом на цьому рівні. Той ордер, який був виставлений першим, буде виконаний першим; той ордер, який був виставлений останнім, буде виконаний останнім. Розмір ордерів не є критерієм для виконання.

На біржі існують два типи ордерів, що приймаються від учасників - це ринковий (агресивний) і лімітний (пасивний). Лімітні ордери розміщуються учасниками в книзі заявок вище і нижче від поточної ціни, відповідно вище розміщують заявки продавці, нижче – покупці. Ринковий ордер

на покупку (Buy Market) зводиться з найближчим лімітним ордером на продаж (Sell Limit). Ринковий ордер на продаж (Sell Market) зводиться з найближчим лімітним ордером на покупку (Buy Limit) (рисунок 6). Звернемося до прикладу, що наведено в матеріалах Чиказької товарної біржі [14]: на ринок поступив ринковий ордер на покупку в розмірі 100 контрактів за ціною 2041,25. У книзі ордерів на ціновому рівні 2041,25 розміщено лімітних заявок сумарно на 150 контрактів. На

рисунок 6 лімітні ордери розміщені в порядку виставлення по часу. У цьому випадку ордер з кодом ABC стоїть першим в черзі і відповідно він буде виконаний першим. Далі черга ордера з кодом XYZ. Ордера ABC і XYZ будуть виконані в повному обсязі. Ордер з кодом KLM буде виконано частково в розмірі 25 контрактів, так як на цей момент залишилося всього 25 контрактів ринкового ордера. Залишок з 5 контрактів лімітного ордера KLM залишиться в книзі заявок до наступної ринкової заявки чи до його відміни.

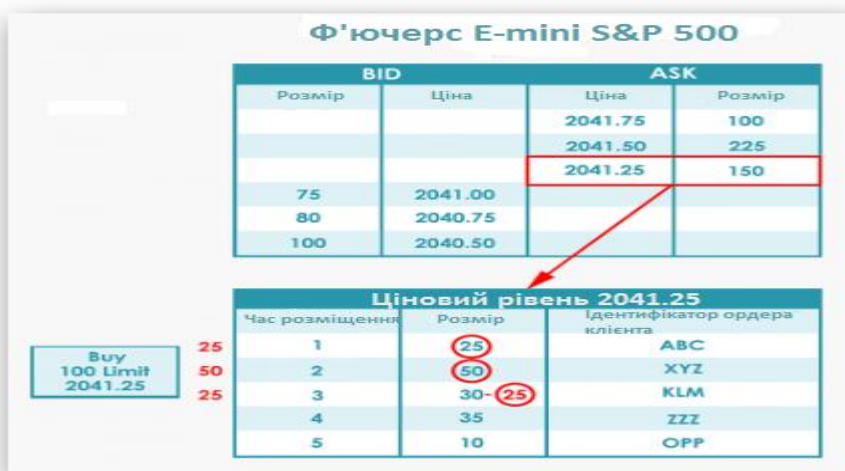


Рис. 6. Алгоритм зведення ордерів FIFO [14]

Отже, з алгоритму зведення ордерів випливає, що необхідною умовою для зміщення ціни в одну сторону потрібен постійний приплив на ринок агресивних, ринкових ордерів, які розбирають лімітні заявки, а також додаткове розміщення необхідної кількості лімітних ордерів з боку ініціативи, які здатні поглинути протилежні агресивні заявки. Тобто, для постійного зміщення ціни «вгору» ринку потрібні Buy Market ордера, підкріплені Buy Limit ордерами, які поглинають Sell Market ордера.

Тепер, маючи уявлення, за рахунок чого рухається ціна, ми можемо описати можливі умови динаміки потоку ордерів для ринкового розвороту в масштабах внутрішньоденної торгівлі. Перший варіант розвороту по потоку ордерів - розворот відбувається за

рахунок вичерпування обсягу ініціативної сторони, що контролювала поточний стан і напрямок ринку. Наприклад, при зростаючому ринку контроль ціни залишається за покупцями до тих пір, поки не залишиться учасників, які бажали купувати за поточними цінами. Потік Buy Market ордерів закінчується або стає настільки незначним, що не здатен далі розбирати лімітні заявки від продавців. Buy Limit ордера теж припиняють виставлятися в книгу заявок і їх кількість, що залишилася не здатна стримувати навіть невеликий потік Sell Market ордерів, які і розгортають ринок. Другий варіант розвороту по потоку ордерів - розворот відбувається за рахунок поглинання всієї ініціативи, яка контролювала напрямок руху ринку. Тобто, наприклад, при зростаючій

тенденції, ринок підходить до певної цінової області, де ціна приваблює велику кількість продавців, які здатні задовольнити абсолютно весь попит, незважаючи на його силу. З'явилася велика кількість Sell Limit ордерів, поглинаючих усі Buy Market ордера, і після появи великого обсягу агресивних Sell Market ордерів, які розбирають все лімітні заявки від покупців, ринок починає зміщуватися в зворотному напрямку.

Подібні ринкові ситуації і відстежують дейтрейдери за допомогою інструментів Level I і Level II [11]. Level I відображає здійснені угоди в реальному часі. Трейдер може стежити за розміром обсягу угод що проходять за поточною ціною і оцінювати швидкість або інтенсивність подій. Level II показує кількість лімітних заявок на найближчих цінових рівнях від покупців і продавців. Зіставляючи показники від обох інструментів, трейдер має можливість визначати, на чиему боці контроль над ринком. Що дає йому можливість приєднатися до домінуючої сторони. Також трейдер може ідентифікувати перехоплення ініціативи контролю над ринком, відстежуючи моделі розвороту по потоку ордерів, описані вище.

Інструменти скальпінга дозволяють трейдеру відкривати угоди за найкращими цінами, випереджаючи своїх конкурентів. Також вони дозволяють розміщувати короткі стоп-накази, що істотно знижують ризики. Скальпінг дає велику кількість можливостей для угод протягом всієї торговельної сесії і має перевагу перед іншими методами та інструментами технічного аналізу, які в основній масі не дають можливість відкривати угоди за найкращими цінами і найчастіше є запізнілими.

Стратегія. Будь-яка торгова стратегія повинна базуватися на певній ідеї, припущенні - за рахунок яких властивостей ціни і ринку (технічних або фундаментальних)

трейдер гіпотетично може мати прибуток. Можна запропонувати таку фундаментальну основу: з моменту появи і за весь час існування ф'ючерсного контракту що торгується величезна кількість учасників відкриває і закриває торгові позиції за цим контрактом, переслідуючи певні цілі. Нас цікавлять учасники-спекулянти, так як вони найбільш стурбовані ризиковою частиною своєї торгівлі - їхня мета це мінімізація збитків. Серед подібних учасників існують різні способи контролю над ризиком та управління операціями. Частина з них використовують стоп-накази для швидкої фіксації збиткових угод, частина з них використовують усереднення позицій, а частина вважає за краще «пересиджувати» збиткові угоди, тобто чекають повернення ринку до діапазону ціни відкриття їхніх угод [9]. Щоденна публікація показників стану відкритого інтересу за ф'ючерсними контрактами є доказом того, що в ринку завжди присутні відкриті збиткові позиції продавців і покупців [17]. Зростаюче позитивне значення відкритого інтересу говорить про те, що укладаються нові контракти (угоди) між вхідними в ринок покупцями і продавцями. І через певний час, ринок, зміщуючись вище або нижче цін укладення цих угод, залишає одну зі сторін у збитках. І в той момент, коли ринок повертається до цін відкриття угод, збиткова сторона закриває їх, тим самим створюючи опір руху ціни і нерідко її розгортає. Наша мета ідентифікувати цінові зони, де можливо зосереджені у великій кількості відкриті збиткові позиції. У цьому нам допоможе інструмент ринкового профілю. Межі ідентифікованих зон вартості виступатимуть для ринку можливими рівнями підтримки та опору, якщо в цих зонах є відкриті збиткові позиції. Інструменти скальпінга будуть показувати, чи є зміни в динаміці потоку ордерів, який повідомляє про те, що трейдери схильні в поточний момент часу закривати свої збиткові позиції.

Правила стратегії. Розділимо на дві групи тих учасників, які можуть мати відкриті збиткові позиції. Внутрішньоденні трейдери - ті трейдери, збиткові позиції яких будуть актуальні, поки розвивається поточна торгова сесія; середньострокові трейдери - ті трейдери, які мають відкриті збиткові позиції за весь період існування поточного ф'ючерсного контракту.

Угоди, засновані на закритті середньострокових збиткових позицій, будуть формуватися, якщо відкриття

поточної торгової сесії відбувається за межами зони вартості попереднього або більш ранньої торгової сесії. І межі цієї зони вартості виступають орієнтирами для угод.

Угоди, засновані на закритті внутрішньоденних збиткових позицій, будуть ідентифікуватися при поверненні ринку до локальних зон вартості, сформованих поточною торговою сесією.

На рисунку 7 наведено приклад аналізу ринку і складання орієнтирів для пошуку угод.



Рис. 7. Розворот від зони вартості попередньої торгової сесії [складено за допомогою терміналу Ninjabtrader 7]

На рисунку 7 видно, що зона вартості попередньої сесії, показана профілем обсягу, сформована між рівнями 3124,50 і 3118,00. Максимальна концентрація позицій знаходиться між рівнями 3121,50 і 3118,00. Наступна сесія після відкриття показує відновлення мінімуму попередньої сесії, чим можливо викликає сумнів щодо відкритих позицій у учасників, які відкрили покупки напередодні в концентрованій частині зони вартості. І при поверненні ринку до рівня 3118,00 покупці, судячи з усього, скористалися нагодою і стали закривати збиткові позиції. Трейдер, що відкриває продаж в цей момент разом з вихідними покупцями, може розраховувати

на певний ціновий імпульс, що дозволяє йому зафіксувати прибуток, орієнтуючись на показання потоку ордерів або просто виставивши ордер на взяття прибутку по заздалегідь розрахованим рівням.

Результати тестування. Тестування проводилося на ф'ючерсному контракті E-mini S&P 500 (ES) з 15.01.2019 по 28.11.2019. В процесі тестування стратегії використовувалися два різних методи управління ризиками. Перший передбачав відсутність стоп-наказів для угоди, але не дозволяв втрачати більше 50-ти тиків за одну сесію, тим самим моделювалася торгівля однієї з груп спекулянтів. Другий метод припускав швидку фіксацію збитків

стоп-наказами. Фіксація прибутку проводилася або за сигналами потоку ордерів, або лімітним ордером.

Результати тестування представлені електронною таблицею [15]. У короткому викладенні: за весь період тестування скоєно 211 угод (90 покупок, 121 продаж); результат на виході без комісії: +201 тік; максимальна просадка: -103 тіка; результат на виході з комісією +137 тіків з просіданням -127 тіків.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Аналіз біржових обсягів здатний надати трейдеру ефективний набір рішень для отримання прибутку, будь то ринковий профіль, скальпінг або аналіз вертикального обсягу. Поєднання цих типів та інструментів аналізу можуть ефективно доповнити вже використовувані трейдером підходи в торгівлі і дозволити йому розсунути межі бачення подій, що відбуваються на ринку.

Розроблена і випробувана стратегія виявилася здатною накопичувати прибуток з плином часу, що доводить фундаментальне припущення існування відкритих збиткових позицій на ф'ючерсному ринку, а саме на ринку E-mini S&P 500 (ES), а так же доводить те, що трейдери прагнуть закривати ці позиції, як тільки ринок надає можливість це зробити.

За результатами тестування видно, що розмір комісійних і їх сумарна кількість істотно впливає на ефективність даної торгової стратегії, як і на будь-яку іншу, розроблену під внутрішньоденний масштаб торгівлі. Пошук можливостей по зниженню розмірів комісійних видатків є одним з найважливіших завдань для дейтрейдера.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Steidlmayer P. Markets and Market Logic [Text] / P. Steidlmayer. Porcupine Pr; 1st edition, 1986. – p. 161.

2. Steidlmayer P. Steidlmayer on Markets: Trading with Market Profile [Text] / P. Steidlmayer. Wiley Trading, 2002. – p. 224.

3. Steidlmayer P. 141 West Jackson A Journey Through Trading Discoveries [Text] / P. Steidlmayer. Steidlmayer Software; 1st edition, 1996. – p. 138

4. Steidlmayer P, Hawkins S. Steidlmayer on Markets: Trading with Market Profile (second edition) [Text] / P. Steidlmayer, S. Hawkins. John Wiley & Sons, Inc., 2003. – p. 223.

5. Dalton J, Dalton R. Mind Over Markets: Power Trading With Market Generated Information [Text] / J. Dalton, R. Dalton. Probus Publishing Co., 1990. – p. 345.

6. Dalton J, Dalton R, Jones E. Markets in Profile. Profiting from the Auction Process [Text] / J. Dalton, R. Dalton, E. Jones. John Wiley & Sons, Inc., 2007. – p. 224.

7. Gopalakrishnan J. Market Profile Basics Technical / J. Gopalakrishnan // Analysis of STOCKS& COMMODITIES, 1999 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://traders.com/Documentation/FEEDbk_docs/1999/12/Abstracts_new/Gopalakrishnan/Jayanthi.html

8. Grady J. No B.S. Day Trading [Електронний ресурс] / J. Grady - Режим доступу: <http://www.nobsdaytrading.com/courses/basic-course/>

9. Bellafiore M. One Good Trade: Inside the Highly Competitive World of Proprietary Trading [Text] / M. Bellafiore . Wiley; 1 edition, 2010. – p.368

10. Wyckoff R. The Day Trader's Bible [Text] / R. Wyckoff. Ticker Publishing, 1919. - p. 116.

11. Davies P. When to Enter [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://www.jigsawtrading.com/learn-to-trade-futures/>

12. Герчик А. Курс активного трейдера /А. Герчик. Альпина Паблишер, 2019. – 344 с.

13. Матеріали від компанії SMB Capital [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://utmagazine.ru/posts/18927-shpargalka-po-chteniyu-lenty-ot-smb-capital>

14. Навчальні матеріали на порталі Чиказької товарної біржі [Електронний

ресурс] — Режим доступу: <https://www.cmegroup.com/education/matching-algorithm-overview.html>

15. Результати тестування внутрішньоденної торгової стратегії [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://drive.google.com/file/d/1tUFED4F9m4bnK4P7OzjbLAUVxHHywmqn/view?usp=sharing>

16. Офіційний сайт розробника програмного забезпечення Orderflowtrading.ru [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://orderflowtrading.ru/torgovlya-na-birzhe/gorizontalnyy-obyom/>

17. Звіт по відкритому інтересу Чиказької товарної біржі [Електронний ресурс] — Режим доступу: https://www.cmegroup.com/trading/equity-index/us-index/e-mini-sandp500_quotes_volume_voi.html#tradeDate=20191129

REFERENCES

1. Steidlmayer P. *Markets and Market Logic*. Porcupine Pr; 1st edition, 1986. – p. 161.

2. Steidlmayer P. *Steidlmayer on Markets: Trading with Market Profile*. Wiley Trading, 2002. – p. 224.

3. Steidlmayer P. *141 West Jackson A Journey Through Trading Discoveries*. Steidlmayer Software; 1st edition, 1996. – p. 138

4. Steidlmayer P, Hawkins S. *Steidlmayer on Markets: Trading with Market Profile (second edition)*. John Wiley & Sons, Inc., 2003. – p. 223.

5. Dalton J, Dalton R. *Mind Over Markets: Power Trading With Market Generated Information*. Probus Publishing Co., 1990. – p. 345.

6. Dalton J, Dalton R, Jones E. *Markets in Profile. Profiting from the Auction Process*. John Wiley & Sons, Inc., 2007. – p. 224.

7. Gopalakrishnan J. *Market Profile Basics Technical Guide / J. Gopalakrishnan // Analysis of STOCKS& COMMODITIES*, December, 1999. – URL:

http://traders.com/Documentation/FEEDbk_docs/1999/12/Abstracts_new/Gopalakrishnan/Jayanthi.html

8. Grady J. *No B.S. Day Trading / J. Grady*. – URL: <http://www.nobsdaytrading.com/courses/basic-course/>

9. Bellafiore M. *One Good Trade: Inside the Highly Competitive World of Proprietary Trading*. Wiley; 1 edition, 2010. – p.368

10. Wyckoff R. *The Day Trader's Bible*. Ticker Publishing, 1919. - p. 116.

11. Davies P. *When to Enter*. – URL: <https://www.jigsawtrading.com/learn-to-trade-futures/>

12 Gerchik A. (2019) *Kurs aktivnogo treydera* [Active trader course]. Moscow: Alpina Publisher. (in Russian)

13. *Materialy vid kompanii SMB Capital* [Materials from SMB Capital]. – URL: <https://utmagazine.ru/posts/18927-shpargalka-po-chteniyu-lenty-ot-smb-capital>

14. *Navchalni materialy na portali Chykazkoi tovarnoi birzhi* [Study Materials on the Chicago Commodity Exchange Portal]. – URL: <https://www.cmegroup.com/education/matching-algorithm-overview.html>

15. *Rezultaty testuvannia vnutrishnodennoi torhovoї stratehii* [Test results of the intraday trading strategy]. – URL: <https://drive.google.com/file/d/1tUFED4F9m4bnK4P7OzjbLAUVxHHywmqn/view?usp=sharing>

16. *Ofitsiyni sait rozrobnyka prohrannoho zabezpechennia Orderflowtrading.ru* [Official website for software developer]. – URL: <https://orderflowtrading.ru/torgovlya-na-birzhe/gorizontalnyy-obyom/>

17. *Zvit po vidkrytomu interesu Chykazkoi tovarnoi birzhi* [Report on the open interest of the Chicago Commodity Exchange]. – URL: https://www.cmegroup.com/trading/equity-index/us-index/e-mini-sandp500_quotes_volume_voi.html#tradeDate=20191129

УДК 669.013

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ МЕТАЛУРГІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Мушнікова С.А., к.е.н., доцент (НМетАУ)

В роботі проведено кількісний аналіз функціонування підприємств металургійної галузі України в сучасних економічних умовах. Визначено пріоритетні напрями діяльності та види металургійної продукції. Визначено місце та роль металургії в загальному внутрішньому та зовнішньому товарообороті. Зосереджено увагу на проблемах функціонування підприємств металургійної галузі в промисловому комплексі країни. Пропоновані пропозиції щодо виходу металургійної галузі національної економіки з кризових умов господарювання.

Ключові слова: чорна металургія, металургійне підприємство, аналіз діяльності, обсяги реалізації, експортні пріоритети.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Мушнікова С.А., к.э.н., доц., доцент (НМетАУ)

В работе проведен количественный анализ функционирования металлургической отрасли Украины в современных экономических условиях. Определены приоритетные направления деятельности и виды металлургической продукции. Определено место и роль металлургии в общем внутреннем и внешнем товарообороте. Внимание сосредоточено на проблемах функционирования металлургической отрасли в промышленном комплексе страны. Внесены предложения по выходу металлургической отрасли национальной экономики из кризисных условий хозяйствования.

Ключевые слова: черная металлургия, металлургическое предприятие, анализ деятельности, объемы реализации, экспортные приоритеты.

CURRENT STATE AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF METALLURGICAL ENTERPRISES OF UKRAINE

*Mushnykova S.A., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(National Metallurgical Academy of Ukraine)*

The article analyzes the activities of the metallurgical industry. He showed a significant impact on the entire industrial complex of Ukraine. The current state of the world market indicates global reductions in demand for steel products. In these conditions, domestic metallurgical producers also function. Along with an increase in the volume of sales of metal products on the domestic market, a decrease in the share of export products is observed. The reasons for this were: a decrease in the level of competitiveness of domestic metal products, an increase in their prices and the emergence of new powerful competitors in the world market: China, India and South Korea.

But, we believe that for the further development of the metallurgical industry, it is necessary: refusal or reduction in sales of semi-finished products and raw materials and the

transition to the export of metal products with a high share of added value; the search for new global markets for metal products; advanced training of workers employed in the operational activities of metallurgical enterprises and raising the level of labor motivation; obtaining new tax and budget benefits by domestic metallurgical enterprises.

Keywords. *ferrous metallurgy, metallurgical enterprise, activity analysis, sales volumes, export priorities.*

Постановка проблеми. Останні майже тридцять років економіка України пройшла шлях від отримання радянської спадщини, у вигляді розвинутою індустріалізації, до ринкових умов господарювання з класичним проявом їх ознак: втратою керованості підприємств, розривом економічних зв'язків між колишніми споживачами та металургами України, дефіцитом обігових коштів в наслідок інфляції та неплатежів, згортанням бюджетного фінансування, тиском потужних конкурентів на внутрішньому і зовнішньому ринках, - що в кінцевому випадку призвело до погіршення фінансово-економічних показників і різкого скорочення темпів зростання металургійного виробництва.

Сучасний же стан соціально-економічних відносин в країні має ознаки постіндустріальної держави. Незважаючи на це, металургія залишається одним з лідерів виробництва промислової продукції. Так, частка металургії у ВВП країни становить близько 38%, у промисловому виробництві – 27,3%, експорті — 34,2% [1]. В Україні існує значний науково-дослідний потенціал щодо розвитку металургійного виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Станом та перспективами розвитку металургійної галузі промислового комплексу країни зацікавлені науковці та практики такі, як: Козенков Д.С.[2], Кулицький С.[3], Хижняк О.С.[4] та багато ін. Аналіз сучасного стану окремих підприємств чорної металургії та в загалі галузі проводиться вченими та практиками спираючись на офіційні дані Державної статистики України у відповідність часу та

ситуації що склалася [1] та світової спільноти [5].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Але, на сьогодні є проблеми в чорній металургії, які пов'язані з подальшим зниженням якості продукції, втратами ринків збуту через зниження рівня конкурентоспроможності цілих підприємств, недостатнім рівнем інноваційності як окремих підприємств чорної металургії, так й галузі в цілому, зниженням рівня державної фінансової підтримки розвитку та ін. Ряд проблем, які виникають у функціонуванні цілої галузі промислового комплексу країни, потребують, перш за все, ретельного аналізу відповідно до ситуації що склалася у відповідний часовий період.

Метою роботи є проведення аналізу сучасного стану чорної металургії та виявлення перспектив її розвитку в подальшому.

Виклад основного матеріалу дослідження. Металургійна галузь промисловості є найбільш старою та розвинутою галуззю на сьогодні в Україні. Більш стрімкого розвитку металургія набула в 50-70-ти роки ХХ сторіччя під час всебічної індустріалізації народного господарства. Після здобуття незалежності Україна успадкувала від колишнього СРСР потужний гірничо-металургійний комплекс, який за своїми масштабами становив понад 35% колишнього загальносоюзного гірничо-металургійного комплексу. Але, наслідками затяжної фінансово-економічної кризи 1991–1995 рр., стали скорочення внутрішнього попиту, втрата обсягів виробництва основних видів металопродукції: чавуну, сталі, прокату, - практично вдвічі. Проте, бажання вижити в ринкових умовах, що

тільки формуються, переорієнтувала чорну металургію на експорт.

Сьогодні підприємства металургійної галузі виявилися не готовими до всіх викликів, пов'язаних зі світовою кризою, насамперед надвиробництвом чорних металів, падінням попиту на металопродукцію низької якості, посиленням конкуренції й появою нових гравців на світових ринках: Китаю, Індії й Південної Кореї [3]. Крім того, роками накопичувалися системні проблеми, пов'язані з необхідністю технічного й технологічного переоснащення виробництва, поліпшення якості чорних металів, випуску нових видів сталі й прокату. Металургійні підприємства України в порівнянні з розвинутими країнами миру характеризуються істотним технологічним відставанням і підвищеною енергоємністю. Їхнє устаткування сильно зношене, а технології морально застаріли [3].

Незважаючи на вищесказане, у 2018 році країна посідала 11 місце за обсягом виробництва сталі і 3 місце — за обсягом експорту металопродукції та є одним з лідерів серед країн-виробників чорних металів у світі. Металургія України входить до десятки найбільших виробників і експортерів металу. Понад 80% металопродукції експортується до країн Європи, Азії, Близького Сходу, Південної Америки [1, 5] (табл. 1). З таблиці 1 можна побачити певну зміну в реалізації металопродукції на експорт протягом 8 місяців 2018 – 8 місяців 2019 років. Загальна сума реалізації знизилася за визначений період на 10,07%. Значне погіршення показників відбулося за рахунок зниження обсягів реалізації чавуну та брухту чорних металів -31,11% та -89,55% відповідно. Але в цілому, можна стверджувати про незначне коливання обсягів реалізації металопродукції на експорт.

Таблиця 1

Вартість реалізації металопродукції підприємств металургійної галузі на експорт, млн. дол. США [1]

Продукція	8 міс. 2018	8 міс. 2019	Зміна, % 2019/2018
Сировинні матеріали, в т.ч.:	1534,4	1190,38	-22,42
чавун	737,3	507,94	-31,11
феросплави	696,9	668,05	-4,14
брухт чорних металів	98,2	10,26	-89,55
інші сировинні матеріали	1,9	4,11	116,32
Напівфабрикати	2166,5	2069,03	-4,50
Прокат, в т.ч.:	3248	2989,6	-7,96
Труби сталеві	484,6	475,7	-1,84
Металовироби	99,19	93,51	-5,73
Всього	6948,9	6249,01	-10,07

На сьогодні гірничо-металургійний комплекс України є повною технологічною системою, що складається з підприємств з видобутку і переробки залізорудної сировини, виробництва коксу і феросплавів, виплавки чавуну і сталі, а також з підприємств з виробництва прокату.

Гірничо-металургійний комплекс України включає: 15 металургійних комбінатів і заводів, на частку яких припадає близько 98% національного виробництва сталі і 100% виробництва передельного чавуну; 3 феросплавних заводи; 14 гірничодобувних підприємств; 12 коксохімічних заводів; 13 заводів з

виробництва вогнетривів; 20 метизних заводів; 8 підприємств з виробництва труб і 134 підприємства, що організували виробництво труб. Узагальнюючу характеристику структури гірничо-металургійного комплексу України можна представити у вигляді схеми (рис 1). Підприємства гірничо-металургійного комплексу України постачають на світовий ринок: залізорудну сировину, у тому числі

концентрат, окатиші і кускову руду, феросплави, чавун, напівфабрикати (квадратну заготовку, сляби, трубну заготовку), готовий прокат, в тому числі плоский гарячекатаний і холоднокатаний прокат в рулонах і листах, рейки, арматурну сталь і катанку, профільний прокат, а також вироби подальшого переділу - сталеві труби, металовироби, прокат з покриттями та ін.



Рис. 1. Узагальнена характеристика підприємств гірничо-металургійного комплексу України

Протягом останніх п'яти років реалізації металопродукції на спостерігається значне збільшення внутрішньому ринку (табл. 2, рис. 2).

Таблиця 2
Виробництво та реалізація металопродукції підприємств металургійної галузі (внутрішній ринок), млн. грн. [1]

	2014	2015	2016	2017	2018
Металургійне виробництво	208524,2	125567,5	125009,4	354584,7	418210,3
Виробництво чавуну, сталі та феросплавів	173309,9	104255,5	106868,3	296972,1	345303,1
Виробництво труб, порожнистих профілів і фітінгів зі сталі	18738	10169,9	7478,6	25289,6	33054,4
Виробництво іншої продукції первинного оброблення сталі	4810,1	2479	3025,6	9407,7	10495,3

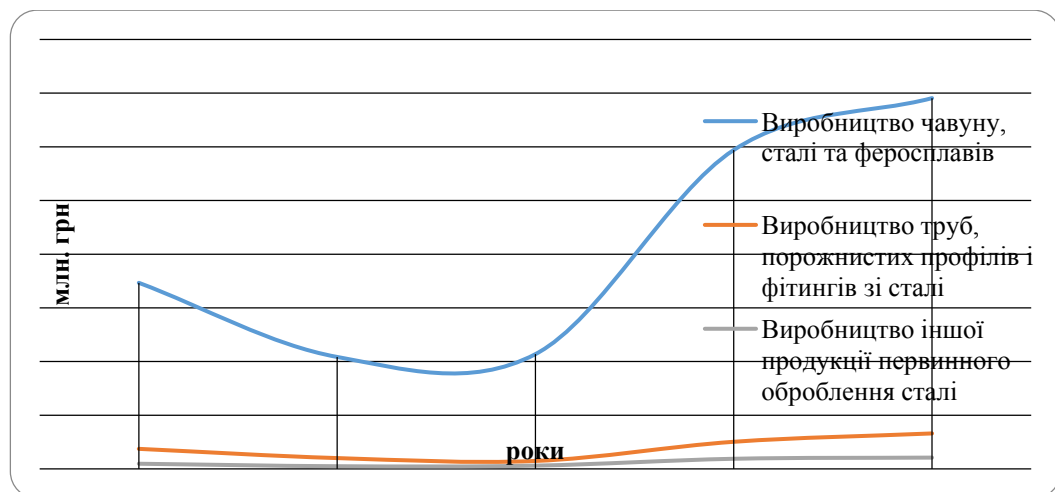


Рис. 2. Виробництво металопродукції підприємств металургійної галузі за 2014-2018 р.р. [1]

За результатами представленими в табл. 2 та рис. 2 можна спостерігати, що з 2014 по 2018 р.р. обсяги металургійного виробництва збільшилися практично вдвічі: з 208524,2 млн. грн. до 418210,3 млн. грн. На такі зміни, в більшості, вплинуло зростання обсягів виробництва та реалізації чавуну, сталі та феросплавів. Так, якщо в 2015-16 р.р. спостерігається зниження рівня реалізації металопродукції, то в 2017-18 р.р. – стрімке збільшення цієї продукції до 345303,1 млн. грн. Виробництво прокату практично не змінилося протягом останніх п'яти років.

Загалом можна визначити вплив діяльності металургійної галузі в промисловому комплексі України (табл. 3).

Частка металургії в загальному обсязі реалізованої промислової продукції протягом 2014-2018 р.р. складає в середньому 16%. Причому частка металургії в загальному обсязі товарного експорту коливається від 23,4% до 28,3%. При зниженні середньооблікової кількості працівників задіяних в металургійній галузі з 272 тис. осіб до 190 тис. осіб все ж таки спостерігається зростання обсягів прямих іноземних інвестицій. Але, частка металургійних підприємств, які займалися інноваційною діяльністю протягом періоду, що аналізується залишається незначною і складає в середньому 17% від загальної кількості металургійних підприємств.

Таблиця 3

Показники діяльності металургійної промисловості за 2014-2018 р.р. [1]

Показники	2014	2015	2016	2017	2018
Частка металургії в загальному обсязі реалізованої промислової продукції, %	16,6	15,7	14,8	15,7	16,2
Частка металургії в загальному обсязі товарного експорту, %	28,3	24,8	22,9	23,4	24,6
Середньооблікова кількість штатних працівників, тис. осіб	272	244	218	207	190
Темпи зростання прямих іноземних інвестицій, % до попереднього періоду	65,0	70,3	101,8	104,9	101,6
Частка металургійних підприємств, які займалися інноваційною діяльністю, в загальній кількості металургійних підприємств, %	17,3	17,5	21,7,	18,9	н/д

Водночас, враховуючи високу залежність роботи української чорної металургії від ситуації на світовому ринку, яка, як зазначалося вище, складна й неоднозначна, закономірно постає питання про перспективи розвитку вітчизняного металургійного виробництва.

Взагалі металургійна галузь промисловості представляє собою складну, фондоемну, енергоємну, високо витратну систему. Тому, для виходу з ситуації, що склалася на сьогодні, необхідно переглянути всю систему управління нею. Перш за все, необхідним є освоєння нового сегменту світового ринку вітчизняними підприємцями. Але для цього, необхідним є залучення великої кількості інвестицій в інноваційні проекти для підвищення якості металургійної продукції та збільшення конкурентних переваг відносно світових лідерів виробництва аналогічних видів продукції. Важливим також є підвищення рівня державного фінансування таких проектів.

Ще одним пріоритетним напрямом розвитку вітчизняної металургійної галузі є, як зазначають експерти, відмова або скорочення обсягів продажу напівфабрикатів і сировини та перехід до експорту металопродукції з високою часткою доданої вартості. Однак, зазначається, що ця стратегія, за умов глобального скорочення попиту на металургійну продукцію не може служити панацеєю для наших металургійних підприємств [3].

Виробництво інноваційної металургійної продукції вимагає й вищої кваліфікації персоналу. Але, збільшення витрат на оплату праці (на сьогодні доля витрат в собівартості металургійної продукції на оплату праці операційного персоналу складає в середньому 8%), оновлення основних фондів, впровадження новітніх технологій, в свою чергу, підвищує в рази витрати на виробництво та реалізацію металопродукції. Одним з дієвих виходів з ситуації, що склалася є надання нових пільг вітчизняним

металургійним підприємствам, оскільки ця галузь відіграє надзвичайно велику роль в українській економіці і при цьому вона змушена працювати за вкрай несприятливої кон'юнктури ринку [3]. Тобто подібна аргументація нерідко виступає банальним інформаційним прикриттям лобювання корпоративних інтересів. Хоча, з іншого боку, раціональна диференціація товарної структури виробництва, у тому числі, і металургійного завжди була одним з надійних засобів страхування бізнесу та запоруки його ефективності.

Висновок. Аналіз діяльності металургійної галузі показав значний її вплив на весь промисловий комплекс України. Сучасний стан світового ринку свідчить про глобальні скорочення попиту на металопродукцію. В цих умовах приходиться функціонувати й вітчизняному металургійному виробнику. Наряду із збільшенням обсягів реалізації металопродукції на внутрішньому ринку, спостерігається зниження долі експортної продукції. Причинами цього стали: зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняної металопродукції, підвищення ціни на неї та поява на світовому ринку нових потужних конкурентів: Китаю, Індії й Південної Кореї.

Але, вважаємо, що для подальшого розвитку металургійної галузі, необхідним є: відмова або скорочення обсягів продажу напівфабрикатів і сировини та перехід до експорту металопродукції з високою часткою доданої вартості; пошук нових світових ринків збуту металопродукції; підвищення кваліфікації робітників зайнятих в операційній діяльності металургійних підприємств та підвищення рівня мотивації праці; отримання нових податкових та бюджетних пільг вітчизняними металургійними підприємствами.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Козенков Д.Є. Аналіз стану чорної металургії України: сучасні проблеми та шляхи розвитку [Електронний ресурс] / Д.Є. Козенков, О. В. Цимбалюк // Ефективна економіка. – 2013. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2225>.
3. Кулицький С. Українська чорна металургія: стан, проблеми, перспективи [Електронний ресурс] / С. Кулицький // Україна: події, факти, коментарі. – 2016. – № 5. – С. 44-65. – Режим доступу: <http://nbuviap.gov.ua/images/ukraine/2016/ukr5.pdf>
4. Хижняк О.С. Сучасний стан металургійних підприємств України: проблеми і перспективи розвитку / О.С.Хижняк // Молодий вчений, № 5 (45), 2017. – С. 762-768.
5. Worldsteel Association [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.worldsteel.org>

REFERENCES

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine] URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Kozenkov D.Je. (2013) Analiz stanu chornoji metalurghiji Ukrainy: suchasni problemy ta shljakhy rozvytku [Analysis of the state of ferrous metallurgy in Ukraine: current problems and ways of development] *Effective Economy* URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2225>.
3. Kulycjkyj S. (2016) Ukrajinsjka chorna metalurghija: stan, problemy, perspektyvy [Ukrainian ferrous metallurgy: state, problems, prospects] *Ukraine: events, facts, comments*. No 5. pp. 44-65. URL: <http://nbuviap.gov.ua/images/ukraine/2016/ukr5.pdf>
4. Khyzhnjak O.S. (2017) Suchasnyj stan metalurghijnykh pidpryjemstv ukrainy: problemy i perspektyvy rozvytku [Current state of metallurgical enterprises of Ukraine: problems and prospects of development]. *Young scientist*, No 5 (45), pp. 762-768
5. Worldsteel Association URL: <http://www.worldsteel.org>

УДК 657.451

ПІДХОДИ ДО ОБЛІКУ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор,
Коловойда Н.В., магістр,
Шамрай А.Є., магістр (УкрДУЗТ)*

Управління витратами вимагає не тільки цілеспрямованого планування та регулювання витрат на основі застосування не тільки диференційованих технічно і економічно обґрунтованих норм витрат, а й аналізу, контролю їх виконання, а також постійного оновлення нормативної бази розрахунку витрат. Актуальним є визначення місця, яке займають експлуатаційні витрати в системі витрат залізничного транспорту, як вони відносяться на собівартість перевезень, встановити критерії визначення складу робіт за господарствами, що утворюють експлуатаційні витрати,

© Кірдіна О.Г.,
Коловойда Н.В.,
Шамрай А.Є.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 68, 2019

та дослідити підходи до обліку експлуатаційних витрат підприємств залізничного транспорту. Експлуатаційні витрати – це грошове вираження поточних витрат залізниць на здійснення перевезень, величина яких, поділена на обсяг виконаних перевезень, складає собівартість транспортування одиниці вантажу, пасажирів, багажу чи пошти. До них належать витрати експлуатаційної і підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування експлуатаційної діяльності (крім витрат, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів).

Ключові слова: витрати, експлуатаційна діяльність, підприємства залізничного транспорту, облік експлуатаційних витрат.

ПОДХОДЫ К УЧЕТУ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Кирдина Е.Г., д.е.н., профессор,
Коловойда Н.В., магистр,
Шамрай А.Е., магистр (УкрГУЖТ)*

Управление затратами требует не только целенаправленного планирования и регулирования расходов на основе применения не только дифференцированных технически и экономически обоснованных норм расходов, но и анализа, контроля их выполнения, а также постоянного обновления нормативной базы расчета затрат. Актуальным является определение места, которое занимают эксплуатационные расходы в системе расходов железнодорожного транспорта, как они относятся на себестоимость перевозок, установить критерии определения состава работ по хозяйствами, образующие эксплуатационные расходы, и исследовать подходы к учету эксплуатационных расходов предприятий железнодорожного транспорта. Эксплуатационные расходы - это денежное выражение текущих затрат железных дорог на осуществление перевозок, величина которых, деленная на объем выполненных перевозок, составляет себестоимость транспортировки единицы груза, пассажира, багажа или почты. К ним относятся расходы эксплуатационной и подсобно-вспомогательной деятельности по обслуживанию эксплуатационной деятельности (кроме расходов, которые возмещаются за счет дополнительных сборов и платежей).

Ключевые слова: расходы, эксплуатационная деятельность, предприятия железнодорожного транспорта, учет эксплуатационных расходов.

APPROACHES TO THE ACCOUNTING OF OPERATING EXPENSES OF RAILWAY ENTERPRISES

*Kirdina E.G., doctor of Economics, Professor,
Kolovoyda N.V., magistr,
Shamray A.Ye., magistr (USURT)*

Cost management requires not only purposeful planning and cost management based on the application of not only differentiated technically and economically sound cost standards, but also analysis, control of their implementation, as well as constant updating of the regulatory base of cost calculation. It is relevant to determine the place occupied by operating costs in the system of costs of rail transport, how they relate to the cost of transport, to establish criteria for determining the composition of works on farms that form operating costs, and to explore

approaches to accounting for operating costs of railway undertakings. Operating costs are the monetary expression of the running costs of the railways, the cost of which is divided by the volume of transport performed, constituting the cost of transporting a unit of cargo, passenger, luggage or mail. These include the costs of maintenance and ancillary support activities for maintenance activities (except for expenses reimbursed by additional fees and charges).

Cost-sharing allows you to quickly calculate budgets for different production options, as well as to calculate planned costs for actual production volume during unit analysis and evaluation. The implementation of a new approach to improving the costing system is linked to the laws of value, demand, supply, competition and internationalization of production. As the rail industry seeks to create a competitive environment, the demonopolisation of potentially competitive sectors requires the creation of conditions under which it is advantageous to create independent companies. In creating such conditions, the leading role lies in the new approach to costing, since it will help to improve the system of costs for rail transport in market conditions, which will lead to the definition of conditions of appropriation of income by railway undertakings. As the cost-based approach to rail transport hinders the process of creating independent entities in potentially competitive sectors, and the need for a more sophisticated, modern approach arises in accordance with the law of objection in the economy.

Keywords: *costs, operating activities, railway undertakings, accounting for operating costs.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Важливу роль у розвитку економіки країни займає залізничний транспорт. В даний час практично не існує таких економічних проблем, які б його не зачіпали. Основним завданням транспорту є повне і своєчасне задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях, підвищення ефективності та якості роботи транспортної системи.

Залізничний транспорт забезпечує економію громадського часу в перевезеннях вантажів і пасажирів, сприяє розвитку продуктивних сил суспільства, розширенню міжрегіональних зв'язків, а також поліпшенню культурно-побутового обслуговування населення. У той же час залізничний транспорт має суттєвий вплив на структуру капітальних вкладень, архітектуру і планування міст, а також на різні сфери життя суспільства – охорона здоров'я, культуру, освіту та ін. Саме тому важливо теоретично обґрунтувати важливість обліку експлуатаційних витрат і собівартості перевезень залізничного транспорту.

Облік експлуатаційних витрат дозволяє виконати заданий обсяг

перевезень необхідними коштами. Собівартість продукції – один з важливих показників роботи підприємства залізничного транспорту. Собівартість продукції, що випускається показує, у що обходиться її виробництво і реалізація даного підприємства.

Управління витратами вимагає не тільки цілеспрямованого планування та регулювання витрат на основі застосування не тільки диференційованих технічно і економічно обґрунтованих норм витрат, а й аналізу, контролю їх виконання, а також постійного оновлення нормативної бази розрахунку витрат.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Дослідження експлуатаційних витрат почались з самого моменту заснування залізниць. Вивченням цього питання одним з перших займався проф. П.П. Собко. Його стаття «Дослідження витрат на перевезення залізницями», надрукована в 1848 р. у журналі Головного управління шляхів сполучення і цивільних споруд, є першою спробою узагальнення і критичної оцінки особливостей формування та аналізу таких витрат [1, с. 188-216]. Згодом дослідженням питань формування, обліку і

розподілу витрат експлуатації займалось багато вчених. Серед них особливої уваги заслуговують праці А.П. Абрамова [2], А.І. Журавля [3], А.П. Красова [4], М.Е. Мандрикова [5], Є.В. Міхальцева [6], В.Н. Орлова [7], А.С. Чудова, А.М. Шульги [7; 8]. Лише невелика кількість сучасних вітчизняних науковців займається новітніми дослідженнями питань обліку витрат у галузі, серед них: Ю.Ф. Ключова [9], М.В. Макаренко [10-11], Б.О. Шумляев [12].

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми. Одним з найбільш актуальних є питання складу витрат, пов'язаних з перевезенням, а саме експлуатаційних витрат. В економічній та обліковій літературі залізничного транспорту, опублікованій з початку 60-х років і дотепер, відсутній чіткий перелік цих витрат, а також немає серед економістів спільного погляду щодо визначення економічної категорії «експлуатаційні витрати» галузі.

Формування цілей статті. Саме тому метою статті є визначення місця, яке займають експлуатаційні витрати в системі витрат залізничного транспорту, як вони відносяться на собівартість перевезень, встановити критерії визначення складу робіт за господарствами, що утворюють експлуатаційні витрати, та дослідити підходи до обліку експлуатаційних витрат підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Науковцями не досягнуто єдності у питаннях визначення сутності експлуатаційних витрат. Дослідження свідчать, що на сьогодні у теорії обліку витрат залізничного транспорту спостерігається не тільки велика розбіжність у трактуванні цього питання, але й значна відірваність від практичної діяльності. Окремі науковці до експлуатаційних вносять витрати експлуатаційної і підсобно-допоміжної діяльності [13, с. 506]. Інші стверджують, що експлуатаційні витрати входять до собівартості перевезень [14, с. 927; 15].

Водночас Ю.Ф. Ключова зазначає: «Собівартість перевезень розраховують за витратами, пов'язаними з основною діяльністю. Витрати за підсобно-допоміжною діяльністю за навантаженням і вивантаженням, підвозом та вивезенням вантажів до станцій у собівартість перевезень не включають» [9, с. 152].

Російські економісти І.В. Белов, В.Г. Галабурда, Н.П. Терьошина наголошують, що витрати залізничного транспорту поділяються за двома видами діяльності: основною і підсобно-допоміжною, з яких до експлуатаційних входять витрати основної діяльності, пов'язані з перевезеннями [16, с. 167]. Аналіз вищезгаданих підходів показує, що окремі науковці ототожнюють поняття «основна діяльність» та «перевезення» на залізничному транспорті [9, с. 152; 16, с. 167], тоді як перевезення (і в Україні, і в Росії), як згадувалось раніше, є експлуатаційною діяльністю, яка, як і підсобно-допоміжна, є складовою основної діяльності.

В енциклопедіях, поряд з визначенням експлуатаційних витрат, також наводиться визначення «експлуатаційні витрати на транспорті», що вказує на специфіку їх формування та необхідність у зв'язку з цим виділяти їх в окрему категорію. Зокрема В.А. Райзберг стверджує, що «експлуатаційними витратами на транспорті є сума витрат транспортного підприємства, безпосередньо пов'язана з виконанням перевезень» [17, с. 398]. С.В. Мочерний до експлуатаційних відносить всі витрати, які виникають при здійсненні різних видів перевезень [18, с. 616]. В енциклопедіях залізничного транспорту відображено два підходи. А.А. Зайцев стверджує, що експлуатаційні витрати – це сума поточних витрат залізниць, необхідних для забезпечення виробничого процесу в певному періоді. Науковець відносить до них витрати експлуатаційної і підсобно-допоміжної видів діяльності, з яких і складається основна діяльність

залізничного транспорту. У такому разі експлуатаційні витрати є витратами основної діяльності [19, с. 296].

По-іншому визначає склад експлуатаційних витрат Н.С. Конарьов, який доводить, що поточні витрати, пов'язані з перевезеннями вантажу, пасажирів, багажу і пошти, складають експлуатаційні витрати залізниць. Він поділяє їх за видами діяльності на експлуатаційні і ремонтні [14, с. 927]. Аналізуючи економічну літературу з питань формування витрат на залізничному транспорті, доходимо висновку, що причина більшості розходжень у теорії полягає у відсутності єдиного погляду на формування складу експлуатаційних витрат. Зазвичай стверджують, що до них зараховують лише витрати експлуатаційної діяльності (Ю.Ф. Ключова [9], І.В. Белов, Н.П. Терьшина, В.Г. Галабурда [16]), а в окремих випадках і витрати підсобно-допоміжної діяльності (Н.С. Конарьов [14], А.А. Зайцев [19]). Розбіжність у визначенні сутності експлуатаційних витрат не сприяє повноті та об'єктивності їх обліку, не дає можливості для якісного аналізу, а отже унеможливорює прийняття ефективних управлінських рішень. Тому існує необхідність у такому визначенні експлуатаційних витрат, яке б найбільш точно відображало їх призначення та склад і максимально враховувало практичний аспект діяльності.

Досліджуючи це питання, вважаємо, що перш за все важливо з'ясувати, які витрати залізничного транспорту входять до складу експлуатаційних. Відтак необхідно встановити структуру експлуатаційної і підсобно-допоміжної діяльності та визначити особливості формування витрат у кожній з них. На нашу думку, витрати експлуатаційної діяльності – це поточні витрати, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу і пошти, що виникають у результаті технічної і комерційної експлуатації залізниць. До

витрат підсобно-допоміжної діяльності відносяться:

- витрати підсобно-допоміжної діяльності – це поточні витрати, пов'язані з виконанням робіт, наданням послуг та виготовленням продукції, що призначається для реалізації підрозділам залізничного транспорту та іншим юридичним і фізичним особам;

- витрати підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування експлуатаційної діяльності – це поточні витрати, пов'язані з виконанням робіт, наданням послуг і виготовленням продукції для потреб підрозділів залізничного транспорту, які належать до собівартості перевезеної одиниці вантажу, пасажирів, багажу чи пошти;

- витрати підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування сторонніх відносно залізниць юридичних і фізичних осіб – це поточні витрати, пов'язані з виконанням робіт, наданням послуг та виготовлення продукції для реалізації іншим юридичним і фізичним особам, які не вносяться до собівартості перевезень і відшкодовуються споживачем окремо [20].

У П(С)БО 16 «Витрати» пунктом 11 передбачено, що виробнича собівартість продукції (робіт, послуг) містить: прямі матеріальні витрати, прямі витрати на оплату праці, інші прямі витрати, змінні загальновиробничі та постійні розподілені загальновиробничі витрати [21, с. 89]. Відтак, на залізничному транспорті до виробничої собівартості перевезень входять експлуатаційні витрати наведеного переліку. Поряд з тим, погоджуємося з твердженням М.Г. Чумаченка: незважаючи на відсутність у П(С)БО16 поняття «повна собівартість», в економічній діяльності підприємства воно має суттєве значення і його потрібно використовувати [22, с. 14]. Так у економічній енциклопедії за редакцією С.В. Мочерного зазначено, що виробнича собівартість охоплює лише витрати, пов'язані з процесом виробництва продукції, а повна включає виробничу

собівартість і позавиробничі витрати [18, с. 17]. Зазначені відмінності також необхідно враховувати у визначенні експлуатаційних витрат, оскільки окремими науковцями ці витрати ототожнюються лише з витратами виробництва (А.П. Красов [23, с. 203]).

Як показують проведені дослідження, сума експлуатаційних витрат залізничного транспорту, що відповідає повній собівартості, містить:

- прямі витрати з перевезень (прямі матеріальні витрати, прямі витрати на оплату праці, інші прямі витрати);
- загальновиробничі витрати;
- адміністративні витрати (загальні корпоративні витрати; витрати на утримання апарату управління та іншого загальногосподарського персоналу; на утримання основних засобів загальногосподарського використання; податки, збори та інші передбачені законодавством обов'язкові платежі тощо);
- витрати на збут (витрати на рекламу та дослідження ринку; оплата праці працівникам підрозділів, що забезпечують збут; витрати на утримання основних засобів, інших матеріальних необоротних активів, пов'язаних зі збутом тощо);
- витрати підсобно-допоміжної діяльності, пов'язані з обслуговуванням експлуатаційної діяльності.

Структура експлуатаційних витрат, що формують виробничу та повну собівартість, відрізнятиметься:

- експлуатаційні витрати, величина яких відповідає виробничій собівартості, містять прямі витрати з перевезень: прямі матеріальні витрати, прямі витрати на оплату праці, інші прямі витрати, змінні загальновиробничі та постійні розподілені загальновиробничі витрати, а також витрати підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування експлуатаційної діяльності (крім витрат, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів);
- експлуатаційні витрати, розмір яких відповідає повній собівартості,

об'єднують: експлуатаційні витрати, що входять до виробничої собівартості, а також адміністративні витрати та витрати на збут, безпосередньо пов'язані з перевізним процесом.

Управління витратами передбачає їхню диференціацію за місцями та центрами відповідальності. Місце витрат – це місце їх формування, робоче місце, дільниця, цех. Під центром відповідальності розуміють організаційну єдність місць витрат з центром, відповідальним за їхній рівень. Облік за центрами відповідальності – це така управлінська бухгалтерська система, яка обробляє планову і фактичну бухгалтерську інформацію про входи, витрати, виходи, результати центра відповідальності. На відміну від обліку повних витрат, який зосереджує увагу на окремих видах діяльності, продуктах або програмах чи замовленнях, облік за центрами відповідальності зосереджується на обліку витрат і доходів окремих структурних підрозділів, центрів відповідальності. Облік за центрами відповідальності базується на таких принципах:

- менеджер відповідає тільки за ту діяльність, що перебуває під його контролем;
- менеджер приймає участь у визначенні цілей, за якими оцінюється його діяльність;
- менеджер зацікавлений у досягненні поставленої перед ним та його підрозділом мети;
- чітко визначається роль обліку в системі заохочення працівників;
- звіти про результати роботи підрозділів повинні складатися регулярно і використовуватися для оцінки діяльності центрів відповідальності.

Спершу метою обліку за центрами відповідальності було посилення контролю за витратами через встановлення персональної відповідальності кожного менеджера за витрачання певних ресурсів. Зараз головною метою обліку

відповідальності є не скільки контроль за витратами, як допомога менеджерам в організації самоконтролю, у складанні звітів про виконання бюджетів та оцінці результатів діяльності. На відміну від обліку повних витрат, який зосереджує увагу на окремих видах діяльності, продуктах або програмах чи замовленнях, облік за центрами відповідальності зосереджується на обліку витрат і доходів окремих структурних підрозділів, центрів відповідальності.

Створення й функціонування системи обліку за центрами відповідальності передбачає визначення центрів відповідальності, складання бюджету для кожного центру відповідальності, регулярне складання звітності про виконання, аналіз причин відхилень та оцінка діяльності центру. Основою обліку за центрами відповідальності є закріплення витрат і доходів за керівниками різних рівнів і систематичний контроль за виконанням ними затверджених бюджетів.

Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Одержані результати дослідження дають можливість точніше розкрити сутність експлуатаційних витрат. Більше того, вивчення практики їх формування шляхом зіставлення даних у звітності та калькуляціях, дозволило встановити, що сума цих витрат складає собівартість перевезень на залізничному транспорті. Вважаємо, що більш повним буде таке визначення: експлуатаційні витрати – це грошове вираження поточних витрат залізниць на здійснення перевезень, величина яких, поділена на обсяг виконаних перевезень, складає собівартість транспортування одиниці вантажу, пасажирів, багажу чи пошти. До них належать витрати експлуатаційної і підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування експлуатаційної діяльності (крім витрат, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів).

Розмежування витрат дає змогу оперативно обчислювати бюджети для різних варіантів обсягу виробництва, також перераховувати планові витрати на фактичний обсяг продукції під час аналізу та оцінки роботи підрозділів. Застосування нового підходу до удосконалення системи формування витрат пов'язане із дією законів вартості, попиту, пропозиції, конкуренції та інтернаціоналізації виробництва. Так під дією закону конкуренції виробники товарів і послуг розпочинають боротьбу за найвигідніші умови виробництва і реалізації товарів і послуг, а також привласнення найбільших доходів. Оскільки залізнична галузь прагне створити конкурентне середовище, то для демонополізації потенційно конкурентних секторів необхідно забезпечити умови, за яких стає вигідним створювати незалежні компанії. У створенні таких умов провідна роль належить новому підходу щодо формування витрат, оскільки саме він сприятиме удосконаленню системи витрат на залізничному транспорті в ринкових умовах, що призведе до визначення умов привласнення доходів суб'єктами залізничного транспорту. Оскільки існуючий на залізничному транспорті підхід щодо формування витрат гальмує процес створення незалежних суб'єктів у потенційно конкурентних секторах та відповідно до дії закону заперечення в економіці виникає об'єктивна необхідність у формуванні більш досконалішого, сучасного підходу. Згідно з даним принципом та відповідно до вимог закону конкуренції, закону вартості, законам попиту та пропозиції необхідно виокремлювати витрати за такими видами діяльності, пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні, пасажирські перевезення у міжнародному сполученні, пасажирські перевезення у приміському сполученні, вантажні перевезення у прямому сполученні, вантажні перевезення у міжнародному сполученні, перевезення багажу, утримання і експлуатація інфраструктури, послуги локомотивної

тяги, маневрова робота, ремонт рухомого складу, науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи, інші види діяльності.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Собко П.П. Исследование расходов по движению на железных дорогах / П.П. Собко // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. Книжка шестая СПб. – 1848. – С. 188-216.

2 Абрамов А.П. Затраты железных дорог и цена перевозки / А.П. Абрамов. – М.: Транспорт, 1974. – 256 с.

3 Журавель А.И. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.И. Журавель. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.

4 Красов А.П. Бухгалтерский учет основной деятельности железных дорог [Текст] / А.П. Красов. – М.: Транспорт, 1997. – 439 с.

5 Мандриков М.Е. Затраты на грузовые перевозки по участкам сети железных дорог [Текст] / М.Е. Мандриков. – М.: Транспорт, 1991. – 22 с.

6 Михальцев Е.В. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / Е.В. Михальцев. – М.: Трансжелдориздат, 1957. – 415 с.

7 Орлов В.Н. Калькуляция и анализ себестоимости железнодорожных перевозок [Текст]: учеб. / В.Н. Орлов, А.С. Чудов. – 4-е изд. – М.: Транспорт, 1967. – 288 с.

8 Чудов А.С. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.С. Чудов, А.М. Шульга, Н.Г. Смехова. – М.: Транспорт, 1976. – 296 с.

9 Ключева Ю.Ф. Экономика железнодорожного транспорта [Текст] / Ю.Ф. Ключева. – Дніпропетровськ, 2006. – 458 с.

10 Макаренко М.В. Издержки на железнодорожном транспорте: анализ и управление [Текст] / М.В. Макаренко, Н.Е. Гончаров, Н.С. Соколовская. – К.: ИКТП-Центр, 1999. – 206 с.

11 Реформування бухгалтерського

обліку на залізничному транспорті України. Офіційне видання [Текст] / М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов, Н.С. Соколовська, В.І. Труханова та ін. – К.: КУЕТТ, 2002. – 532 с.

12 Бухгалтерський облік основної діяльності залізниць України [Текст]: підручник / Б.О. Шумляєв, Е.І. Рябий, В.І. Дзюба та ін.; під ред. Б.О. Шумляєва. – Дніпропетровськ, 2004. – 424 с.

13 Железнодорожный транспорт [Текст]: энциклопедия / гол. ред. Н.С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1995. – 559 с.

14 Большая энциклопедия транспорта [Текст]: в 8 Т. / глав. ред. Н.С. Конарев – 2-е изд. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. – Т. 4: Железнодорожный транспорт. – 2003. – 1039 с.

15 Самсонов Н.Ф. Финансы транспорта [Текст] / Н.Ф. Самсонов. – М.: Транспорт, 1986. – 314 с.

16 Белов И.В. Экономика железнодорожного транспорта [Текст]: учеб. пос. / И.В. Белов, Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.

17 Райзберг Б.А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовський, Е.Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 496 с.

18 Економічний енциклопедичний словник [Текст]: в 2 Т. / С.В. Мочерний, Я.С. Ларіна, О.А. Устенко, С.І. Юрій; за ред. С.В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – Т.1. – 2005. – 616 с.

19 Большая энциклопедия транспорта: в 8 Т. / глав. ред. А.А. Зайцев. – СПб: Элмор, 1994. – Т. 4: Железнодорожный транспорт. – 1994. – 328 с.

20 Боїла Л.І. Сутність та склад витрат підсобно-допоміжної діяльності залізничного транспорту [Текст] / Л.І. Боїла // Вісник ЖДТУ. Науковий журнал: Економічні науки. – 2010. – №1(51). – С. 153-156.

21 Тридцять одне положення (стандарт) бухгалтерського обліку [Текст]. – К.: КНТ, 2007. – 180 с.

22 Чумаченко М. Економічна робота на підприємстві та П(С)БО16 «Витрати» [Текст] / М. Чумаченко, І. Белоусова // Бухгалтерський облік і аудит. – 2007. – №3. – С. 13-16.

23 Виниченко Н.Г. Бухгалтерський учет на залізничному транспорті [Текст] / Н.Г. Виниченко, А.Г. Войтенко, А.П. Красов; под ред. А.П. Красова. – М.: Транспорт, 1986. – 423 с.

REFERENCES

1 Sobko P.P. (1848) Issledovanie raskhodov po dvizheniyu na zheleznykh dorogakh [Study of railroad traffic costs]. *Zhurnal Glavnogo upravleniya putey soobshcheniya i publichnykh zdaniy* [Journal of the General Directorate of Railways and Public Buildings], no. 6SPB, pp. 188-216.

2 Abramov A.P. (1974) *Zatraty zheleznykh dorog i tsena perevozki* [Rail costs and freight costs]. Moskva: Transport. (in Russian)

3 Zhuravel' A.I. (2000) *Sebestoimost' zheleznodorozhnykh perevozok* [Rail cost]. Novosibirsk: Izd-vo SGUPSa. (in Russian)

4 Krasov A.P. (1997) *Bukhgalterskiy uchet osnovnoy deyatel'nosti zheleznykh dorog* [Accounting of the main activity of the railways]. – Moskva: Transport. (in Russian)

5 Mandrikov M.E. (1991) *Zatraty na gruzovye perevozki po uchastkam seti zheleznykh dorog* [Freight costs for sections of the railway network]. Moskva: Transport. (in Russian)

6 Mikhal'tsev E.V. (1957) *Sebestoimost' zheleznodorozhnykh perevozok* [Rail cost] / E.V. Mikhal'tsev. – Moskva: Transzheldorizdat. (in Russian)

7 Orlov V.N., Chudov A.S. (1967) *Kal'kulyatsiya i analiz sebestoimosti zheleznodorozhnykh perevozok* [Railway costing and costing]. Moskva: Transport. (in Russian)

8 Chudov A.S., Shul'ga A.M., Smekhova N.G. (1976) *Sebestoimost' zheleznodorozhnykh perevozok* [Rail cost]. Moskva: Transport. (in Russian)

9 Klyueva Yu.F. (2006) *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railway Economics]. Dnipropetrovs'k: Ranok (in Russian)

10 Makarenko M.V., Goncharov N.E., Sokolovskaya N.S. (1999) *Izderzhki na zheleznodorozhnom transporte: analiz i upravlenie* [Rail costs: analysis and management]. Kiev: IKTP-Tsentr. (in Russian)

11 Makarenko M.V., Tsvietov Yu.M., Sokolovska N.S., Trukhanova V.I. (2002) *Reformuvannia bukhgalterskoho obliku na zaliznychnomu transporti Ukrainy* [Reform of the accounting region for outbound transport in Ukraine]. Kyiv: KUETT. (in Ukrainian)

12 Shumliaiev B.O., Riabyi E.I., Dziuba V.I. (2004) *Bukhgalterskiy oblik osnovnoi diialnosti zaliznyts Ukrainy* [Accounting region of the main dyalnost zaliznits of Ukraine]. – Dnipropetrovsk: Ranok. (in Ukrainian)

13 Konarev N.S. (ed.) (1995) *Zheleznodorozhnyy transport* [Railway transport]. Moskva: Bol'shaya Rossiyskaya entsiklopediya. (in Russian)

14 Konarev N.S. (ed.) (2003) *Bol'shaya entsiklopediya transporta* [Big Encyclopedia of Transport]. Moskva: Bol'shaya Rossiyskaya entsiklopediya. (in Russian)

15 Samsonov N.F. (1986) *Finansy transporta* [Finance finance]. Moskva: Transport. (in Russian)

16 Belov I.V., Tereshina N.P., Galaburda V.G. (2001) *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railway Economics]. Moskva: UMK MPS Rossii. (in Russian)

17 Rayzberg B.A., Lozov'skiy L.Sh., Starodubtseva E.B. (1996) *Sovremennyy ekonomicheskyy slovar'* [Modern economic dictionary]. Moskva: INFRA-M. (in Russian)

18 Mochernyi S.V., Larina Ya.S., Ustenko O.A., Yurii S.I. (2005) *Ekonomichnyi entsyklopedychnyi slovnyk* [Economical encyclopedic dictionary]. Lviv: Svit. (in Ukrainian)

19 Zaytsev A.A. (ed.) (1994) *Bol'shaya entsiklopediya transporta* [Big Encyclopedia of Transport]. Sankt-Peterburg: Elmor. (in Russian)

20 Boila L.I. (2010) Sutnist ta sklad vytrat pidsobno-dopomizhnoi diialnosti zaliznychnoho transportu [Clutter and warehouse Vitrat of subsidiary and auxiliary transport]. *Visnyk ZhDTU. Naukovyi zhurnal: Ekonomichni nauky* [ZhSTU Bulletin. Scientific journal: Economic sciences], no. 1(51), pp. 153-156.

21 *Trydtsiat odne polozhennia (standart) bukhhalterskoho obliku* [Thirty-one accounting provisions (standard)]. Kyiv: KNT, 2007. (in Ukrainian)

22 Chumachenko M., Belousova I. (2007) Ekonomichna robota na pidpriemstvi ta P(S)BO16 «Vytraty» [Economic work at the enterprise and P(C)BO16 "Costs"]. *Bukhhalterskyi obliku i audyt* [Accounting and Auditing], no. 3, pp. 13-16.

23 Vinichenko N.G., Voytenko A.G., Krasov A.P. (1986) *Bukhgalterskiy uchet na zheleznodorozhnom transporte* [Railway Accounting]. Moskva: Transport. (in Russian)

УДК 331.101

ПРОЦЕС ФОРМУВАННЯ РІШЕНЬ ПРИ УПРАВЛІННІ ФІНАНСОВИМИ РЕСУРСАМИ ПІДПРИЄМСТВА

*Фісун К.А., д.е.н., доцент, професор,
Ткачук Ю.Г., магістр (НАНГУ)*

В статті подано визначення основних методологічних положень прийняття рішення при використанні методів групового вибору і експертних оцінок. У роботі вказується, що одним з перспективних напрямків дослідження є синтез і аналіз процедур групового вибору за аксіоматично сформульованим умовам, які визначають індивідуальні та групові думки. Розглянуто основний зміст аксіоматичного підходу до вирішення завдань групового вибору. Проаналізовано особливості використання метричного підходу до основних завдань групового вибору. Особливу увагу приділено ряду істотних моментів практичного використання метричних моделей в задачах групового вибору. Досліджено сутність геометричного підходу до завдань групового вибору.

Ключові слова: адаптивні системи, груповий вибір, інформація, якісні виміри, організація, рішення, управління, експертиза.

ПРОЦЕСС ФОРМИРОВАНИЯ РЕШЕНИЙ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Фисун К.А., д.э.н., доцент, профессор,
Ткачук Ю.Г., магистр (НАНГУ)*

В статье представлены определения основных методологических положений принятия решения при использовании методов группового выбора и экспертных оценок. В работе указывается, что одним из перспективных направлений исследования является синтез и анализ процедур группового выбора по аксиоматически сформулированным условиям, которые определяют индивидуальные и групповые

мнения. Рассмотрены основное содержание аксиоматического подхода к решению задач группового выбора. Проанализированы особенности использования метрической подхода к основным задачам группового выбора. Особое внимание уделено ряду существенных моментов практического использования метрических моделей в задачах группового выбора. Исследована сущность геометрического подхода к задачам группового выбора.

Ключевые слова: адаптивные системы, групповой выбор, информация, качественные измерения, организация, решение, управление, экспертиза.

PROCESS OF FORMING OF DECISIONS AT MANAGEMENT BY FINANCIAL RESOURCES OF ENTERPRISE

*Fisun K.A., Doctor of Economics, Associate Professor, Professor,
Tkachuk Y.G., Master (National Academy of National Guard of Ukraine)*

The article defines the main methodological provisions of decision making using the methods of group selection and expert evaluation. The paper indicates that one of the promising areas of research is the synthesis and analysis of group choice procedures under axiomatically formulated conditions that determine individual and group thoughts. The basic content of an axiomatic approach to solving group choice problems is considered. The peculiarities of using the metric approach to the main tasks of group choice are analyzed. Particular attention is paid to a number of significant points of practical use of metric models in group choice problems. The essence of geometric approach to group choice problems is investigated.

The experience of creating and developing adaptive control systems to solve various technical, socio-economic, scientific problems, planning and forecasting problems showed that the formalization of technical, economic and managerial decisions is complicated by a number of features of the modern stage of scientific and technological progress. It is unreasonable to rely on building models that fully reflect nature, encompassing all quantitative relationships within the managed object and its relationship with the external environment. The real tasks of developing and implementing control systems require the participation of people as an integral element of the solution, i.e. represent a system of type "smart adapter".

The decision-making process itself always involves an orientation not only on quantitative data, but also on qualitative information, i.e. on common sense: the high hopes that had previously been placed on mathematical methods of optimization, formalized methods for solving optimization problems, are often not justified in practice. Under the conditions of today's close interconnection of events and actions in the vast majority of situations, the choice is not made individually but collectively, since it can only be realized as a result of collective efforts. For the difficult systems with hierarchical organization of management the developed theory must it is necessary to plug in itself the problems of acceptance of collective decisions.

Keywords: adaptive systems, group choice, information, quality measurements, organization, solution, management, examination.

Постановка проблеми і її зв'язок з науковими і практичними завданнями. В процесі управління фінансовими ресурсами існує необхідність в прийнятті спільних рішень. Це ніяк не заважає різним учасникам колективу (групи), по-різному оцінювати як свої колективні дії, так і їх

результати. Подібні розбіжності в оцінках перевагу різних варіантів можуть відображати дійсно суперечливі інтереси, принципово відмінні погляди як на стратегії досягнення результату, так і інтерпретацію цілей співробітництва. Однак, все це не заважає тому, щоб

проблеми прийняття рішень ставилися і розглядалися з єдиних позицій, не залежно від областей конкретного додатка. Постановка питання процесу формування рішень при управлінні фінансовими ресурсами підприємства цілком виправдана, тому що вже накопичилося чимало доказів того, що існують загальні риси і характеристики поведінки людей при прийнятті економічних, політичних, соціальних, технічних і навіть особистих рішень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В рамках проектування підсистеми інтегрованих рішень питань групового вибору альтернативних показників організацій науково обґрунтовано і ефективно використовувати експертні оцінки [1-3]. Актуальним в системному аналізі є завдання організаційного управління [4,5], довгострокового планування і прогнозування розвитку національного господарства і окремих складових його частин [6-8], вдосконаленні системи планування наукових досліджень [9-10].

Метою даної статті є визначення основних методологічних положень прийняття рішення при використанні методів групового вибору і експертних оцінок.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Зручно, але не завжди можливо і доцільно зводити груповий вибір до кількісних, числових описів. Більш того, чим складніше система, тим менше вона допускає можливість такого кількісного опису. Тому все більш поширеними стають «якісні» моделі опису складних систем.

Однак розглянута спеціалізована література не надає чіткого та системного уявлення про визначення основних методологічних положень прийняття рішення при використанні методів групового вибору і експертних оцінок.

Виклад основного матеріалу. При управлінні підприємствами та організаціями часто виникають завдання,

які, з огляду на певні умови, доцільно вирішувати із застосуванням методів групового вибору.

Розглянемо основний зміст аксіоматичного підходу до вирішення завдань групового вибору.

Нехай A – деяка множина вимог (природних, «розумних» умов, аксіом), що пред'являються до процедур узгодження індивідуальних думок.

Процедуру погодження назвемо A - оптимальною, якщо вона задовольняє будь-яку з вимог, що входять в A .

Вимоги з A можуть накладатися на індивідуальні та групові думки. Такі вимоги будемо називати індивідуальними, відповідно - груповими. Якщо ми розглядаємо думку індивідуумів і групове рішення у вигляді відносин переваги, то до таких вимог відносяться вимоги транзитивності, квазітранзитивності, ациклічності, повноти відносин і т.п. Крім того, широко поширені умови перенесення зв'язків між різними наборами індивідуальних думок і альтернативами в них на групові думки. Такі умови природно називати груповими. До них відносяться широко відомі умови незалежності незв'язаних альтернатив, монотонності, Парето, нейтральності, анонімності або рівноправності індивідуумів і т.п.

Основні труднощі проблеми групового вибору полягають в тому, що групові рішення, по досить природним правилам (наприклад, мажоритарним), часто виявляються нетранзитивними, що ускладнює їхнє безпосереднє практичне використання. Теорема Ерроу показала, що не існує недиктаторських правил узгодження індивідуальних відносин переваги, які відповідають кільком природним умовам, основне серед яких - транзитивність. У зв'язку з цим виникають два важливих завдання:

- різнобічний аналіз нетранзитивності правил узгодження;

- дослідження умов (початкових даних - сукупності індивідуальних

переваг), при яких колективна перевага виявляється транзитивною.

Крім відносин переваги як уявлення індивідуальних і групових думок використовуються функції вибору, які знаходять все більш широке застосування в теорії прийняття рішень і колективному виборі. У зв'язку з цим представляються актуальними наступні завдання:

- завдання узгодження індивідуальних функцій вибору в групову;
- розробка і дослідження умов, що забезпечують непустоту і нетривіальність групового вибору.

Розглянемо метричний підхід до завдань групового вибору.

Метричний підхід на відміну від аксіоматичного демонструє дещо інше ставлення до завдань групового вибору. У аксіоматичному підході, якщо якась вирішальна підмножина індивідуумів в груповому виборі мають тотожні індивідуальні переваги, дана підмножина індивідуумів повністю визначає групову перевагу незалежно від того, які думки інших учасників групи, які не входять до вирішальної підмножини. Для метричного підходу характерно, що думка кожного індивідуума в рівній мірі враховується в груповій перевазі. Групова перевага - це компромісне, найбільш близьке одночасно до всіх наявних індивідуальних переваг. Для визначення міри близькості вводиться поняття «відстані» між набором відносин переваг (або функцій вибору). Цей підхід до обробки якісних даних з метою отримання найкращого групового рішення заснований на принципах дискретної математики.

У ряді робіт відстань вводиться аксіоматично. Формулюється ряд аксіом, яким має задовольняти відстань. Далі, визначається групова (компромісна) перевага, найменш віддалена від усіх індивідуальних переваг.

Безсумнівною перевагою метричних моделей при вирішенні завдань групового вибору є те, що уявлення індивідуальних переваг точками в моделі свідомо знімає

проблему адекватності, так як операції всередині моделі вихідних точок вже не зачіпають. Всі подальші перетворення виробляються лише з внутрішнього боку моделі.

Підхід, вперше запропонований Кемені, виявився плідним. Відстань (інакше - міра близькості) для відносин переваги в подальших роботах дослідників було введено на всіх типах відносин, які відображаються в порядкових шкалах. До числа аксіом, які відповідають вимогам, що пред'являються до заходів близькості, відносяться традиційні аксіоми метрики. Якщо вимоги, що пред'являються до метрик, обмежуються вказаними аксіомами, то вимоги до метрик близькості ними не вичерпуються. Особлива роль належить аксіомам, що в значній мірі визначає вид формули для розрахунку міри близькості. Одним з широко відомих і часто використовуваних на практиці заходом при роботі з індивідуальними даними, представленими у вигляді бінарного відношення переваги, є міра Хеммінга. У системах аксіом, що призводять до заходів Хеммінга, вимогам, визначальним вид формули для розрахунку міри близькості, є аксіома про звернення до рівності нерівності трикутника.

В просторі матриць, відповідних транзитивним відносин, метрика Хеммінга є єдиною метрикою, що задовольняє деякому набору аксіом в просторі всіх ранжування зі зв'язками (відношення квазіпорядку). В подальшому цей результат був поширений на простір інших відносин.

Необхідно відзначити ряд істотних моментів практичного використання метричних моделей в задачах групового вибору. Перш за все, це питання побудови ефективних алгоритмів пошуку медіани Кемені, з використанням метрики Хеммінга. Більшість розроблених алгоритмів або не є оптимальними, або ґрунтуються на переборних методах типу гілок і меж. Тому важливе практичне значення мають подальші дослідження в

області розробки ефективних алгоритмів побудови медіани як для відносин переваги, так і для функцій вибору. Іншим суттєвим моментом в рамках метричного підходу є аналіз якісних даних і перевірка їх узгодженості. У зв'язку з цим представляється важливим опрацювання питання перевірки узгодженості індивідуальних думок, заданих у вигляді функції вибору, який до теперішнього часу досліджувався в незначній мірі.

Однак існують деякі труднощі використання метричних моделей при аналізі сукупності нечислових даних і пошуку групового рішення. При великому числі вихідних переваг реального уявлення про їхнє розташування і структурі зв'язків скласти неможливо. Цінність аналізу таких даних в значній мірі залежить від мистецтва, що виявляється дослідником при інтерпретації результатів застосування цих методів. До обмежень метричного підходу можна віднести те, що при аксіоматичному визначенні міри відстані вводяться положення, що не завжди мають емпіричне обґрунтування або підтвердження. До таких положень можна віднести, наприклад, умови рівноправності об'єктів і рівноцінності місця в ранжируванні або зв'язок масштабу відстані з числом оцінюваних об'єктів для метрики в просторі розбиття.

Зупинимося на геометричному підході до завдань групового вибору, так як він дуже близький до метричного підходу.

Даному підходу притаманні певні недоліки.

Геометричні структури в моделях для різних відносин переваги не вичерпуються однією метричною структурою. Великий інтерес представляє структура опуклості, яку можна визначити в безлічі переваг.

Головна «технічна» відмінність геометричних моделей до аналізу індивідуальних відносин переваги від аналітичних методів, використовуваних в метричних моделях, полягає в послідовному використанні виключно

геометричних понять і структур. Замість поняття метричної моделі використовується поняття простору як безлічі всіх можливих на фіксованій сукупності альтернатив відносин даного типу, наділеного структурою опуклості.

При використанні геометричних моделей зазвичай повністю абстрагуються від конкретного фізичного змісту розв'язуваної практичного завдання (зокрема - від конкретних типів бінарних відносин, в яких представлені індивідуальні переваги) і розглядаються індивідуальні думки як набір точок в деякій моделі або просторі. При розгляді завдання групового вибору в такій моделі від функції групового вибору не потрібно однозначності. Шукається деякий набір рішень, в певному сенсі допустимих для пошуку серед них групового рішення. Однак, завдання знаходження єдиного групового рішення залишається відкритою і розглядається як задача вибору з безлічі «допустимих» рішень з урахуванням всіх специфічних умов постановки завдання.

Висновки. Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

1. Однією із складових частин загальної теорії управління є теорія групового вибору. Проблеми групового прийняття рішень ставляться і розглядаються з єдиних позицій в не залежності від областей конкретного додатка (це є цілком виправданим, так як можливо існують загальні характеристики поведінки і взаємодії людей при формуванні загального рішення для різних областей діяльності).

2. При управлінні організаційними і соціально-економічними системами значна кількість інформації носить якісний характер, отже, істотними є питання якісного аналізу. Областю застосування процедур групового вибору при управлінні організаційними і соціально-економічними системами є науково-технічне прогнозування, управління виробництвом, моделювання технологічних процесів, планування науково-технічних робіт та

соціально-економічних програм, проектування нової техніки, оцінка якості продукції.

3. Одним з перспективних напрямків дослідження є синтез і аналіз процедур групового вибору за аксіоматично сформульованим умовам, які визначають індивідуальні та групові думки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Hrabovskyi Y. Methods of Assessment and Diagnosis of the Quality of Knowledge in E-Learning / Y. Hrabovskyi // *Journal of Communication and Computer*. – 2015. – № 12. – P. 286-296.

2. McShane, B., Chen, C., Anderson, E., Simester, D. Decision stages and asymmetries in regular retail price pass-through. *Marketing Science*, 2016. No. 35(4). P. 619-639.

3. Chen, L., Ellis, S., Suresh, N. A supplier development adoption framework using expectancy theory. *International Journal of Operations and Production Management*, 2016. No 36(5). P. 592-615.

4. Фисун К.А. Проблема использования экспертной информации при формировании инвестиционных проектов. Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечение иностранных инвестиций: региональные аспекты: Сб. науч. труд. – ч.2. – Донецк: ДонНУ, 2008. – с. 621-626.

5. Фисун К.А. Реализация методов группового выбора в теории ограничения систем. *Кибернетичне управління та інформаційні технології*. Наукове видання ВНАУ. – 2014. №1. – С. 52 - 61.

6. Fisun, K., Vavzhenchuk, S., Tkachenko, Y., Cherkashina, M. Financial and legal evaluation of the consistency of individual preferences asked in the form of choice functions/ *Financial and credit activity – problems of theory and practice*. – К.: 2019, т.3, С. 293-304.

7. Грабовський Є. М. Проектування інтелектуального користувацького інтерфейсу систем підтримки електронного навчання / Є. М.

Грабовський// *Scientific Journal «ScienceRise»*. - № 11(52). - 2018. - С. 36-39.

8. Науменко М. О. Аналіз напрямів подолання труднощів складського господарства при забезпеченні логістичних процесів / М. О. Науменко // *Scientific Journal «ScienceRise»*. - 2019. - № 2-3. – С. 13 – 16.

9. Науменко М.О. Вдосконалення управління якістю продукції високотехнологічних підприємств / М.О. Науменко // *Вісник економіки транспорту і промисловості УДУЗТ*, 2018 – Випуск № 62 – С. 335 – 342.

10. Грабовський Є. М. Аналіз використання мультимедійних компонентів в сучасних технологіях мобільного навчання / Є. М. Грабовський// *Scientific Journal «ScienceRise»*. - № 4(57). - 2019. - С. 46-50

REFERENCES

1. Hrabovskyi Y. (2015). Methods of Assessment and Diagnosis of Knowledge Quality in E-Learning. *Journal of Communication and Computer*. No. 12, pp. 286-296.

2. McShane, B., Chen, C., Anderson, E., Simester, D. (2016) Decision stages and asymmetries in regular retail price pass-through. *Marketing Science*, 35(4), 619-639.

3. Chen, L., Ellis, S., Suresh, N. (2016) A supplier development adoption framework using expectancy theory. *International Journal of Operations and Production Management*, 36(5), 592-615.

4. Fy`sun K.A. (2008). Problema y`spol`zovany`ya ekspertnoj y`nformacy`y` pry` formy`rovany`y` y`nvesty`cy`onnyx proektov. [The problem of using expert information in the formation of investment projects]. *Problems of the development of foreign economic relations and the attraction of foreign investment: regional aspects: Sat. scientific work*. - Part 2. pp. 621-626.

5. Fy`sun K.A. (2014). Realy`zacy`ya metodov gruppovogo vybora v teory`y`

ogranycheny`ya system. [The implementation of group choice methods in the theory of system constraints]. *Cybernetic management and information technology. Naukove VIDANNA*. No1, pp. 52 - 61.

6. Fisun, K., Vavzhenchuk, S., Tkachenko, Y., Cherkashina, M. (2019) Financial and legal evaluation of the consistency of individual preferences asked in the form of choice functions/ Financial and credit activity – problems of theory and practice. T.3, pp. 293-304.

7. Grabovsky E. M. (2018). Proektuvannya intelektual`nogo kory`stuvacz`kogo interfejsu system pidtry`mky` elektronного navchannya [Designing the Intelligent User Interface of E-Learning Support Systems]. *Scientific Journal «ScienceRise»*. No. 11 (52), pp. 36-39.

8. Naumenko M. O. (2019). Analiz napryamiv podolannya trudnoshhiv

sklads`kogo gospodarstva pry` zabezpechenni logisty`chny`x procesiv. [Analysis of directions of overcoming the difficulties of the warehouse economy while providing logistic processes]. *Scientific Journal "ScienceRise"*. No. 2-3, pp. 13 - 16.

9. Naumenko M. O. (2018). Vdoskonalennya upravlinnya yakisty` produktiyi vy`sokotexnologichny`x pidpry`emstv. [Improvement of product quality management of high-tech enterprises. *Bulletin of the Economics of Transport and Industry of the UGCC*. No. 62, pp. 335 – 342.

10. Grabovsky E. M. (2019). Analiz vy`kory`stannya mul`ty`medijny`x komponentiv v suchasny`x texnologiyax mobil`nogo navchannya. [Analysis of the use of multimedia components in modern technologies of mobile learning]. *Scientific Journal "ScienceRise"*. No. 4 (57), pp. 46-50.

"Вісник економіки транспорту і промисловості" є збірником статей про теоретичні і практичні дослідження у справі економіки транспортної і промислової галузей України. Призначений для викладачів, наукових співробітників, аспірантів, студентів та фахівців, що спеціалізуються у відповідних або суміжних галузях науки, освіти і виробництва.

*Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до переліку фахових видань. Постанова ВАК України №1 – 05/6 від 11.06.03 р. (Бюлетень №7 за 2003 р. Перелік 12).
Постанова ВАК України №1 – 05/4 від 14.10.09 р. (Бюлетень №11 за 2009 р. Перелік 7)
Наказ Міністерства освіти і науки України 21.12.2015 № 1328*

*Видання індексується та реферується в національних та зарубіжних наукометричних базах даних:
Наукова періодика України, РИНЦ (Росія),
Index Copernicus (ICV 2015: 40.96, ICV 2016: 57.02) (Польща),
GoogleScholar (США)*

З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:

*<http://vetp.kart.edu.ua>
http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe
<https://scholar.google.com.ua/citations?user>
<http://journals.uran.ua/index.php/2075-4892>*

«Вісник економіки транспорту і промисловості» № 68

Збірник науково-практичних статей

Відповідальність за набір та викладення фактів у статтях несуть автори. Висловлені ними думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.

Матеріали друкуються в авторській редакції.

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова

**Підписано до друку 05.12.19 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 16,64. Обл. – вид. арк. 16,9.
Замовлення ____ Тираж 70. Ціна договірна**

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.