

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№62 (СПЕЦВИПУСК)

The bulletin of transport and
industry economics
№ 62 (SPECIAL ISSUE)



Харків – 2018

УДК 338.47:338.45

Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до:

- переліку фахових видань України: Наказ МОН України 21.12.2015 № 1328
- міжнародних наукометричних баз:



Наукова періодика України



INDEX COPERNICUS
INTERNATIONAL

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

Номер затверджено на засіданні Вченої ради УкрДУЗТ.
Протокол № 5 від 29 травня 2018р.

Редакційна колегія

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

Члени редакційної колегії за напрямками

напряму «Економіка та управління національним господарством»:

Дикань В.В. – д.е.н., професор
Зоріна О.І. – д.е.н., професор
Кірдіна О.Г. – д.е.н., професор
Компанієць В.В. - д.е.н., професор
Токмакова І.В. – д.е.н., професор
Третяк В.П. - д.е.н., доцент
Чупир О.М. - д.е.н., професор
Олівер Фарон – к.ист.н., головн. адміністратор Консерваторії мистецтв і ремесел (Франція)

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

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

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

e-mail: vetp_euvkb@ukr.net,

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

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

ISSN 2075-4892
ISSN online 2413-4892

© Український державний університет залізничного транспорту 2018р.

Зміст

Державне регулювання економіки

Дикань В.Л., Островерх Г.Є. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтеграційному векторі	11
Данілюк В.О., Фролов О.І., Толстов І.В. Деякі особливості і закономірності економічного розвитку інформаційного суспільства	20
Ейтутіс Г.Д., Попова Д.В. Дослідження складових економічної безпеки України для сталого розвитку держави	29
Каменева Н.М., Косич М.В., Александрова О.Ю. Екологічна складова забезпечення економічної безпеки регіону	36
Остапук Б.Я., Груник І.С., Легенький М.І., Легенький Ю.І. Особливості розвитку промисловості України в сучасних умовах	45

Проблеми транспортного комплексу України

Веприцький Р.С., Ейтутіс Г.Д., Артем'єва С.В. Аналіз та оцінка обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом України	53
Зіць О. Удосконалення факторно-критеріальної моделі оцінки ефективності використання рухомого складу	64
Каличева Н.Є., Зленко О.В. Вплив управління персоналом на стратегічний розвиток залізничного транспорту в сучасних умовах	75
Кравченя І.Н., Дубровская Т.А. Оптимизация затрат на реконструкцию железнодорожной линии под скоростное движение	82
Назаренко І.Л., Черненко С.В. Оцінка економічної безпеки вагонної дільниці	89
Негрей В.Я., Масловская М.А. Целесообразность электрификации участков железной дороги	96
Познякова О.В., Гуляєв М.С. Оновлення логістичної інфраструктури метрополітену Києва	104

Примаченко Г.О., Русяк П.В. Управління ефективністю логістичних систем швидкісних пасажирських перевезень	111
Прохорова В.В. Організація залізничного туризму як інноваційний шлях розвитку пасажирських компаній	118
Тимофєєва Т.О. Вплив сучасних факторів кадрової складової на забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту	124
Токмакова І.В., Войтов І.М., Носенко Л.М. Впровадження ціннісно-орієнтованого управління на залізничному транспорті	131
Устенко М. О. Основні напрямки розвитку та завдання транспортної логістики	138
Шульдінер Ю.В., Іванов С.М. Удосконалення роботи сервісних центрів на залізничних вокзалах при обслуговуванні пасажиропотоку	144

Економіка підприємства

Боровик Ю.Т. Стійкий розвиток будівельного підприємства – важлива умова забезпечення конкурентоспроможності транспортного будівельного комплексу	151
Гребенюк Г.М. Центр розвитку компетенцій трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту	157
Гриценко Н.В. Вплив корпоративної культури на діяльність підприємства	168
Дейнека О.Г., Камчатна Ю.С. Формування стратегії іноваційного розвитку для підприємств залізничного транспорту в умовах формування висошвидкісного руху	174
Діденко Є.В. Моделювання гнучких графіків роботи структурних підрозділів підприємств	180
Кірдіна О.Г., Коловойда Д.С. Розвиток інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту	190
Петухова Т.О., Шамрай А.Є. Теоретичні основи розвитку внутрішнього аудиту підприємств	196

Фісун К.А. Організація системи управління якістю продукції в сучасних умовах	204
Царенкова И.М., Кравченя И.Н. Оптимизация логистических процессов при транспортировке цементобетонных смесей	210
Чухлатий А.В. Практичні аспекти побудови матеріального забезпечення підрозділів національної гвардії України в контексті євроінтеграції	220
Шинкаренко В.Г. Уточнение понятия логистическая система	225

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Дикань О.В., Зікій І.В. Трансформація інноваційної діяльності промислових підприємств залізничного транспорту	234
Калабухін Ю.Є., Каменева Н.М., Зленко Д.Д. Концепція життєвого циклу в теоретичному підході до вибору варіанту інвестицій в оновлення парку тягового рухомого складу	241
Корінь М.В., Кондратюк М.В., Обруч Г.В. Інвестиційне забезпечення розвитку залізничного транспорту України	249
Котик В.О., Котик В.В. Концептуальні підходи до оцінки ефективності інноваційних проєктів залізничного транспорту	260
Швець Ю.О., Нужна Ю.Р. Розвиток венчурного інвестування в Україні та світі	266

Менеджмент і маркетинг

Барабанов І.В., Мисливець К.В. Управління поведінкою персоналу	276
Герасименко В.М. Роль контролінгу в системі управління високотехнологічним підприємством	285
Давидова О.Ю. Науково-практичні методи оцінки інноваційного управління розвитком підприємств	289
Дикань В.Л., Заєць Г.П. Забезпечення ефективності менеджменту промислових підприємств на засадах управління витратами на персонал	297

Зибіна К.В., Сиволовський І.М. Нативна реклама – новий інструмент влучного охоплення цільової аудиторії	306
Кузнецова Г.В. Формування системи антикризового управління на вітчизняних підприємствах	312
Мельник Т.С. Методологічні аспекти маркетингових досліджень попиту і мотивів споживчої поведінки пасажирів залізничного транспорту далекого сполучення	319
Морозова Л.В. Економічний зміст контролінгу управління якістю продукції	329
Науменко М.О. Вдосконалення управління якістю продукції високотехнологічних підприємств	335
Парфентенко І.А. Застосування тривірневої концепції мерчандайзингу для формування купівельної лояльності	342
Товма Л.Ф. Логістичне управління підприємством в умовах ринкової економіки	349
Черкашина М.В. Стратегічне управління процесом забезпечення ефективності комерційної діяльності підприємства	355
Чухлата Ж.Г. Особливості стратегічного управління підприємством в сучасних умовах	362

Соціально-економічні питання

Комаренко О.А. Критерии и методологии оценки уровня и качества жизни населения	368
Панченко Н.Г. Формування концепції корпоративної соціальної відповідальності підприємства	377
Толстова А.В., Сергієнко С. Розвиток соціального підприємництва в Україні: проблеми та можливості	384

Загальноекономічні питання

Коваль І.М. Ціннісно-орієнтована організація діяльності сучасного українського репертуарного театру	392
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Context

Government regulation

Dikan V., Ostroverkh H. Improvement of mechanisms of state management of developments of the railway industry of Ukraine in the euro-integration vector	11
Danilian V.O., Frolov A.I., Tolstov I.V. Some peculiarities and regularities of economic development of information society	20
Eitutis H., Popova D. Research of Ukraine's economic security components for the stable development of the state	29
Kameneva N.M., Kosich M.V., Aleksandrova H.Y. Environmental protection of the economic security of the region	36
Ostapyuk B.Ya., Grunk I.S., Legenky M.I., Lezhenky Yu.I. Peculiarities of development of industry of Ukraine in modern conditions	45

Problems of the transport complex of Ukraine

Vepritsky R.S., Eitutis G.D., Artemieva S. K. Analysis and evaluation of transit transport by railway transport of Ukraine	53
Zits O. Improvement of the factor-criterian model of assessment of the efficiency of the use of a mobile composition	64
Kalicheva N.E., Zlenko O.V. Effect of personnel management on strategic development of railway transport in modern conditions	75
Kravchenya I.N., Dubrouskaya T.A. Optimization of reconstruction costs railway line under high speed motion	82
Nazarenko I.L., Chernenko S.V. Economic security of railway carriage station	89
Negrey V.Ya., Maslovskaya M.A. The feasibility of electrification of railway sections	96
Pozniakova O.V., Huliaiv M.S. Upgrade of logistic infrastructure of the Kyiv subway system	104
Prymachenko H.O., Rusiak P.V. Managing efficiency of logistic systems of speed passenger transportation	111
Prokhorova V. Organization of railway tourism as an innovative way of development of passenger companies	118

Timofeeva T.E. Influence of modern factors of the personnel component to ensuring economic safety of railway transport	124
Tokmakova I.V., Voytov I. M., Nosenko L.M. Implementation of value-oriented management on rail transport	131
Ustenko M.O. Basic and objectives of transport logistics	138
Shuldiner Y., Ivanov S. Improvement of work of service centers at railway stations at the service of passenger transportation	144

Enterprise economics

Borovik Y.T. Sustainable development of a construction enterprise - important condition of ensuring competitiveness of a transport construction complex	151
Hrebeniuk H. Center for development of competences of labor potential of railway transport enterprises	157
Gritsenko N.V. The influence of corporate culture on the activity of the enterprise	168
Dejneka O.G., Kamchatna J. Formation of the innovation development strategy for railway transport enterprises in the conditions of formation of high-quality movement	174
Didenko E.V. Modeling of flexible schedules work of structural divisions of enterprises	180
Kirdina E.G., Kolovoda D. The theoretical aspects of project management in the activities of commercial enterprises	190
Pyetukhova T.O., Shamray A. Theoretical foundations of the development of internal audit enterprises	196
Fisun K.A. Organization of the quality management system in the modern conditions	204
Tsarenkova I.M., Kravchenya I.N. Optimization of logistic processes in the transportation of cement-concrete mixtures	210
Chuhlaty A.V. Practical aspects of building material security of divisions the national guards of Ukraine in the context of eurointegration	220
Shynkarenko V. Update of the concept logistic system	225

Innovation and investment practice

Dykan O.V., Zikiy I.V. Transformation of innovative activity of industrial companies of railway transport	234
Kalabukhin Y.E., Kameneva N.N., Zlenko D.D. Conception of life cycle in theoretical approach to choice of variant of investments in update of hauling mobile composition	241
Korin M., Kondratyuk M., Obruch H. Investment maintenance of the development railway transport in Ukraine	249
Kotyk V.O., Kotyk V.V. Conceptual approaches to estimate the efficiency of innovative projects of railway transport	260
Shvets Yu., Nuzhna Yu. Development of venture investment in Ukraine and the world	266

Management and marketing

Barabanov I.V., Myslyvetc K.V. Management the conduct of personnel	276
Gerasimenko V.M. The role of controlling in the system of management of high-tech enterprises	285
Davydova O.Y. Scientific and practical methods estimation innovative management enterprise development	289
Dykan V., Zaets A.P. Procuring efficiency of management of industrial enterprises on the principles of management of expenditures for personnel	297
Zybina K., Sivolovsky I.M. Native advertisement - a new tool for successful task target audience	306
Kuznetsova G. Formation of anti-crisis management system in popular enterprises	312
Melnyk T.S. Methodological aspects of marketing research of demand and motives of consumer behavior of passengers of railway transport of far message	319
Morozova L.V. Economic controlling control quality management	329
Naumenko M.A. Improving the quality management of the production of high-tech enterprises	335

Parfentenko I.		
Application of the third concept of mirchandaising for forming buying loyalty		342
Tovma L.F.		
Logistic management of the enterprise in the conditions of the market economy		349
Cherkashina M.V.		
Strategic management of the process of ensuring efficiency of business activity of the enterprise		355
Chuhlata G.		
Peculiarities of strategic management of the enterprise in modern conditions		362

Economics-social tasks

Komarenko O.A.		
Criteria and methodologies of the living standards and the people's well-being estimation		368
Panchenko N.G.		
The formation of the concept of corporate social responsibility of the enterprise		377
Tolstova A.V., Sergienko S.		
Development of social enterprises in Ukraine: problems and opportunities		384

General economic question

Koval I.N.		
Valuable-oriented organization of activity of modern ukrainian the repertoire theater		392

УДК 339.92:656.2(477)

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ У ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОМУ ВЕКТОРІ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Островерх Г.Є., аспірант (УкрДУЗТ)*

В статті обґрунтовано та розроблено науково-методичні та практичні рекомендації щодо удосконалення механізму державного управління розвитком залізничної галузі в умовах структурного реформування залізничного транспорту у забезпеченні євроінтеграційного вектору формування конкурентного середовища. Розроблено підхід щодо реалізації механізму державного управління розвитком залізничної галузі України з визначенням основних цілей, методів та результатів реалізації для підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі в умовах євроінтеграційних процесів.

Ключевые слова: державне управління, залізничний транспорт, євроінтеграція, механізми забезпечення, розвиток.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ В ЕВРОИНТЕГРАЦИОННОМ ВЕКТОРЕ

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Островерх А.Е., аспирант (УкрГУЖТ)*

В статье обоснованы и разработаны научно-методические и практические рекомендации по совершенствованию механизма государственного управления развитием железнодорожной отрасли в условиях структурного реформирования железнодорожного транспорта в обеспечении евроинтеграционного вектора формирования конкурентной среды. Подход к реализации механизма государственного управления развитием железнодорожной отрасли Украины с определением основных, обобщенных автором, целей, методов и результатов реализации для повышения конкурентоспособности железнодорожной отрасли в условиях интеграционных процессов.

Ключевые слова: государственное управление, железнодорожный транспорт, евроинтеграция, механизмы обеспечения, развитие.

IMPROVEMENT OF MECHANISMS OF STATE MANAGEMENT OF DEVELOPMENTS OF THE RAILWAY INDUSTRY OF UKRAINE IN THE EURO-INTEGRATION VECTOR

*Dikan V., doctor of economic sciences, professor,
Ostroverkh H., graduate student (USURT)*

The article, the substantiation, deepening and development of scientific and methodological and practical recommendations for improving the mechanism of state governance for the development of the railway industry in the conditions of structural reform of rail transport in providing the European integration vector for the formation of a competitive environment. the approach to implementation of the mechanism of state management of the development of the railway industry of Ukraine with the definition of the main, generalized by the author, goals, methods and results of implementation for increasing competitiveness ozhnosti railway industry in terms of European integration processes.

The scientific and methodical approach to the reform of the railway industry of Ukraine on the basis of generalization of strategic directions of the reformation of the railway transport of Ukraine in accordance with the norms of the European Union (the formation of a vertically integrated system of economic management of rail transport, the introduction of state support for passenger transport and liquidation of their financing at the expense of revenues from other activities of railways , improvement of work of technical, border and port railway stations, has been improved the system of evaluation of economic activity in the field of railway transport, improvement of the nomenclature of expenses for economic activity in the field of railway transport, improvement of the process of management of transportation with the use of the latest information technologies, bringing railway transport standards in line with the requirements of the EU) for the effective realization of the directions of public administration of this branch and acceleration Integration of the railway industry of Ukraine.

Key words: *public administration, development, railway transport, eurointegration, mechanisms of provision, development.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Стабільність розвитку національної економіки залежить від ступеня розвитку кожної з її галузей та інфраструктурних елементів. Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Розвиток залізничної галузі країни є передумовою для стабільного розвитку та підйому економіки нашої держави, посилення її конкурентоспроможності, розширення зв'язків між підприємствами та захисту економічних інтересів країни, розширення зовнішньоекономічної діяльності у забезпеченні євроінтеграційного вектору розвитку України.

Проте транспортна система країни, у тому числі залізничної галузі, все ще не відповідає стандартам, директивам, регламентам, нормам і вимогам Європейського Союзу (ЄС), відзначається суттєвим відставанням щодо законодавчої та нормативно-технічної бази, інфраструктури, якості тягового рухомого складу, обладнання, спектру і якості сервісних послуг.

Актуальність обраної теми обумовлена необхідністю реформування залізничної галузі України в умовах євроінтеграційних процесів, удосконалення та пошуку механізмів державного управління розвитком залізничної галузі, змінами управління в діяльності

підприємств залізничного транспорту України.

Формування на залізничному транспорті ринкових відносин і конкурентного середовища потребує прийняття принципових рішень на державному рівні щодо удосконалення структури, методів та принципів державного управління залізничною галуззю.

Аналіз досліджень і публікацій
Суттєвий внесок у теоретичне обґрунтування принципів формування механізмів державного управління різних галузей економіки, закономірностей функціонування залізничного сектору, нормативно-правового забезпечення залізничної галузі, проблем і перспектив державного регулювання залізничного транспорту зробили вчені: Ю. Кіндзерський, В. Дикань, М. Кизим, В. Ляшенко, Р. Шепетько, М. Якубовський, Г. Ейтутіс, Н. Якименко, Ю. Бараш, О. Кірдіна, І. Токмакова та інші [1-13].

У своїх дослідженнях вони обґрунтували напрями інтеграційних процесів транспортної системи України до Європейського Союзу на сучасному етапі розвитку залізничної галузі.

Незважаючи на великий обсяг наукових розробок теоретичного та практичного характеру у сфері державного управління залізничною галуззю України, потребують подальшої уваги вирішення ключових проблем державного управління залізничним транспортом в умовах реформування галузі та забезпечення євроінтеграційних процесів.

Мета статті полягає у дослідженні механізмів, що застосовуються при реалізації євроінтеграційної політики, та з'ясованні основні проблеми функціонування механізмів реалізації євроінтеграційної політики України в сучасних умовах.

Викладення основного матеріалу.
Незважаючи на специфіку принципів функціонування та напрямків розвитку залізничної галузі в залежності від

сформованих національних реалій економічної та соціальної сфер, можна виділити ключові особливості, характерні для залізничного транспорту в цілому і актуальні в рамках організації управління галуззю: взаємозалежність і взаємний вплив стану рухомого складу та інфраструктури; значуща роль державного фінансування для розвитку інфраструктури та регіональних пасажирських перевезень; конкуренція між пасажиро і вантажоперевезеннями по одній інфраструктурі; різна характеристика вантажних і пасажирських поїздів; серйозні негативні наслідки на безпеку при відмовах і несправності.

На сьогодні залізниці України стоять на порозі корінних структурних перетворень, які обумовлені необхідністю формування на залізничному транспорті ринкових відносин і конкурентного середовища. На даний момент вже усі держави Європи та країн СНД, за виключенням України, завершили процеси структурних реформ на залізничному транспорті.

Проблемами, які стримують подальший розвиток залізничного транспорту в Україні є:

1 недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту та невідповідність організаційної структури залізничного транспорту тенденціям розвитку ринкової економіки України;

2 наявність перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

3 недостатня фінансова прозорість діяльності залізничної галузі; низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень [14].

Окрім внутрішніх проблем, які мають бути вирішені в ході реформування, також є і подолання певного відставання у розвитку українських залізниць від залізниць країн Євросоюзу та Росії, які сьогодні знаходяться на різних стадіях процесу реформування, але при цьому суттєво випереджають залізниці України.

Відсутність безумовної прямої залежності між формою власності залізниць і економічними або якісними показниками їх роботи. З урахуванням особливостей соціально-економічного розвитку України, а також, підсумовуючи світовий досвід, можемо сказати, що існує ряд особливостей, які специфічно виділяють ПАТ «Укрзалізницю». В Україні відсутня головна безпосередня причина, що спонукала багато країн шукати вихід у реформуванні залізничного транспорту, – конкуренція інших видів транспорту і, перш за все, автомобільного, яка призвела до серйозного скорочення перевезень на залізниці. Водночас, є і незаперечний аргумент на користь реформи – в нинішніх

умовах подальший розвиток українських залізниць без реформування – неможливий.

З одного боку, саме на державних залізницях є умови для створення та впровадження нових технологій, таких як високошвидкісні поїзди, розробка яких, як і будівництво спеціалізованих ліній, були б неможливі без наявності відповідної науково-дослідної бази, а також без державного фінансування. З іншого, приватні підприємства, що працюють на концесійній основі, як правило, надають послуги більш високого рівня за прийнятними тарифами.

Дані таблиці 1 свідчать про велику різноманітність видів власності в системах залізничного транспорту європейських країн.

Таблиця 1

Види власності та використання мережі на залізничному транспорті країн Європи

Країна	Державна власність на інфраструктуру залізниць	Експлуатація залізниць незалежними компаніями	
		Державними	Приватними
Швейцарія	Є	Є	Ні
Японія	Ні	Ні	Є
Австрія	Є	Ні	Ні
Німеччина	Є	Ні	Є
Люксембург	Є	Ні	Ні
Бельгія	Є	Є	Є
Нідерланди	Є	Ні	Є
Данія	Є	Є	Є
Італія	Є	Ні	Є
Франція	Є	Ні	Є
Великобританія	Ні	Ні	Є
Швеція	Є	Є	Ні
Норвегія		Ні	Ні

Другий висновок, що впливає з аналізу зарубіжної практики функціонування та реформування залізниць, складається у реалізації різних форм технічних і економічних взаємозв'язків, існування відокремлених залізниць на регіональному та місцевому рівнях. Це відкриває великі можливості в подоланні одноманітності в експлуатації, а також розвитку залізниць по шляху більшої диференціації рівнів обслуговування.

Третій висновок полягає у високій ефективності великих вертикально-інтегрованих систем на транспорті.

Механізм реформування й розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ у галузі почався з відновлення економіки України після тривалої економічної кризи, активізація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова

тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного транспорту.

Транспортна політика держави стає інструментом реалізації національних інтересів, що дозволяє розглядати її як елемент, здатний впливати не тільки на ефективність економічного розвитку, але і на передумови розширення співпраці держав і зміцнення інтеграційних процесів. Так інтеграція України в світову економіку і диверсифікація зовнішньої торгівлі вимагають модернізації залізничної інфраструктури, реалізації потенціалу України як транзитної держави, підвищення взаємодії та конкурентоспроможності вітчизняних перевізників і розвиток експорту транспортних послуг.

Результатом структурної реформи ПАТ «Укрзалізниця» повинно стати організаційне відокремлення інфраструктури та національного перевізника всередині холдингової структури, як це передбачено актами законодавства ЄС в сфері залізничного транспорту. Розмежування державних і господарських функцій, розподіл монопольних і конкурентних видів діяльності знімуть перешкоди для формування і розвитку конкурентного ринку залізничних перевезень (рис.1).

Обов'язковими завданнями держави щодо залізничної галузі мають бути такі:

- 1) створення правового, організаційного, економічного підґрунтя фінансово-інвестиційного забезпечення розвитку;
- 2) регулювання питань реформування, що відповідало б сучасним умовам функціонування, міжнародним вимогам, захисту національних інтересів;
- 3) підтримка національного виробника тягового та рухомого складу, фінансування інвестиційних проектів за рахунок держбюджету (держзамовлення);
- 4) удосконалення нормативно-правової бази діяльності;

5) здійснення та контроль виконання заходів екологічної політики;

6) підтримка і розвиток інноваційного сектора економіки; стимулююча політика інновацій;

7) розвиток вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів та їх інфраструктури тощо.

Необхідність посилення регулюючої та підтримуючої функції держави щодо розвитку залізничної галузі дозволило удосконалити принципи державної політики в цій сфері, серед яких:

1) першочерговість національних інтересів при визначенні заходів розвитку в результаті взаємодії з міжнародними транспортними організаціями;

2) відповідність та взаємодоповнюваність заходів державної промислової, транспортної, інвестиційної, соціальної та інших політик загальній меті - забезпечення конкурентоспроможності національної залізничної транспортної системи;

3) обов'язковість виконання зобов'язань, що визначені в державних програмах та стратегіях розвитку;

4) прогнозованість заходів державного регулювання.

Враховуючи розвиток нових механізмів державного управління залізничною галуззю, які були досліджено, визначено основні цілі державного управління залізничною галуззю та можливі результати їх впровадження, що дозволило узагальнити напрямки удосконалення механізму державного управління розвитком залізничної галузі, які забезпечать: затвердження відповідної ефективної законодавчої бази, повне відокремлення функцій державного регулювання від господарських функцій, впровадження нової системи державного регулювання тарифів, новий підхід до організації перевезень пасажирів, впровадження системи державного управління у сфері безпеки європейського зразка (рис. 2).

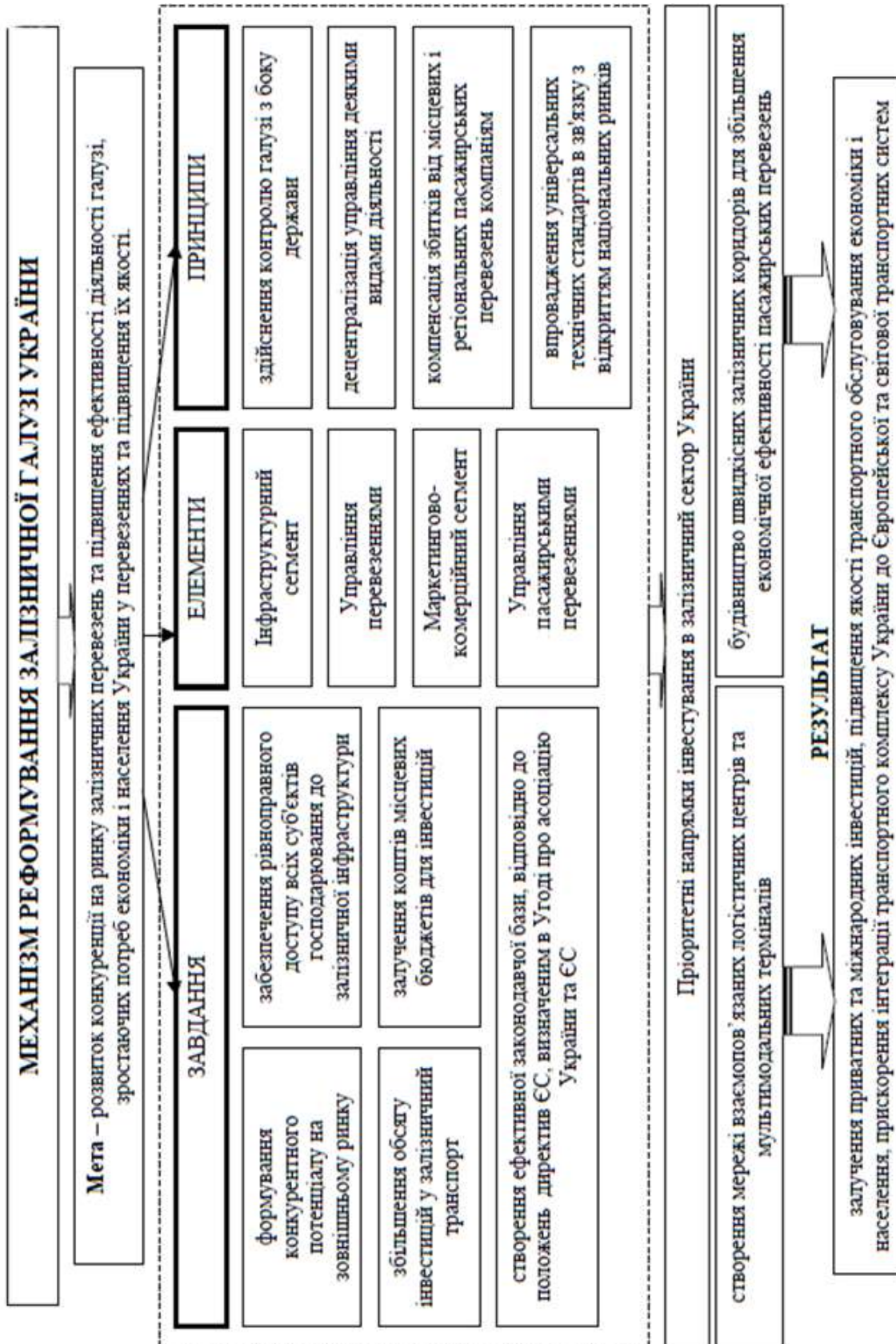


Рис. 1. Механізм реформування залізничної галузі [15]

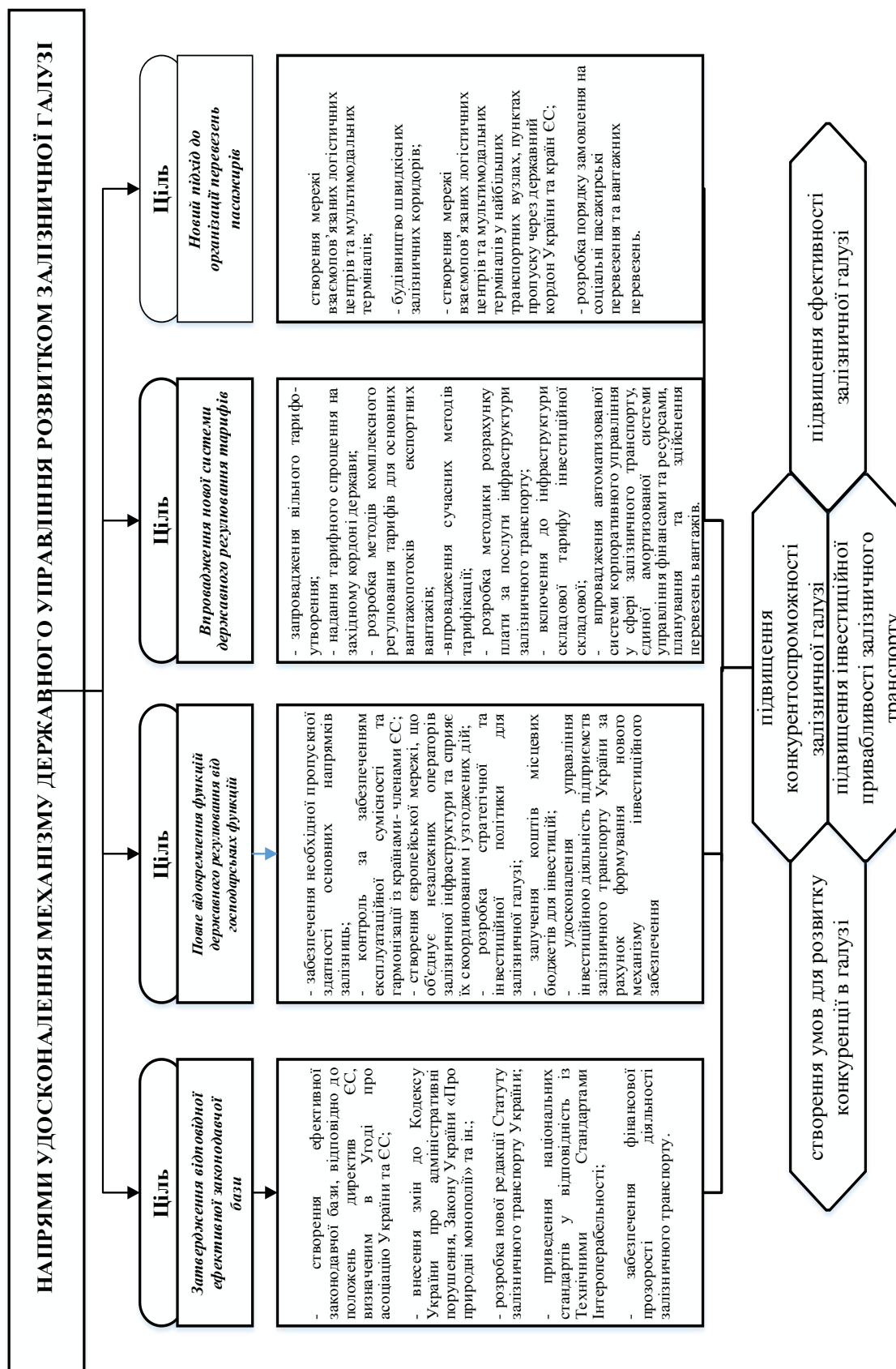


Рис.2. Механізм удосконалення державного управління розвитком залізничної галузі України [авторська розробка]

У результаті розмежування державних і господарських функцій, розподілу монопольних та конкурентних видів діяльності будуть зняті перешкоди для розвитку конкурентного ринку залізничних перевезень, на якому будуть працювати нові підприємства вантажних і пасажирських перевезень різних форм власності та допоміжні підприємства залізничного транспорту.

Удосконалення державного управління залізничної галузі відкриє нові можливості з формування додаткових власних джерел інвестицій за рахунок реструктуризації активів. Підвищиться інвестиційна привабливість національних залізниць для приватного та іноземного капіталу.

У результаті виникне можливість прискорити техніко-технологічну модернізацію залізничного транспорту на рівні європейських і світових стандартів, що буде сприяти:

- максимальній реалізації транзитного потенціалу України;
- прискоренню темпів євроінтеграції.

Проведення цих заходів крім підвищення галузевої ефективності, дозволить отримати і загальноекономічний ефект за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування, експорту транспортних послуг за європейськими стандартами.

Висновок. Сучасна державна політика в сфері регулювання залізничної галузі потребує реформування відповідно до норм Європейського Союзу в умовах розвитку інтеграційних процесів. У зв'язку з зазначеним обґрунтовано необхідність удосконалення системи управління залізничним транспортом та забезпечення державної підтримки його реформування, що дозволить підвищити конкурентоспроможність українських залізниць на ринку транспортних послуг.

Формування державної політики розвитку залізничної галузі в умовах євроінтеграційного процесу дозволять

вирішити наукову задачу щодо удосконалення механізму державного управління залізничної галузі України. За рахунок розширення організаційно-економічного та ресурсного інструментарію. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничної галузі України в умовах єврорегіонального співробітництва та інтеграції.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Кіндзерський Ю.В. Промисловість України: стратегія і політика структурно-технологічної модернізації / Ю.В. Кіндзерський. – Київ: НАН України, Ін-т екон. та прогнозування, 2013. - 536 с.

2 Кизим М.О. Промислова політика та кластеризація економіки України / М.О. Кизим. - Х.: «ІНЖЕК», 2011. - 304 с.

3 Ляшенко В.І. Перший етап модернізації економіки України: досвід та проблеми / В.І. Ляшенко. - Запоріжжя: ІЕП НАН України, 2014. - 798 с.

4 Шепетько Р.І. Неоіндустріалізація як фаза технологічного розвитку реального сектору економіки / Р.І. Шепетько // Формування ринкових відносин в Україні. – 2014. - № 8. - С. 29-33.

5 Дикань В. Л. Державне регулювання промислового розвитку України / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – №. 61.

6 Дикань В.Л. Сутнісні аспекти конкурентоспроможності національної економіки / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 28. – С. 13-20.

7 Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк //

Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2009. - № 26. - С. 13-18.

8 Якубовський М. Концептуальні основи стратегії розвитку промисловості України на період до 2017 року / М. Якубовський, В. Новицький, Ю. Кіндзерський // Економіка України. – 2007. - № 11. - С. 4-19

9 Ейтутіс Г. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації / Г. Ейтутіс, О. Никифорук, О. Бойко // Економіст. – 2012. – №8. – С. 64–69.

10 Якименко Н. В. Методологічні основи державного регулювання розвитку залізничного транспорту України / Н. В. Якименко. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №31. – С. 197–202.

11 Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: 2-е вид., перероб. і доп. / Ю.С. Бараш. – Дніпропетровськ. - 2006. - 259 с.

12 Кірдіна О.Г. Необхідність науково-виробничої інтеграції як форми реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації швидкісного руху залізницями України / О. Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ. -2010. - № 10. - С. 183-194.

13 Токмакова І.В. Дослідження сутності стійкого розвитку залізничного транспорту / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №29. – С.227-229.

14 Про затвердження Державної цільової програми реформування

залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1390 //Законодавство / Верховна Рада України. – Електрон. текст. дані. – Київ, 2012.

15 Щодо підвищення ефективності організаційно-економічного забезпечення єврорегіонального співробітництва України та ЄС: аналіт. записка [Електронний ресурс] / Національний інститут стратегічних досліджень. – Електрон. дані. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1229/> (дата звернення: 22.12.2016). – Назва з екрана.

16 Матвієнко В.В. Державний механізм реформування залізничної галузі: європейський досвід / В.В. Матвієнко // Сучасні проблеми державного управління в умовах системних змін. Серія: Державне управління: зб. наук. пр. – Маріуполь: ДонДУУ, 2015. – Т. XVI. – Вип. 297. – С.122-132.

17 Толстова А.В. Роль державного регулювання в процесі детінізації економіки України / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості – Харків: УкрДАЗТ, 2012. - №40. – С. 303-306.

18 Островерх Г. Є. Теорії управління розвитком залізничного транспорту / Г. Є. Островерх // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – №. 59. – С. 235-242

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133507

УДК 334.02

ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ І ЗАКОНОМІРНОСТІ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА

*Даніл`ян В.О., к.ф.н., доцент,
Фролов О.І., к.е.н., доцент,
Толстов І.В., к.ф.н., доцент (УкрДУЗТ)*

У статті досліджено вплив розвитку інформаційно-комунікативних технологій на зміни, що відбуваються в економічній сфері життя суспільства, зокрема на формування інформаційної економіки, основу якої складають інформаційні засоби виробництва і інформаційні товари і послуги, а основним предметом і засобом праці є інформація. Виявлено та проаналізовано основні особливості та закономірності економічного розвитку інформаційного суспільства.

Ключові слова: інформація, інформаційна економіка, інформаційне суспільство, інформаційно-комунікаційні технології, інформаційні товари, «кібереконіка».

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ И ЗАКОНОМЕРНОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА

*Данильян В.О., к.ф.н., доцент,
Фролов А.И., к.э.н., доцент,
Толстов И.В., к.ф.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье исследовано влияние развития информационно-коммуникативных технологий на изменения, происходящие в экономической сфере жизни общества, в частности на формирование информационной экономики, основу которой составляют информационные средства производства и информационные товары и услуги, а основным предметом и средством труда является информация. Выявлены и проанализированы основные особенности и закономерности экономического развития информационного общества.

Ключевые слова: информация, информационная экономика, информационное общество, информационно-коммуникационные технологии, информационные товары, «киберэкономика».

SOME PECULIARITIES AND REGULARITIES OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF INFORMATION SOCIETY

*Danilian V.O., Ph.D., associate professor,
Frolov A.I., Ph.D., associate professor,
Tolstov I.V., Ph.D., associate professor, (USURT)*

The modern type of society over the past decades is increasingly characterized as an information society. As is known, information technologies are the direct engine of the globalization process, which is connected with the new technical possibilities of communication, and the most important feature is the formation of a single financial and

information space in the world, in which the commercial activities of mankind are increasingly carried out.

The article analyzes the influence of the development of information and communication technologies on the changes taking place in the economic sphere of society's life. The main features and regularities of the economic development of the information society were identified and analyzed. The latest large-scale economic changes taking place in the world are characterized by the emergence of an "information economy". While industrial technologies dominated the capitalist system as a social system, in today's globalized world, information and communication technologies based on the exchange of knowledge and information are of unquestionable priority. The development of information and communication technologies contributes to changes in the field of economic relations, in particular the formation of an information economy, the basis of which are information media and information products and services. The main subject and means of work in the information economy are information, the main product of production and consumption - services and information products. The combination of industrial and post-industrial types of development, the use of information and knowledge as a unique object and means of production, the growth of the service sector, especially the manifestation of the labor theory of value, technological and economic convergence, innovative type of development, the dynamism of production, virtualization of the economic space - the most important economic basis of the information society.

Key words: *information, information economy, information society, information and communication technologies, information products, "kiber economy".*

Постановка проблеми. Сучасний тип суспільства протягом останніх десятиліть усе частіше характеризують як інформаційне суспільство.

Як відомо, інформаційні технології є безпосереднім двигуном процесу глобалізації, яка пов'язана з новими технічними можливостями комунікації, та найважливішою особливістю якої є формування єдиного в масштабах усього світу фінансово-інформаційного простору, в якому все більшою мірою здійснюється комерційна діяльність людства. Саме розвиток сучасних інформаційних і комунікаційних технологій, зростання обсягу інформації все більше визначають сутність нашої епохи. Новітні інформаційно-комунікаційні технології здійснюють величезний перетворювальний вплив на всі сфери сучасного суспільства як у межах національних кордонів, так і у світі в цілому. Глобальність процесів, що відбуваються, неминуче підвищує інтерес до теоретичного осмислення особливостей інформаційного суспільства й

емпіричного вивчення впливу інформаційно-комунікаційних технологій на трансформацію соціально-економічних, політичних і культурних структур.

Аналіз публікацій. Значний внесок у дослідження проблеми становлення та розвитку інформаційної економіки зробили вітчизняні та зарубіжні вчені, зокрема Д. Белл [1], В.М. Геєц [2], М. Кастельс [6], Л.Г. Мельник [7, 8], Е. Тоффлер [14] та ін. Зокрема, наявні наукові праці присвячені дослідженню економічних аспектів інформаційної економіки, успішному зарубіжному досвіду її розвитку. Актуальність наукових досліджень проблем функціонування та розвитку інформаційної економіки пояснюється недостатньою теоретичною розробкою їх в науковій літературі.

В зв'язку з цим метою статті є виявлення та аналіз деяких особливостей і закономірностей економічного розвитку інформаційного суспільства.

Викладення основного матеріалу дослідження. Вчені по-різному називають

сучасний суспільний лад: постіндустріальне, постекономічне, інформаційне суспільство чи суспільство знань.

Однак, як би не називався цей етап розвитку суспільства, практично всі дослідники вважають основним фактором, що визначає розвиток сучасної економіки, її інформатизацію. Провідну роль у новому суспільстві відіграє інформація – і як базовий фактор продуктивного процесу, і як ключовий компонент процесів, що відбуваються в суспільстві. Розвиток світових інформаційних ресурсів грає все зростаючу роль в досягненні динамічного розвитку економіки і підвищенні якості життя населення. Існуюча сьогодні інформаційна культура суспільства проявляється в його здатності формувати інформаційні ресурси, сучасні засоби інформатики і інформаційні технології на користь забезпечення своїх життєдіяльності і розвитку.

Класики постіндустріалізму цілком адекватно визначили роль інформації, знань і технологій у сучасному суспільстві та переконливо довели, що інформаційний сектор економіки матиме тенденцію до глобалізації і зростання. Так, М. Кастельс пише, що в останні два десятиліття у світі створена економіка нового типу, яку він називає інформаційною і глобальною. “Інформаційна – оскільки продуктивність і конкурентоспроможність факторів чи агентів у цій економіці (буде то фірма, регіон чи нація) залежать у першу чергу від їхньої здатності генерувати, обробляти й ефективно використовувати інформацію, основу на знаннях. Глобальна – оскільки основні види економічної діяльності, такі як виробництво, споживання та циркуляція товарів і послуг, а також їх складові (капітал, праця, сировина, управління, інформація, технологія, ринки), організуються в глобальному масштабі безпосередньо або з використанням розгалуженої мережі, що пов’язує економічних агентів. І нарешті,

інформаційна і глобальна – оскільки в нових історичних умовах досягнення певного рівня продуктивності й існування конкуренції можливе лише всередині глобальної взаємозалежної мережі» [6, с.68].

Філософське значення цього фактора, як уявляється, полягає в тому, що людська діяльність здебільшого базується на знаннях та інформації, кодифікованих у різних інформаційних технологіях. “Інтелектуалізація” і глобалізація економічного життя потребують відповідних змін у соціальній організації суспільства, у сфері освіти, у способах виробництва. Знання, зафіксовані в технологіях і глобалізаційних комп’ютерних системах, стають об’єктивним фактором економічного розвитку.

Звичайно, інформацію накопичували та цінували завжди. Новим виявляється стрімке зростання економічного значення інформаційних ресурсів, що спостерігається за останні десятиліття в промислово розвинених країнах. В інформаційному суспільстві виробничий базис складають інформаційні засоби виробництва, основним продуктом споживання (отже, і виробництва) є інформаційні товари та послуги, а ключовим фактором структуризації суспільства є інформація [13, с. 71].

Інформація і знання, що розуміються не як субстанція, втілена у виробничих процесах чи засобах виробництва, а вже як безпосередня виробнича сила, стають найважливішим фактором сучасного господарства, базовим фактором суспільного виробництва. Д. Белл пише: “Якщо індустріальне суспільство ґрунтується на машинній технології, то постіндустріальне суспільство формується під впливом технології інтелектуальної. І якщо капітал та праця – головні структурні елементи індустріального соціуму, то інформація і знання – основа суспільства постіндустріального” [1, с. СLI].

Можна погодитися з поширеним у зарубіжній літературі поняттям “інформаційна економіка”, що характеризує сучасну тенденцію розвитку світової економіки, пов’язану зі зростанням ролі інформаційної індустрії і знань в економічному житті суспільства. “Під інформаційною економікою, – відзначає український дослідник Л.Г. Мельник, – очевидно, слід розуміти виробничу систему в поєднанні зі сферою споживання, де інформація є провідною продуктивною силою (вирішальним засобом і предметом праці), а також основним продуктом виробництва та предметом споживання” [7, с. 86]. Це економіка, у якій домінуючим фактором є процеси накопичення та використання знань; у якій спеціалізовані (наукові) знання, як і повсякденні, стають найважливішим ресурсом, який, поряд із працею, капіталом і природними ресурсами, забезпечує зростання та конкурентоспроможність економічної системи. В інформаційній економіці визначальним є інтелектуальний потенціал суспільства, що існує у свідомості людей і матеріалізується в технологічних способах виробництва [2, с. 17].

Нині у розвинених країнах формується постматеріальна економіка, де найважливішим активом виявляються не матеріально відчутні ресурси – товари, сировина, робоча сила, устаткування, а щось невлвиме – інтелект, інформація, знання.

У постіндустріальному світі “люди працюють мозком замість рук, ... комунікаційні технології створюють глобальну конкуренцію, ... нововведення важливіші за масове виробництво, ... інвестиції вкладаються радше в нові концепції чи засоби їхнього створення, ніж нові машини, ... і постійними є лише швидкі зміни” [12, с. 50].

Цілком об’єктивним є виникнення передумов, у яких формується інформаційна економіка. Однією з таких

передумов є вичерпання соціально-економічних форм розвитку суспільства в рамках існуючих природно-ресурсних і екологічних умов [13]. Дослідники відзначають: саме природно-ресурсні кризи були основними винуватцями та першопричинами будь-яких малих і великих соціально-економічних революцій, що відбуваються в різних куточках земної кулі. За словами Н. Реймерса, “завжди спостерігалася відповідність між розвитком продуктивних сил і природно-ресурсним потенціалом суспільного прогресу” [11, с. 164].

Загальні особливості ситуації, у якій можуть проявитися контури інформаційного суспільства, яскраво відбиті К. Боулдингом в образі “економіки космонавтів”; у ній, подібно до космічного корабля, всі джерела і ресурси мають певні обмеження з точки зору припливу та відтоку. Тому людина має створити циклічну економічну систему, що має здатність нескінченно відтворювати різні матеріальні форми. Однак інформація – це єдина природна субстанція, добування якої із середовища не завдає безпосередніх збитків природі. Крім того, на відміну від виробничого споживання матеріалів чи енергії, що веде до збільшення ентропії, використання інформації дає протилежний ефект: підвищує організованість, упорядкованість навколишнього середовища [3, с. 81].

Якщо земля, капітал і праця мають, хоча й різною мірою, обмежений характер, то інформація і знання безмежні. Людству доводиться освоювати принципово нову систему трудової діяльності, у якій основу продуктивних сил (засобів виробництва, предметів і продуктів праці) складають не звичні відчутні матеріальні об’єкти, а незримі й невідчутні інформаційні фантоми. Зовнішню оболонку у вигляді матеріальних носіїв вони мають лише через природу фізичних обмежень, що

потребують збереження в пам'яті інформаційних образів та практичного сприйняття їх матеріальною сутністю людини.

Інформація не має властивості матеріального світу. Вона не підвладна просторово-часовим обмеженням, оскільки сама формує ці обмеження. "На відміну від матеріальних товарів, інформаційні продукти не споживаються, а використовуються – адже їх не можна "спожити" (в розумінні використати без залишку). Скільки їх не використовуй, менше не стає. Вони не зникають і фізично не зношуються", - відзначає Л.Г. Мельник [7, с. 83-84].

Таким чином, можна сформулювати такі основні властивості інформаційних товарів: можливість тиражування безліч разів у нескінченно малому обсязі простору за нескінченно малі інтервали часу; фізична незношуваність; відсутність фізичних перешкод безоплатного привласнення інформаційних товарів і засобів виробництва будь-ким; для одержання благ основним стає не фізичне володіння засобами виробництва, а інтелектуальна спроможність їхнього використання (освоєння) [7; 8].

Крім того, інформація не має властивості рідкості. Споживання інформації тотожне формуванню нового знання. "Знання розширюються і саморегулюються, вони нарощуються в міру використання. Таким чином, в економіці знань рідкість ресурсів замінена на їхню поширеність" [4, с. 342]. У цьому контексті очевидно: поширення інформації тотожне її самозростанню, що виключає застосування до цього феномену поняття рідкості. До інформації не може бути застосована така характеристика, як споживання в традиційному розумінні цього терміна. Використання інформації сприяє виникненню нової інформації і нового знання, не перешкоджаючи іншим членам суспільства застосовувати її для власних цілей [5].

Виходячи з цього, дослідники дійшли висновку, що інформація має характеристики суспільного блага, якщо, за Ф. Махлупом, розуміти під ним щось таке, чим додатково може скористатися людина, не збільшуючи витрат виробництва. Останнє прямо припускає, що з технічної чи концептуальної точок зору ніщо не може вимірити вартість таких благ у ринкових термінах. Таким чином, сама поширеність і певного роду нелімітованість інформації зумовлюють неможливість вартісної оцінки як її самої, так і продуктів, у створенні яких вона відіграє домінуючу роль.

Ці принципово нові властивості засобів виробництва та товарів не руйнують традиційних виробничих відносин, основою яких століттями залишалася матеріальність компонентів економічної системи і зумовлені нею фізичні й економічні закономірності та принципи. Закладені в основу інформаційної економіки компоненти виробничої системи мають зовсім іншу природу реалізації. Це потребує докорінного перегляду ключових принципів організації громадського життя.

У процесі інформатизації суспільства значних змін зазнають відносини власності на інформаційні засоби виробництва, товарно-грошові відносини, інші атрибути економіки.

Так, процеси, що привели до істотних перетворень у системі продуктивних сил сучасного світового господарства, надали інформації значення вирішального засобу праці, одночасно висунувши її й у ряд провідних предметів праці, що підлягають перетворенню, обробці, збереженню, передачі, споживанню в процесі матеріального і духовного виробництва.

У найбільш розвинених країнах, галузі, що виробляють знання та інформаційні продукти, в даний час стають первинним сектором економіки. У зв'язку з цим заслуговує на увагу думка деяких авторів: виділення і відносно

відокремлення нової сфери діяльності – виробництва інформації – слід розглядати як четвертий великий етап суспільного поділу праці (після виокремлення землеробства, скотарства, ремісництва, торгівлі) [14, с. 11].

Формування інформаційної індустрії зумовлено певними обставинами: інформація все більше стає продуктивною силою; заміна ручної праці розумовою означає водночас інформатизацію економіки; глобалізація громадського життя збільшує роль комунікаційних засобів (прикладом є Інтернет); інформатизація економіки означає постійне підвищення ефективності виробництва й удосконалювання його екологічного рівня; посилення позицій людини в триаді “біо-трудодсоціо” приводить до збільшення потреби в інформаційних товарах і послугах [7].

Загалом інформаційну індустрію можна визначити як галузь економіки, пов’язану з виробництвом, обробкою, передачею, збереженням усіх видів інформації, створенням необхідних для цього технологічних пристроїв (виділяються три галузі інформаційної індустрії: виробництво інформаційного й комунікаційного устаткування, зв’язок і виробництво змісту (інформації)). Вона є найдинамічнішим сектором світової економіки, породжує продукти і послуги, що істотно змінюють характер ведення бізнесу в традиційних галузях, безпосередньо не пов’язаних зі створенням, переробкою та поширенням інформації. Використання інформаційно-комунікаційних технологій у багатьох сферах послуг і промисловості стало вкрай необхідним елементом конкурентної боротьби й економічного розвитку [9].

Роль і значення інформаційної індустрії у світовій економіці стають усе значнішими. Західноєвропейський ринок інформаційних і комунікаційних технологій має вищі темпи зростання

(7,2%), ніж економіка в цілому [3, с. 84]. У більшості розвинених країн питома вага інформаційної індустрії у ВВП знаходиться на рівні 5%, в Великобританії, Угорщині, Ірландії, Республіці Корея, США, Японії цей показник досягає 7% [15].

Однією з особливостей інформаційної економіки є поєднання індустріального та постіндустріального типів розвитку. Використання знань і інформації як основних виробничих ресурсів значуще нині саме тому, що воно проникає в усі сфери економіки, а не концентрується лише в її окремих секторах. У результаті основою на знанні виявляється практично вся сучасна економічна система.

Новітні інформаційні технології стають знаковим фактором модернізації традиційної економіки, методів керування в комерційних організаціях і структурах державної влади – відбувається конвергенція “нової” та традиційної “старої” економік. Доказом слугує той факт, що нині 85% інвестицій у технології “нової економіки” здійснюються компаніями традиційної економіки і спрямовані вони на розвиток інформаційно-технологічної бази корпорацій [10].

Розглядаючи особливості економічних основ інформаційного суспільства відзначимо, що ключовою зміною парадигми при переході до інформаційної економіки може бути зрушення від технології, основаної, головним чином, на використанні дешевої енергії, до технології, основаної на дешевих вкладеннях інформації, почерпнутих з індустрії переробки інформації. Інформація стає головною виробничою сировиною.

Так, М. Кастельс пише: “При індустріальному способі розвитку головне джерело продуктивності – у введенні нових енергетичних джерел та в здатності децентралізувати використання енергії в процесах виробництва і розподілу. У

новому, інформаціональному способі розвитку джерело продуктивності полягає в технології генерування знань, обробки інформації та символічної комунікації. Зрозуміло, знання й інформація є критично важливими елементами в усіх способах розвитку, оскільки процес виробництва завжди оснований на деякому рівні знань і обробці інформації. Однак специфічним для інформаціонального способу розвитку є дія знання на саме знання як головне джерело продуктивності“ [6, с. 38–39].

Зростання галузей сфери послуг є найважливішою особливістю інформаційної економіки. Значення сфери послуг постійно зростає і її частка в економічно розвинених країнах уже нині складає 40–60% і очікується – в найближчому майбутньому вона збільшиться ще на 10–15%. Якщо раніше панувало матеріальне виробництво, то нині панівною стала сфера послуг, тобто нематеріальне виробництво. Це зовсім не означає, що матеріальне виробництво зникло. Воно продовжує існувати, але завдяки високому науково-технічному рівню виробництва і продуктивності праці функціонування такого могутнього промислового потенціалу, як, наприклад, американський, забезпечують усього лише 10% зайнятих [3, с. 87].

Домінування сфери послуг означає, що найпоширенішим продуктом праці є послуги, що створюються, зазвичай, інтелектуальною, а часто творчою працею, витрати якої визначити надзвичайно складно, що призводить до підриву ринкових відносин, насамперед їхнього основного закону – закону вартості, еквівалентних відносин. У цьому контексті Д. Белл формулює проблему інформаційної теорії вартості. “Коли знання у своїй систематичній формі втягується в практичну переробку ресурсів (у вигляді винаходу чи організаційного вдосконалення), можна сказати, що саме знання, а не праця є джерелом вартості”, - пише він. І пояснює:

“Промислові товари виробляються у вигляді відособлених, розпізнаваних одиниць, що обмінюються та продаються, споживаються і використовуються... Інформація та знання не споживаються і не “витрачаються”. Знання – суспільний продукт, і його витрати, ціна й вартість дуже відрізняються від відповідних показників промислових товарів... Знання являє собою “колективне благо”, оскільки за своїм характером з моменту створення воно стає доступним усім...” [1, с. СЛІ].

З точки зору трудової теорії вартості істотними стають два факти. З одного боку, витрати виробництва інформації і знання стають незлічними, оскільки діяльність з їх створення вже не можна розглядати як один із видів традиційної праці. З іншого боку, процес тиражування інформації не є «відтворювальним» процесом у власному розумінні слова, отже, витрати праці на відтворення блага, що є об'єктивною стороною вартісного відношення, стають в умовах інформаційної економіки вкрай ірраціональними поняттям, не здатним одержати кількісну оцінку [5].

Ще однією важливою особливістю інформаційної економіки є зростаюча технологічна й економічна конвергенція. Конвергенцію можна охарактеризувати як процес об'єднання різних технологій, ринків, форм регулювання різних галузей інформаційної індустрії. У цьому разі відбувається розмивання меж між секторами інформаційної індустрії, такими як виробництво комунікаційного устаткування, комп'ютерів, надання комунікаційних мережевих послуг, розробка програмного забезпечення, мультимедійні розподільні мережі, виробництво мультимедійного й аудіовізуального змісту. Відбувається конвергенція різних засобів передачі інформації, таких як провідна, безпроводна й ефірна технології, аналоговий і цифровий зв'язок та ін. [9].

Технологічна спільність створює умови для організаційної, корпоративної

єдності, тобто злиття компаній інформаційної індустрії, як таких, що представляють різні її сектори. Їх мета – об'єднати фінансову та технологічну міць, запропонувати споживачеві нові послуги, усунути конкурентів, одержати доступ до нових ринків.

Крім того, інформаційна економіка характеризується інноваційним типом розвитку та швидкою динамікою виробництва. Причина цього явища – зростаючі темпи виникнення інновацій, тобто факторів (процесів, технологій, принципів, продуктів), що оновлюють виробництво.

Слід відзначити, що інформаційній економіці властиве значне зниження питомих витрат виробництва. На думку Д. Белла, знання зменшує вартість завдяки заощадженню капіталу: заміна працівників машинами сприяє економії праці, зберігаються інвестиції, адже “кожна наступна одиниця капіталу ефективніша та продуктивніша, ніж попередня, і, отже, на одиницю продукції потрібно менше витрат” [1, с. 58–59].

Наступною наочною характеристикою інформаційної економіки є віртуалізація економічного простору, чи «кіберекономіка». Передумовою цього феномену стало створення комп'ютерних мереж та інтернетизація економіки. Під “кіберекономікою” можна розуміти економічну активність, спрямовану на створення інформаційних продуктів і послуг в Інтернеті та глобальних комерційних мережах, а саме: електронної торгівлі, маркетингу, реклами, публікацій, інвестицій, поширення аудіовізуальної продукції й ін. [9].

Діловий інтерес до Інтернету викликаний декількома факторами: створенням легкого в користуванні програмного забезпечення для пошуку потрібних відомостей у колосальних інформаційних ресурсах, низькою вартістю глобальних комунікацій і численними потенційними споживачами.

У віртуальному просторі практично одночасно доступна вся світова торгівля, й споживач ненав'язливо затягується у віртуальний маркет, де провокується на покупку. Крім того, світова економіка починає розглядати електронну комерцію як один із провідних напрямів свого розвитку з таких причин:

- Інтернет уже повсюдно став нормою ділового життя, всесвітній кіберпростір дозволяє надавати послуги on-line і здійснювати віртуальні моделі, неможливі за інших умов;

- утрачають значення фактори простору та часу, комерційна діяльність поширюється на весь світ без великих витрат;

- зменшуються трансакційні витрати завдяки прямому контакту споживача з виробником в інтерактивному режимі без посередників;

- виникає можливість формувати в масштабі реального часу будь-які доступні конфігурації виробів за бажанням споживача;

- умови взаємодії для всіх однакові: невеликі компанії часто можуть на рівних конкурувати з великими і добре відомими;

- мас-медіа електронного ринку – сприятливий простір реклами – дозволяє здійснювати мережевий інтерактивний маркетинг [10].

Висновки. Таким чином, новітні масштабні економічні зміни, які відбуваються у світі, характеризуються становленням “інформаційної економіки”. Якщо в капіталістичній системі як суспільному ладі домінували індустріальні технології, то в сучасному світі, що глобалізується, безумовний пріоритет мають інформаційно-комунікаційні технології, основані на обміні знаннями й інформацією. Розвиток інформаційно-комунікаційних технологій сприяє змінам у сфері економічних відносин, зокрема формуванню інформаційної економіки, основу якої складають інформаційні засоби виробництва й інформаційні

товари та послуги. Основним предметом і засобом праці в інформаційній економіці є інформація, головним продуктом виробництва та споживання – послуги й інформаційні товари. Поєднання індустріального і постіндустріального типів розвитку, використання інформації та знань як унікального предмета і засобу виробництва, зростання сектора послуг, особливості прояву трудової теорії вартості, технологічна й економічна конвергенція, інноваційний тип розвитку, динамічність виробництва, віртуалізація економічного простору – найважливіші економічні підстави інформаційного суспільства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Белл Д. Грядущее постиндустриальное общество. Опыт социального прогнозирования / Д. Белл; пер. с англ. – М.: Academia, 1999. – 956 с.
2. Геец В.М. Социально-экономические трансформации при переходе к экономике знаний / В.М. Геец // Социально-экономические проблемы информационного общества / под ред. д. э. н., проф. Л.Г. Мельника. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2005. – С. 16-33.
3. Даніліян В.О. Інформаційне суспільство та перспективи його розвитку в Україні (соціально-філософський аналіз). Монографія. – Харьков: Право, 2008. – 184 с.
4. Делягин М. Мировой кризис: Общая теория глобализации / М. Делягин. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 767 с.
5. Иноземцев В.Л. Постиндустриальное общество как теоретическая конструкция и формирующаяся реальность / В.Л. Иноземцев // Социально-экономические проблемы информационного общества / под ред. д.э.н., проф. Л.Г. Мельника. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2005. – С. 120–148.
6. Кастельс М. Информационная эпоха: общество и культура / М. Кастельс; пер. с англ. ; под ред. О.И. Шкаратана. – М.: ГУ ВШЭ, 2000. – 608 с.
7. Мельник Л.Г. Информационная экономика: монография / Л.Г. Мельник. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2003. – 288 с.
8. Мельник Л.Г. Предпосылки формирования информационного общества / Л.Г. Мельник // Социально-экономические проблемы информационного общества / под ред. д.э.н., проф. Л.Г. Мельника. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2005. – С. 60–87.
9. Мелюхин И.С. Информационное общество: истоки, проблемы, тенденции развития / И.С. Мелюхин. – М.: МГУ, 1999. – 208 с.
10. Мясникова Л. «Новая экономика» в пространстве постмодерна / Л. Мясникова // Мировая экономика и международные отношения. – 2001. – № 12. – С. 3–15.
11. Реймерс Н.Ф. Экология (теории, законы, правила, принципы и гипотезы) / Н.Ф. Реймерс. – М.: Россия молодая, 1994. – 367 с.
12. Семиноженко В.П. Инновационное развитие как безальтернативный путь планирования будущего / В.П. Семиноженко // Социально-экономические проблемы информационного общества / под ред. д.э.н., проф. Л.Г. Мельника. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2005. – С. 49–58.
13. Социально-экономические проблемы информационного общества / под ред. д.э.н., проф. Л.Г. Мельника. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2005. – 430 с.
14. Тоффлер Э. Третья волна / Э. Тоффлер; пер. с англ. – М.: ООО «Издательство АСТ», 2004. – 781 с.
15. Цифровая экономика [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://issek.hse.ru/data/2017/09/28/1159186870/DE_2_28.09.17.pdf

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133500

УДК 330.101

ДОСЛІДЖЕННЯ СКЛАДОВИХ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ ДЛЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ДЕРЖАВИ

*Ейтутіс Г.Д., д.е.н., професор (ДУІТ)
Попова Д.В., магістрант (КНУ ім. Т.Г.Шевченка)*

В статті розглянуто актуальні методи оцінки сучасного стану економічної безпеки України. Також розкрито сутність нагальних проблем економічної безпеки України та надання пропозицій щодо подолання кризових явищ сучасного господарства держави. Проаналізовано шляхи подолання кризових станів різних галузей виробництва для сталого розвитку та економічного зростання держави в умовах інтеграції країни до світових економічних організацій.

Ключові слова: економічна безпека, органи державного управління, економічні показники, індикатори економічної безпеки.

ИССЛЕДОВАНИЕ СОСТАВЛЯЮЩИХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ ДЛЯ ПОСТОЯННОГО РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВА

*Эйтутис Г.Д., д.э.н., профессор (ГУИТ)
Попова Д.В., магистрант (КНУ им. Т.Г.Шевченко)*

В статье рассмотрены актуальные методы оценки современного состояния экономической безопасности Украины. Также раскрыта сущность актуальных проблем экономической безопасности Украины и представлены предложения по преодолению кризисных явлений современного хозяйства страны. Проанализированы пути преодоления кризисных состояний различных отраслей производства для устойчивого развития и экономического роста государства в условиях интеграции страны в мировых экономических организаций.

Ключевые слова: экономическая безопасность, органы государственного управления, экономические показатели, индикаторы экономической безопасности.

RESEARCH OF UKRAINE'S ECONOMIC SECURITY COMPONENTS FOR THE STABLE DEVELOPMENT OF THE STATE

*Eitutis H., Ph.D., Professor (State University of Infrastructure and Technology)
Popova D., master's student (Taras Shevchenko Kyiv National University)*

The article considers the innovative methods of estimation and analysis of the current economic security situation in Ukraine. The nature of current problems of economic security of State is also disclosed and proposals are presented for overcoming the crisis phenomena of the modern developing economy of the country. This article reflects the institutional features of the economic security ensuring of the State in the face of instability and the emergence of new threats associated with the cyclical nature of the economy. The ways of overcoming the crisis conditions of various branches of production for the sustainable development and

© Ейтутіс Г.Д.,
Попова Д.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

economic growth of the state in the condition of integration of the country in the world economic markets and organizations are analyzed. The purpose of the article is to reveal the urgent issues of Ukraine's economic security and provide the solution of the crisis of the modern state economy. It is important to note that the state's economic security also serves as a criterion for the effectiveness (efficiency) of the state's economic policy. Allocation of national economic interest as one of the most important in the structure of national interests of the country is the basis for the effective sustainable development of economic system. National economic security is understood as the protection of the economy from internal and external adverse factors that interfere with normal functioning of the internal reproduction process, undermine the standard of living of the population and thereby cause increased social tension in society, as well as the threat to the state itself. Among the top priority issues of the economic security is monitoring and assessment of the level of threats to priority national interests, and therefore their interdependence: the calculation of total potential, the disclosure of laws in the system of "priorities of national interests - threats".

Key words: *economic security, state administration institutes, economic indicators, indicators of economic security.*

Постановка проблеми.

Економічна безпека будь-якої країни, з однієї сторони, є важливою складовою системи національної безпеки, що формує захист національних інтересів, з іншої – є безпосередньою умовою дотримання і реалізації національних інтересів щодо забезпечення фінансування, формування доходів та витрат тощо.

Економічна безпека в першу чергу сприяє створенню надійної та забезпеченої всіма необхідними засобами держави, захищеності національно-державних інтересів у сфері економіки.

При цьому основним критерієм економічної безпеки є здатність економіки країни зберігати та підвищувати стійкість до внутрішніх та зовнішніх загроз.

Підвищення економічної безпеки регіону залежить від міри державної підтримки й розробки державних програм регіонального розвитку, а також від розміщення державних замовлень на поставку продукції для потреб усієї країни.

В умовах України зміцненню економічної безпеки регіонів перешкоджають об'єктивні чинники, зокрема, диференціація регіонів за економіко-географічним розташуванням, природно-ресурсним потенціалом, структурою населення, галузевою

спеціалізацією, фінансовою забезпеченістю, типом соціально-економічного розвитку тощо.

Важливо зазначити, що економічна безпека держави виступає і як критерій дієвості (ефективності) економічної політики держави. Виділення економічних національних інтересів як одних з найважливіших в структурі національних інтересів країни є основою ефективного сталого розвитку її економічної системи.

Національна економічна безпека розуміється як захищеність економіки від внутрішніх і зовнішніх несприятливих факторів, які перешкоджають нормальному функціонуванню процесу внутрішнього відтворення, підривають досягнутий рівень життя населення і тим самим викликають підвищену соціальну напруженість в суспільстві, а також загрозу самій державі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання різних аспектів економічної безпеки держави досить пильно та активно вивчається в національних наукових колах, зокрема такими вченими як Дікань В.Л. [2], Бернацкий П.Й. [3], Гуревич А. [4], Майданевич Ю.П. [4], Богма О.С. [6], Бойко Т.В [7], Левчук О.В. [8], Резнік О.М. [9].

Теоретико-методичні засади формування системи економічної безпеки широко представлені в працях західних науковців, серед яких слід виділити наукову роботу Р.Хаусмана та Б.Клінгера [1].

Мета статті полягає в розкритті сутності нагальних проблем економічної безпеки України та надання пропозицій щодо подолання кризових явищ сучасного господарства держави.

Виклад основного матеріалу. У Законі України «Про основи національної безпеки України» визначено, що національна безпека України – це захищеність життєво важливих інтересів людини, громадянина, суспільства та держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, сучасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам [10].

Що стосується законодавчого визначення поняття економічної безпеки України то воно міститься в Методичних рекомендаціях щодо розрахунків рівня економічної безпеки України, що затверджені в Наказі Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 29 жовтня 2013 року [11].

Відповідно до цих рекомендацій економічна безпека – це стан національної економіки, який дає змогу зберігати стійкість до внутрішніх та зовнішніх загроз, забезпечувати високу конкурентоспроможність у світовому економічному середовищі і характеризує здатність національної економіки до сталого та збалансованого зростання. В цілому ж, економічна безпека – це стан держави, за якого вона має можливість створювати і розвивати ефективні умови для перспективного розвитку та зростання добробуту громадян. Основним критерієм економічної безпеки країни вважається здатність її економіки зберігати або, принаймні, швидко поновлювати рівень суспільного відтворення в умовах критичного зменшення (припинення)

поставок ресурсів (товарів, послуг, технологій тощо) або кризових ситуацій внутрішнього чи зовнішнього характеру.

При аналізі економічної безпеки виділяються передусім три важливих складові [12]:

- економічна незалежність, що означає насамперед можливість здійснення державного контролю над національними ресурсами, спроможність використовувати національні конкурентні переваги для забезпечення рівноправної участі у міжнародній торгівлі;

- стійкість і стабільність національної економіки, що передбачає міцність і надійність усіх елементів економічної системи, захист усіх форм власності, створення гарантій для ефективної підприємницької діяльності, стримування дестабілізуючих факторів;

- здатність до саморозвитку і прогресу, тобто спроможність самостійно реалізовувати і захищати національні економічні інтереси, здійснювати постійну модернізацію виробництва, ефективну інвестиційну та інноваційну політику, розвивати інтелектуальний і трудовий потенціал країни.

Більшість дослідників економічної безпеки доходять висновку, що основними структурними елементами економічної безпеки, які необхідно застосувати при її аналізі на рівні держави, є такі [13]:

- сировинно-ресурсна безпека;
- енергетична безпека;
- фінансова безпека;
- соціальна безпека;
- інноваційно-технологічна безпека;

- продовольча безпека;
- зовнішньоекономічна безпека.

Вважається, що економічна безпека – це свого роду забезпечення в довгостроковій перспективі таких систем показників як [14]:

1. Економічна незалежність (фінансова, сировинно-ресурсна, інноваційна тощо);

2. Економічна стабільність (рівень розвитку, що гарантує відчуття безпеки сьогодні та в майбутньому);

3. Економічний розвиток (інноваційно-інвестиційна активність, реструктуризація, фінансове оздоровлення).

Такий підхід до трактування суті економічної безпеки (країни, регіону, підприємства) відображає її основне функціональне значення – збереження економічної самостійності та досягнутого рівня, а також підвищення конкурентоспроможності й розширення можливостей подальшого розвитку. Гарантом захисту національних економічних інтересів повинна виступати держава. Однак в Україні ще відсутні чітко визначені національні економічні інтереси, не сформовано їхню цілісну систему. Це дає змогу урядовцям різних рівнів виправдовувати свої дії, запевняючи, що вони повністю

відповідають національним економічним інтересам.

Для створення цілісної системи національних, економічних інтересів та їх ефективного функціонування насамперед необхідно [13]: створити відповідну нормативну базу; проводити моніторинг національних економічних інтересів та їх моделювання; створити банк даних щодо національних економічних інтересів; забезпечити баланс національних економічних інтересів та їх гармонійне поєднання.

Серед першочергових проблем забезпечення економічної безпеки є відстеження й оцінка рівня загроз пріоритетним національним інтересам, а отже їх взаємозалежність: розрахунок сумарного потенціалу, розкриття закономірності в системі «пріоритети національних інтересів — загрози» (Рис. 1).

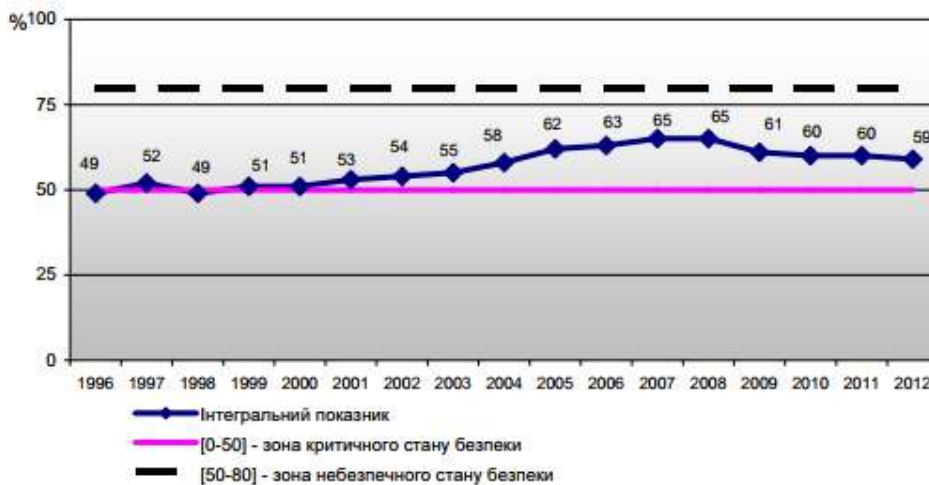


Рис. 1. Інтегральний показник економічної безпеки України (за даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі України)[15]

Кожний індикатор має свій ваговий коефіцієнт, що вказує на ступінь внеску в забезпечення безпеки кожної складової. Стан економічної безпеки України оцінюється шляхом зіставлення розрахованих індикаторів безпеки з їх рубіжними значеннями. Наявність значного відхилення від рубіжного значення свідчить про позитивний або

негативний вплив на інтегральний рівень певної складової економічної безпеки.

Найбільш конкретне уявлення про основні складники економічної безпеки надано в Методиці розрахунку рівня економічної безпеки України, розробленій Міністерством економічного розвитку та торгівлі України, де складниками економічної безпеки є: макроекономічна,

фінансова, зовнішньоекономічна, соціальна, продовольча та інші (Табл. 1) інвестиційна, науково-технологічна, [11]. Розглянемо деякі з них детально. енергетична, виробнича, демографічна,

Таблиця 1

Ваговий коефіцієнт складових економічної безпеки

Складові економічної безпеки	Значення вагового коефіцієнту
1	2
Макроекономічна	0,1005
Виробнича	0,0769
Фінансова	0,1127
Інвестиційна	0,0939
Зовнішньоекономічна	0,0901
Науково-технологічна	0,1183
Соціальна	0,0808
Демографічна	0,0836
Енергетична	0,1326
Продовольча	0,1108

Як бачимо з таблиці найбільший вплив на економічну безпеку справляють такі її складові як енергетична, фінансова, науково-технологічна.

Разом з тим варто зазначити соціальну, демографічну та продовольчу складові, як елементи соціальної безпеки, винести з економічної системи до загального показника національної безпеки, збільшивши при цьому ваговий коефіцієнт інвестиційної та

зовнішньоекономічної складових. При цьому незаперечним є їх взаємозв'язок із економічною системою країни разом з екологічною, оборонною тощо.

За останніми даними в зоні критичного стану знаходиться макроекономічна (43%) та науково-технологічна (48%) складові. Разом з тим переважна більшість складових рівня економічної безпеки знаходиться у зоні небезпечного стану безпеки (Рисунок 2).

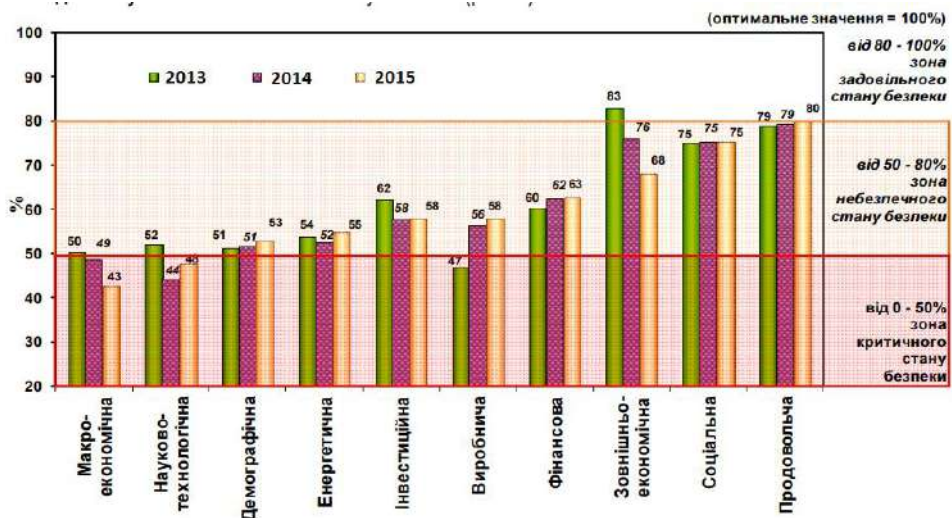


Рис. 2. Часткові індикатори складових економічної безпеки України (за даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі України) [15]

На межі критичного стану є енергетична (55%) та демографічна (53%) складові безпеки. До негативних тенденцій варто віднести зменшення рівня зовнішньоекономічної безпеки та її переміщення із зони задовільного стану при значенні індикатора 83% у 2009 році до 68% у 2011, що показує наявність проблем в сфері міжнародного співробітництва. Підвищення економічної безпеки України залежить від можливості невідкладної реалізації принципово нової економічної моделі розвитку, каталізатором якої можна розглядати сучасну кризу. Має бути застосована всеохоплююча ревізія та сформовані плани консервації технологічних процесів та виробничих фондів, модернізувати які не має економічного сенсу. Принциповим є розширення міжнародного співробітництва України для підвищення рівня інноваційності на основі випереджального залучення іноземного технологічного та інноваційного капіталу. Прогрес у відчутному збільшенні ВВП можливий лише на новій технологічній основі, розвантаженні ключових дисбалансів та досягненні інклюзивного розвитку (тобто підвищення рівня доходів для всіх категорій населення).

Разом з тим, державна політика України у сфері енергетики характеризується неузгодженістю економічних та політичних інтересів на різних рівнях управління. Так проблемами енергоефективності профільні комітети та відомства почали перейматися тільки з настанням політичної кризи та коливаннями валютних курсів. Не узгоджені питання диверсифікації постачання енергоресурсів на основі співпраці з такими країнами як Азербайджан, Казахстан, Туркменістан, Алжир, Іран, країни Перської затоки тощо.

Підвищення цін на енергоносії для населення здійснюється без врахування поточної ситуації, пов'язаної із падінням реальних доходів домогосподарств, а також відсутністю модернізації систем

теплопостачання. Перелічені моменти не сприяють зміцненню економічної безпеки країни та породжують перекося у перерозподілі грошових потоків, що генеруються у результаті реалізації енергоресурсів.

Тому коригування державної політики енергобезпеки має відбуватися шляхом узгодження національних інтересів і стратегії євроінтеграції у розрізі таких напрямів [16]:

- добування та відновлення енергоресурсів: нарощування частки відновлювальних джерел енергії та заміщення традиційних;

- транспортування і розподіл: модернізація ГТС з метою нарощування та повного використання її потенціалу із залученням іноземного капіталу;

- використання: впровадження засад енергоефективності у всіх сферах споживання енергоресурсів шляхом залучення передових технологій та відповідної тарифної політики.

Висновок. На сьогодні численної кількості проблем в енергетичній, фінансовій, виробничій, макроекономічній, інвестиційно-інноваційній, соціальній, продовольчій, демографічній та зовнішньоекономічній сферах, які унеможливають стабільний соціально-економічний розвиток України та призводять до зниження загального рівня національної економічної безпеки. Зазначене зумовлює необхідність розроблення та затвердження на державному рівні обґрунтованої Концепції економічної безпеки України, реалізація якої створить можливості ефективного захисту й реалізації національних економічних інтересів на основі цілеспрямованого впливу на існуючі загрози зовнішнього та внутрішнього походження.

Національна економічна безпека є процесом забезпечення стійкого і безпечного розвитку економічної системи, при якому економіка здатна вирішувати такі завдання: забезпечення незалежності

національної економіки, економічного суверенітету країни, її енергетичної незалежності; ефективне задоволення матеріальних потреб особи, суспільства і держави; підтримка необхідного рівня соціальної та політичної стабільності суспільства; створення умов для гармонійного розвитку системи економічних відносин; підтримка необхідного рівня соціальної та політичної стабільності суспільства; ефективний захист внутрішніх і зовнішніх ринків; захист усіх форм власності; забезпечення стійкості розвитку економіки країни в умовах непередбаченого розриву міжнародних економічних зв'язків; забезпечення стійкості економіки в разі виникнення надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру, а також збройних конфліктів різного рівня; нейтралізація впливу на економіку кримінальних структур.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Hausmann R. The Structure of the Product Space and the Evolution of Comparative Advantage / R. Hausmann, V. Klinger. – Harvard University, 2007. – P.40.
2. Дикань В.Л. Украина в глобальной миросистеме: особенности и последствия государственной экономической политики / Дикань В.Л., Обруч А.В. // Вісник економіки та транспорту. – 2017. – №59. – С. 11–19.
3. Бернацкий П.И. Экономическая безопасность в системе национально-государственных интересов Украины / П.И. Бернацкий. // Проблемы экономики. – 2010. – №1. – С. 24–29.
4. Гуревич А. Экономическая безопасность Украины: лишнее зачеркнуть / А. Гуревич // ZN,UA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zn.ua/ECONOMICS/ekonomicheskaya_bezopasnost_ukrainy_lishnee_zacherknut.html.
5. Майданевич Ю.П. Экономическая безопасность Украины / Ю.П. Майданевич С.Ю. Гагаев // Научные труды Южного филиала национального университета биоресурсов и природоиспользования Украины «Крымский агротехнологический университет». – 2012. - №143. – С. 145-149.
6. Богма О.С. Анализ уровня экономической безопасности Украины за основными складовими / О.С. Богма // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2016. – №8. – С. 11-14.
7. Бойко Т.В. Актуальні проблеми економічної безпеки України // Електронний ресурс / Т. В. Бойко. – Режим доступу: <http://library.kr.ua/orhus/bojko.pdf>.
8. Левчук О.В. Економічна безпека України в контексті глобалізаційних викликів / О.В. Левчук // Економіка і суспільство. – 2017. – №8. – С. 59-64.
9. Резнік О.М. Порівняльний аналіз сутності економічної безпеки України та країн Європейського Союзу / О.М. Резнік // Форум права. – 2015. – № 4. – С. 232-236.
10. ЗАКОН УКРАЇНИ "Про основи національної безпеки України"(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 39, ст.351). 2003 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://xn--80aagahqwyibe8an.com/ukrajiny-zakony/zakon-ukrajini-pro-osnovi-natsionalnoji2003-706.html>
11. Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України 29.10.2013 N 1277 МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ щодо розрахунку рівня економічної безпеки України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cct.com.ua/2013/29.10.2013_1277.htm.
12. Безуглова Ю.В. Проблемы формирования механизма экономической безопасности организации в современных условиях / Ю.В. Безуглова, Т.Н. Иголкина // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2017. – №2. – С. 93-106.
13. Зайцева І.Ю. Підвищення економічної безпеки автотранспортних підприємств в умовах розвитку недружніх

поглинать / І Ю. Зайцева. – Харків: [Електронний ресурс]. – Режим доступу :
УкрДАЗТ, 2009. – 357 с. <http://www.me.gov.ua>.

14. Ляшенко О. М. Концептуалізація управління економічною безпекою підприємства : монографія / О. М. Ляшенко. – Луганськ : Вид-во СНУ ім. Володимира Даля, 2011. – 400 с.

15. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України

16. Власюк Т.О. Стан і тенденції зовнішньоторговельної діяльності України: виклики для економічної безпеки та способи їх подолання / Т.О. Власюк // Стратегічні пріоритети. – 2015. – № 4(37). – С. 48–58.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133517

УДК 504:33(477/54)

ЕКОЛОГІЧНА СКЛАДОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНУ

*Каменева Н.М., к.е.н., доцент,
Косич М.В., к.е.н., доцент,
Александрова О.Ю., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Одною з найважливіших складових економічної безпеки регіону є її екологічна безпека. У статті на прикладі Харківської області показано, що сьогодні є екологічні питання, що стають загрозою економічної безпеки країни в цілому та певного регіону зокрема. Тому екологічній складовій приділяється велика увага у державних документах з економічного розвитку, програмах національної безпеки та законах України. Харківщина, як один з найкрупніших промислових регіонів у країні, має екологічно несприятливу ситуацію. Але протягом останніх років ситуація змінилася на краще. Зроблено висновки про те, що необхідно розробити програму державного економічного стимулювання раціонального природокористування для збереження довкілля.

Ключові слова: економічна безпека, екологічна безпека, регіональна економіка, внутрішня та зовнішня безпека, природоохоронні заходи.

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА

*Каменева Н.Н., к.э.н., доцент,
Косич М.В., к.э.н., доцент,
Александрова Е.Ю., ст. преподаватель (УкрГУЖТ)*

Одной из важнейших составляющих экономической безопасности региона является ее экологическая безопасность. В статье на примере Харьковской области показано, что сегодня есть экологические вопросы, которые становятся угрозой экономической безопасности страны в целом и определенного региона в частности.

Поэтому экологической составляющей уделяется большое внимание в государственных документах по экономическому развитию, программах национальной безопасности и законах Украины. Харьковская область, как один из самых крупных промышленных регионов в стране, имеет экологически неблагоприятную ситуацию. Но в течении последних лет ситуация изменилась к лучшему. Сделаны выводы о том, что необходимо разработать программу государственного экономического стимулирования рационального природопользования для сохранения окружающей среды.

Ключевые слова: экономическая безопасность, экологическая безопасность, региональная экономика, внутренняя и внешняя безопасность, природоохранные мероприятия.

ENVIRONMENTAL PROTECTION OF THE ECONOMIC SECURITY OF THE REGION

*Kameneva N.M., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Kosich M.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Aleksandrova H.Y., Senior lecturer (USURT)*

Today the most pressing problem is the environmental issues that are threatening the economic security of the country as a whole and a particular region in particular. Therefore, the environmental component is given much attention in state documents on economic development, national security programs and laws of Ukraine. The transition to a sustainable development of the country and a certain region is not possible without environmental protection measures. Kharkiv Region as one of the largest industrial regions in the country, has an ecologically unfavorable situation. But in recent years, the situation has changed a little bit for the better. Unfortunately, it's a result by decline in industrial production in our region, that is, the economic downturn in enterprises, rather than at the expense of the latest technologies and the release of high quality products, using innovative technologies that take into account danger of environmental pollution. The territory of the Kharkiv region has a high rank of environmental tension. Here on the large territory the capacities of the ecosystems are exceeded and the further increase of production (at the existing level of technologies and the structure of production). Will lead to the final degradation of natural complexes, the complete depletion of the resource base and the formation of stable zones of the disease of the population, indicating a chain reaction to the unresolved one problem as a result of for the other. It is necessary to develop a program of state economic incentives for environmental management for the preservation of the environment for today's and future generations. Implementation of the state policy on ensuring sustainable development and protection of the environment presupposes the implementation of the approved law on the right of citizens to a prosperous environment, the rights of future generations to use natural potential, as well as solving current socio-economic tasks in connection with the implementation of measures to protect and improve the environment, preservation and restoration of natural resources.

Key words: economic security, environment security, regional economy, internal and external security, environment protection measures.

Постановка проблеми. характеру на сьогодні стають не просто
Невирішені проблеми екологічного проблемами доквілля, а виходять на рівень

внутрішніх загроз економічній безпеці регіону.

Вирішення екологічних проблем все частіше виходить на рівень державних завдань, які стоять перед усім суспільством. Разом з державними програмами з довілля охорони і населення не можна ігнорувати у вирішенні таких питань потенціал таких великих промислових регіонів, як Харківська область. Питання економічної безпеки Харківської області стоїть дуже гостро, і одним з невирішених питань, яке на сьогодні безпосередньо впливає на формування ресурсів області, виступає проблема екологічного характеру. Регіональна екологічна ситуація впливає на трудові ресурси регіону, на формування позитивного інвестиційного клімату, і зрештою, на економічну безпеку в цілому. Тому розгляд питань регіональної екології досить гострий.

Аналіз досліджень. Питання дослідження екологічної складової для забезпечення економічної безпеки розглядається як вітчизняними, так і іноземними вченими.

Так наприклад, вітчизняні вчені В. Л. Дикань, І. В. Токмакова вважають, що для України головний аспект, як і раніше, покладається на видобуток, повноту вилучення та якість переробки мінеральних ресурсів. Надзвичайно важливим фактором є збереження навколишнього природного середовища, і на сьогоднішній день все більше уваги приділяється питанням екології [1]. У різних країнах щорічні економічні збитки від забруднення і деградації природного довілля оцінюються в межах 0,4-18% їх ВВП [2]. В Україні та в інших державах з перехідною економікою ця цифра досягає 10-15%.

Невирішені проблеми. Розглядаючи екологічну складову в світі проблем економічної безпеки, з'ясовано, що недостатньо дослідженим об'єктом є регіональна економіка. На основі наявних даних, можливо виконати аналіз

екологічної обстановки саме в Харківському регіоні, адже він має величезний промисловий потенціал, який впливає на формування економічної безпеки всієї України.

На наш погляд, необхідно сформувати об'єктивне уявлення про екологічну ситуацію в Харківському регіоні з врахуванням її впливу на економічну безпеку країни в цілому.

Ціллю статті є аналіз екологічної складової та її впливу на економічну безпеку регіону країни.

Основний матеріал. Багатовіковий досвід життя і діяльності людини, а також всього суспільства в цілому показує, що в природі взагалі не існує природних і штучних (створених людиною, людьми) об'єктів, процесів, явищ, які б були абсолютно безпечні для людини. Теоретичні дослідження показують, що безпечним для людини можуть бути лише об'єкти, позбавлені запасів енергії, хімічні і біологічно активних елементів. Таким чином, будь-який реально існуючий об'єкт володіє безліччю властивостей, які використовуються людиною в його виробничій і повсякденній діяльності.

Ці властивості можуть бути небезпечними і безпечними для здоров'я і життя людини. Так, наприклад, радіоактивність, що є властивістю радіоактивних речовин в цілому, є небезпечною властивістю для здоров'я і життя людини. Але людина, забезпечуючи себе необхідним захистом, широко використовує цю властивість радіоактивних речовин для задоволення своїх потреб в різних сферах людської діяльності.

Розглядаючи проблеми національних інтересів з точки зору економічної безпеки, як на рівні держави, так і на рівні регіонів, необхідно відзначити одну із складових проблем економічної безпеки - екологічний стан довілля. Більшість учених виділяють екологічну безпеку як одну з

функціональних складових економічної. Тому в багатьох документах, що стосуються економічної безпеки, природоохоронні заходи виділені як важливий аспект економічного розвитку, за умов нормального (прийнятого у всьому світі стандарту) екологічного стану і охорони довкілля на державному рівні.

Так, в Концепції національної безпеки України відбивається сукупність офіційно прийнятих в країні поглядів на цілі і державну стратегію в області забезпечення безпеки особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх погроз політичного, економічного, військового, техногенного, екологічного, інформаційного та іншого характеру з врахуванням наявних ресурсів і можливостей. Екологічні проблеми стоять перед державою як одні з першочергових, оскільки не вирішення цієї задачі може призвести до екологічної катастрофи, зачіпаючи не лише здоров'я населення країни, але і позбавляючи її будь-якого майбутнього.

Під загрозами економічної безпеки прийнято розуміти наявність сукупності умов і чинників, що створюють небезпеку життєво-важливим інтересам особи, суспільства і держави. Реальні і потенційні загрози об'єктам безпеки, витікаючи від внутрішніх і зовнішніх джерел небезпеки, визначають зміст діяльності по забезпеченню внутрішньої і зовнішньої безпеки. Проблеми екологічного характеру прийнято відносити до однієї з загроз економічній безпеці, причому цю загрозу можна назвати як внутрішньою, так і зовнішньою.

В даний час можна вважати, що основною зовнішньою загрозою екологічного напрямку економічній безпеці на рівні країн, як України, так і інших є війни, особливо ядерна війна, яка може призвести до екологічної катастрофи планетарного характеру. Реальність такої загрози переконливо доведена

теоретичними дослідженнями і експериментами, виконаними в 80-х роках 20 століть відомим ученим зі світовим ім'ям - Н. Моїсєєвим [3].

Для забезпечення екологічної безпеки і захисту життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави створюються системи забезпечення екологічної безпеки. Розглянемо це на прикладі «озонових дір».

Встановлено, що концентрація озону над окремими територіями Землі періодично зменшується. Такі явища отримали назву «Озонові діри», пояснюється це зменшенням вмісту озонів часток в атмосфері, яке пов'язане з дією так званих озоноруйнуючих речовин. Зусилля міжнародного співтовариства в даний час направлені на заміну озоноруйнуючих речовин «озонобезпечними», що пов'язане із значними витратами на зміну технології виробництва групи хімічних продуктів.

Відповідно до Віденської конвенції про охорону озонного шару (1985 р.), до якої Україна приєдналася в 1986 році, а також ряду протоколів до цієї Конвенції до 2000 року всі країни - учасниці Конвенції повинні припинити виробництво і використання всіх озоноруйнуючих засобів.

Система забезпечення екологічної безпеки від вказаної вище зовнішньої загрози включає сукупність систем міжнародних договорів політичного, військового і екологічного характеру. Багато хто з цих документів не допускає розв'язування яких-небудь війн і, особливо, ядерної війни, а в разі виникнення серйозних протиріч між країнами, забезпечують їх розв'язання мирними засобами, а відповідні міжнародні органи здійснюють контроль за виконанням вимог вказаних договорів.

Система забезпечення екологічної безпеки від внутрішньої загрози включає: систему законів України, в яких вказані вимоги по захисту довкілля від яких-небудь забруднень антропогенного і

техногенного характеру, а також систему державних органів виконавчої влади, на які покладена відповідальність по контролю і нагляду за виконання вимог законів України по забезпеченню екологічної безпеки. Законами України також передбачені можливість і порядок здійснення контролю екологічної безпеки, як з боку громадських організацій, так і окремих громадян України.

Основи державної екологічної політики закріплені у ряді документів таких як Конституція України, Законі України «Про охорону довкілля», і «Концепція економічної безпеки України», розроблена в інституті економічного прогнозування НАН України.

Аналізуючи приведені вище документи можна визначити, що роль екології в зміцненні економічних і політичних позицій країни поставлена в один ряд з економічними, політичними, науково-технічними, інформаційними чинниками. Тут же визначені пріоритетні напрями діяльності нашої держави в екологічній сфері і представлені діями, направлені на запобігання і усунення негативної дії людської діяльності на довкілля.

У одному з розділів «Концепції економічної безпеки України» визначені цілі, напрями, завдання і принципи проведення в Україні єдиної державної політики в області екології на довгостроковий період. Пріоритетними ж напрями діяльності держави і суспільства є збереження природи і поліпшення довкілля. Тут же визначено, що природне середовище як коштовний компонент національного надбання має бути включене в систему соціально-економічних стосунків.

Перехід до стійкого розвитку країни та її регіонів передбачає здійснення екологічної політики, що базується на ефективному державному регулюванні, а також використанні фінансово-економічних можливостей всіх суб'єктів

природокористування.

Управління в області охорони довкілля на території Харківської області здійснюється органами державної влади обласного рівня, а також органами місцевого самоврядування відповідно до чинного законодавства.

Природоохоронні органи Харківської області на сьогодні представлені наступними органами і організаціями:

1. Колегія Держуправління екології і природних ресурсів в Харківській області;
2. Обласний координаційний радник з екологічних проблем;
3. Державна станція захисту рослин;
4. Обласний Фонд Охорони довкілля і інші.

В цілях ефективної взаємодії між Адміністрацією Харківської області, виконавчими органами міської влади і органами місцевого самоврядування були укладені ряд угод про спільну діяльність.

Реалізація обласної політики в області екологічних стосунків, визначення основних напрямів охорони довкілля здійснюється Адміністрацією Харківської області в особі обласного координаційного радник з екологічних проблем.

Харківська область входить в п'ятірку «найзабрудненіших» регіонів України. Формуванню небезпечної екологічної обстановки сприяла спонтанна індустріалізація регіону в довоєнний час і після Другої Світової війни. Екстенсивний розвиток промисловості, помилки в її розміщенні, технічна відсталість на сьогоднішній час і недооцінка наслідків господарської діяльності для природи регіону, вузьковідомчий, переважно споживчий підхід до використання природних ресурсів області нанесли невиправний збиток довкіллю, створили екологічно небезпечні умови життя населення. Проте статус «Зони екологічного лиха» територія Харківської

області до цих пір не отримала. Обласною Адміністрацією і багаточисельними громадськими організаціями не раз приймалися рішення про проведення першочергових природоохоронних заходів.

У Харківській області, як в одному з найкрупніших промислових регіонів, обстановка в екологічній сфері складається у край несприятливим чином. Слід зазначити, що останні декілька років принесли позитивні зміни в мікроклімат багатьох заповідних місць Харківщини, проте зміна екологічної обстановки на краще, на жаль, базується не на впровадженні очисних споруд або вживанні безвідходних технологій, а на елементарному скороченні випуску продукції на деяких великих заводах Харківської області.

В даний час Харківська область є найбільш урбанізованим районом в Східній частині України, розмістивши на своїй (не найбільшій) території тисячі промислових підприємств.

Найбільшу екологічну проблему Харківщини представляє забруднення атмосферного повітря. На підприємствах області впродовж 2016 року було викинуто в атмосферу 49,6 тис. тон токсичних відходів, що в 20 разів менше, ніж в 2015 році. Зменшення викидів сталося за рахунок виключення токсичних відходів вугільної породи [4].

Як відзначають провідні фахівці сектора державної інспекції цивільного захисту і техногенної безпеки Харківського міського управління ГУ МНС України в Харківській області, непридатні і заборонені до вживання агрохімікати є сьогодні однією з серйозних екологічних проблем Харківщини. Речовини, що накопичилися з давніх часів, несуть в собі загрозу всьому живому, і представляють істотний ризик не лише для довкілля, але і для самих людей [5].

Слід зазначити, що абсолютно не враховуються два крупні джерела

забруднення атмосфери - це підприємства ЖКХ і приватний сектор з пічним опалюванням - за орієнтовними оцінками, його викиди по сумі дорівнюють і навіть перевищують об'єми викидів від котельних ЖКХ і автотранспорту, зареєстрованого на приватних осіб.

Програми, які направлені на збалансований розвиток природно-сировинної бази для задоволення потреб економіки Харківської області, приймаються на всіх рівнях. З урахуванням динамічного розвитку регіону, вирішення пріоритетних екологічних проблем направлене на зниження негативної техногенної дії на природне середовище і здоров'я населення області.

Реалізація таких програм передбачена за рахунок коштів обласного бюджету, що поступають в його прибуткову частину у вигляді оплати за нормативні і наднормативні викиди і скидання забруднюючих речовин, розміщення відходів, частини плати за користування водними об'єктами, відрахувань на відтворення мінерально-сировинної бази.

Не можна забувати, що природні ресурси є одним з найбільш важливих чинників виробництва. Проте, не можна вичерпати цей ресурс, не думаючи про подальші покоління, при цьому забруднивши територію до точки «екологічного лиха».

Згідно з дослідженнями харківських екологів, територія Харківської області має високий ранг екологічної напруженості. Тут на значній території перевищені можливості господарської ємності екосистем і подальше нарощування виробництва (при існуючому рівні технологій і структурі виробництва), що приведе до остаточної деградації природних комплексів, повного виснаження ресурсної бази і формування стійких зон захворювання населення: це свідчатиме про ланцюгову реакцію на невирішену одну проблему внаслідок за

іншою.

Наявність високого наукового потенціалу, досить кваліфікованої і дешевої робочої сили в очах інвесторів є головною перевагою в Харківській області. Таке положення справ може привести до посилення позицій фронтальної економіки, що намітилися, де існуючий економічний механізм природокористування хоча і не гальмує економічний розвиток, але ставить загальні обмежувачі рамки [6].

При оцінці інвестиційної характеристики, екологічний чинник, разом з фінансовим і соціальним, для розвитку економіки Харківської області стає таким, що обмежує, знижує інвестиційну привабливість і темпи залучення до міжрегіональних і міжнародних зв'язків. Технічний прогрес на харківських підприємствах розвивається майже точковим чином, що посилюється і рядом об'єктивних причин (подорожчання газу може привести до згорання деяких виробництв регіону). Єдина можливість забезпечити поступовий розвиток промисловості Харківської області - інноваційні технології.

Основний напрям інновацій в Харківській області - максимізація природокористування, яке слід розуміти в даному випадку, як максимально глибоке використання (переробка) природних ресурсів. Ресурсозберігаючі виробництва (особливо за обставин, що склалися з подорожчанням газу) мають незрівнянно великі можливості підвищення прибутковості. Зниження витрат тут обумовлене зростанням концентрації і комбінування виробництв а в його вертикальних і горизонтальних формах, ресурсозбереженням, підвищенням комплексності використання сировини, розширенням асортименту продукції і появою лідируючих продуктів.

В зв'язку з цим, основне завдання інноваційної діяльності в Харківському регіоні - перетворити продукти, що

випускаються Харківськими підприємствами, - на продукти високої якості, з використанням інноваційних технологій, що враховують небезпеку забруднення довкілля.

В даний час, як основні джерела економічного розвитку, Харківська область продовжує використовувати чинники виробництва і інвестиції, що спрямовуються лише у виробництво, торгівлю і будівництво і не сприяють ефективній трансформації структури регіонального господарства з точки зору екології.

Економічне стимулювання раціонального природокористування може здійснюватися через систему позитивних і негативних методів мотивації.

Серед негативних методів для Харківської області одним з найраціональніших слід рахувати створення сприятливого інвестиційного клімату для інвесторів. На жаль, велика частина інвестицій в ресурсозберігаючі технології - це власні кошти підприємств. Інші джерела фінансування або недоступні, або економічно не вигідні. Держава вводить певні заходи для того, щоб економічний механізм стимулювання ресурсозбереження запрацював. Ряд підприємств на своєму досвіді вже показали, що впровадження ресурсозберігаючих технологій дозволяє не лише підвищити екологічність виробництва і понизити негативну дію на довкілля, але і підвищити ефективність виробництва і конкурентоспроможність продукції.

Підприємства, продукція яких має експортну спрямованість, не лише впроваджують ресурсозберігаючі технології, але і впроваджують системи управління якістю і екологічного менеджменту. Таким чином, бізнес, не чекаючи розробки і впровадження механізмів стимулювання ресурсозбереження і охорони довкілля, сам активізується в цьому напрямі.

У цьому сенсі така інноваційна

політика - це не стільки новий тип державної політики, скільки групування відомих методів науково-технічної і промислової політики, при постановці чітко певної мети - стимулювання науково-технічних нововведень. У Харківському регіоні необхідна така політика, яка приведе до підвищення не лише рівня економічного розвитку, але і до підвищення якості життя населення з точки зору поліпшення стану природного довкілля.

В даний час проблема охорони довкілля, раціонального (економічного) природокористування розглядається і усвідомлюється крізь призму моделі стійкого розвитку, а значить і в контексті економічної безпеки, що синтезує в собі і досить високі темпи економічного розвитку, і охорону, збереження довкілля, відновлення, заповнення, відтворення природних ресурсів. До усвідомлення такого ества і форми розвитку (стійкого), до сприйняття саме такої моделі розвитку підійшли через практику, через розуміння тієї обставини, що без наявності розвиненої економіки навряд чи буде можливим і реальним забезпеченням охорони довкілля на необхідному високому рівні.

У погляді на цю проблему підкреслюється ситуація, яка полягає у відчутті глобальної небезпеки і в тому, що таке відчуття примушує уряди, різного роду екологічні рухи, промисловців об'єднуватися, співпрацювати разом. Лише тісна взаємодія всіх зацікавлених в поліпшенні екологічної ситуації організацій, рухів, комітетів зможе істотно і позитивно вплинути на справи і проблеми в цій важливій для життя кожної людини сфері - сфері, яка є провідною ланкою науки і нової моделі стійкого розвитку, пов'язаної безпосередньо з новою суспільно-економічною наукою - соціальною екологією [5].

У зв'язку з цим слід підкреслити, що і суспільний ефект від економічних реформ, що проводяться в країні,

визначатиметься не тим, скільки і чого приватизовано, ні темпами приватизації, ні самими по собі інституційними перетвореннями, ні кількістю комерційних банків в банківській системі країни, ні наявністю акціонерних підприємств того або іншого типу, а саме соціальними умовами життя людей.

В даний час соціально-екологічний чинник займає центральне місце в основному лише в новій парадигмі економічної науки і в новій моделі стійкого розвитку, але, на жаль, не в практиці суспільно-економічного розвитку. Тому соціально-екологічний чинник не лише в теорії, але і на практиці повинен стати чинником-критерієм при переході до стійкого розвитку суспільства, на які мають бути зорієнтовані і інші чинники. Поки ж в плані екологічної ситуації в Харківському регіоні, в плані процесу екологізації виробництва справи йдуть далеко не кращим чином, тому для Харкова питання розумного природокористування мають особливу значущість, враховуючи його особливості розвитку і сьогодишнє тяжке положення довкілля.

Висновки. Одним з найважливіших питань сьогодні, як для країни в цілому, так і для окремого регіону є проблема економічної безпеки, де важливою складовою є екологічна безпека. Здійснення державної політики по забезпеченню стійкого розвитку і охороні довкілля передбачає реалізацію закріпленого в Конституції України права громадян на благополучне довкілля, прав майбутніх поколінь на користування природним потенціалом, а також вирішення поточних соціально-економічних завдань в нерозривному зв'язку із здійсненням адекватних заходів по захисту і поліпшенню довкілля, збереженню і відновленню природних ресурсів. Ці потребують формування чіткої екологічної політики в Харківському регіоні.

Очікуваний вихід регіону з

ситуації, близької до застою економічного розвитку, призведе, особливо в перші роки, до пікових навантажень, які можуть виявитися поза межними для адаптогенних можливостей природного потенціалу регіону і, можливо, переведуть екологічну ситуацію в області з розряду екологічного лиха в розряд зони екологічної катастрофи, оскільки навантаження на довкілля ще збільшаться. Щоб уникнути цього, необхідний перехід промислового виробництва на нові і новітні технології, тобто необхідна технологічна реструктуризація регіонального господарства. У зв'язку з цим необхідно забезпечити адекватні умови для реалізації на практиці взаємозв'язаного тандему «економіка-екологія», а отже, для забезпечення екологічної безпеки регіону і переходу його економіки до стійкого розвитку.

Реалізація прийнятих програм, як на державному рівні, так і на рівні регіону в повному обсязі зажадає від адміністрації Харківської області, всіх природоохоронних органів мобілізації зусиль, точного економічного розрахунку, прийняття продуманих і не завжди стандартних рішень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В. Л. Розвиток еколого – економічного управління на

підприємствах України в умовах євроінтеграції: монографія / В. Л. Дикань, І. В. Токмакова. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 150 с.

2. Українська Л. О. Оцінка екологічної складової сталого розвитку та еколого-економічного рахівництва в Україні / Л. О. Українська // зб. наук. праць «Економічна теорія та право». – Х.: – 2014. – С. 92 – 102.

3. Моїсєєв Н. Н. Алгоритми розвитку.- М.: Наука, 1987.- 304 с.

4. Чернова Н. Л. Система моделей оцінки і аналізу економічної безпеки регіону // Економіка: проблеми теорії і практики, - Дніпропетровськ: ДНУ, 2016.- № 162.- С. 96-103.

5. Гаєць. Концепція економічної безпеки України

6. Клебанова Т. С., Чумак Н. Л. Оцінка рівня економічної безпеки регіонів України // Регіональні перспективи.- Кременчук: Асоціація «Перспектива».- 2010.- № 1.- с. 9-11.

7. Татаркин А., Романова О., Куклін А., Яковлев В. Економічна безпека як об'єкт регіонального дослідження // Питання економіки.- 2016.- № 5.- С. 78-89.

8. Архипов А., Городецький А., Михайлов Б. Економічна безпека: Оцінки, проблеми, способи забезпечення // Питання економіки.- 2014.- № 12.- С. 36-44.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133528

УДК 338.45 (477)

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Остапюк Б.Я., к.е.н., ст.викладач,
Груник І.С., к.т.н., доцент,
Легенький М.І., магістр,
Легенький Ю.І., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті вияснено, що промисловість для України це найважливіший системоутворюючий чинник національної економіки, який значною мірою визначає рівень розвитку кожної її галузі. Виявлено основних світових лідерів розвитку промисловості. Проаналізовано сучасний стан та розвиток вітчизняної промисловості. Виявлено, що проблеми промисловості мають загальнонаціональний масштаб. Для виходу із кризи необхідне формування і реалізація комплексної програми інноваційного розвитку промислових галузей і механізмів, що в свою чергу забезпечить динамічну модернізацію країни в цілому.

Ключові слова: промисловість, модернізація, продукція, деіндустріалізація економіки, розвиток.

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Остапюк Б.Я., к.э.н., ст.преподаватель,
Груник И.С., к.т.н., доцент,
Легенький М.И., магистр,
Легенький Ю.И., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье выяснено, что промышленность для Украины — это важнейший системообразующий фактор национальной экономики, в значительной мере определяет уровень развития каждой ее области. Выведено основных мировых лидеров развития промышленности. Проанализировано современное состояние и развитие отечественной промышленности. Выведено, что проблемы промышленности имеют общенациональный масштаб. Для выхода из кризиса необходимо формирование и реализация комплексной программы инновационного развития промышленных отраслей и механизмов, в свою очередь обеспечит динамическую модернизацию страны в целом.

Ключевые слова: промышленность, модернизация, продукция, деиндустриализация экономики, развитие.

© Остапюк Б.Я.,
Груник І.С.,
Легенький М.І.,
Легенький Ю.І.

PECULIARITIES OF DEVELOPMENT OF INDUSTRY OF UKRAINE IN MODERN CONDITIONS

*Ostapuyuk B.Ya., Candidate of Economic Science, Senior Lecturer,
Grunk I.S., Candidate of Technical Science, assistant professor,
Legenky M.I., master's degree,
Lezhenky Yu.I., master's degree (USURT)*

The article clarifies that industry for Ukraine is the most important system that creates the factor of the national economy, which largely determines the level of development of each of its branches. The main world leaders in the development of industry have been identified. The present state and development of the domestic industry are analyzed. It is revealed that the problems of industry have a nationwide scale. To overcome the crisis, it is necessary to formulate and implement a comprehensive program of innovative development of industrial sectors and mechanisms, which in turn will provide a dynamic modernization of the country as a whole.

The new policy should ensure the harmonization of the regulatory framework with international standards, the transition to the development and manufacture of multidimensional machine systems. Modular construction using the best element base that meets world standards. This requires changes in engineering education, especially in the methods of designing objects. We must go not from the achieved, but from the desired, taking into account the prospects of development.

Key words: *industry, modernization, production, deindustrialization of economy, development.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах господарювання **промисловість України** перебуває у глибокій системній кризі. Падіння промислового виробництва у 2015 р. становило 13%. І це – відносно показників, й так невисокого його рівня у попередні роки. Четвертий рік відбувається значний спад виробництва промислової продукції, який є наслідком не лише зниження рівня присутності вітчизняної продукції на традиційних ринках (у тому числі через зниження попиту на неї, виключення із виробничої діяльності значної частини підприємств через воєнні дії на сході країни), а й погіршення фінансово-економічних умов їх функціонування. Відповідно посилюється тенденція щодо деіндустріалізації економіки.

Сьогодні понад 90% промислової продукції, що виробляється в Україні знаходиться на досить низькому технологічному рівні. Кількість

промислових підприємств, що займалися інноваційною діяльністю, є вкрай малою (10–12%). При цьому питома вага реалізованої інноваційної продукції не перевищувала 7%. Всі ці показники в 5–7 разів нижчі, ніж в економічно розвинених країнах.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Питанням розвитку промисловості займалися відомі вітчизняні вчені: Воловельська І.В., Дикань В.Л., Зверяков М.І, Зубенко В.О., Каличева Н.Є., Мазур В.Л. та інші [1-6]. Не дивлячись на різноманіття думок, слід зазначити, що розвиток промисловості України є важливим та ефективним фактором для виходу на новий, високотехнологічний рівень розвитку, а особливо в сучасних умовах, коли відбувається скорочення обсягів виробництва.

Мета статті полягає в дослідженні та аналізі особливостей розвитку

промисловості України в сучасних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу. Промисловий комплекс України — найважливіший системоутворюючий чинник національної економіки, який значною мірою визначає рівень розвитку кожної її галузі. На його підприємствах працює понад 3 млн працівників. Промислове виробництво дає майже третину загальної доданої вартості, та близько половини експортної продукції. Без перебільшення, промисловість є визначальним фактором реалізації життєвих інтересів країни, її економічної безпеки, соціальних і культурних умов життя народу.

Світова промисловість знаходиться в стані переходу на новий, високотехнологічний рівень розвитку. Сировинні ринки увійшли в одну з найбільших криз за період від промислової революції XIX століття – і провідні аналітичні центри світу схиляються до того, що з цієї кризи вже не буде виходу.

До моменту здобуття незалежності Україна мала розвинену, за мірками кінця XX ст. промисловість — від видобутку корисних копалин і виробництва з них сировини до високотехнологічних галузей, таких, як космічна, авіаційна, машинобудівна. Якщо говорити про масштаби, вони були відносно скромними: за підсумками 1991 р. питома вага України у світовому виробництві промислової продукції становила 0,57%, але країна, безумовно, належала до промислово розвинених. З тих пір спостерігається спадна динаміка, прискорена останні кілька років: у 2013 р. частка України у світовому виробництві промислових товарів становила 0,2%, в 2016 р. — 0,16%. Падає і питома вага української економіки в світі: в 1991 р. — 0,36%, в 2013 р. — 0,17%, у 2016 р. — 0,12% [7].

Національна інноваційна система виявилася неспроможною стимулювати інноваційні процеси в промисловості та

суттєво впливати на її конкурентоспроможність.

Через стагнацію інвестпроцесів відновлення виробництва не супроводжується якісними змінами. *Промисловість демонструє переважно екстенсивний тип розвитку без змін у базових технологіях.* Для виходу на новий рівень потрібні значні інвестиції, але інвестиції в основний капітал скорочуються. Головним джерелом фінансування промислових підприємств залишаються їхні власні кошти, обсяги яких також постійно зменшуються. Частка кредитних ресурсів для інвестицій не перевищує 15%.

Лідерами світової економіки є Німеччина та Японія, в меншій мірі являються США і Велика Британія, і найбільш динамічні в плані розвитку економіки країни є Китай, Індія, Тайвань. Ці країни надають ключове значення розвитку національної промисловості. Це має бути прикладом для України.

Варто сконцентрувати зусилля для повернення України до числа індустріально розвинених країн. Зокрема, Україна могла б розвивати такі сфери, як викруткове складання і промисловий аутсорсинг, авіаційне і ракетно-космічне машинобудування, військово-промисловий комплекс, транспортне машинобудування, виробництво медичного обладнання, верстатобудування, сільськогосподарське машинобудування.

Якість і масштаб економіки держави в сучасних умовах визначаються не розміром ВВП або експорту, а обсягом доданої вартості, створеної у промисловості, а також місцем країни у глобальних ланцюгах доданої вартості. Українській промисловості необхідно включатися в ці ланцюжки, але робити це не з сировиною (тут ми вбудовані в ланцюжки доданої вартості, але перебуваємо в їх самій низько маржинальній точці), а з продукцією, в

якій є серйозна частка доданої вартості, створена українськими підприємствами.

Після падіння обсягів промислового виробництва в Україні протягом 2012-2015 рр., за підсумками 2016 р. у промисловості було зафіксовано зростання на рівні 2,8 %. Проте позитивна динаміка виявилася нестійкою, і у 2017 р. виробництво промислової продукції скоротилося на 0,7 %. На роботі промисловості позначилося призупинення переміщення вантажів між підконтрольними та невідконтрольними територіями Донбасу та «націоналізація» бойовиками низки підприємств [8].

Як наслідок, падіння виробництва відбулося, насамперед, за рахунок галузей гірничо-металургійного комплексу – у 2017 р. порівняно з 2016 р. добування вугілля скоротилося на 13,6 %, виробництво коксу та коксопродуктів – на 22,0 %, продукції металургійної галузі – на 3,0 %. У переробній промисловості інші галузі демонстрували переважно позитивну динаміку. Виробництво машинобудівної продукції у 2017 р. зросло на 7,7 % порівняно з відповідним періодом 2016 р., насамперед, за рахунок виробництва оптичної та електронної продукції, а також залізничних локомотивів та рухомого складу. Високі темпи зростання у цих видах діяльності відображали виконання військових замовлень та стійкий попит на оновлення та модернізацію рухомого складу з боку ПАТ «Укрзалізниця» [8].

Збільшення обсягів виробництва у хімічній галузі відбувається повільними темпами – воно становило 1,4 %, що пояснюється згортанням виробництва азотних добрив у зв'язку з зупиненням декількох заводів провідних виробників. Виробництво основних фармацевтичних продуктів і фармацевтичних препаратів в умовах стійкого внутрішнього попиту на вітчизняну продукцію галузі з огляду на її вищу цінову конкурентоспроможність порівняно з імпортованою зросло на 1,2 %. Внутрішній попит став чинником

нарощування виробництва гумових, пластмасових виробів та неметалевої продукції (на 7,2 %), зокрема, з боку найважливіших галузей-споживачів цієї продукції: будівництва, транспорту, АПК, медицини та ін. В інших орієнтованих на внутрішній ринок галузях також відбувалося зростання, яке склало у харчовій промисловості 4,6 %, легкій – 7,3%, деревообробній – 3,5 %, меблевій – 23,2 % [8].

Локомотивом української економіки в 2017 році залишилися залізнична та металургійна галузі, незважаючи на економічну блокаду Донбасу. Через це металурги України втратили потужності Алчевського, Єнакієвського, Макеєвського та Донецького металургійних заводів. Напередодні блокади, у 2016 році, зазначені підприємства показали не лише зростання виробництва, але й сотні мільйонів гривень прибутків, які надійшли до бюджету України.

Та вже у 2017 році порівняно з 2016 р. загальне виробництво сталі в Україні зменшилося на 12% – до 21,3 млн тонн; виплавка чавуну на 5% – до 20 млн тонн; виробництво загального металопрокату скоротилося на 14 % – до 18,4 млн тонн. У світовому рейтингу виробників сталі Україна опустилася аж на 12 місце, хоча останні 20 років впевнено займала сходинку в першій десятці.

Проте, власникам металургійних підприємств вдалося знайти додаткові ринки збуту, адже валютна виручка від експорту чорних металів 2017 року проти 2016 р. зросла на 20% – до \$8,67 млрд; металовиробів – на 30%, до \$897 млн. Разом вони склали 20,1% від загального експорту країни. Втім, у металургів залишилася багаторічна проблема – нестача залізничних вагонів для перевезення руди та металопрокату [9].

Не зважаючи на багато проблем в діяльності промисловості України, візитною карткою України на світовій арені може стати космічна галузь. Досі

вона не отримувала належної підтримки від держави, тож мусила сама собі допомагати.

Головний виробник космічних ракет – завод «Південмаш» уже в 2017 р. відновив виробництво ракет-носіїв «Зеніт» для міжнародних проектів Sea Launch («Морський старт») и Land Launch («Наземний старт»). Поки що йдеться про 12 ракет, проте, може бути прийняте рішення щодо збільшення кількості пусків [9].

Крім того, у 2018 році очікується розширення промислової кооперації із компанією Orbital ATK Inc. (США) за програмою будівництва ракети-носія середнього класу Antares. Ракети забезпечують виконання контракту NASA із постачання матеріалів, обладнання та продуктів на міжнародну космічну станцію (МКС). «Південмаш» розраховує, що американські контрагенти замовлять додаткові конструкції для першої ступені на ракети Antares. А це принаймні ще 12 конструкцій [9].

Дієвий інноваційний процес запропонував харківський ПАТ «Завод Фрунзе» - виробництво системи огорожі, обладнані сонячними панелями. Вони можуть використовуватися як самостійно, так і додатковими опорами для сонячних електростанцій на дахах будинків. Ідея полягає в тому, що огорожа може стати джерелом додаткового доходу. В багатьох випадках, коли споживач відчуває дефіцит вільних площ, це буде оптимальним рішенням.

Також рішення дозволяє зробити повністю автономні огорожі, які самі себе забезпечать електроенергією для підсвічування та відеоспостереження. Це, зокрема, дозволить підвищити якість життя мешканцям погано електрифікованих населених пунктів.

Дослідивши діяльність промисловості України за останні роки можна сказати, що Уряд країни поки що не в змозі провести хоч якісь реформи в промисловості, проте намагається

запустити окремі підприємства, які до цього роками не працювали. Одним з таких стало ТОВ «Карпатнафтохім» у місті Калуш Івано-Франківської області, яке простоювало з 2012 року. Наприкінці 2016 року держава скасувала акциз на імпорт скрапленого газу та дизпалива для виробництва етилену. У червні «Карпатнафтохім» запусився. Потужність підприємства складає 250 000 тонн етилену на рік. З цієї сировини виробляються поліетилен та полівінхлорид, які йдуть на експорт.

На прибуткову роботу вийшов і Запорізький алюмінієвий комбінат – ЗалК – єдиний виробник первинного алюмінію в Україні. У 2015 році завод повернули у власність України після того, як ним володіла російська компанія «РУСАЛ». За перше півріччя 2017 року ЗалК отримав 227 млн грн прибутку. На жаль, комбінат й досі не завантажений на повну потужність, бо йому не вистачає сировини.

Проблеми промисловості мають загальнонаціональний масштаб. Виникла загроза технологічній безпеці країни, що потребує розробки системи заходів, спрямованих на переведення промислового комплексу у стан, який відповідає потребам розвитку країни. Якісно новий стан і рівень промисловості може забезпечити лише нова інноваційна стратегія її розвитку.

Майбутнє українських підприємств із галузей напівсировинного виробничого сегмента (застарілих металургії, хімічної промисловості, примітивного машинобудування) представляється малоперспективним. У цих галузях у світі існує такий надлишок виробничих потужностей, причому набагато більш продуктивних і ефективних, ніж українські, що навряд чи наші підприємства зможуть завоювати більшу частку ринку, ніж та, яка є у них зараз. Погіршує ситуацію непродуктивність і неефективність внаслідок високої зношеності основних фондів.

На погляд авторів, існує вихід із кризи — мобілізація зусиль влади, вчених, конструкторів, працівників промисловості, бізнесу, громадських організацій на формування і реалізацію комплексної програми інноваційного розвитку промислових галузей і механізмів, що забезпечать динамічну модернізацію країни.

Наслідками формування нової промислової політики мають стати визначені характеристики промисловості, її виробнича і продуктова структура й параметри. Це потребує створення організаційно-правового механізму узгодження інтересів і відповідальності держави, бізнесу та представників громадянського суспільства на довгостроковій основі. Необхідно формувати у бізнесі організаційну культуру до постійної взаємодії з наукою щодо створення нових інноваційних технологічних рішень, використовувати для цього великий потенціал існуючих промислово-фінансових об'єднань. Актуальним завданням є трансформація існуючих кланово-олігархічних монополій у систему промислово-фінансових структур, що інтегрують у собі реалізацію не тільки корпоративної, а й державної політики.

Інституціональна структура промисловості повинна стати сучасною, перетворившись із фрагментарного на цілісний, інтегрований у світове виробництво комплекс, що здатний до високорентабельної діяльності та саморозвитку, поєднує збалансовані потребами зовнішнього і внутрішнього ринків системно структуровані галузеві утворення, відповідає вимогам екології й енергозбереження.

Нова структура комплексу повинна бути триланковою відповідно до конкретних умов, включати вертикально і горизонтально інтегровані структури. Наступною має стати ланка інтегральних утворень — корпорацій, об'єднань, холдингів, концернів. Особливу увагу

треба приділити формуванню горизонтальних інтегральних об'єднань — кластерів, здатних об'єднати можливості підприємств, у тому числі малих і середніх, при реалізації проектів і програм як на регіональному, міжрегіональному, так і на галузевому рівні. Важливим завданням виступає створення фонду розвитку промисловості. Формування інтегрованих структур має враховувати зарубіжний досвід виконання такої роботи, що дасть змогу мінімізувати ризики її низьких результатів.

На думку авторів, інноваційна державна промислова політика повинна базуватися на стратегічному та галузевих довгострокових прогнозах й інтегрувати найкращий світовий досвід. Важливо сформувати вдосконалену систему наукового та освітнього забезпечення розвитку промисловості. Необхідно відродити ланку галузевої науки, що сьогодні майже ліквідована.

Також слід створити національний науковий центр розвитку промисловості та систему його філіалів по комплексу галузей, на які покласти завдання розробки стратегічних і технологічних прогнозів, координації виконання стратегічно важливих проектів, інтеграції розробок інститутів НАНУ і галузевих інститутів, вищих навчальних закладів та інших суб'єктів науково-інноваційної діяльності. Треба забезпечити виконання Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність» [10] у частині фінансування вітчизняної науки на рівні 1,7% ВВП.

Нова технічна політика повинна забезпечити гармонізацію нормативної бази з міжнародними стандартами, перехід на розробку і виготовлення багатомірних систем машин. Модульна побудова з використанням найкращої елементної бази, що відповідає світовим стандартам. Для цього необхідні зміни в інженерній освіті, особливо у методах проектування об'єктів. Треба йти не від досягнутого, а від потрібного з урахуванням перспектив розвитку.

В сучасних умовах традиційні показники оцінки матеріального виробництва — індекси поточної конкурентоспроможності — перестають відображати якісний бік економічної динаміки, а просте господарське зростання вже не може забезпечити його стабільність і комплексний розвиток. Вважаємо, що більш ефективним, стимулюючим до динамічного інноваційного розвитку міг би бути *індекс перспективної конкурентоспроможності*, який визначається рівнем новизни та наукоємності продукції та включає показники зростання доданої вартості, рентабельності і структури активів, матеріало- та енергоефективності, що сприятиме переходу до стратегії інноваційного розвитку.

Висновки. З наведеного вище можна зробити наступні висновки, що до моменту здобуття незалежності Україна мала досить розвинену промисловість. За останні роки промисловість України має негативну тенденцію, зменшення виробництва так: у 2013 р. частка України у світовому виробництві промислових товарів становила 0,2%, в 2016 р. — 0,16%.

Рушійною силою для розвитку діяльності промисловості України на світовій арені може стати космічна галузь. Досі вона не отримувала належної підтримки від держави, тож мусила сама собі допомагати.

В статті, автор пропонує створити національний науковий центр розвитку промисловості та систему його філіалів по комплексу галузей, на які покласти завдання розробки стратегічних і технологічних прогнозів, координації виконання стратегічно важливих проектів, інтеграції розробок інститутів НАНУ і галузевих інститутів, вищих навчальних закладів та інших суб'єктів науково-інноваційної діяльності.

Національний науковий центр розвитку промисловості повинен забезпечити гармонізацію нормативної бази

з міжнародними стандартами, перехід на розробку і виготовлення багатомірних систем машин. Для цього необхідні зміни в інженерній освіті, особливо у методах проектування об'єктів. Треба йти не від досягнутого, а від потрібного з урахуванням перспектив розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Воловельська І.В. Экономическая безопасность промышленного предприятия в современных условиях / І.В. Воловельська // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2005. - №9 – С.25-27.
2. Дикань В.Л. Роль государства в создании условий возрождения промышленного потенциала Украины / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2012 № 40. – С. 13-17
3. Зверяков М.И. Промышленная политика и механизм ее реализации /М.И. Зверяков // Экономика Украины: – Киев, 2016. -№6. - С.3-18.
4. Зубенко В.О. Зміна парадигми забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств України / В.О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012. - №40. – С.160-162.
5. Каличева Н.Є. Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах / Н.Є Каличева, С.Є. Бохан // Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). -С. 5-15
6. Мазур В.Л. Проблемы промышленной политики в Украине /В.Л. Мазур// Экономика Украины: – Киев, 2016. - №11. - С.3-18.
7. Про відновлення промисловості часів УРСР треба забути [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://dt.ua/ECONOMICS/pro-vidnovlennya-promislovosti-chasiv-ursr-treba-zabuti-ekspert-262041_.html

8. Щодо пріоритетних напрямів здійснення реформ у промисловості України, аналітична записка [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/2762/>

9. Підсумки-2017: українська промисловість [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://mind.ua/publications/20180265-pidsumki-2017-ukrayinska-promislovist>

10. Закон України «Про наукову і науково-технічну діяльність» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/848-19>

11. Дикань В.Л. Глобализационные процессы в экономике Украины / В.Л. Дикань, А.В. Кузуб // Вісник економіки транспорту і промисловості. збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017. №58. С.9-18

12. Данько М. І. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів: монографія/ Данько М.І., Дикань В.Л., Калініченко Л.Л.—Харків: УкрДАЗТ.2010.-167 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133529

УДК 338.31.4.[656.23:656.225]

**АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА ОБСЯГІВ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ**

*Веприцький Р.С., д.ю.н., професор
(РФ "Південно-Західна залізниця" ПАТ "Укрзалізниця")
Ейтутіс Г.Д., д.е.н., професор,
Артем'єва С.В., магістр (ДУИТ)*

Наведено результати аналізу обсягів вантажних перевезень України різними видами транспорту за останні роки та тенденції їх розвитку. Надані показники конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України. Здійснено оцінку обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом України. Визначені основні напрямки покращення потенціалу транзитних перевезень залізничним транспортом: розроблення та гармонізація нормативно-правової бази до міжнародних норм щодо транзитних перевезень; забезпечення пріоритетності розвитку вітчизняного виробництва та збільшення експортного обсягу різновидів сировини і товарів; стимулювання розвитку транспортних послуг; державна підтримка експортно-імпорتنних операцій; забезпечення гнучкої тарифної політики щодо транзитних та експортно-імпорتنних перевезень; розширення міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень залізничним транспортом.

Ключові слова: транзитні перевезення, конкурентоспроможність транспортної інфраструктури, номенклатура вантажів, вантажовідправник, експортно-імпорتنні перевезення, експортний потенціал.

**АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ**

*Веприцкий Р.С., д.ю.н., профессор
(РФ "Юго Западная железная дорога" ПАО "Укрзалізниця")
Ейтутис Г.Д., д.э.н., профессор,
Артемьева С.К., магистр (ДУИТ)*

Приведены результаты анализа объемов грузовых перевозок Украины различными видами транспорта за последние годы и тенденции их развития. Представлены показатели конкурентоспособности транспортной инфраструктуры Украины. Осуществлена оценка объемов транзитных перевозок железнодорожным транспортом Украины. Определены основные направления улучшения потенциала транзитных перевозок: разработка и гармонизация нормативно-правовой базы с международными нормами о транзитных перевозках; обеспечение приоритетности развития отечественного производства и увеличения экспортного объема разновидностей грузов и товаров; стимулирование развития транспортных услуг; государственная поддержка экспортно-импортных операций; обеспечение гибкой тарифной политики по транзитным и экспортно-импортным перевозкам; расширение международного сотрудничества в сфере транзитных перевозок железнодорожным транспортом.

© Веприцький Р.С.,
Ейтутіс Г.Д.,
Артем'єва С.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

Ключевые слова: транзитные перевозки, конкурентоспособность транспортной инфраструктуры, номенклатура грузов, грузоотправитель, экспортно-импортные перевозки, экспортный потенциал.

ANALYSIS AND EVALUATION OF TRANSIT TRANSPORT BY RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Vepritsky R.S., Doctor of Law, Professor
(Regional Branch "South – Western Railway" JSC UZ)*

*Eitutis G.D., Professor,
Artemieva S.K., Master (State University of Infrastructure and Technology)*

It is proved that in recent years there are negative trends, which are associated with a significant drop in the volume of transit freight cargoes by the Territory of Ukraine. The reasons for such a fall are the consequences of the global financial crisis, the events of Crimea and the east of Ukraine, as well as the late timing of the adoption and implementation of both technical and organizational and financial decisions on modernizing the infrastructure of the Ukrainian transport system. Realistic estimation of volumes of transit transportations by railway of Ukraine on the basic nomenclature of cargoes. It was established that in the structure of transit transportation of goods the first place takes coal, the second - iron ore and manganese ore, the third - oil and petroleum products. The share of the specified types of cargo in the total volume of transit traffic by rail is 77%. It was noted that the greatest reduction of transit is observed in the transportation of petroleum products. According to the order of the ship, the main countries of departure and destination, as well as the industrial enterprises involved in transportation, are established. The results of the analysis of volumes of freight transport of Ukraine by various types of transport in recent years and trends of their development are presented. The indicators of competitiveness of the country's transport infrastructure are revealed. Estimates of volumes of transit transportations by railway of Ukraine are estimated. The main directions of improvement of transit potential are defined: development and harmonization of legal norms to international standards for transit transportation; ensuring the priority of development of domestic production and increasing the export volume of materials and goods; promotion of transport services; state support for export-import operations; provision of flexible tariff policy for transit and export-import transportations; expansion of international cooperation in the field of transit traffic by rail.

Keywords: *transit traffic, competitiveness of transport infrastructure, nomenclature of cargoes, shipper, export-import transportations, export potential.*

Постановка проблеми. За останні роки зростання темпів росту обсягів вантажних транзитних перевезень автомобільним транспортом, в порівнянні з залізничними перевезеннями є прямим підтвердженням необхідності проведення досліджень та запровадження маркетингових принципів у сфері транспортних послуг на залізничному транспорті в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вітчизняних вчених

аналізу та синтезу обсягів вантажних перевезень присвячені праці Диканя В.Л.[2], Кірпи Г.М.[10], Кулаєва Ю.Ф.[12], Колесникової Н.М.[11], Пасічника В.І.[13], Пасічника А.М.[4], Прейгера Д.К.[3], Чорного В.В.[14] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на наявність розробок з покращення ефективності транзитних перевезень, данна проблема завжди є актуальною,

Проблеми транспортного комплексу України

особливо під час трансформаційних змін у транспортній інфраструктурі країни.

Метою даної статті є комплексне дослідження тенденцій розвитку транзитних перевезень залізничним транспортом України та визначення напрямків покращення транзитних перевезень залізничним транспортом.

Виклад основного матеріалу. Відомо, що транспорт є однією з провідних форм суспільного виробництва, від якості функціонування якого залежать стан і розвиток промисловості, сільського господарства та обороноздатності країни, а також значною мірою благополуччя і зручність життя населення [2, С. 13; 3, С. 47; 8].

За останніх 7 років загальний обсяг вантажних перевезень скоротився майже на 13%, в тому числі скорочення обсягів вантажних перевезень відбулося по залізничному транспорту на 22% та морському і річковому транспорту у 2,5 рази при одночасному збільшенні на автомобільному транспорті на 11%, що призвело до нового розподілу часток перевезень у транспортній галузі.

Слід зазначити, що у 2017 році досягнута позитивна динаміка загального обсягу вантажних перевезень, так у цілому обсяг перевезень виріс на 4,73 млрд тонн (+1,0 %), вантажообіг - відповідно на 7,88 % (+3,5 %) , що свідчить про початок росту національної економіки (табл.1).

Таблиця 1

Обсяги вантажних перевезень за видами транспорту (2010-2017 р р.)

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1. Перевезено вантажів-всього, млн.т	594,69	650,61	638,49	629,24	569,68	498,86	511,94	516,67
з них залізничним транспортом	432,90	469,31	457,45	443,60	389,70	349,99	343,43	339,6
Внутрішнє сполучення	237,63	254,95	339,51	229,12	182,66	161,86	174,30	160,0
Імпортні перевезення	30,31	32,04	35,09	34,93	36,21	36,19	37,73	43,9
Експортні перевезення	118,28	131,32	140,96	145,52	141,32	127,77	114,47	116,1
Транзитні перевезення	46,68	50,99	41,89	34,03	29,5'1	24,17	16,93	19,6
Морським і річковим транспортом	3,49	2,90	1,94	2,04	1,48	1,51	1,54	1,4
Автомобільним транспортом	158,20	178,30	179,00	183,50	178,40	147,30	166,90	175,6
Авіаційним транспортом	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7	0,1
Вантажообіг, млрд.ткм	257,18	282,67	279,31	266,94	250,74	229,69	226,25	234,13
З них залізничним транспортом	218,10	243,86	237,72	224,43	211,23	195,05	187,55	191,90
Внутрішнє	80,41	88,68	83,69	78,77	67,49	64,13	71,09	68,90
Імпорт	14,50	16,83	18,53	17,84	18,95	18,26	18,86	22,90
Експорт	77,17	87,08	93,20	93,92	94,17	86,05	77,94	79,80
Транзит	46,02	51,27	42,30	33,90	30,62	26,61	19,66	20.30
Морським і річковим транспортом (УДП + АРП)			2,05	1,75	1,51		0,82	0,76
Автомобільним транспортом	38,70	38,44	39,19	40,49	37,76	34,43	37,65	41,2
Авіаційним транспортом	0,38	0,37	0,35	0,27	0,24	0,21	0,23	0,27

Процеси інтеграції та гармонізації міждержавних і транснаціональних світової економіки, створення виробничих об'єднань ставлять до

транспортної системи нові вимоги, реалізувати які у рамках окремої держави вже неможливо [11, С 135].

У сьогочасних умовах функціонування ринкової економіки, в силу геополітичного розташування України та її регіонів, характерної актуальності набувають питання ефективного використання їх транзитного потенціалу. Транзитний потенціал України визначає її місце в системі міжнародних зв'язків і повинен ефективно реалізовуватися завдяки вигідному гео економічному та геополітичному розташуванню [10].

Наша країна протягом всієї історії була центром та найзручнішим транспортним вузлом між Європою та Азією. Україна є сусідом у залізничному сполученні з 7 країнами: Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою, Росією, Білорусією. Саме транзитні перевезення можуть надати нашій державі нові надходження зовнішніх коштів і підвищити її економічний стан. Тому розвиток транзитного потенціалу – це важлива складова у формуванні ефективної і потужної економіки України [9].

Якщо розглядати транзитний транспортний потенціал як економічну категорію, то він характеризує не тільки здатність здійснення міжнародних перевезень через територію, а і повинен забезпечувати комплексний розвиток на цій основі [14].

Поняття “транзит вантажів” визначено у Законі України “Про транзит вантажів”: “Транзит вантажів – перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України” [1, 12].

Таким чином, під транзитом слід розуміти вільне переміщення (ст. V Угоди ГАТТ/СОТ) через територію країни вантажів третіх країн під контролем митних органів держави без стягнення мита, податків і без застосування до товарів заходів тарифного і нетарифного регулювання. Транзит – це різновид

експорту транспортних послуг, які надаються вантажовласникові та перевізникові. Значна частка транзитних вантажів перевозиться у контейнерах, що вимагає наявності спеціалізованого рухомого складу та відповідних пунктів переробки (таких, як порт, станція, пункт пропуску на митному кордоні), використання інформаційних і логістичних технологій, узгодженої взаємодії експедиторів різних країн [2, С. 48; 13].

Значення різних видів транспорту можна оцінити за розміром частки в загальному обсязі транзитних перевезень. Аналіз звітних даних показує, що основний обсяг транзитних перевезень вантажів здійснюється залізничним і автомобільним видами транспорту, за 2017 р. їх частка від загального обсягу перевезень становить 81,2 % і 16,2 % відповідно [3, С. 25].

Зазначимо також, що за останні роки відмічається позитивна динаміка збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів автомобільним транспортом, який підняв свою частку до 2010 року у 2рази (на 8 пунктів), що пояснюється активізацією відносини України з країнами ЄС, а залізничний транспорт втратив свої позиції на ринку транзитних перевезень аналогічно на 8 пунктів.. Третє місце за обсягами перевезень посідає морський транспорт, яким у 2017 році перевезено 2,2 % вантажів. І зовсім незначна частка перевезень виконується річковим та авіаційним видами транспорту [6].

При цьому за останні роки відмічаються негативні тенденції пов'язані зі значним падіння обсягів транзитних перевезень вантажів територією України. Після стрімкого збільшення транзитних вантажопотоків з 2005 по 2008 роки, починаючи з 2009 року спостерігається протилежна тенденція і в період з 2010 по 2017 роки транзит зменшився практично в три рази [4, С.90]

Причинами стрімкого падіння обсягів транзитних вантажів, виявилися наслідки світової фінансової кризи, події в Криму та на сході країни, а також несвоєчасність прийняття та реалізації як

Проблеми транспортного комплексу України

технічних так і організаційно-фінансових рішень з модернізації інфраструктури української транспортної системи [5, С.39].

Так за даними Всесвітнього економічного форуму за

конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури Україна займає 91 місце, за якістю доріг – 132, за якістю портової інфраструктури – 108 серед 140 країн світу, табл.2 [7].

Таблиця 2

Показники конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України

Індекс глобальної конкурентоспроможності	2014 – 2015 (серед 144 країн)	2015 – 2016 (серед 140 країн)	Динаміка
Позиція України за транспортною інфраструктурою:	88	91	-3
-якість усієї інфраструктури	75	82	+2
-якість доріг	139	132	-7
-якість залізничної інфраструктури	25	28	+7
-якість портової інфраструктури	107	108	-1
-якість інфраструктури авіаційного транспорту	99	97	+

Наведені результати показують, що найкращий показник України у цьому рейтингу за якістю транспортної інфраструктури є залізничний транспорт. Проте, за останні два роки він втратив три позиції і перейшов із 25 на 28 місце.

Розглянемо структуру транзиту залізничним транспортом в розрізі основних вантажів, їх динаміку, фактори впливу, а також заходи щодо покращення транзитного потенціалу [15].

У загальних обсягах вантажних перевезень частка транзитних вантажів складає 5,8%, у загальному вантажообігу 10,6%.

Обсяг транзитних перевезень залізничним транспортом у 2017 році зменшився по відношенню до 2010 року у 2,4 рази, а до 2008 року у 3,6 рази.

Найменший обсяг транзитних перевезень виконано залізничним транспортом у 2016 році – 16930 тис.тонн (рис.1).

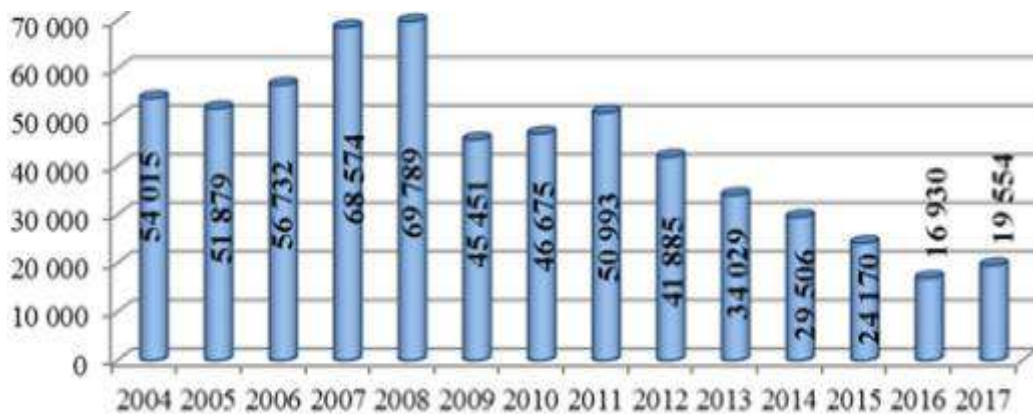


Рис. 1 Обсяги транзитних перевезень залізничним транспортом, тис. тонн

У структурі транзитних перевезень вантажів перше місце посідає кам'яне вугілля – 7 958,6 тис. тонн, друге – руда залізна та марганцева – 4 662,1 тис. тонн, третє – нафта і нафтопродукти – 2 081 тис.

тонн. Питома вага вказаних родів вантажів у загальному обсягу транзитних перевезень залізничним транспортом складає 77% (рис.2).



Рис. 2 Структура обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом за 2017 рік

За звітний період збільшилися обсяги перевезень вугілля кам'яного (+4 258,5 тис. тонн) до 8 млн. тонн, лісних вантажів (+325,3 тис. тонн) до 716 тис. тонн та хімікатів (+291 тис. тонн) до 1 млн. тонн.

Основне зменшення спостерігається при перевезенні нафтопродуктів (1946,3 тис. тонн) до 4,7 млн. тонн.

Аналіз транзитних перевезень за основними вантажами наведено далі.

Кам'яне вугілля посідає першу позицію у структурі обсягів транзиту (40,7% від загального обсягу транзитних перевезень). Обсяги перевезень вугілля у 2017 році склали 7 959 тис. тонн, що на 4 258,5 тис. тонн або у 2 рази більше за 2016 рік. Найменші обсяги було перевезено у 2016 році – лише 3 700 тис. тонн, найбільші у 2007 році – 17 890 тис. тонн.

Мінімальні обсяги вугілля впродовж 2017 року було перевезено в лютому – 438 тис. тонн, найбільші в жовтні – 913 тис. тонн.

За даними Метал-експерт, вугілля з Росії залишається найбільш привабливим для європейських споживачів [15]. З огляду на високі ціни на паливо з ПАР, російська продукція є основною доступною альтернативою. При цьому через обмеження РЖД вантажоперевезень в порти Балтії логістика дещо змінилася. Так у 2017 році спостерігається збільшення експорту російського вугілля територією України в країни Європи. Значно збільшилися поставки в Польщу (+1 095 тис. тонн або в 3,5 рази) до 1 526 тис. тонн.

Споживачі в Польщі зіткнулися з нестачею твердого палива через скорочення видобутку вугілля в країні (на 20%) через падіння світових цін в сукупності з пресингом з боку ЄС щодо дотримання екологічних норм і складні геологічні умови залягання. Попит на вугілля в Польщі продовжить зростати, оскільки енергетичні компанії планують побудувати кілька великих вугільних електростанцій в найближчі роки.

Збільшилися експортні перевезення російського вугілля на ринки, з якими співпраця України припинена, а саме: Словаччина-на 266 тис. тонн або на 27% до 1261 тис. тонн, Угорщину – на 99 тис. тонн або 2,6 рази до 162 тис. тонн та в Болгарію – на 181 тис. тонн або 46% до 571 тис. тонн.

Другу позицію посіла руда залізна і марганцева у загальній структурі обсягів транзиту (23,8%), обсяги перевезень склали 4 662,1 тис. тонн, що на 1 946,3 тис. тонн або на 29,5% менше, ніж за 2016 рік.

У 2017 році транзит руди найнижчий за останні двадцять років. З другого кварталу 2017 року обсяги перевезень руди почали стрімко знижуватись і у грудні досягли свого мінімального показника – 211 тис. тонн.

Значно скоротилися обсяги перевезень до країн ЄС: Словаччини (-1 034,5 тис. тонн), Чехії (-530,8 тис. тонн), Польщі (-442,5 тис. тонн), Угорщини (-206,4 тис. тонн), Румунії (-88,2 тис. тонн).

Відсутні перевезення до КНР (в минулому році 525,8 тис. тонн).

Підприємства КНР наразі потребують більш високих сортів руди з вмістом заліза 62% і вище. Це дає перевагу таким великим постачальникам, як бразильська Vale і австралійські ВНР Billiton і Rio Tinto. Також відсутні перевезення до Туреччини (-66 тис. тонн) через порт Южний.

Австралійський департамент промисловості очікує, що середньорічна ціна залізної руди в 2018 році опуститься до \$ 52,60 за тонну через зростання світової пропозиції і зниження попиту з боку найбільшого імпортера Китаю, оскільки його сталеливарний сектор знаходиться в процесі закриття старіючих, високонебезпечних сталеливарних заводів і індукційних печей, щоб прибрати надлишкові потужності. При цьому в першій половині року можливе зростання цін, а в другій половині – значне падіння. У 2017 році базові спотові ціни на ЗРС в середньому становили \$ 71,36 за тонну. Залізна руда в даний час продається приблизно на рівні \$ 75 за тонну.

Основний вантажовідправник залізної руди є Лебединський ГЗК, який збільшив навантаження у 2017 році в 1,5 рази до 4,2 млн. тонн. На внутрішній ринок РФ комбінат реалізував 642 тис. тонн (+365 тис. тонн), експортував 2,9 млн. тонн (+0,6 млн. тонн) на ринок ЄС, внутрішньохолдингові відправлення склали 610 тис. тонн.

Збільшилися обсяги перевезень і з Михайлівського ГЗК (+724 тис. тонн), в основному за рахунок нових обсягів до Сербії (591,6 тис. тонн) і Польщі (163,5 тис. тонн) та збільшенню обсягів до Угорщини (+146,4 тис. тонн).

Також відбувалися незначні перевезення з Качканарського та Яківлівського рудників.

Зменшення спостерігається за рахунок втрати перевезень зі Стойленського ГЗК (-3,3 млн. тонн), в рамках стратегії розвитку Групи НЛМК, переорієнтував постачання продукції на підприємство «Новолипецький МК», і до 2022 року така тенденція збережеться,

відповідно будуть відсутні і транзитні перевезення українською територією.

У 2017 році транзит руди найнижчий за останні двадцять років. З другого кварталу 2017 року обсяги перевезень руди почали стрімко знижуватись і у грудні досягли свого мінімального показника – 211 тис. тонн. Нафта і нафтопродукти у 2017 році посіли третю позицію у загальній структурі обсягів транзиту їх частка склала 10,6%.

Обсяги транзиту нафтопродуктів склали 2 081 тис. тонн, що на 497,5 тис. тонн або на 19,3% менше за 2016 рік.

Найбільше зменшилися за 2017 рік обсяги транзитних перевезень енергетичних газів – на 660,7 тис. тонн або на 31,3% до 1 450,2 тис. тонн, при цьому у структурі нафтопродуктів вони залишаються на I місці. Причинами зменшення транзитних перевезень енергетичних газів є наступні: не відбувались перевезення з РФ до Болгарії (-85,6 тис. тонн), Туреччини (-10,1 тис. тонн) (частково переорієнтувались на порти Тамань та Таганрог) та Сербії (-16 тис. тонн). Зменшилися перевезення енергетичних газів з РФ до Польщі (-208,4 тис. тонн або -35,9%), Угорщини (-94,5 тис. тонн або -34,2%) та Румунії (-63 тис. тонн або -65,1%). Також зменшилися перевезення з Казахстану до Туреччини (-171,3 тис. тонн або -31,7%) – через переорієнтацію з українського порту Одеса в порт Тамань, до Польщі (-43,2 тис. тонн або -22,2%) та Румунії (-8,5 тис. тонн або -11,6%).

За інформацією інтернет-видання OilNews, перевезення енергетичних газів з Казахстану в Туреччину через Одеський порт відбуваються згідно з укладеним контрактом між казахстанськими виробниками з турецьким Augaz (контракт передбачає відвантаження близько 25 тис. тонн газу на місяць)[16].

При загальному зменшенні збільшилися перевезення газів енергетичних з Білорусії до Польщі (+38,5 тис. тонн або в 5,3 рази) до 47,5 тис. тонн та

до Угорщини (+7,3 тис. тонн або в 2,6 рази) до 11,8 тис. тонн.

Також, у липні – жовтні 2017 року відбувались перевезення енергетичних газів зі Словаччини в Росію 7,4 тис. тонн, яких не було з 2014 року.

Проте обсяги транзитних перевезень мазуту збільшилися на 186,6 тис. тонн або на 77,3%, що складає 428 тис. тонн.

Всі перевезення мазуту відбувались з Білорусі. Найбільші обсяги перевезень відбувались до Сербії – 375,1 тис. тонн. Перевезення до Великобританії відбувались лише у січні і лютому місяці та склали 43,5 тис. тонн – лишилися на рівні 2016 року. 3 травня 2016 року припинились перевезення до Нідерландів.

На нашу думку в середньостроковій перспективі істотних поліпшень в сегменті залізничних перевезень нафти і нафтопродуктів не очікується.

Далі надаємо короткий аналіз решті транзитних вантажів, що складають 23% від загального обсягу транзитних перевезень.

У структурі транзиту *хімікати* посідають четверте місце. Обсяги перевезень збільшилися на 291 тис. тонн або на 39,4% та склали 1 028,6 тис. тонн.

Найбільші обсяги перевезень у загальній структурі хімікатів склали сірка (45%) та метанол (38%).

Обсяги перевезень *сірки* у порівнянні з 2016 роком збільшилися на 322 тис. тонн або в 3,3 рази і склали 460,8 тис. тонн.

Починаючи з серпня 2016 року по лютий 2017 року (включно), перевезення сірки транзитом через Україну не відбувались. Але, з березня 2017 року ТОВ «Тенгішевройл», завдяки встановленню конкурентоспроможних тарифів, відновив перевезення сірки територією України.

Наразі сірка прямує через МТП Чорноморськ (в якому є спеціалізований комплекс з перевалки сірки) до Бермудських островів.

У грудні 2017 року на світовому ринку сірки був зафіксований сталий попит на продукцію. Через відсутність у

близькосхідних виробників достатніх обсягів сірки, її вартість збільшилася на 10-11 дол., до 185-195 дол. за тонну FOB. У країнах СНД експортна ціна продукції на вільному ринку виросла на 5-10 дол. Зараз вона варіюється в діапазоні 120-135 дол. за тонну FOB Чорне море.

Обсяги перевезень *метанолу* зменшилися на 52,4 тис. тонн або на 12% і склали 382,6 тис. тонн. Метанол транспортується з Російської Федерації і спрямований через західні прикордонні переходи до Словаччини, Польщі та Румунії.

Зменшення перевезень метанолу відбулось з ВАТ «Щекіноазот» (-4,1 тис. тонн) та з ВАТ «Новомосковська АК «Азот» (-48,3 тис. тонн) до Польщі (-31 тис. тонн), Словаччини (-13 тис. тонн) та Румунії (-8,8 тис. тонн).

Причиною падіння обсягів перевезень метанолу є зниження попиту на продукт з боку основних споживачів у країнах Європейського союзу. На даний час перспектив до пожвавлення ринку метанолу немає. На думку експертів, відновлювати постачання метанолу через порт Южний російські експортери не планують. Основними портами відвантаження російського метанолу є порти Вентспілс (Латвія) та Силамяе (Естонія) компанії «Єврохім».

Хімміндобрива посідають п'яту позицію у структурі обсягів транзиту, їх частка складає 4,5%.

Обсяги перевезень у 2017 році склали 877,3 тис. тонн, що на 5,8 тис. тонн або на 0,7% більше, ніж у 2016 році.

У звітному періоді найбільшу частку перевезень (57%) склали *калійні добрива* – 501,5 тис. тонн, що у порівнянні з 2016 роком більше на 82,5 тис. тонн або на 19,7%.

У 2017 році зросли обсяги перевезення як з Республіки Білорусь (+75,4 тис. тонн), так і з Російської Федерації (+7,1 тис. тонн).

Слід зазначити, що, за оцінками аналітиків «Хім-Кур'єр», в 2017-му «Уралкалій» і «Білоруськалій»

відвантажили підприємствам АПК і промисловим споживачам близько 384 тис. тонн добрива, це на 24% більше, ніж в 2016 році.

У 2018 році «Уралкалій» і «Білоруськалій», швидше за все, будуть нарощувати обсяги випуску хлористого калію. Проте очікувати значного зростання попиту агрокомпаній не слід, так як ціна добрива особливо не зміниться.

Слід зазначити, що в 2018 році на ринку РФ з'явиться новий гравець. «Єврохім» планує виробити в наступному році 265-300 тис. тонн хлористого калію на «Волгакалій» і 400-600 тис. тонн - на Усольському комбінаті. Однак більша частина випущеного добрива буде поставлена на заводи «Єврохіму» для подальшої переробки в комплексні добрива.

Обсяги перевезень *змішаних добрив* (27% у структурі добрив) у 2017 році склали 236 тис. тонн, у порівнянні з 2016 роком перевезення збільшилися на 2,1 тис. тонн або на 0,9%.

Змішані добрива транзитом територією України перевозились переважно з Російської Федерації до Молдови та Угорщини.

Основне збільшення відбулось з ВАТ «Балаківські міндобрива» (ст. Юліївка Прив) (+16,6 тис. тонн).

Але при загальному збільшенні значно зменшилися перевезення з ВАТ «Міндобрива» (ст. Россош Ю-Вост) (-30,6 тис. тонн) за рахунок припинення перевезень змішаних добрив до Сербії та ОАЕ через переорієнтацію їх на порти Росії.

Обсяги перевезень *азотних добрив* складають 139,2 тис. тонн (16%), у порівнянні з 2016 роком вони зменшилися на 77,1 тис. тонн або на 35,6%.

Транзитні перевезення азотних добрив відбувались переважно з Російської Федерації до Молдови.

Обсяги перевезень зменшилися відповідно до укладених контрактів з таких підприємств як: ВАТ «Новомосковська АК «Азот» (-23,7 тис. тонн), ВАТ

«Міндобрива» (-16,1 тис. тонн), ЗАТ «Куйбишевазот» (-14,3 тис. тонн), ВАТ «Салаватнафтооргсинтез» (-11 тис. тонн) до Туреччини та Румунії, до Сербії постачання припинилися.

За попередніми оцінками «Хім-Кур'єр», у грудні з російських підприємств було відвантажено на ринок РФ 70-75 тис. тонн продукції, на зовнішні ринки – близько 600 тис. тонн сечовини. Сечовина з РФ поставлялася на ринки Бразилії, Канади, Туреччини, Сербії, країн Європи. З чого видно, що перевалка добрив відбувалася переважно через порти РФ.

Чорні метали посідають шосту позицію у структурі обсягів транзиту (їх частка складає 4%). Обсяги перевезень чорних металів у 2017 році склали 788,2 тис. тонн, що на 90,1 тис. тонн або на 12,9% більше у порівнянні з 2016 роком.

На початку року транзит чорних металів був мінімальним – 24 тис. тонн.

Протягом року перевезення зростали і досягли максимуму у грудні – 105 тис. тонн.

Основні транзитери чорних металів: РУП «Білоруський МЗ», ВАТ «Оскольський ЕМК», ВАТ «Молдавський МЗ».

У 2017 році обсяги транзитних перевезень чорних металів зросли з Білоруського МЗ (+261,2 тис. тонн або у 1,8 раз), Молдавського МЗ (+54,7 тис. тонн або у 36,5 раз) та ВАТ «Оскольський ЕМК» (+12,3 тис. тонн або +16%).

При загальному збільшенні транзитних перевезень чорних металів відбулось значне зменшення перевезень чавуну. У 2017 році його обсяги склали 9,3 тис. тонн, що на 149,6 тис. тонн або на 94,1% менше, ніж за аналогічний період минулого року.

Протягом багатьох років основний вантажопотік чавуну формувався на підприємстві ВАТ «Тулачормет» та прямував через МТП Чорноморськ до США та Італії. У 2016 році зазначені перевезення чавуну почали стрімко зменшуватись та з квітня 2016 року повністю припинилися.

Наразі вантажопотік чавуну

переорієнтований на російський порт Новоросійськ відповідно до транспортної стратегії РФ (пріоритет – російські порти), а також через більш привабливі (у порівнянні з українським напрямком) тарифні умови. Деяка частина чавуну транспортується через литовський порт Клайпеда. За даними «Метал-Експерт», у 2017 році завод відвантажив 2,2 млн. тонн чавуну, що відповідає рівню 2016 року. Основний обсяг було традиційно відправлено на експорт – біля 2 млн. тонн. Поставки до США збільшились на 0,2 млн. тонн до 1,2 млн. тонн, до Туреччини – на 247 тис. тонн до 3580 тис. тонн. При цьому відгрузки до Південної Європи, які займали біля 30% значно знизилась – у 3,3 рази до 206 тис. тонн.

Висновки. У ході проведення дослідження визначені основні напрямки покращення транзитного потенціалу:

- розроблення та гармонізація нормативно-правової до міжнародних норм щодо транзитних перевезень залізничним транспортом;

- забезпечення пріоритетності розвитку вітчизняного виробництва та збільшення експортного обсягу матеріалів і товарів;

- стимулювання розвитку транспортних послуг;

- державна підтримка експортно-імпортних операцій;

- забезпечення гнучкої тарифної політики щодо транзитних та експортно-імпортних перевезень:

- розширення міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень залізничним транспортом.

Вказані напрямки покращення транзитних перевезень залізничним транспортом засновані на конкретних аргументах і заходах, які застосовуються фахівцями ПАТ «Укрзалізниця».

Відомо, що основною країною зародження транзиту для України є Російська Федерація (формується 76,5% транзиту). Транзит з неї у 2017 році у порівнянні з 2016 роком збільшився на 1,4 млн. тонн або на 10,5% та склав 15 млн.

тонн.

Перевезення з РФ через порти України (70% від загального обсягу) у 2017 році склали 6,3 млн. тонн. У порівнянні з 2016 роком перевезення зросли на 62,2% або на 2,4 млн. тонн. Збільшення спостерігається лише за рахунок перевезень кам'яного вугілля (+2,7 млн. тонн або у 2,3 рази) та руди залізної (+98,6 тис. тонн або +8,6%). По інших вантажах продовжується тенденція до зменшення обсягів перевезень, що пов'язано зі скороченням частки України та країн Балтії в загальному обсязі перевалки російських вантажів. Так, за інформацією Федерального агентства морського і річкового транспорту вантажообіг російських морських портів за підсумками 2017 року зріс у порівнянні з показником попереднього року на 9% і досяг 786,97 млн. тонн, експортних вантажів перевантажено 606,5 млн. тонн (+6,9%).

Збільшились також транзитні перевезення з Республіки Білорусь (11,3% формування українського транзиту) – на 0,9 млн. тонн або на 65,7% за рахунок збільшення перевезень лісних вантажів (+288 тис. тон або у 1,8 раз), чорних металів (+261,1 тис. тонн або у 1,8 раз) та нафтопродуктів (+230,9 тис. тонн або у 1,7 раз). На третьому місці Казахстан (6,3%) – перевезення збільшились на 130 тис. тонн або на 11,9% до 1,2 млн. тонн. На четвертому місці по обсягах транзитних перевезень Молдова (2,6%) (+191 тис. тон або +60,6%).

При цьому, досвід роботи залізниць в нових економічних умовах свідчить про роль залізничного транспорту як одного з основних ланок світового логістичного процесу. Розвинена транспортна інфраструктура України дозволяє забезпечити практично будь-які обсяги транзитних перевезень. Залізничні прикордонні переходи на західному кордоні України з перевантажувальними терміналами по обидва боки кордону виконують передачу вантажу з колії 1520 мм на колію 1435 мм і зворотно, забезпечуючи тим самим безперервність

маршрутів. Залізнично-поромна переправа з'єднує Україну з Грузією, що дозволяє здійснити просування вантажів з Європи через Чорне море і в зворотному напрямку без перевантаження.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про транзит вантажів» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999, N 51, ст.446). { Із змінами, внесеними згідно із Законами N 1297-IV (1297-15) від 20.11.2003, ВВР, 2004, N 14, ст.193 N 1721-IV (1721-15) від 18.05.2004, ВВР, 2004, N 36, ст.428 N 959-V (959-16) від 19.04.2007.
2. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці країни. УкрДАЗТ. -№30.- С 13.
3. Прейгер Д.К. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д.К. Прейгер, Я.І. Жаліло, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова // Економіка України. – 2012. - №4. - С. 47-59.
4. Пасічник А. М. Міжнародні транспортні коридори як основа реалізації транзитного потенціалу України / А. М. Пасічник, О. М. Клен // Вісник СНУ ім. В. Даля. – 2011. – № 5 (159). - Ч. 1. – С. 218–223.
5. Пасічник А.М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи / А.М. Пасічник, О.М. Клен, С.В. Мирошніченко // Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті.- 2016.- №12.- С. 88-97.
6. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Позиція України в рейтингу країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності 2015-2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://edclub.com.ua/analitika/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-0>.
8. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. - Режим доступу: // <http://zakon2.rada.gov.ua./laws/show/2174-2010-%D1%80>.
9. Собкевич О.В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України / О.В.Собкевич, К.М. Михайличенко– К.: НІСД, 2014. – 60 с.
10. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: монографія / Г.М. Кірпа. – Д. : Вид. – во Дніпропетр. нац. ун- ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248с.
11. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
12. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: / Ю.Ф. Кулаєв. – 2-е вид., переробл. і доповн. – К.: “Фенікс”, 2012. – 240 с.
13. Пасічник В.І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: Навчальний посібник. – К.: Основа, 2005. – 376 с.
14. Чорний В.В. Конкурентні переваги залізниць на ринку вантажних перевезень / В.В. Чорний // Вісн. Черніг. держ. технолог. ун-ту. Серія “Економічні науки”. – 2012. - №1(56) . – С. 140 – 146.
15. Причини падіння загального видобутку вугілля в Росії року [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://www/rzd-partner.ru>
16. Свежий взгляд на энергетику [Електронний ресурс]- режим доступу/ <http://enkorr.com.ua/a/publications>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133981

УДК 338.47:656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ ФАКТОРНО-КРИТЕРІАЛЬНОЇ МОДЕЛІ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ

Зіць О., аспірант (ДУІТ)

Стаття присвячена удосконаленню факторно-критеріальної моделі оцінки ефективності використання рухомого складу, яка має низку переваг над діючою системою, що використовуються в статистичних підрозділах ПАТ«Укрзалізниця».

Розроблено та апробовано розрахункову програму, яка дозволяє в автоматичному режимі реального часу опрацювати значний масив даних і вивести їх на комп'ютерний екран або на друк у зручному для аналізу вигляді.

Запроваджено програмний функціонал, який дозволяє за рахунок вар'ювання незалежних показників виконати аналіз та надати пропозиції що до оптимізації використання рухомого складу.

Зформовано в автоматичному режимі друкування фрагментів статистичних звітів (текстів, таблиць, діаграм, графіків, схем тощо).

Ключові слова: *факторно-критеріальна модель, ефективність, рухомий склад, продуктивність локомотива, продуктивність вагону, програмний функціонал.*

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ФАКТОРНО-КРИТЕРИАЛЬНОЙ МОДЕЛИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Зиць А., аспірант (ГУИТ)

Статья посвящена усовершенствованию факторно-критериальной модели оценки эффективности использования подвижного состава, которая имеет ряд преимуществ над действующей системой, что используются в статистических подразделениях ПАО"Укрзалізниця".

Разработана и апробирована расчетная программа, которая позволяет в автоматическом режиме реального времени проработать значительный массив данных и вывести их на компьютерный экран или на печать в удобном для анализа виде.

Введен программный функционал, который позволяет за счет варьирования независимых показателей выполнить анализ и предоставить предложения по оптимизации использования подвижного состава.

Сформирована в автоматическом режиме печать фрагментов статистических отчетов (текстов, таблиц, диаграмм, графиков, схем и тому подобное).

Ключевые слова: *факторно-критериальная модель, эффективность, подвижной состав, производительность локомотива, производительность вагона, программный функционал.*

IMPROVEMENT OF THE FACTOR-CRITERIAN MODEL OF ASSESSMENT OF THE EFFICIENCY OF THE USE OF A MOBILE COMPOSITION

Zits O. graduate student (State university of infrastructure and technologies)

The article is sanctified to the improvement of factor-criterion model of estimation of efficiency of the use of rolling stock, that has a row of advantages above the operating system, that used in statistical subdivisions of JSK "Ukrzaliznytsia".

It is substantiated that the general qualitative indicators of the use of rolling stock are the productivity of the wagon and the productivity of the locomotive.

It is established that one of the important advantages of a factor-criterion model is the definition of a clear hierarchical dependence of qualitative indicators of the use of rolling stock.

Calculations of indicators are carried out according to the appropriate formulas in accordance with the factor-criterion model for assessing the efficiency of the use of cars and locomotives.

It is determined that in practice there are cases where the influence of simultaneously qualitative indicators of different levels is taken into account, which is unacceptable. It is necessary to take into account the influence of only one level of indicators,

The calculation program that allows in the automatic real-time to work out the considerable array of data and show out them on a computer screen or on printing in a comfortable for an analysis kind mode is worked out and approved.

A programmatic functional that allows due to irrigation of independent indexes to execute an analysis and give suggestions that to optimization of the use of rolling stock is entered.

Formed in the automatic mode of printing fragments of statistical reports (texts, tables, diagrams, charts, charts and others like that).

Key words: *factor-criterion model, efficiency, rolling stock, productivity of locomotive, productivity of carriage, programmatic functional.*

Постановка проблеми. Для аналізу ефективності експлуатації інвентарного парку вантажних локомотивів та вагонів на залізницях України функціонує система показників, які оцінюють якість роботи рухомого складу, але існуюча система є недосконалою і управляється у ручному режимі.

Тому, багато факторів, які впливають на результат використання вантажного рухомого складу не враховуються, а якщо враховуються, то припускаються випадки подвійного обліку. Саме тому виникає необхідність дослідження та удосконалення існуючої факторно-критеріальної моделі оцінки ефективності використання рухомого складу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Оцінка ефективності використання рухомого складу достатньо широко висвітлені в роботах дослідників Диканя В.Л. [2], Єфимової Є.М. [3], Ейтутіса Г.Д. [4], Кулаєва Ю.Ф. [12], Макаренка М.В. [12], Мачерета Д.А. [11], Пасічника В.І. [13] та інших. Але автори розглядають деякі аспекти цієї складної проблеми.

Відсутність системного та об'єктивного аналізу ефективності експлуатації рухомого складу в умовах реформування залізниць країни обумовлює мету та завдання цієї публікації.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на наявність розробок, проблема оцінки

ефективності використання локомотивів і вагонів завжди є актуальною на кожному відрізьку часу, особливо в період трансформаційних змін у транспортній інфраструктурі країни.

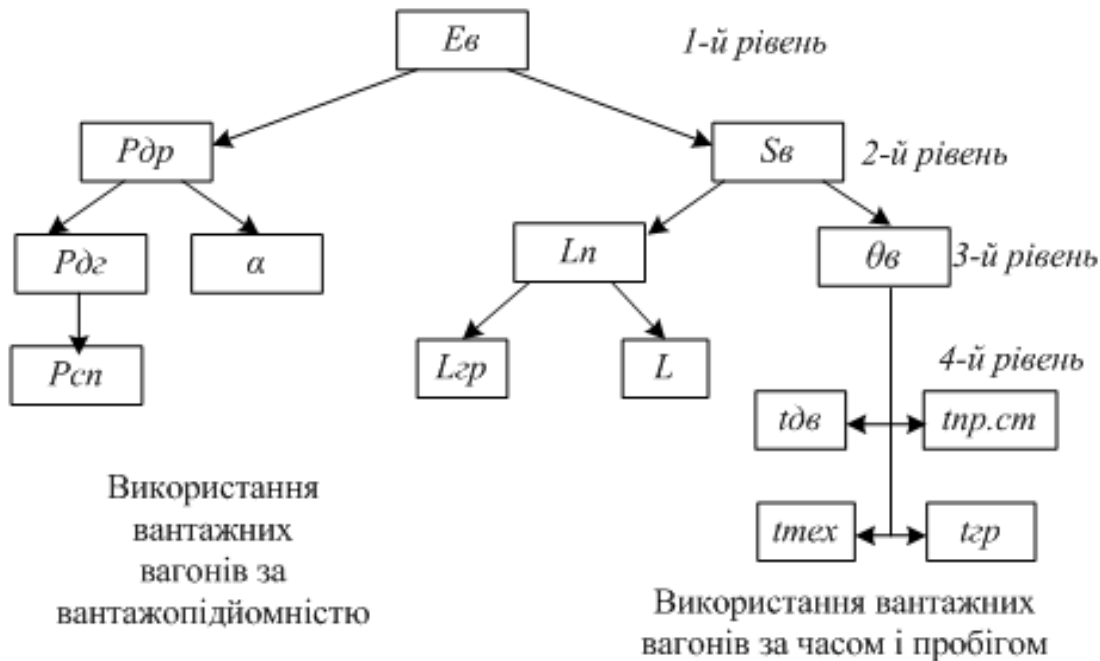
Метою даної статті є удосконалення існуючої факторно-критеріальної моделі оцінки ефективності використання рухомого складу.

Виклад основного матеріалу. Робота залізничного транспорту України в умовах його реформування висуває підвищені вимоги до організації всіх видів економічної діяльності використання основних засобів, в першу чергу рухомого

складу.

Існуючий порядок визначення ефективності використання рухомого складу на залізницях України є недосконалим [3; 4; 5; 6].

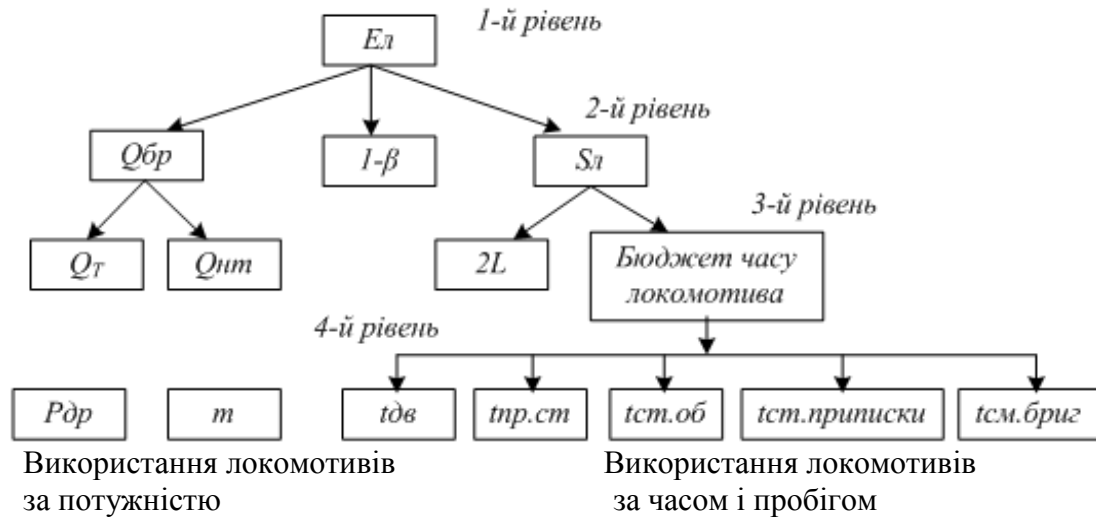
Оцінка ефективності використання рухомого складу (вагонів і локомотивів), здійснюється по двох групах: показникам використання рухомого складу за потужністю або за вантажопідйомністю та показникам використання рухомого складу за часом і пробігом на основі факторно-критеріальної моделі (рис. 1, 2) [6; 7; 13; 14].



E_v – продуктивність вагона; P_{dp} – динамічне навантаження вагона робочого парку; P_{dz} –динамічне навантаження завантаженого вагону; $P_{ст}$ – статичне навантаження; α – частка порожнього пробігу від завантаження, %; S_v – показник середньодобового пробігу; L_n – повний рейс вагона ; O_v – обіг вагона ; L_{zp} – навантажений рейс вагона; t_{dv} – час перебування вагона в русі ; $t_{np.ct}$ – час перебування на проміжних станціях;

Рис.1. Факторно-критеріальна модель оцінки якісних показників використання вагонного парку

Джерело: розроблено автором



E_l – продуктивність локомотива; $Q_{бр}$ – вага поїзда брутто; Q_t – вага тари, $Q_{ит}$ – вага поїзда нетто; $P_{др}$ – динамічне навантаження вагонів робочого парку; m – склад поїзда; S_l – показник середньодобового пробігу; $t_{дв}$ – час локомотива у русі; $t_{пр.см}$ – час перебування на проміжних станціях; $t_{см.прип}$ – час на станції приписки; $t_{см.бриг}$ – час зміни локомотивних бригад; β – частка допоміжного пробігу локомотива від пробігу в голові поїзда, %; L – відстань у русі.

Рис.2. Факторно-критеріальна модель оцінки якісних показників використання локомотивного парку

Джерело: розроблено автором.

За допомогою показників першої групи оцінюють ступінь використання конструкційної сили або потужності рухомого складу. Для вагонів ці показники відображають ступінь використання підйомної сили, а для локомотивів – сили тяги. Друга група дозволяє оцінювати або час, який витрачається вагоном чи локомотивом на здійснення одиниці роботи (обіг рухомого складу), або обсяг перевізної чи технічної роботи, яка виконується вагоном або локомотивом за одиницю часу. Багато показників вказаної групи дозволяють визначати відстань, яку прослідує вагон або локомотив за одиницю часу (швидкість руху рухомого складу) [8; 9; 10; 11].

Обґрунтовано, що узагальнюючими якісними показниками використання рухомого складу є продуктивність вагону E_v та продуктивність локомотива E_l [2].

Однією з важливих переваг факторно-критеріальної моделі є визначення чіткої ієрархічної залежності якісних показників використання

рухомого складу.

Розрахунки показників здійснюються по відповідним формулах згідно факторно-критеріальної моделі оцінки ефективності використання вагонів і локомотивів.

Крім того, на практиці зустрічаються випадки, коли враховується вплив одночасно якісних показників різних рівнів, а це – недопустимо. Необхідно враховувати вплив лише одного рівня показників, припустимо на продуктивність вагону E_v – динамічного навантаження вагона робочого парку ($P_{дин}$) і середньодобового пробігу вагона (S_v).

Нині, персонал статистичних підрозділів Укрзалізниці для аналізу ефективності використання локомотивного та вагонного парку Укрзалізниці застосовує Microsoft Excel, а звіти готуються за допомогою Microsoft Word. При цьому для збору та передачі даних задіяна значна кількість співробітників, які "вручну" вимушені заповнювати велику кількість проміжних таблиць. Окрім того в різних підрозділах використовується різний стандарт даних,

які усереднюються на різних проміжках часу, що викликає потребу перерахунку даних при їх передачі від одного до іншого підрозділу Це, як правило, супроводжується неконтрольованими помилками, що викликає сумніви в коректності результатів аналізу ефективності використання локомотивного та вагонного парку Укрзалізниці. Такий стан аналізу даних практично виключає аналіз в реальному режимі часу і, тим більше, прогнозний аналіз.

З огляду на реальний стан справ перевести роботу статистичних підрозділів Укрзалізниці на сучасний рівень в питанні аналізу ефективності використання локомотивного та вагонного парку Укрзалізниці в реальному режимі часу не можна вирішити в короткотерміновій перспективі. Тому, на першому етапі дослідження пропонуємо переглянути традиційні методи аналізу ефективності використання локомотивного та вагонного парку Укрзалізниці з техніко- економічної точки зору, застосовуючи інформаційні технології з метою розробки зручної комп'ютерно - інформаційної системи для працівників статистичних підрозділів Укрзалізниці у звичній для них формі.

Така система була нами розроблена і протестована на масиві даних наданих Статистичним управлінням ПАТ «Укрзалізниця» [1].

Цілком зрозуміло, що робота з комп'ютерно – інформаційною системою розпочинається з відбору мінімальної кількості функціонально незалежних даних за допомогою яких в принципі можливо розрахувати продуктивність використання вагонного та локомотивного парку та занесення їх до сховища комп'ютерно – інформаційної системи. Якщо ця частина роботи виконана, то далі виконується їх опрацювання пакетом процедур та функцій комп'ютерно - інформаційної системи.

Занесення даних до комп'ютерно-інформаційної системи можна здійснити за допомогою клавіатури через сітки екранних форм зображених на рис.3 (при аналізі ефективності використання вагонного парку) та рис.4 (теж локомотивного парку), або за допомогою доступу по комп'ютерній мережі (якщо такий надається системним адміністратором) до системи управління баз даних СУБД. В даному випадку (Oracle) у сховищі якої знаходяться потрібна інформація.

Розрахунок показників продуктивності вагонів										Графічний аналіз продуктивності вагонів				Ієрархічний аналіз продуктивності вагонів				
Укрзалізниця										Вхідні показники				Результати розрахунків				
Звітн. р.	Середньодобові значення показників використання вагонів за вантажопідприємством									Середньодобові значення динамічних показників використання вагонів								
	Статичне навантаження вагону [т]	Вантажооб'єм [Т'км]	Пробіг порожніх вагонів [км]	Пробіг завантажених вагонів [км]	Занаято вагонів [ваг]	Розвантажено вагонів [ваг]	Пробіг завантажених вагонів [км]	Значення площі вагону [км²]	Значення дальності швидкості [км]	Пробіг на таваннік станцій [год]	Пробіг під вантаж операцій [год]	Пробіг на проміжках станцій [год]	Пробіг на проміжках станцій [год]					
1991	58,64	30007	219,4	455,6	0,5	0,5	0,5	1	31,7	36,22	36,06	2,03						
1992	57,73	38982,42	239,2	464,2	0,5	0,5	0,5	1	31,8	36,49	37,12	1,94						
1993	58,29	40098,29	280,1	464,5	0,5	0,5	0,5	1	32,4	45,54	46,33	2,42						
1994	59,36	43502,4	272,4	490,8	0,5	0,5	0,5	1	32,5	49,3	50,14	2,62						
1995	59,97	45712,5	284	511	0,5	0,5	0,5	1	31,2	51,76	52,59	2,76						
1996	60,48	46482,54	322	506	0,5	0,5	0,5	1	31,2	56,37	59,31	3,11						
1997	61,37	49728,64	329	503	0,5	0,5	0,5	1	31,8	72,91	74,12	3,88						
1998	61,78	49621,24	331	490	0,5	0,5	0,5	1	32,4	92,64	94,16	4,92						
1999	62,23	49174,06	328	478	0,5	0,5	0,5	1	31,1	90,81	92,34	4,83						
2000	61,66	49836,15	331	488	0,5	0,5	0,5	1	34,2	73,3	74,4	3,9						

Рис.3. Вхідні параметри, що характеризують ефективність використання вагонів

Проблеми транспортного комплексу України

Звітні роки	Середньодобові значення показників вантажообігу локомотиву						Середньодобовий бюджет локомотивного часу								
	Кількість локомотивів	Кількість вагонів в складі пої...	Маса поїзду (брутто) [Т]	Маса поїзду (нетто) [Т]	Пробіг у голові поїзду [км]	Допоміжний пробіг [км]	Плече локомотиву [км]	Дільнична швидкість [км/год]	В основному делю [год]	В оборотному делю [год]	На тижневій станції [год]	На проміжній станції [г...]	Кількість проміжних станцій	Заміна лок бригади [год]	Кількість замін лок бригад
1991	0	49,7	2974	1784	323,34	51,73	0	31,7	2,93	0	0	2,44	1	1,32	1
1992	0	49,3	2955	1773	337,08	53,93	0	31,8	2,93	0	0	2,44	1	1,31	1
1993	0	48,9	2928	1757	356,41	67,72	0	32,4	2,99	0	0	2,42	1	1,33	1
1994	0	50,1	2998	1799	360,75	64,94	0	32,5	3,04	0	0	2,43	1	1,36	1
1995	0	51,9	3126	1909	347,26	62,51	0	31,2	3,17	0	0	2,41	1	1,41	1
1996	0	52,1	3079	1848	361,31	72,26	0	31,2	2,97	0	0	2,25	1	1,35	1
1997	0	52,5	3128	1889	372,25	70,73	0	31,6	2,91	0	0	2,16	1	1,29	1
1998	0	53,3	3166	1917	383,62	76,72	0	32,4	2,87	0	0	2,05	1	1,26	1
1999	0	53,4	3174	1927	385,21	80,89	0	31,1	2,93	0	0	2,04	1	1,21	1
2000	0	54,1	3211	1953	388,15	77,63	0	34,2	2,91	0	0	2,07	1	1,31	1

Рис.4. Вхідні параметри, що характеризують ефективність використання локомотивів

Після того як дані занесені до комп'ютерно -- інформаційної системи виконується автоматичний розрахунок в реальному режимі часу головних параметрів які характеризують ефективність використання вагонів та локомотивів. Їх візуалізація здійснюється на цих же формах. Для цього на верхніх панелях форм за допомогою радіокнопок (в термінології екранних форм клієнтської програми) досить переключитися на таблиці, в яких відображаються результати розрахунків головних параметрів, які характеризують ефективність використання вагонів та локомотивів.

Далі для наглядності і зручності аналізу отриманих результатів, усереднених по наперед заданому проміжку часу (тиждень,місяць, декада, рік), використовуються програмні процедури та функції, які зображають

залежності головних параметрів, які характеризують ефективність використання вагонів та локомотивів, за відповідний проміжок часу у вигляді:

- графіків (рис.5, 6);
- діаграм (рис.7, 8);
- ієрархічних таблиць (рис.9, 10);
- деревовидної ієрархічної структури (рис.11, 12).

На рис.5 та рис.6 зображені панелі екранних форм, які дозволяють аналізувати графічні залежності основних показників ефективності використання рухомого складу. Їх перелік на цих панелях відображається під графіком у вигляді підписів радіокнопок за допомогою яких відбувається вибір виводу на екран графіка залежності того чи іншого показника за відповідний проміжок часу.

Проблеми транспортного комплексу України

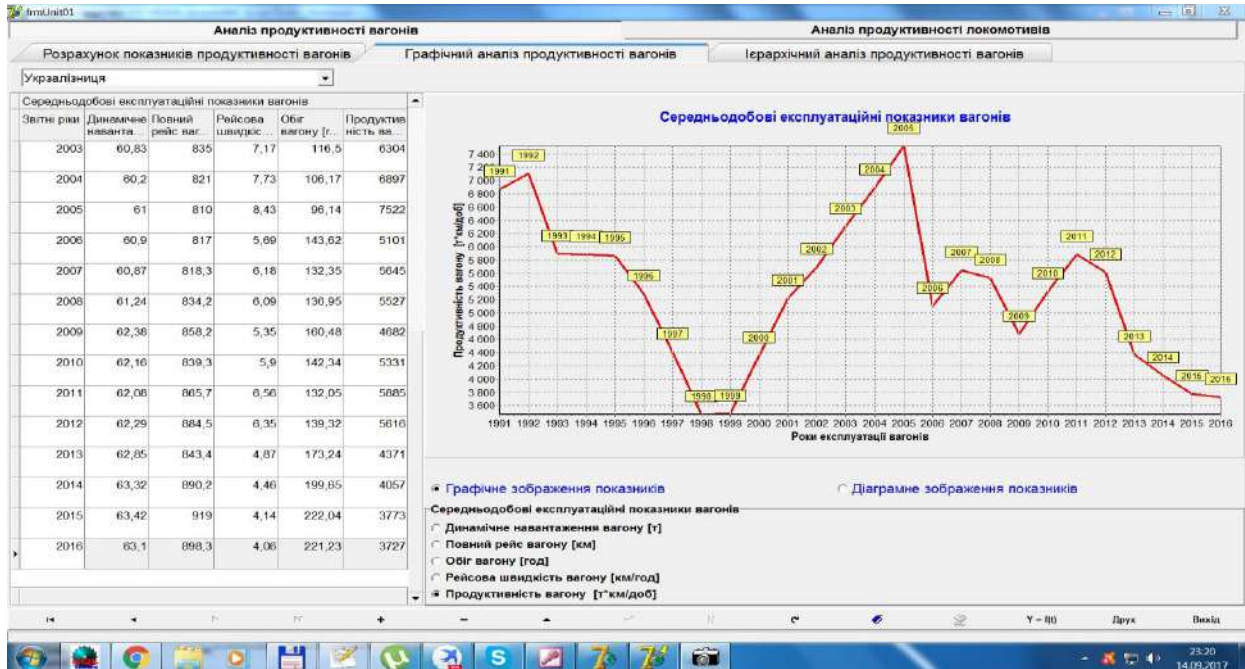


Рис. 5. Графічне зображення якісних показників, що характеризують ефективність використання вагонів за відповідний проміжок часу

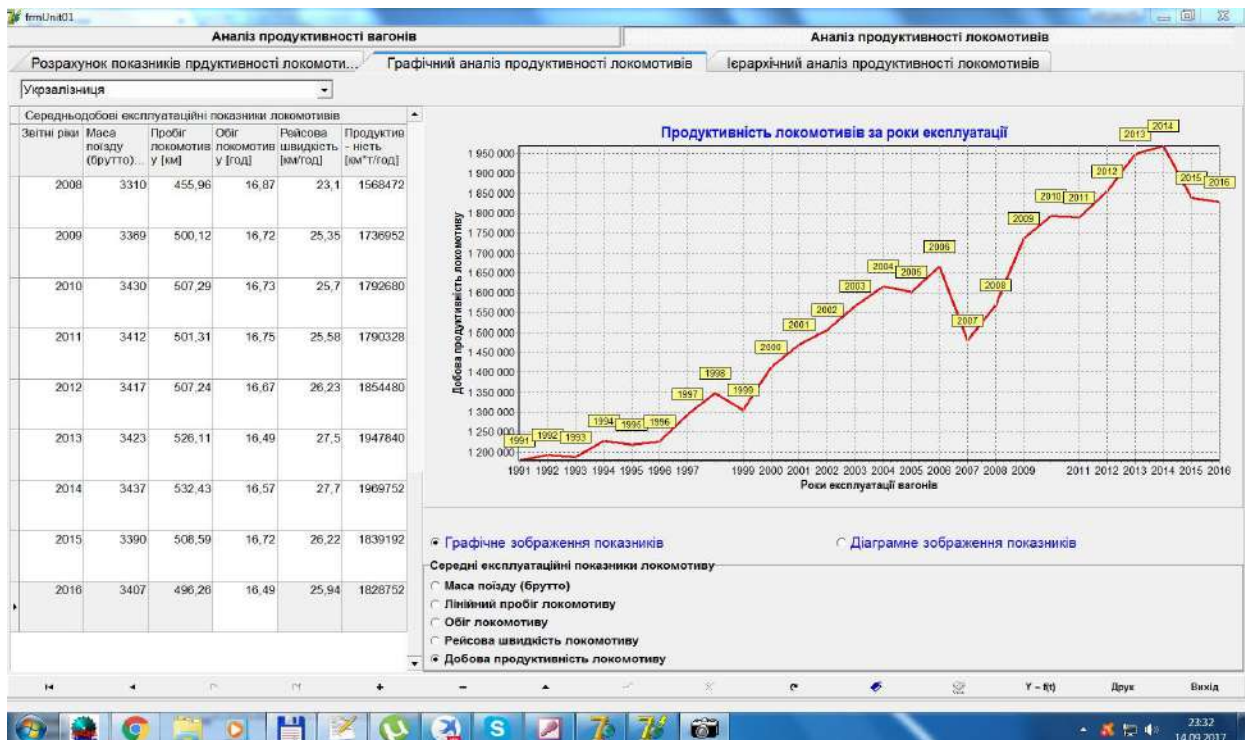


Рис. 6. Графічне зображення якісних показників, що характеризують ефективність використання локомотивів за відповідний проміжок часу

Проблеми транспортного комплексу України

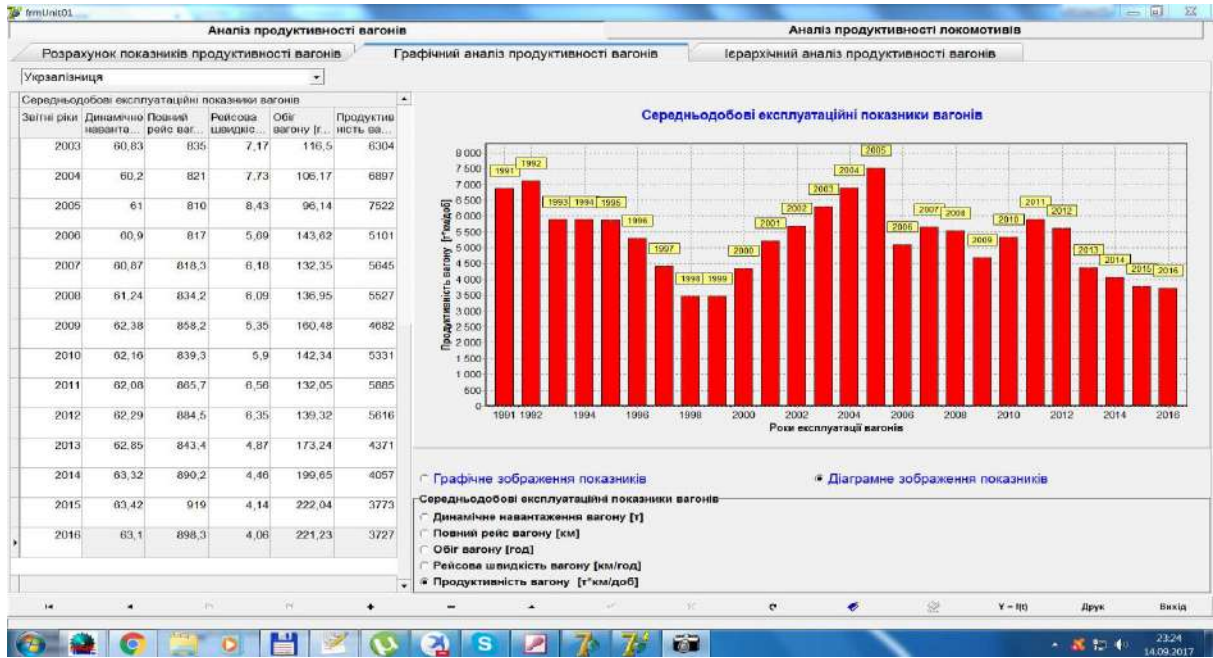


Рис.7. Діаграми якісних показників, що характеризують ефективність використання вагонів за відповідний проміжок часу

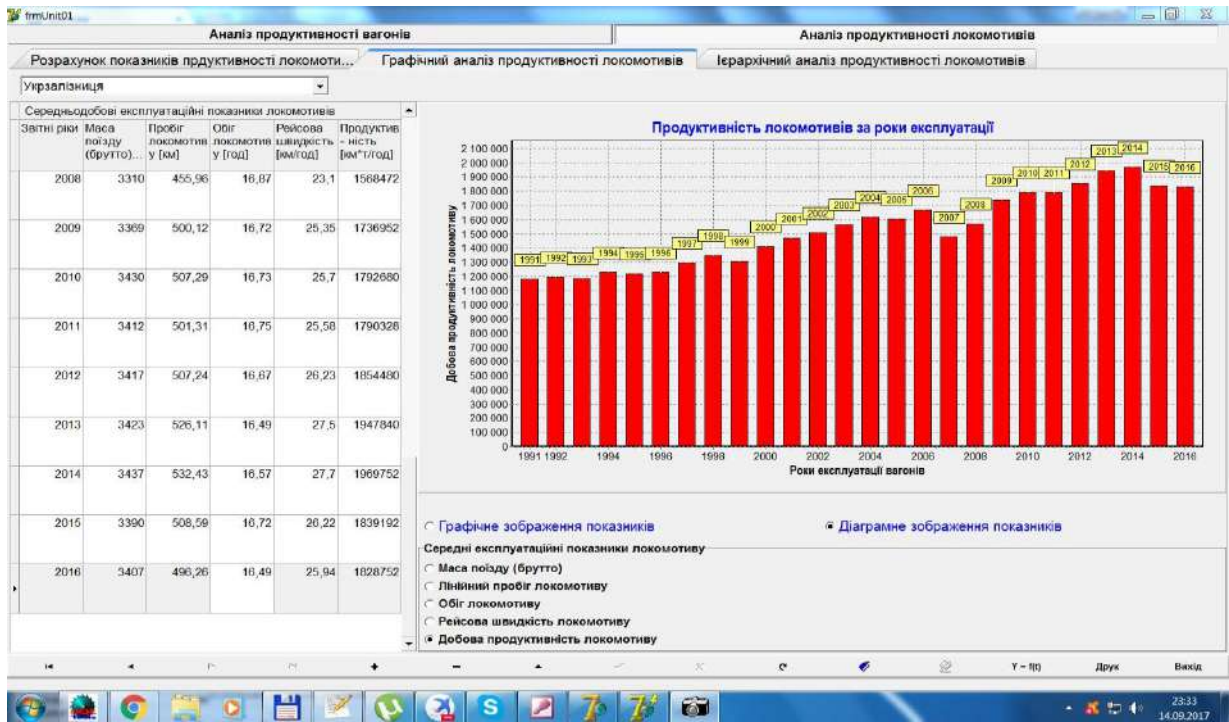


Рис. 8. Діаграми якісних показників, що характеризують ефективність використання локомотивів за відповідний проміжок часу

На рис.7 та рис.8 зображені панелі екранних форм, за допомогою діалогів можна аналізувати якісні показники ефективності використання рухомого складу. Їх перелік на цих панелях відображається під діаграмою у вигляді

підписів радіокнопок за допомогою яких відбувається вибір виводу на екран діалогів відповідний проміжок часу. Перехід від графічного зображення залежностей до діалогів і навпаки керується 2-ма відповідними радіокнопками.

Проблеми транспортного комплексу України

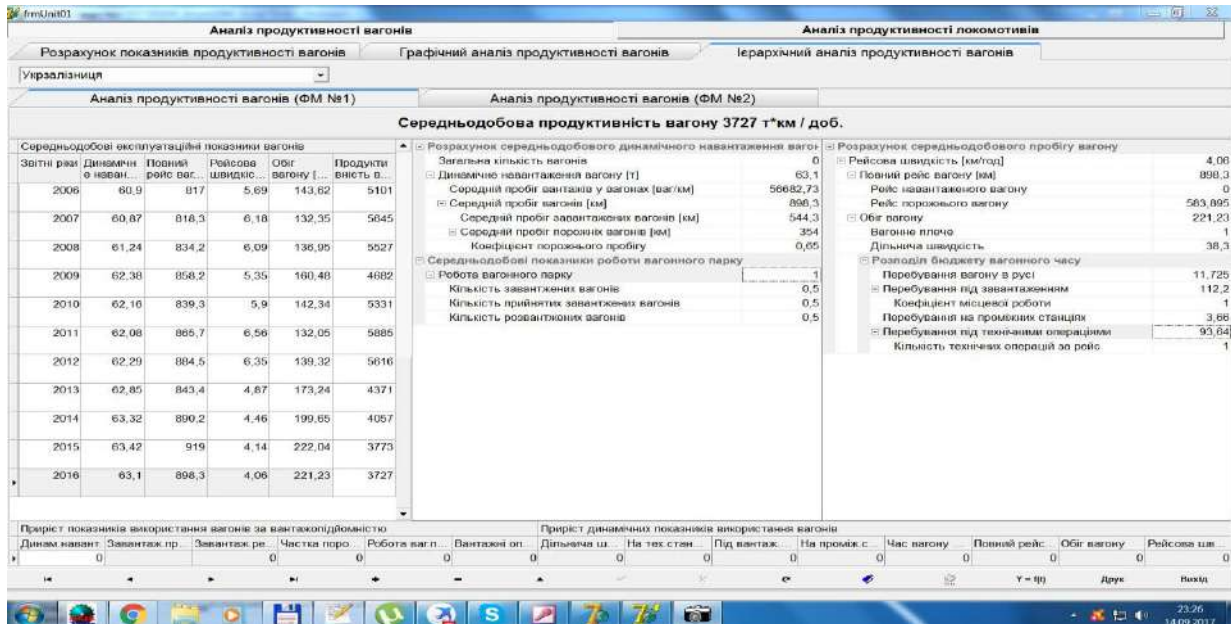


Рис.9. Ієрархічна таблиця якісних показників, що характеризують ефективність використання вагонів за відповідний проміжок часу

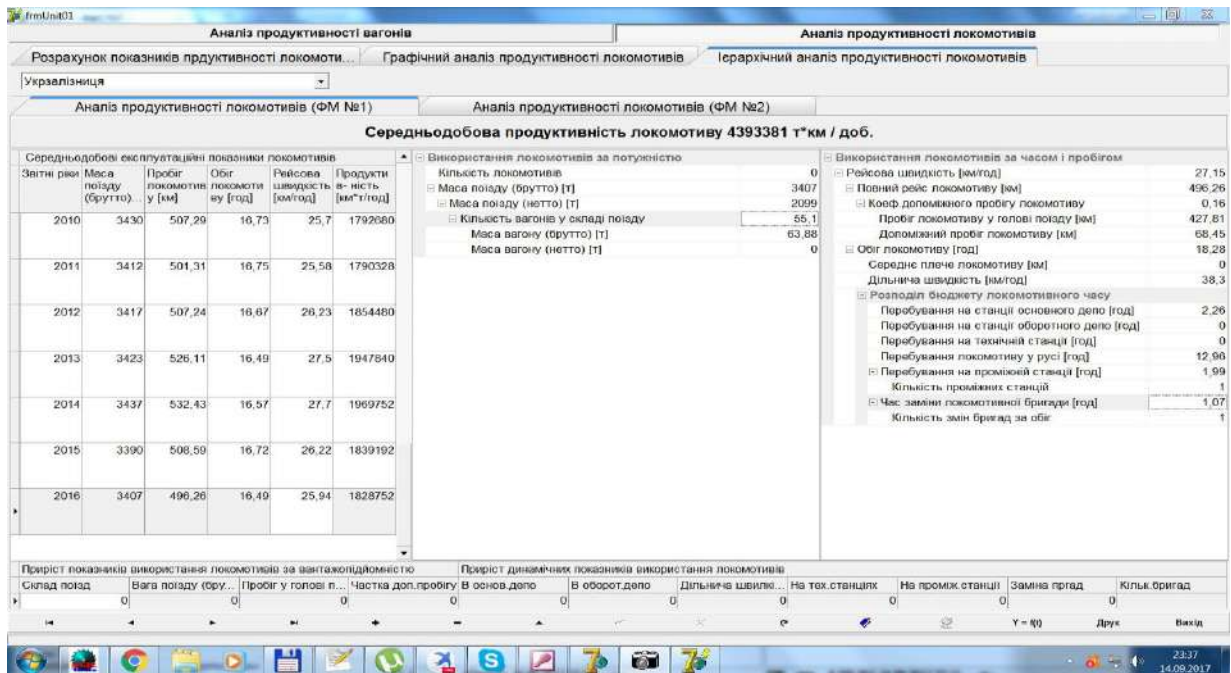


Рис.10. Ієрархічна таблиця якісних показників, що характеризують ефективність використання локомотивів за відповідний проміжок часу

На рис.3.9 та рис.3.10 зображені панелі екранних форм, застосовуючи ієрархічні таблиці можна аналізувати якісні показники ефективності використання рухомого складу. При цьому в нижній

частині панелі знаходиться функціональна сітка за допомогою якої можна змінювати значення певних показників і аналізувати вплив цих змін на ефективність використання рухомого складу.

Проблеми транспортного комплексу України

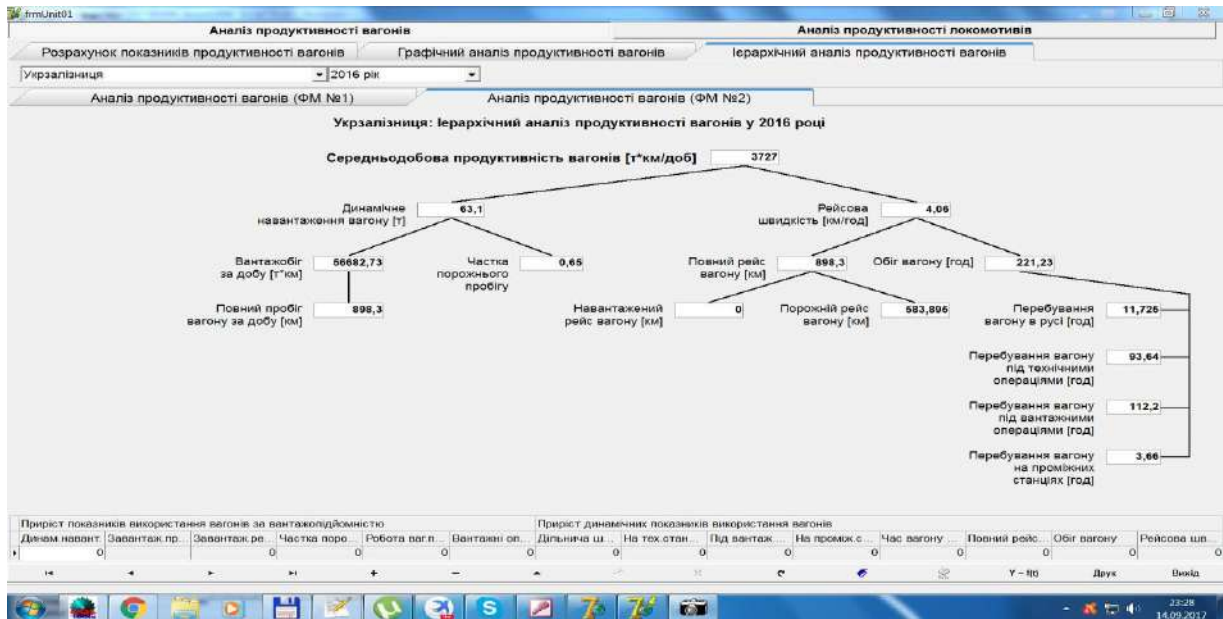


Рис.11. Деревовидна ієрархічна структура якісних показників, що характеризують ефективність використання вагонів за відповідний проміжок часу

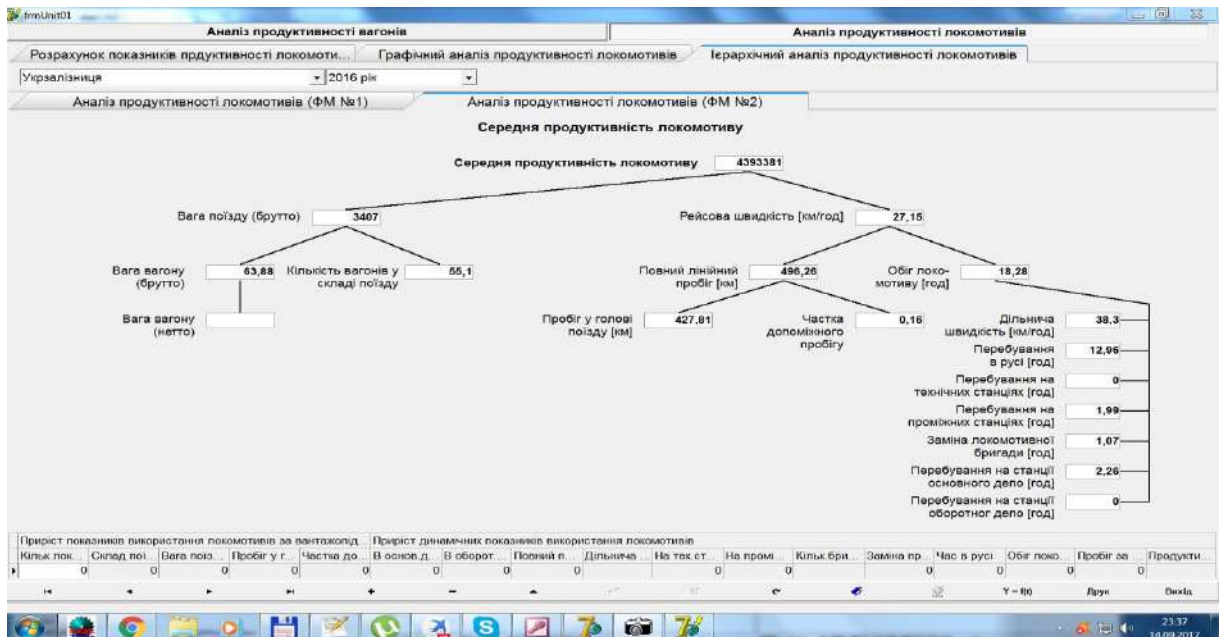


Рис. 12. Деревовидна ієрархічна структура якісних показників, що характеризують ефективність використання локомотивів за відповідний проміжок часу

На рис.11 та рис.12 зображені панелі екранних форм, за допомогою ієрархічних деревовидних структур можна аналізувати якісні показники ефективності використання рухомого складу. При цьому в нижній частині панелі знаходиться функціональна сітка за допомогою якої можна змінювати значенні певних незалежних показників і аналізувати вплив

цих змін на ефективність використання рухомого складу.

Слід зазначити, що таблиці, які розташовані ліворуч на екранних панелях і зображених на рис.9 – рис.12 використовуються для аналізу показників ефективності використання рухомого складу з вибором відповідного проміжку часу.

Висновки. Автором удосконалена факторно – критеріальна модель оцінки ефективності використання рухомого складу, яка має низку переваг над діючою системою, що використовуються в статистичних підрозділах Укрзалізниці. До таких відносяться:

- створення чіткої ієрархічної деревовидної структури якісних показників використання рухомого складу, що унеможливує випадки подвійного обліку або випадку деяких показників із масиву даних;

- розробка, реалізація та апробація ефективної розрахункової програми, яка автоматично в режимі реального часу дозволяє опрацювати значний масив даних і вивести їх на комп'ютерний екран або на друк у зручному для аналізу вигляді;

- запровадження програмного функціоналу, який дозволяє за рахунок вар'ювання незалежних показників виконати аналіз та надати пропозиції що до оптимізації використання рухомого складу;

- формування в автоматичному режимі друкованих фрагментів статистичних звітів (текстів, таблиць, діаграм, графіків, схем тощо).

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Довідник основних показників роботи залізниць України .2006 – 2016рр. ПАТ «Укрзалізниця». – К., 2017.

2. Дикань В.Л. Економіка підприємства: підручник / В.Л. Дикань, І.М. Писаревський. – Харків: ХВ. "Транспорт України", 2001. – 200 с.

3. Ефимова Е. М. Новые экономические подходы к экономической оценке изменения показателей эксплуатационной работы / Е. М. Ефимова // Железнодорожный транспорт – 2008. – № 4. – С. 96–99.

4. Ейтутіс Г.Д. Матричний підхід щодо впливу якісних показників на ефективність використання рухомого складу / Г.Д. Ейтутіс, В.В. Габа // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2015. – Вип. 33. – С. 91–103.

5. Зіць О.Є. Удосконалення методики оцінки використання інвентарного парку вантажних вагонів ПАТ «Укрзалізниця»/ О.Є.Зіць // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту «Проблеми економіки транспорту» -2016.- Вип.11- С. 26-30.

6. Зіць О.Є. Удосконалення методики оцінки ефективності експлуатації локомотивного парку ПАТ «Укрзалізниця» /О.Є.Зіць// Зб. наукових праць «Вісник економіки транспорту і промисловості». - Харків: УкрДУЗТ.- 2016. -Вип 53. - С.30-34.

7. Зіць О.Є. Продуктивність вагона-комплексний показників використання вантажних вагонів ПАТ «Укрзалізниця»\ Г.Д.Ейтутіс, О.Є.Зіць //Економіст.-№3. - 2016. - С.9-11

8. Зіць О.Є. Удосконалення методики оцінки використання інвентарного парку вантажних вагонів /О.Є.Зіць// Тези доповідей XIV міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки транспорту (21.04 - 22-04.2016 р.).Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2016. - С.25-26.

9. Зіць О.Є. Удосконалення моделі ієрархічної залежності якісних показників використання магістральних локомотивів ПАТ «Укрзалізниця» /О.Є.Зіць// матеріали XI Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції: Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: ЕКУЗТ-2016, 9-15 вересня 2016 р. - К: ДЕТУТ, 2016 - С.112-113.

10. Зиц А.Е. Производительность локомотива - комплексный показатель эффективности использования локомотивного парка ПАО «Укрзалізниця» /Г.Д.Ейтутіс, А.Е.Зиц // XXIV INTERNATIONAL SCIENTIFIC AND technical conference, TRANS & MOTAUTO 16 PROCEEDINGS 29.06-02.07.2016, Varna, Bulgaria,p.-77-79.

11. Мачерет Д.А. Долгосрочные изменения веса и скорости грузовых

поездов и их экономическое значение / Д.А. Мачерет // Железнодорожный транспорт. – 2014. – № 6. – С. 52–55.

12. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: Навчальний посібник / Ю.Ф. Кулаєв – 2-е вид., переробл. і доповн. – К.: Фенікс, 2012. – 240 с.

13. Пасічник В.І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: навч. посібник для вузів / В.І. Пасічник. – К.: Основа, 2005. – 372 с.

14. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України. Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.: іл.: Бібліограф. 10 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133984

УДК 331.108.02:656.2

ВПЛИВ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ НА СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Зленко О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Стаття присвячена питанням удосконалення управління персоналу на підприємствах залізничного транспорту. Визначено, що управління персоналом галузі повинне здійснюватися в межах стратегічного плану розвитку залізничного транспорту. Розкрито специфіку управління персоналом із врахуванням соціальної складової розвитку вітчизняного транспортного сектору. Визначена роль держави при формуванні кадрів на залізничному транспорті, особливо вищої та середньої управлінських ланок.

Ключові слова: кадри, трудові ресурси, залізничний транспорт, удосконалення, управління, стратегічний розвиток, соціальна відповідальність, конкурентоспроможність

ВЛИЯНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ НА СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

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

Статья посвящена вопросам совершенствования управления персоналом на предприятиях железнодорожного транспорта. Определено, что управление персоналом отрасли должно осуществляться в рамках стратегического плана развития железнодорожного транспорта. Раскрыта специфика управления персоналом с учетом социальной составляющей развития отечественного транспортного сектора. Определена роль государства при формировании кадров на железнодорожном транспорте, особенно высшего и среднего управленческих звеньев.

© Каличева Н.Є.,
Зленко О.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

Ключевые слова: кадры, трудовые ресурсы, железнодорожный транспорт, совершенствование, управление, стратегическое развитие, социальная ответственность, конкурентоспособность.

EFFECT OF PERSONNEL MANAGEMENT ON STRATEGIC DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN MODERN CONDITIONS

*Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor,
Zlenko O.V., master's degree (USU of RT)*

One of the essential components of effective governance, especially for such a complex industry as railways, is the upgrading of the staff development program that will meet the needs of workers in terms of their professional and cultural development.

It should be noted that in the management of the personnel of the enterprise there should be a permanent relationship with the general strategy of enterprise development, which is quite characteristic of the railway industry, which in recent years conducts reforms in all areas of activity.

In order for rail transport to be quickly converted to a market economy, we need new creative personnel who could make a certain novelty in the management system and change the stereotypes, but in most cases, there are personnel who do not know all the peculiarities of the industry in the field of rail transport. and do not have the appropriate authority among ordinary employees.

One of the factors of effective management of the company's personnel, especially of such a resource-intensive industry as the railway industry, is the continuous improvement of the level of professional knowledge and skills that characterizes the qualifications of the personnel. Another important factor in the effective management of personnel is the study of its social component.

The state should be the guarantor of the efficient development of rail transport and impose appropriate requirements on its head. After all, the formation of a corresponding professional level of a manager requires a lot of time and expenses, which is possible only if the potential applicant knows about prospects of career growth, will see the possibilities of professional development and will know that it can bring real benefits to the industry and the national economy.

Improvement of the personnel management system for the railway industry should be aimed at increasing the level of professionalism and efficiency of workers of all production units and managers of all levels of management. The same personnel management system should be based on such approaches and principles, the application of which will allow the establishment of key and common factors of influence on the management process, identify possible threats and directions for improving management efficiency.

Key words: human resources, labor resources, railway transport, improvement, management, strategic development, social responsibility, competitiveness.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Однією із необхідних складових ефективного управління, особливо для такої складної галузі як залізнична, є оновлення програми розвитку персоналу, що сприятиме задоволенню потреб робітників з точки зору їх професійного та культурного розвитку. Тим більше, що за умов посилення конкурентної боротьби на ринку важливе значення для розвитку персоналу мають освіта, професійні знання та вміння, практичні навички та досвід, соціально-

культурний розвиток, інтелектуальний потенціал та можливість застосувати все це для розвитку підприємства згідно із власними здібностями та компетенціями [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення питань щодо підходів управління кадровою складовою залізничного транспорту розкрито у працях Диканя В.Л., Компанієць В.В., Токмакової І.В., Калініченко Л.Л., Остаюка Б.Я. та інших [2-6], де визначено, що необхідні якісні зміни в традиційних підходах щодо управління на підприємствах транспортної сфери та, зокрема, залізничного транспорту. Адже ті підходи, які протягом останніх років використовувалися в галузі не дали дієвого результату в підвищенні конкурентоспроможності вітчизняних підприємств залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

Мета статті. Дослідження ролі управління персоналом на залізничному транспорті в сучасних умовах господарювання та їх вплив на стратегічний розвиток галузі.

Викладення основного матеріалу дослідження. Для такої складної галузі, як залізничний транспорт, управління персоналом має базуватися на таких концепціях [7]:

- виробнича, суттю якої є дослідження запитів споживачів та врахування потреб ринку відносно соціальної відповідальності підприємства та чесної конкуренції, так як в сучасній ринковій економіці клієнти орієнтуються на лише на ціну та якість товару, а й на імідж та репутацію підприємства;

- фінансово-економічна, базується на всіх економічних показниках управління персоналом;

- соціальна, в основу якої покладені гуманітарні цілі розвитку та задоволення потреб робітників, що є досить актуальним з огляду на соціальний

напрямок розвитку кадрової політики підприємств та виражається в створенні таких умов праці, що б робітники були задоволені своєю роботою, відчували приналежність до кінцевого результату, прагнули до саморозвитку та вдосконалення, тощо.

Потрібно зазначити, що при управлінні персоналом підприємства має бути постійний взаємозв'язок із загальною стратегією розвитку підприємства (рис. 1), що є досить характерним для залізничної галузі, яка протягом останніх років проводить реформи на всіх напрямках діяльності.

Взагалі, стратегічний розвиток персоналу має носити довготривалий характер, тому що для досягнення необхідних практичних навичок працівник має почати працювати на посаді найнижчого рівня та протягом певного часу, набуваючи досвіду, підійматися кар'єрними сходами. Лише в цьому випадку працівник може бути професіоналом своєї справи та приймати участь в питаннях розвитку та управління підприємством.

На даний час залізнична галузь, перебуваючи в стані реструктуризації, має проблеми, пов'язані із становленням нових принципів корпоративної культури [8]. Причиною такого стану є зміна поколінь працівників та зміна орієнтирів розвитку всього транспортного сектору країни.

Для того, щоб залізничний транспорт як найшвидше перелаштувався до діяльності в умовах ринкової економіки потрібні нові креативні кадри, які б змогли внести певну новизну в систему управління та змінити стереотипи, але в більшості випадків на залізничний транспорт потрапляють кадри, які не знають всіх особливостей роботи галузі та не мають відповідного авторитету серед рядових працівників.

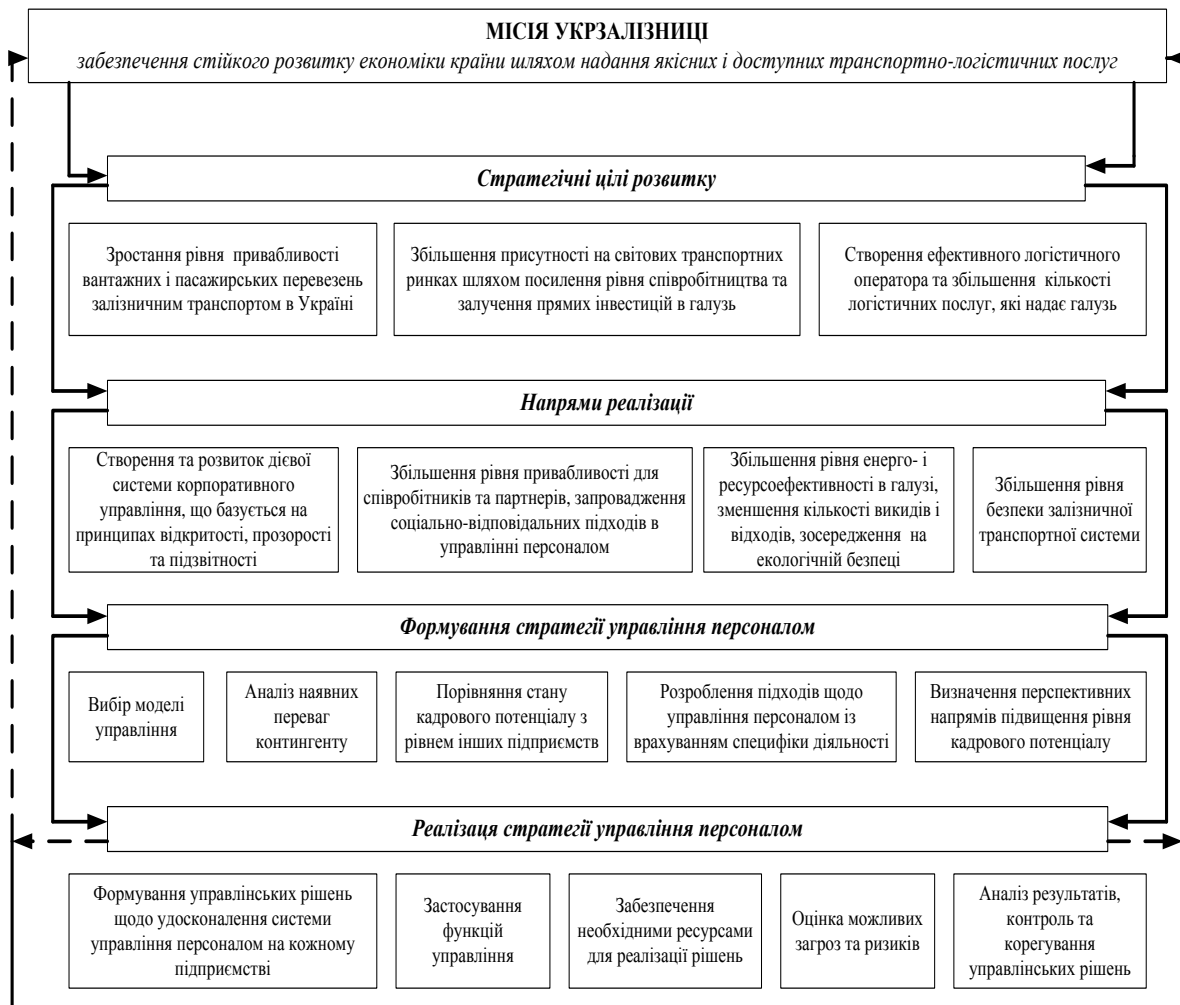


Рис. 1. Схема взаємозалежності загальної стратегії розвитку залізничного транспорту із системою управління персоналом

Одним з факторів ефективного управління персоналом підприємства, тим більше такої ресурсо- та трудоємкої галузі, як залізнична, є постійне підвищення рівня професійних знань та навичок, що характеризує кваліфікацію персоналу.

Відносно рівня кваліфікації виділяють наступні групи робітників [9]:

- висококваліфіковані - мають високій рівень професійних знань та практичних навичок, їх діяльність спрямована на виконання особливо складних робіт;

- кваліфіковані - мають значний досвід роботи та приймають участь у організації виробничо-господарського процесу на підприємстві;

- малокваліфіковані – займаються виконанням робіт невисокої складності, їм

притаманний невеликий досвід роботи у практичній діяльності;

- некваліфіковані – переважно здійснюють діяльність пов'язану із обслуговуванням виробничо-господарського процесу та виконують роботу, котра вимагає мінімального рівня спеціальної підготовки.

Підприємство, яке прагне бути конкурентоспроможним на ринку, має прагнути до постійного підвищення рівня кваліфікації персоналу, що для підприємств залізничного транспорту виражається в зацікавленні керівництва щодо постійного зростання рівня теоретичної та практичної підготовки кадрів. Адже, наявність кваліфікованого персоналу позначиться на поточному стані та перспективних напрямках розвитку підприємства, що є важливим для

залізничного транспорту [10], за рахунок збільшення професійно-практичного, інтелектуального та інформаційного рівня працівників. Це досягається на підприємстві за рахунок оновлення чи вдосконалення системи професійної освіти, створення умов для самореалізації та самовираження й розкриття творчого та наукового потенціалу робітників. Коли робітники отримують можливість підвищити рівень знань, здійснити творчі задуми, отримати нові практичні навички та використати їх з користю для підприємства, то вони зможуть сприяти його ефективному розвитку за рахунок швидкої адаптації до викликів зовнішнього середовища, пришвидшення рівня запровадження інновацій, креативного та гнучкого мислення, тощо.

Ще одним важливим фактором ефективного управління персоналом є дослідження його соціальної складової, що досить ґрунтовно розкрито в роботах [4-5; 11-12]. Зокрема Компанієць В.В. зазначає, що для ефективного розвитку залізничного транспорту, коли галузь прагне стати частиною європейської транспортної системи, потрібно вдосконалювати не лише його техніко-технологічну складову шляхом оновлення інфраструктури для надання якісних та безпечних послуг з перевезення, а й вдосконалювати управлінські стандарти з точки зору етики та культури бізнесу, корпоративної соціальної відповідальності. Це забезпечить підвищення рівня управління та сприятиме створенню нової моделі управління із врахуванням людського та соціального аспектів діяльності підприємства.

Для такої складної в технічному та організаційному планах галузі, як залізничний транспорт, котра має виконати досить багато перетворень для досягнення поставлених стратегічних завдань, велике значення має створення дієвого управлінського центру із кваліфікованим персоналом.

У роботах Компанієць В.В.,

Польової В.В., Остапюка Б.Я., Калініченко Л.Л. наголошується на необхідності «виховувати» власних керівників вищої ланки для залізничного транспорту [5-6; 11-12] шляхом створення відповідних навчальних закладів та структур, що сприятиме оцінці сильних та слабких сторін керівників всіх рівнів та дозволить їх посилити за рахунок постійного вдосконалення та оновлення навчальних програм відповідно до сучасних ринкових потреб.

Держава має бути гарантом ефективного розвитку залізничного транспорту та висувати відповідні вимоги до його керівника. Адже на формування відповідного професійного рівня керівника потрібно багато часу та витрат, що можливе лише за умови, коли потенційний претендент знатиме про перспективи кар'єрного росту, бачитиме можливості професійного розвитку та знатиме, що зможе принести реальну користь галузі та національній економіці.

Ще одним важливим фактором ефективного управління персоналом підприємства є створення сприятливого морально-психологічного клімату в колективі за рахунок психологічної сумісності робітників, що досягається шляхом оцінки особистісної поведінки працівників, їх розумових можливостей, психічного стану, тощо [13].

Тож, удосконалення системи управління персоналом залізничної галузі має складатися з наступних етапів:

- планування потреби в людських ресурсах, визначення їх кількісного та якісного складу;
- формування професійних та практичних вимог до кандидатів;
- визначення підходів до вибору кадрів (опитування, анкетування, тестування, співбесіда, інтерв'ю, тощо);
- перевірка професійних здібностей (випробувальний етап);
- прийняття на посаду за умови постійного підвищення професійного та практичного рівнів знань (підвищення кваліфікації, стажування, перепідготовка,

тощо).

Застосування цих етапів не є «новинкою» для більшості підприємств, але комплексний підхід до відбору кадрів для залізничного транспорту сприятиме постійному зростанню їх якості, що, в майбутньому, сприятиме ефективному розвитку галузі. Тим більше, що в нашій країні розстановка керівних кадрів вищої управлінської ланки відбувається в більшості випадків за зовсім іншими принципами, в результаті чого керівниками стратегічних галузей та відомств стають фахівці із загальним уявленням про особливості їх діяльності.

Таким чином, удосконалення системи управління персоналом для залізничної галузі має бути орієнтована на підвищення рівня професіоналізму та результативності працівників всіх

виробничих підрозділів та керівників всіх рівнів управління. То ж система управління кадрами повинна ґрунтуватися на таких підходах і принципах, застосування яких дозволить встановлювати ключові та пересічні чинники впливу на управлінський процес, виявляти можливі загрози та напрями підвищення ефективності управління (рис.2).

Тим більше, що правильне формування системи компетентностей трудових ресурсів підприємства сприятиме його розвитку в межах стратегічних планів розвитку, забезпечить соціально-культурне зростання, сприятиме оцінці якості кадрового потенціалу підприємства та дозволить оптимізувати кадровий склад всіх структурних підрозділів залізничного транспорту [14].

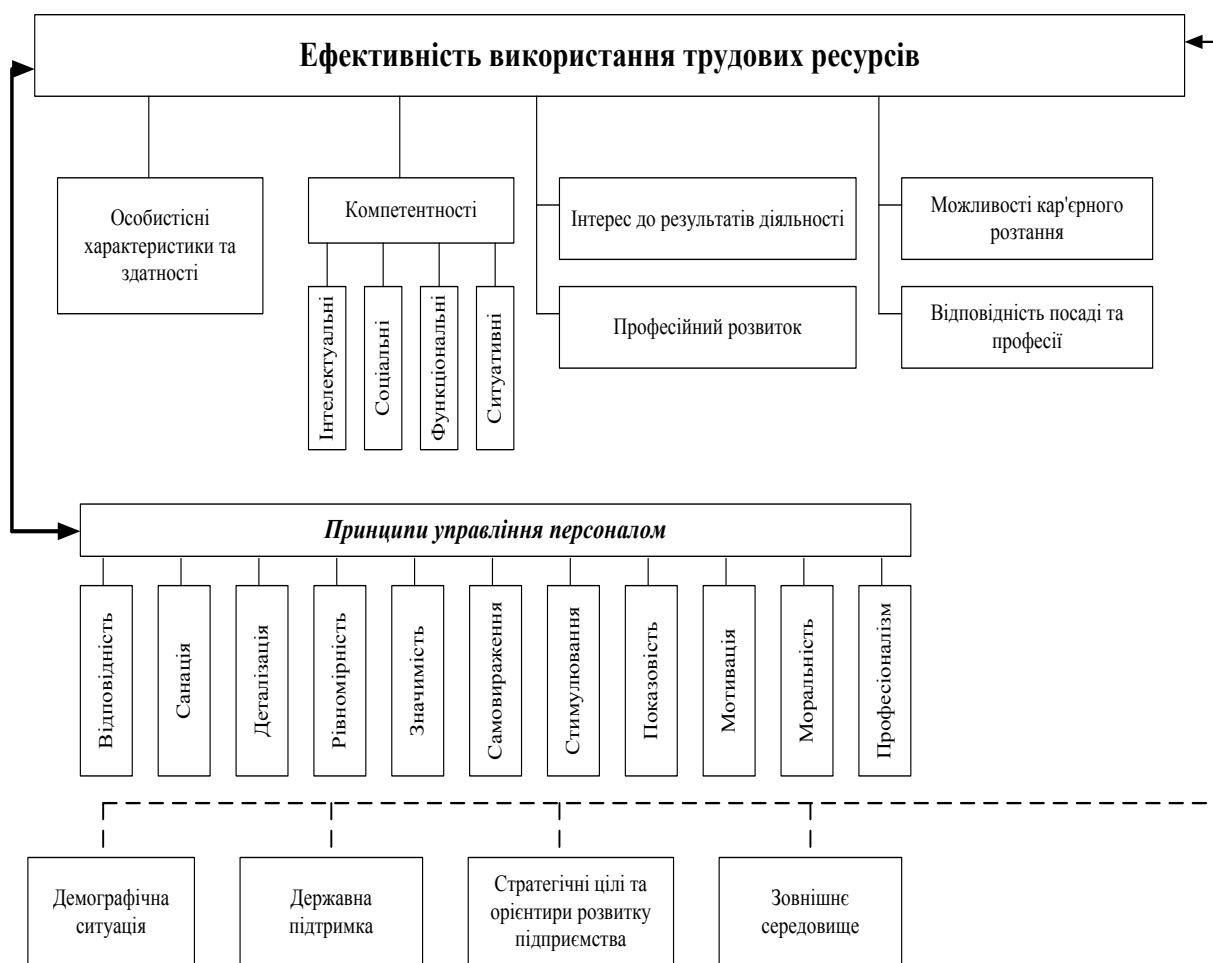


Рис. 2. Функціонально-структурна схема управління персоналом на залізничному транспорті

Також, потрібно зазначити, що підвищення ефективності застосування трудових ресурсів неможливе без вирішення питань щодо впровадження нових принципів та підходів в управлінні, що сприяє максимізації компетенцій персоналу підприємства і, як наслідок, нарощенню якісного складу трудових ресурсів. І значну роль в цьому має відігравати держава, як регулятор якості життя, за рахунок регулювання рівня зайнятості населення, надання можливостей для професійного росту та культурного розвитку; регулювання рівня охорони здоров'я та безпеки життєдіяльності; соціального захисту; екологічної безпеки; захисту громадських прав та обов'язків; визначення гідного рівня оплати праці; регулювання доходів; проведення гендерної політики; гарантування безпеки та інших чинників.

Висновки. Таким чином, ефективний розвиток залізничної галузі залежить від кадрової складової, яка є однією з рушійних сил його функціонування.

Тож, застосування нових більш сучасних підходів в управлінні персоналом сприятиме практичному вирішенню питань щодо удосконалення системи управління персоналом на залізничному транспорті, ґрунтуючись на базі комплексної системи реалізації та визначення ефективності запровадження підходів стратегічного управління, приймаючи до уваги стратегічні завдання розвитку галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Фатхутдинов, Р.А. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент. / Р.А. Фатхутдинов М.: Изд-во книготорг. центр «Маркетинг», 2005. – 892 с.
2. Дикань В.Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: підручник / В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Т.Г. Сухорукова. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 275 с.
3. Компанієць В.В. Стратегія людського розвитку та зміни у підготовці кадрів залізничного транспорту / В.В. Компанієць// Вісник економіки транспорту і промисловості.—Харків, УкрДАЗТ, 2010. № 31 204-212 с.
4. Токмакова І.В. Мотивація трудової поведінки працівників залізничного транспорту в умовах реформування / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2013. - №44. – С. 286-289.
5. Калініченко Л.Л. Методологічний підхід до управління персоналом підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі: монографія / Л.Л. Калініченко. — Х.: УкрДАЗТ, 2012. — 420 с.
6. Остапюк Б. Я. Концепція залучення персоналу ПАТ «Українська залізниця» до управління та ефективної реалізації його корпоративних задач / Б. Я. Остапюк // Фінансова інфраструктура: формування, проблеми та перспективи розвитку в умовах інноваційної економіки : матеріали Міжнар. наук.-практ. конфер. (Київ, 7-8 листопада 2014 р.). — К. : ГО «Київський економічний науковий центр», 2014. — Ч1. — С. 115 — 116.
7. Захарчин Г.М. Корпоративна культура/ Г.М. Захарчин, Н.П. Любомудрова, Р.О. Винничук, Н.В. Смолінська / За ред. Г.М. Захарчин. – Львів, 2011. – 317 с.
8. Каличева Н.Є. Методологічні аспекти підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту за рахунок управління конкурентними позиціями/ Н.Є. Каличева// Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки. – Херсон, 2017. – Вип. 27. – Ч. 1. - С. 139 – 142.
9. Отенко І.П. Механізм управління потенціалом підприємства: науч. изд. / І.П. Отенко, Л.М. Малярець. – Х.: ХГЭУ, 2003. – 220 с.
10. Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_fin1.pdf

11. Компанієць В.В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. - Частина II. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на прикладі залізничного транспорту): монографія / В.В. Компанієць. — Харків: УкрДАЗТ, 2012. — 296 с.

12. Польова В.В. Оцінка ефективності трудової мотивації працівників залізничного транспорту/ В.В. Польова// Зб. наук. праць ДЕТУТ. Серія

«Економіка і управління».- К.: ДЕТУТ, 2014.- Вип. 27.- С. 134-145.

13. Каличева Н.Є. Удосконалення системи управління персоналом в умовах розвитку підприємства / Н.Є. Каличева, М.І. Стецюк// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2015. - Вип. 49. - С. 195 – 198.

14. Назаренко І.Л. Оцінка та оптимізація кадрового потенціалу дирекції залізничного транспорту/ І.Л. Назаренко// Вісник економіки транспорту та промисловості: збірник науково-практичних статей. - Х.: УкрДАЗТ, 2013. - № 44. – С. 70-74.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133993

УДК 625.144.5

ОПТИМИЗАЦИЯ ЗАТРАТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ПОД СКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ

*Кравченя И.Н., к.т.н., доцент,
Дубровская Т.А., ст. преподаватель (БелГУТ)*

Повышение скоростей движения поездов на существующих железнодорожных линиях – одно из приоритетных направлений на железнодорожном транспорте.

Рассмотрена задача определения оптимальных скоростей движения поездов каждой категории в кривых при оптимальном возвышении наружного рельса, увеличении значения непогашенного ускорения, соблюдении условия равнонагруженности рельсовых нитей, условия комфортабельности езды пассажиров, при которых приведенные расходы на увеличение скорости в кривых будут минимальными.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, скоростное движение, ускорение, возвышение рельса, круговые кривые, метод неопределенных множителей Лагранжа.

ОПТИМІЗАЦІЯ ВИТРАТ НА РЕКОНСТРУКЦІЮ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ЛІНІЇ ПІД ШВИДКІСНЕ РУХ

*Кравченя І.Н., к.т.н., доцент,
Дубровская Т.А., ст. викладач (БелГУТ)*

Підвищення швидкостей руху потягів на існуючих залізничних лініях - одно з пріоритетних напрямів на залізничному транспорті. Швидкісні перевезення

© Кравченя И.Н.,
Дубровская Т.А.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

пасажирів у світовій практиці, як правила, впроваджуються на існуючих лініях зі змішаним вантажним і пасажирським рухом. Для підвищення швидкостей руху дорога має бути реконструйована. Завдання реконструкції - забезпечити комфортабельність їзди пасажирів і безпеку при високих швидкостях руху, а також збільшити можливу провізну здатність лінії, оскільки при швидкісному русі істотно збільшується знімання вантажних потягів пасажирськими і зростає необхідна пропускна спроможність залізниці. Частенько, сам план лінії стримує збільшення швидкостей на існуючих лініях за рахунок кривих малих радіусів. Це, у свою чергу, веде до реконструктивних заходів, спрямованих на збільшення радіусів. При цьому повинні дотримуватися усі вимоги до шляху по безпеці і комфорту пасажирів, а також фінансування цих заходів.

У статті розглянуто завдання визначення оптимальних швидкостей руху поїздів кожної категорії в кривих при оптимальному підвищенні зовнішньої рейки, збільшенні значення непогашеного прискорення, дотриманні умов рівнонапруженості рейкових ниток, умов комфортабельності їзди пасажирів, при яких приведені витрати на збільшення швидкості в кривих будуть мінімальними. При постановці і рішенні задачі по вибору оптимального радіусу кривою при мінімальних витратах за допомогою методу невизначених множників Лагранжа використано математичне моделювання і деякі розділи вищої математики. У основу пропонованої методики покладені принципи ухвалення рішень.

Рішення задачі дозволяє визначити оптимальні швидкості руху потягів кожної категорії по кривій певного радіусу з дотриманням усіх необхідних умов.

Ключові слова: залізничний транспорт, швидкісний рух, прискорення, піднесення рейки, кругові криві, метод невизначених множників Лагранжа

OPTIMIZATION OF RECONSTRUCTION COSTS RAILWAY LINE UNDER HIGH SPEED MOTION

*Kravchenya I.N., Candidate of Technical Sciences, Associate Professor
Dubrouskaya T.A., Senior Lecturer (BelsUT)*

Increasing the speed of trains on existing railway lines is one of the priorities for railway transport. High-speed passenger transportation in the world, as a rule, introduced on existing lines with mixed freight and passenger traffic. To increase the speed of the road should be reconstructed. The objectives of the reconstruction are to ensure the safety and comfort of passengers at high speeds, as well as to increase the possible carrying capacity of the line, as at high-speed traffic significantly increases the removal of freight trains by passengers and increases the necessary capacity of the railway.

Often, it is the line plan that restrains the increase in speeds on existing lines due to the curves of small radii. This, in turn, leads to reconstruction activities aimed at increasing the radii. At the same time, all the requirements for the safety and comfort of passengers, as well as the financing of these activities, must be met.

The article deals with the problem of determining the optimal speeds of trains of each category in the curves at the optimal elevation of the outer rail, increasing the value of the outstanding acceleration, compliance with the conditions of equal load of the rail lines, the conditions of comfort of the passengers, in which the given costs of increasing the speed in the curves will be minimal.

In the formulation and solution of the problem of choosing the optimal radius of the curve at a minimum cost using the method of uncertain Lagrange multipliers used mathematical modeling and some sections of higher mathematics. The proposed method is based on the principles of decision-making.

The solution of the problem allows us to determine the optimal speeds of trains of each category along the curve of a certain radius with all the necessary conditions.

Key words: *railway transport, high-speed movement, acceleration, rail elevation, circular curves, method of uncertain multipliers of Lagrange.*

Постановка проблеми. Наиболее актуальной проблемой является организация скоростного движения на существующих железнодорожных линиях. Среди факторов, сдерживающих внедрение скоростного движения поездов, следует отметить характеристики плана трассы железной дороги.

Повышение скоростей движения на железной дороге, прежде всего, связано с величиной радиуса круговых кривых и возвышением наружного рельса. Однако скорость движения пассажирских поездов в кривых участках пути может быть повышена и за счет увеличения непогашенного ускорения в кривых от его допустимого значения, равного $0,7 \text{ м/с}^2$. При этом допустимый уровень непогашенного ускорения для подвижного состава определяется:

- уровнем воздействия на человека;
- динамико-прочностными показателями подвижного состава;
- показателями устойчивости пути против сдвига.

Функциональное состояние работника – интегральный качественный показатель наличных характеристик тех качеств и свойств организма, которые прямо или косвенно определяют комфорт человека, находящего в подвижном составе.

Ограничение допустимого уровня непогашенного ускорения с точки зрения динамических и прочностных характеристик экипажа устанавливают исходя из положения о недопустимости нарушения действующих требований к соответствующим показателям безопасности.

Допустимые уровни непогашенного ускорения по показателям воздействия на путь определяют с учетом корректировки отдельных показателей.

Ограничение скорости движения и величины непогашенного ускорения в кривых участках пути определяется наступлением ограничения хотя бы по одному показателю из приведенных выше.

Анализ последних исследований. Проблемами введения скоростного движения на существующих линиях с сохранением или минимальным переустройством плана линии занимались: Гавриленков А.В. [1], Н.Б. Курган [5], Д.Н. Курган [6], П.В. Панченко [7], И.И. Кантор [8], В.О. Певзнер [9], Е.С. Свинцов [10], С.В. Шкурников [11] и многие другие. Вопросам скоростного и высокоскоростного движения в зарубежных странах посвящены [12], [13].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема введения скоростного движения на существующих линиях весьма актуальна, но, одновременно, и очень сложная – отсутствие подвижного состава, полигона для исследований и нормативной базы, которая только начинает создаваться. XX и XXI век – вопрос повышения скоростей на пике своей актуальности.

Целью данного исследования является решение задачи определения оптимальных скоростей движения поездов каждой категории в кривых при минимальных расходах на реконструкцию железнодорожной линии под скоростное движение.

Изложение основного материала исследования. Задача определения оптимальных скоростей движения поездов различной категории в кривых может быть сформулирована следующим образом:

Пусть имеется участок железной дороги, на котором располагается m независимых (однорядусных и составных) кривых и обращаются поезда j -й ($j = \overline{1, n}$) категории. Для каждой

кривой известны: длина кривой l (м), угол поворота α , радиус кривой R (м).

Требуется определить скорости движения v_j поездов j -й ($j = \overline{1, n}$) категории по кривой определенного радиуса при оптимальном возвышении наружного рельса h (мм), увеличении

значения непогашенного ускорения a_{nn} , соблюдении условия равнонагруженности рельсовых нитей, условия комфортабельности езды пассажиров при которых приведенные расходы на увеличение скорости в кривых будут минимальными:

$$E = f(v_1, v_2, \dots, v_n, h, a_{nn}) = l \sum_{j=1}^n c_j \frac{N_j}{v_j} \rightarrow \min \quad (1)$$

при ограничениях:

– соблюдение условия равнонагруженности рельсовых нитей:

$$\sum_{j=1}^n \beta_j v_j^2 = 12,96 \frac{ghR}{S}, \quad (2)$$

– соблюдение условия комфортабельности езды пассажиров:

$$h = 12,5 \frac{v_{\max}^2}{R} - \frac{S}{g} a_{nn}, \quad (3)$$

– на допустимые значения непогашенного ускорения:

$$a_{nn} \geq 0,7, \quad (4)$$

$$a_{nn} \leq 0,9. \quad (5)$$

где c_j – приведенная стоимость поезда j -й категории;

N_j – количество поездов j -й категории;

β_j – весовой коэффициент поезда j -й категории;

g – ускорение свободного падения, м/с²;

S – ширина между осями рельсов, мм;

v_{\max} – максимальная скорость движения по данной кривой, км/ч;

a_{nn} – непогашенное ускорение, м/с².

Для решения поставленной задачи (1) – (5) будем использовать метод неопределенных множителей Лагранжа [14].

Поскольку в задаче ограничения имеют вид равенств и неравенств, то приведем задачу к ограничениям в форме равенств. В ограничения (4) и (5) введем дополнительные переменные x_1 и x_2 :

$$a_{nn} - x_1 = 0,7, \quad (6)$$

$$a_{nn} + x_2 = 0,9. \quad (7)$$

В целевую функцию (1) дополнительные переменные вводятся с коэффициентом ноль.

Таким образом, сведем задачу к случаю, когда ограничения – строгие равенства, но на переменные x_1 и x_2 наложено условие неотрицательности:

$$x_1 \geq 0, \quad x_2 \geq 0. \quad (8)$$

Определение глобального минимума функции f осуществляется внутри области допустимых решений, где $x_1 > 0$ и $x_2 > 0$, и на границе, где $x_1 = 0$ и $x_2 = 0$.

Если предположить, что $x_1 > 0$ и $x_2 > 0$, то функция Лагранжа будет иметь вид:

$$\begin{aligned} L(v_1, v_2, \dots, v_n, h, a_{nn}, \lambda_1, \lambda_2, \lambda_3, \lambda_4, x_1, x_2) = & l \sum_{j=1}^n c_j \frac{N_j}{v_j} + \\ & + \lambda_1 \left(12,96 \frac{ghR}{S} - \sum_{j=1}^n \beta_j v_j^2 \right) + \lambda_2 \left(12,5 \frac{v_{\max}^2}{R} - 163 a_{nn} - h \right) + \\ & + \lambda_3 (0,7 - a_{nn} + x_1) + \lambda_4 (0,9 - a_{nn} - x_2), \end{aligned} \quad (9)$$

где $\lambda_1, \lambda_2, \lambda_3, \lambda_4$ – неопределенные множители Лагранжа.

Найдем частные производные функции Лагранжа по неизвестным величинам v_j ($j = \overline{1, n}$), h , a_{mn} , λ_1 , λ_2 , λ_3 , λ_4 , x_1 , x_2 и приравняем их нулю.

В результате получим систему уравнений:

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{mn}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial v_j} = -l c_j \frac{N_j}{v_j^2} + 2 \lambda_1 \beta_j v_j = 0, \quad j = \overline{1, n}; \quad (10)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{mn}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial h} = \lambda_1 12,96 \frac{gR}{S} - \lambda_2 = 0; \quad (11)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{mn}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial a_{mn}} = -163 \lambda_2 - \lambda_3 - \lambda_4 = 0; \quad (12)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{mn}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial \lambda_1} = 12,96 \frac{ghR}{S} - \sum_{j=1}^n \beta_j v_j^2 = 0; \quad (13)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{mn}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial \lambda_2} = 12,5 \frac{v_{\max}^2}{R} - 163 a_{mn} - h = 0. \quad (14)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{mn}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial \lambda_3} = 0,7 - a_{mn} + x_1 = 0; \quad (15)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{mn}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial \lambda_4} = 0,9 - a_{mn} - x_2 = 0; \quad (16)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{mn}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial x_1} = \lambda_3 = 0; \quad (17)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{mn}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial x_2} = \lambda_4 = 0. \quad (18)$$

Следовательно, если минимум функции f достигается при $x_1 > 0$ и $x_2 > 0$, то ограничения-неравенства (4) и (5) можно не учитывать, так как соответствующие множители Лагранжа λ_3 и λ_4 тождественно обращаются в нуль.

Если предположить, что какая-то из переменных x_1 или x_2 равна нулю, то это говорит о том, что соответствующее ограничение выполняется как строгое равенство. Для них $\lambda_i \neq 0$.

Таким образом, в точке минимума или дополнительные переменные, или соответствующие множители Лагранжа λ_i равны нулю.

Следовательно, для того, чтобы найти глобальный минимум функции f необходимо:

1. Найти решения задачи, когда отброшены ограничения в форме неравенств (4) и (5), и для каждого решения найти f .

2. К системе исходных ограничений добавить одно неравенство, затем другое. Рассматривать лишь те решения, которые удовлетворяют всем ограничениям.

Таким образом, первоначально будем рассматривать задачу без учета ограничений (4) и (5):

$$E = f(v_1, v_2, \dots, v_n, h) = l \sum_{j=1}^n c_j \frac{N_j}{v_j} \rightarrow \min \quad (19)$$

$$\sum_{j=1}^n \beta_j v_j^2 = 12,96 \frac{ghR}{S}, \quad (20)$$

$$h = 12,5 \frac{v_{\max}^2}{R} - 163 a_{\text{нн}}, \quad (21)$$

Составим функцию Лагранжа:

$$L(v_1, v_2, \dots, v_n, h, \lambda_1, \lambda_2) = l \sum_{j=1}^n c_j \frac{N_j}{v_j} + \lambda_1 \left(12,96 \frac{ghR}{S} - \sum_{j=1}^n \beta_j v_j^2 \right) + \lambda_2 \left(12,5 \frac{v_{\max}^2}{R} - 163 a_{\text{нн}} - h \right), \quad (22)$$

Найдем частные производные функции Лагранжа по неизвестным величинам v_j ($j = \overline{1, n}$), h, λ_1, λ_2 , приравняем их нулю. Система уравнений будет иметь вид:

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{\text{нн}}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial v_j} = -l c_j \frac{N_j}{v_j^2} + 2 \lambda_1 \beta_j v_j = 0, \quad j = \overline{1, n}; \quad (23)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{\text{нн}}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial h} = \lambda_1 12,96 \frac{gR}{S} - \lambda_2 = 0; \quad (24)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{\text{нн}}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial \lambda_1} = 12,96 \frac{ghR}{S} - \sum_{j=1}^n \beta_j v_j^2 = 0; \quad (25)$$

$$\frac{\partial L(v_1, \dots, v_n, h, a_{\text{нн}}, \lambda_1, \dots, \lambda_4, x_1, x_2)}{\partial \lambda_2} = 12,5 \frac{v_{\max}^2}{R} - 163 a_{\text{нн}} - h = 0. \quad (26)$$

Из выражения (23) получим:

$$l c_j N_j = 2 \lambda_1 \beta_j v_j^3; \quad (27) \quad \left(\frac{1}{2 \lambda_1} \right)^{\frac{2}{3}} = \frac{12,96 ghR}{S \sum_{j=1}^n (l c_j N_j)^{\frac{2}{3}} \beta_j^{\frac{1}{3}}}; \quad (31)$$

$$v_j = \left(\frac{l c_j N_j}{2 \lambda_1 \beta_j} \right)^{\frac{1}{3}}. \quad (28)$$

Подставим (28) в (25) и найдем $\frac{1}{2 \lambda_1}$:

$$\sum_{j=1}^n \left(\frac{l c_j N_j}{2 \lambda_1 \beta_j} \right)^{\frac{2}{3}} \beta_j = 12,96 \frac{ghR}{S}; \quad (29)$$

$$\sum_{j=1}^n \left(\frac{l c_j N_j}{2 \lambda_1} \right)^{\frac{2}{3}} \beta_j^{\frac{1}{3}} = 12,96 \frac{ghR}{S}; \quad (30)$$

$$\frac{1}{2 \lambda_1} = \left(\frac{12,96 ghR}{S \sum_{j=1}^n (l c_j N_j)^{\frac{2}{3}} \beta_j^{\frac{1}{3}}} \right)^{\frac{3}{2}}. \quad (32)$$

С учетом (26) и (32) получим:

$$v_j = \left(\frac{l c_j N_j}{\beta_j} \right)^{\frac{1}{3}} \left(\frac{12,96 ghR}{S \sum_{j=1}^n (l c_j N_j)^{\frac{2}{3}} \beta_j^{\frac{1}{3}}} \right)^{\frac{1}{2}}. \quad (33)$$

Оптимальные скорости движения поездов j -й категории по кривой определенного радиуса при оптимальном условии комфортабельности езды на возвышении наружного рельса, допустимых значениях непогашенного ускорения, соблюдении условия равнонагруженности рельсовых нитей и условия комфортабельности езды пассажиров составят

$$v_j = \left(\frac{c_j N_j}{\beta_j} \right)^{\frac{1}{3}} \left(\frac{12,96 g R \left(12,5 \frac{v_{\max}^2}{R} - 163 a_{\text{нм}} \right)}{S \sum_{j=1}^n (c_j N_j)^{\frac{2}{3}} \beta_j^{\frac{1}{3}}} \right)^{\frac{1}{2}}. \quad (34)$$

При полученных оптимальных значениях скоростей движения поездов j -й категории по кривой определенного радиуса приведенные расходы будут минимальными и составят

$$E = l \sum_{j=1}^n c_j N_j \left[\left(\frac{c_j N_j}{\beta_j} \right)^{\frac{1}{3}} \left(\frac{12,96 g R \left(12,5 \frac{v_{\max}^2}{R} - 163 a_{\text{нм}} \right)}{S \sum_{j=1}^n (c_j N_j)^{\frac{2}{3}} \beta_j^{\frac{1}{3}}} \right)^{\frac{1}{2}} \right]^{-1}. \quad (35)$$

Варьируя значения непогашенного ускорения от 0,7 до 0,9 будут определены оптимальные скорости движения поездов каждой категории, при которых приведенные расходы на увеличение скорости в кривых будут минимальными.

Заключение. Таким образом, выбор варианта реконструкции круговых кривых для организации скоростного и высокоскоростного движения на эксплуатируемых линиях будут производиться при полученном оптимальном распределении скорости движения поездов различных категорий и минимальных капиталовложениях.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Теоретические основы проектирования скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей : монография / [А.В. Гавриленков] ; под науч. ред.

С.М.Гончарука. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2004. – 213 с.

2 Кравченя И.Н. Определение оптимальных скоростей движения поездов в кривых при введении скоростного движения [Текст] / И.Н. Кравченя, Т.А. Руденко // Транспорт и транспортная логистика : Бюллетень научных работ Брянского филиала МИИТ, № 2 (4). – Брянск : ООО «Дизайн-Принт», 2013. – С. 15-17.

3 Масловская Е.М. Обоснование технических параметров железнодорожных линий при организации скоростного движения [Текст] : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.08 / Масловская Елена Михайловна. – Гомель, 2003. – 123 с.

4 Зайцева И.Ю. Особенности создания на железных дорогах Украины сети скоростных железнодорожных магистралей [Текст] / И. Ю. Зайцева // Вестник экономики транспорта и промышленности. – 2017. – № 60. – С. 86 - 93.

5 Курган Н.Б. Научные основы переустройства существующих железных дорог Украины для введения скоростного движения поездов [Текст] : автореф. дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.06 / УкрДУЗТ. – Днепропетровск, 2004. – 33 с.

6 Курган, Д. Н. Методология расчетов железнодорожной колеи при взаимодействии со скоростным подвижным составом [Текст] : автореф. дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.06 / УкрДУЗТ. – Днепропетровск, 2017. – 35 с.

7 Панченко П. В. Обоснование норм содержания железнодорожной колеи в плане при скоростном движении [Текст] : автореф. дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.06 / УкрДУЗТ. – Днепропетровск, 2014. – 20 с.

8 Кантор И. И. Высокоскоростные железнодорожные магистрали: трасса, подвижной состав, магнитный подвес [Текст] / И. И. Кантор. – М. : Маршрут, 2004. – 51 с.

9 Певзнер В. О. Состояние железнодорожного пути и установление скоростей движения [Текст]: дис. ... докт. техн. наук 05.22.06 / Певзнер Виктор Ошеревич. – М., 1991 г. – 331 с.

10 Свинцов, Е. С. Методика оценки экономической эффективности проектных решений / Е. С. Свинцов, А. В. Романов, Е. Г. Алексеева // Сб. докладов 58-й научно-технической конференции – СПб. : ПГУПС, 1998. – С. 21-22.

11 Шкурников С. В. Повышение скоростей движения поездов на основе модернизации постоянных устройств однопутных железных дорог [Текст] : автореф. дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.06 / ЛИИЖТ. – Л., 1990. – 26 с.

12 Economic Analysis of High Speed Rail in Europe. Fundacion BBVA, 2009. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://w3.grupobbva.com/TLFU/dat/inf_web_economic_analysis.pdf. – Дата доступа : 15.04.2018.

13 Frédéric Dobruszkes, Catherine Dehon, Moshe Givoni Does European high-speed rail affect the current level of air services? An EU-wide analysis // Transportation Research Part A № 69.– Elsevier, 2014.– P.461 – 475 p.

14 Taha, Hamdy A. Operations research: an introduction.– 8th ed.– New Jersey: Upper Saddle River, 2007. – 815 p.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133997

УДК 330.341.1:656.2

ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ВАГОННОЇ ДІЛЬНИЦІ

Назаренко І.Л., к.е.н., доцент;

Черненко С.В., слухач магістратури ІППК (УкрДУЗТ)

В статті отримала подальший розвиток методика оцінки рівня економічної безпеки підприємства з урахуванням специфіки діяльності вагонної дільниці. Рівень економічної безпеки вагонної дільниці залежить від основних показників її діяльності: продуктивності праці, фондівіддачі, коефіцієнта оборотності оборотних засобів, коефіцієнта абсолютної ліквідності, доходів на 1 відправленого (перевезеного) пасажирів. Виконані розрахунки рівня економічної безпеки вагонної дільниці станції Київ - пасажирський за 2012 – 2016 рр. та окреслені напрямки його підвищення.

Ключові слова: економічна безпека, показники оцінки економічної безпеки, залізничний транспорт, вагонна дільниця.

ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВАГОННОГО УЧАСТКА

*Назаренко И.Л., к.э.н., доцент;
Черненко С.В., слушатель магистратуры ИППК (УкрГУЖТ)*

В статье получила дальнейшее развитие методика оценки уровня экономической безопасности предприятия с учетом специфики деятельности вагонного участка. Уровень экономической безопасности вагонного участка зависит от основных показателей его деятельности: производительности труда, фондоотдачи, коэффициента оборачиваемости оборотных средств, коэффициента абсолютной ликвидности, доходов на 1 отправленного (перевезенного) пассажира. Выполнены расчеты уровня экономической безопасности вагонного участка станции Киев-пассажирский за 2012 - 2016 гг, определены направления его повышения.

Ключевые слова: экономическая безопасность, показатели оценки экономической безопасности, железнодорожный транспорт, вагонный участок.

ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY CARRIAGE STATION

*Nazarenko I.L., PhD (economics), senior lecturer,
Chernenko S.V., master's student of Institute of retraining and advanced training
(Ukrainian State University of Railway Transport)*

One of the major constituent parts of the railway transport is a carriage department which provides safe and quality transportations with freight and passenger carriages and forms such quality parameters of a transport service as rhythm, reliability, safety, timeliness and others like that. Railway carriage stations as a components of railways provide preparation of passenger carriages and trains to the transportation and their correct and safe operation; they provide technical examination, organization of maintenance and timely and quality repairing of passenger carriages. Therefore a timely task is assessment and increasing economic security level of railway carriage stations which requires proper methods. Economic security of an enterprise is its state of protection from external and internal threats and its ability to adapt to changes of surroundings.

In the article methodology of estimation of level of economic security of an enterprise got further development by the way of taking into account the specific of activity of railway carriage station.

The level of economic security of railway carriage station is revealed to depend on basic indicators of station: labour productivity, return on funds, coefficient of circulating of turnover means, coefficient of absolute liquidity, income per one transported passenger with their meaningfulness estimated (0,069, 0,089, 0,115, 0,212 and 0,515 respectively). The calculations of level of economic security of railway carriage station Kyiv are done for 2012 - 2016 and ways of its increasing are suggested.

Having regard to the meaningfulness of the aforementioned basic indicators for providing high level of economic security of railway carriage station, income per one transported passenger is revealed to be the most essential one from all the basic indicators (0,515). This fact makes ways of increasing this indicator the most effective for the achievement of increasing economic security of railway carriage station.

Key words: economic security, indicators of economic security assessment, railway transport, railway carriage station.

Постановка проблеми.

Залізничний транспорт - одна з базових галузей економіки України, яка в період глибокої фінансово-економічної та політичної кризи піддається впливу багатьох негативних факторів та потребує особливої уваги до забезпечення власної економічної безпеки.

Економічна безпека (ЕБ) транспорту визначається його спроможністю якісно забезпечувати попит економічних суб'єктів на внутрішні та міжнародні перевезення; конкурувати на ринках міжнародних перевезень; ефективно реалізовувати транзитний потенціал.

ПАТ «Українська залізниця» - одна з найбільших компаній, яка забезпечує 3% ВВП економіки України і є ключовим стратегічним активом держави, є одним з найбільших платників податку та містоутворюючим підприємством в багатьох регіонах; має визначну значимість для суспільної стабільності (це ключовий актив для забезпечення мобільності населення і єдності держави - 43% пасажирообігу, в тому числі пільгових категорій громадян; це найбільший працедавець в Україні – 272 тис. робітників [1].

Найбільшими загрозами економічній безпеці залізничного транспорту є скорочення транзитного потенціалу України внаслідок військових дій на Сході, окупації Криму та інших факторів, зменшення власного виробництва в основних вантажоутворюючих галузях, прогресуюче старіння основних виробничих фондів (незважаючи на виконану на папері їхню переоцінку, яка дозволила знизити коефіцієнт зносу з 85-95% до 10-15%).

Забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту включає забезпечення її і на рівні підрозділів - дистанцій сигналізації та зв'язку, дистанцій колії, вагонних дільниць, станцій, локомотивних, вагонних депо тощо. Тому актуальним є дослідження

економічної вагонної дільниці та розроблення методики її оцінювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням економічної безпеки залізничного транспорту присвячені роботи вітчизняних та зарубіжних науковців, зокрема Г. Ейтутіса, Р.А. Кожевнікова, З.П. Межох, Н.П. Терьошиної, Д.І. Ковальова, В.Л. Диканя, І.Л. Плетникової (Назаренко), Т.О. Тимофєєвої, О.І. Платонова, Т.Г. Сухорукової, А.В. Толстої, Ж.С.Костюк, та інших учених [2 – 11]. В їх працях розглядається сутність, складові економічної безпеки залізничного транспорту, розроблені методики її оцінювання. Зокрема методика оцінки економічної безпеки локомотивного депо розроблена у [10], дистанції колії – у [5], забезпеченню економічної безпеки вагонної дільниці присвячена стаття [11].

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але дотепер в літературі немає методики оцінки рівня економічної безпеки вагонної дільниці, що ускладнює розроблення адекватних заходів з її забезпечення, адже, як відомо, управляти можна лише тим, що можна виміряти.

Метою статті є розроблення методики оцінки рівня економічної безпеки вагонної дільниці й виконання розрахунків.

Основний матеріал статті. Вагонна дільниця станції Київ-пасажирський є виробничим структурним підрозділом регіональної філії «Південно-Західна залізниця» ПАТ «Українська залізниця» та оперативно підпорядковується структурному підрозділу - службі пасажирських перевезень філії. Як зазначено у [11], економічна безпека вагонної дільниці – це стан захищеності її діяльності від негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз; стан, при якому забезпечується стабільне функціонування і прогресивний розвиток вагонної дільниці, досягається шляхом

максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюється.

Розробимо на основі [4, 10] методику оцінки рівня ЕБ вагонної дільниці. Першим етапом визначення рівня економічної безпеки підприємства є вибір показників його діяльності, що характеризують економічну безпеку, другим - знаходження питомих вагів значимості показників для забезпечення економічної безпеки, третім - визначення форм залежності рівня економічної безпеки від кожного обраного показника.

У [4, 10] розроблені наступні принципи вибору показників. По-перше, показники повинні бути якісними,

відносними, бути порівнянними в різні періоди часу, а також не мати від'ємних значень. По-друге - бути узагальнюючими (синтетичними) для своїх груп, щоб уникнути зайвої деталізації розрахунків, а також для виконання наступного принципу. По-третє - відносно незалежні один від одного; коефіцієнти їх парної кореляції не повинні перевищувати 0,80-0,85. З двох сильно корельованих показників виключається менш важливий логічно і менш тісно пов'язаний з результатом (рівнем економічної безпеки) [12].

Динаміка обраних показників діяльності підприємства наведена в табл. 1.

Таблиця 1

Показники діяльності вагонної дільниці ст. Київ - пасажирський

Найменування показника	2012	2013	2014	2015	2016
Продуктивність праці, ваг-км/люд. (П _{пр})	42723	45128	42186	37759	40347
Фондовіддача, грн./грн. (Ф _{від})	0,56	0,62	0,64	0,74	0,59
Коефіцієнт придатності основних фондів (К _{прд})	0,0445	0,0423	0,0221	0,8787	0,8128
Коефіцієнт оборотності оборотних засобів (К _{об})	26,58	24,74	37,28	31,31	28,70
Коефіцієнт абсолютної ліквідності (К _{ал})	0,0004	0,0026	0,0015	0,0000	0,0001
Доходи на 1 відправленого (перевезеного) пасажера, грн. (Д _{пас})	1,49	1,75	2,34	22,33	20,77
Рентабельність підсобно-допоміжної діяльності, % (R _{пдд})	21,3	44,9	19,1	89,5	77,4

Результати перевірки показників на мультиколінеарність наведені в табл. 2. Вважаємо, що коефіцієнт придатності основних фондів треба вилучити з системи показників через наявність тісного зв'язку з трьома показниками, а також тому, що його зростання з 0,0445 до 0,8128 обумовлено переоцінкою основних засобів у 2015 році у зв'язку з формуванням ПАТ «Українська залізниця», а не реальним оновленням фондів.

Таким чином, після перевірки на мультиколінеарність обрані продуктивність праці, фондовіддача, коефіцієнт оборотності

оборотних засобів, коефіцієнт абсолютної ліквідності, доходи на 1 відправленого пасажера.

Наступним етапом дослідження є визначення питомих вагів значущості обраних показників для забезпечення ЕБ вагонної дільниці. Їх, згідно з методикою [4], визначено виходячи з середнього відсотку росту рівня ЕБ при зростанні значення відповідного показника на 1% (при незмінних інших показниках). Ці розрахунки виконано на ПЕОМ за допомогою комп'ютерної програми, складеної в DELPHI 5. Результати представлені у таблиці 3.

Таблиця 2

Парні коефіцієнти кореляції показників

	П _{пр}	Ф _{від}	К _{пр}	К _{об}	К _{ал}	Д _{пас}	Р _{ПДД}
П _{пр}	-	-0,636	0,865	-0,399	0,836	-0,873	-0,720
Ф _{від}	-0,636	-	0,499	0,419	-0,141	0,515	0,568
К _{пр}	0,865	0,499	-	0,044	-0,716	0,998	0,948
К _{об}	-0,399	0,419	0,044	-	-0,147	0,088	-0,133
К _{ал}	0,836	-0,141	-0,716	-0,147	-	-0,708	-0,493
Д _{пас}	-0,873	0,515	0,998	0,088	-0,708	-	0,942
Р _{ПДД}	-0,720	0,568	0,948	-0,133	-0,493	0,942	-

Таблиця 3

Розрахунок питомих ваг показників рівня економічної безпеки вагонної дільниці ст. Київ - пасажирський

Назва показника	Середній відсоток росту показника	Питома вага показника в рівні ЕБ
Продуктивність праці, ваг-км/люд. (П _{пр})	0,305	0,069
Фондовіддача, грн./грн. (Ф _{від})	0,394	0,089
Коефіцієнт оборотності оборотних засобів (К _{об})	0,508	0,115
Коефіцієнт абсолютної ліквідності (К _{ал})	0,938	0,212
Доходи на 1 відправленого (перевезеного) пасажиря, грн. (Д _{пас})	2,277	0,515
Усього	4,422	1,000

Таким чином, отримано наступну систему показників її діяльності: залежність рівня ЕБ вагонної дільниці від

$$Y_{\text{ЕБП}} = 0,069f(\text{П}_{\text{пр}}) + 0,089f(\text{Ф}_{\text{від}}) + 0,115f(\text{К}_{\text{об}}) + 0,212f(\text{К}_{\text{ал}}) + 0,515f(\text{Д}_{\text{пас}}), \quad (1)$$

де $f(\text{П}_{\text{пр}})$, $f(\text{Ф}_{\text{від}})$, $f(\text{К}_{\text{об}})$, $f(\text{К}_{\text{ал}})$, $f(\text{Д}_{\text{пас}})$ – локальні функції залежності рівня ЕБ вагонної дільниці від обраних вище показників.

Оскільки всі вибрані показники є стимуляторами, наведемо відповідний графік та формули лише для цього типу показників (рис. 1).

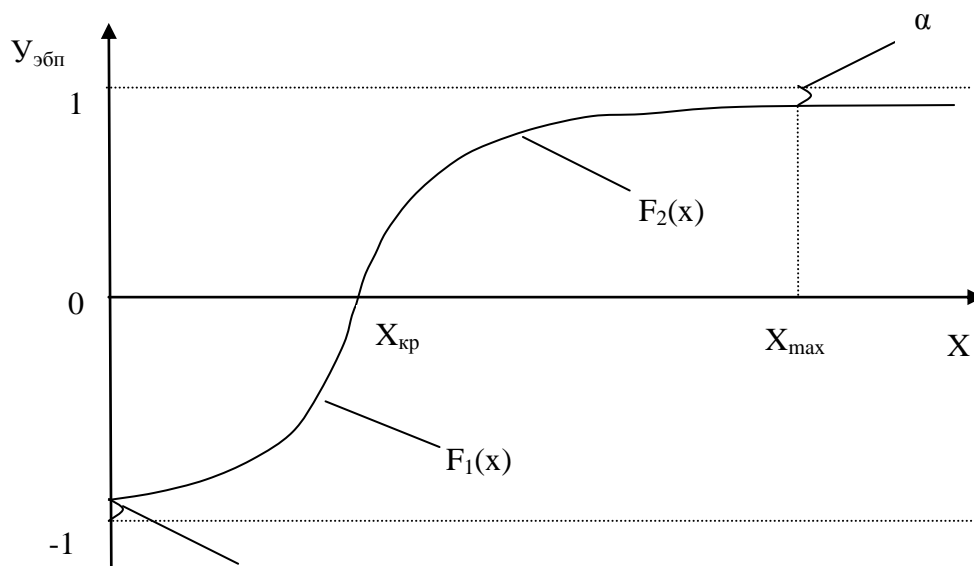


Рис. 1. Графік логістичної функції від показника-стимулятора [4, с. 37]

Ліва гілка описується формулою

$$F_1(x) = -1 + e^{-\lambda_1(x-x_{кр})}, \quad (2)$$

права гілка описується формулою:

$$F_2(x) = 1 - e^{-\lambda_2(x-x_{кр})}, \quad (3)$$

де e – основа натурального логарифма, що дорівнює 2,71828;

λ_1 та λ_2 – коефіцієнти, які розраховуються для показника-стимулятора як

$$\lambda_1 = \frac{\ln \alpha}{x_{кр}}; \quad \lambda_2 = \frac{\ln \alpha}{x_{кр} - x_{\max}}, \quad (4, 5)$$

де x_{\max} – максимальне значення показника;

та $x_{кр}$ – критичне значення показника;

α – нескінченно мала величина, на яку рівень ЕБ наближається до своїх крайніх значень, $\alpha = 0,01$ [4, с. 37].

Зважаючи на те, що всі вибрані показники є стимуляторами, в якості їх критичних значень обрано мінімальні за аналізований період. Але, зважаючи на надто малі фактичні значення коефіцієнта абсолютної ліквідності, його максимальне та критичне значення прийняті виходячи з рекомендованих значень 0,1–0,25.

Використовуючи формули (2 – 5), отримано наступні локальні формули залежності рівня ЕБ від показників діяльності вагонної дільниці:

$$\begin{aligned} f_1(\Pi_{np}) &= -1 + e^{0,000122x-37759}; & f_2(\Pi_{np}) &= 1 - e^{0,000625x-37759}; \\ f_1(\Phi_{vid}) &= -1 + e^{8,223517x-0,56}; & f_2(\Phi_{vid}) &= 1 - e^{25,584278x-0,56}; \\ f_1(K_{ob}) &= -1 + e^{0,186143x-24,74}; & f_2(K_{ob}) &= 1 - e^{0,3672384x-24,74}; \\ f_1(K_{al}) &= -1 + e^{46,0517x-0,1}; & f_2(K_{al}) &= 1 - e^{30,701133x-0,1}; \\ f_1(D_{1nac}) &= -1 + e^{3,090718x-1,49}; & f_2(D_{1nac}) &= 1 - e^{0,2209774x-1,49} \end{aligned}$$

За формулою (1), використовуючи комп’ютерну програму, складену в DELPHI 5, виконані розрахунки рівня економічної безпеки вагонної дільниці ст.

Київ – пасажирський і отримані наступні результати (див. рис. 2).

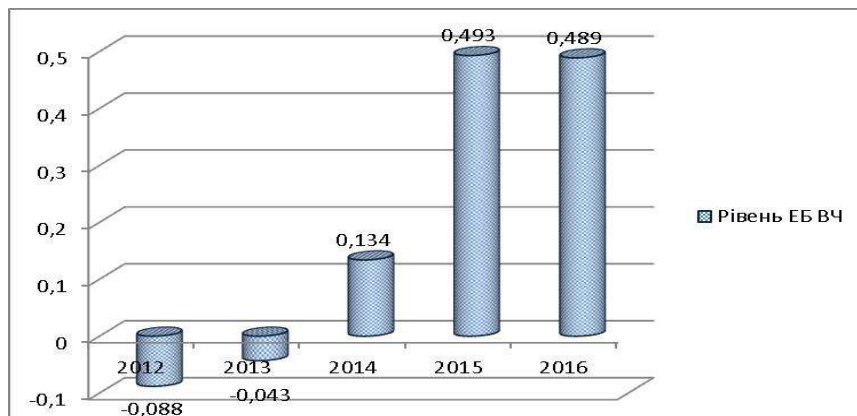


Рис. 2. Рівень ЕБ вагонної дільниці станції Київ-пасажирський у 2012 – 2016 рр.

Як бачимо з рисунка, рівень 1 до 0, за [10]) через критичні значення економічної безпеки у 2012 – 2013 рр. фондів та доходів на 1 відправленого знаходився у зоні загрози катастрофи (від - пасажирів, а також через значення

коефіцієнта абсолютної ліквідності нижче критичного (близько 0). У 2014 – 2016 рр. рівень економічної безпеки значно зріс, досягнувши зони ризику (від 0 до 0,80, за [10]), основному під впливом значного зростання доходів на 1 відправленого пасажера, а також інших показників.

Зважаючи на питомі ваги значущості локальних показників, найбільш важливим для забезпечення економічної безпеки вагонної дільниці є показник доходів на 1 відправленого (перевезеного) пасажера (0,515), що робить заходи по його підвищенню найбільш ефективними для досягнення зростання рівня економічної безпеки.

Висновки і перспективи подальших досліджень.

В статті отримала подальший розвиток методика оцінки рівня економічної безпеки підприємства з урахуванням специфіки діяльності вагонної дільниці. Рівень економічної безпеки вагонної дільниці залежить від основних показників її діяльності: продуктивності праці, фондівіддачі, коефіцієнта оборотності оборотних засобів, коефіцієнта абсолютної ліквідності, доходів на 1 відправленого (перевезеного) пасажера. Виконані розрахунки рівня економічної безпеки вагонної дільниці станції Київ - пасажирський за 2012 – 2016 рр. Найбільш ефективний шлях підвищення рівня економічної безпеки вагонної дільниці – це підвищення доходів на 1 відправленого (перевезеного) пасажера.

Напрямами подальших досліджень може бути розроблення організаційно-економічного механізму забезпечення ЕБ вагонної дільниці.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_fin1.pdf.

2 Ейтутіс Г. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту [Текст] / Г. Ейтутіс // Економіст. – 2009. - №1.– С. 56-59.

3 Кожевников Р.А. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта [Текст]: учебник для вузов ж.-д. транспорта / Р.А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терешина и др. – М.: Маршрут, 2005. – 326 с.

4 Ковальов Д.І. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства / [Текст] / Д.І. Ковальов, І.Л. Плетникова // Економіка України. – 2001. - №4. - С. 35 – 40.

5 Назаренко І.Л. Методика оцінки рівня економічної безпеки дистанції колії / І.Л. Назаренко, Т.Г. Сухорукова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 48, 2014. – С.64-69.

6 Дикань В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко. – Харків:УкрДАЗТ, 2010. – 142 с.

7 Тимофеева Т. О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту [Текст]: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.екон. наук : спец. 08.00.03 "Економіка та упр. нац. госп-вом" / Тимофеева Тетяна Омелянівн ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 20 с.

8 Толстова А. В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни [Текст]/ А. В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип.37.- 2012. — С. 75–78.

9 Костюк Ж.С. Функціональні складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 42. – 2013. – С. 308-311.

10 Плетникова И.Л. Планирование обеспечения экономической безопасности локомотивного депо на основании её количественной оценки [Текст] / И.Л.

Плетникова // Вісник технологічного університету Поділля. – 2002, ч. 2, т. 2. – С. 116-122.

11 Назаренко І.Л. Забезпечення економічної безпеки вагонної дільниці в

умовах фінансово-економічної кризи [Текст] / І.Л. Назаренко, Ю.Г. Гавриленко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - №60. - 2017. – С. 94 – 101.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.136131

УДК 621.331

ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*Негрей В.Я., д.т.н., профессор,
Масловская М.А., аспирант (БелГУТ)*

Подчеркнуты преимущества электрической тяги для повышения провозной способности железной дороги. Показана целесообразность электрификации Белорусской железной дороги в связи с пуском в эксплуатацию первой очереди Белорусской АЭС в 2019 году. Исследовано влияние электрификации на провозную способность железной дороги. Определены экономически целесообразные размеры перевозок перехода к электрической тяге на различных участках Белорусской железной дороги.

Ключевые слова: электрификация, пропускная способность, провозная способность, железная дорога, целесообразность проектного решения

ДОЦІЛЬНІСТЬ ЕЛЕКТРИФІКАЦІЇ ДІЛЬНИЦЬ ЗАЛІЗНИЦІ

*Негрей В.Я., д.т.н., професор,
Масловская М.А., аспірант (БелГУТ)*

Підкреслені переваги електричної тяги для підвищення провізної спроможності залізниці. Залізниця є важливим елементом транспортної системи Республіки Білорусь. Вирішальними факторами, оказывающими вплив на економічну доцільність та термін електрифікації, є: наявність джерел енергопостачання, вартість електроенергії, розміри і темп зростання перевезень, рельєф місцевості. Показана доцільність електрифікації Білоруської залізниці у зв'язку з пуском в експлуатацію першої черги Білоруської АЕС в 2019 році. Розглянута доцільність введення електричної тяги та визначено економічно доцільнимний вантажообіг переходу на електротягу на одній з ділянок Білоруської залізниці. При цьому враховувалися найбільш значущі фактори, що впливають на величину первинних і наступних капітальних вкладень при електрифікації лінії та вплив цих чинників на динаміку зміни експлуатаційних витрат. Досліджено вплив електрифікації на провізну спроможність залізниці. Для визначення вимірників експлуатаційних витрат виконані тягові розрахунки для тепловозної тяги, що обертаються на ділянці тепловозами і для електричної тяги з передбачуваними до обігу електровозами при різній вартості дизельного палива і електроенергії. Представлена методика, що дозволяє визначити

економічно доцільний вантажообіг, при якому собівартість перевезень при електричній тязі стає менше, ніж при тепловозній. Він залежить від співвідношення вартостей електроенергії і палива на тягу поїздів, утримання інфраструктури, експлуатаційних витрат всіх організацій, зайнятих перевезеннями. Визначено економічно доцільні розміри перевезень переходу до електричній тязі на різних ділянках Білоруської залізниці.

Ключові слова: електрифікація, пропускна здатність, провізна здатність, залізниця, доцільність проектного рішення

THE FEASIBILITY OF ELECTRIFICATION OF RAILWAY SECTIONS

*Negrey V.Ya., Doctor of Technical Sciences, Professor,
Maslovskaya M.A., postgraduate student (BelSUT)*

The advantages of electric traction to increase the carrying capacity of the railway are emphasized. Railways are an important element of the transport system of the Republic of Belarus. The decisive factors that influence the economic feasibility and duration of electrification are: the availability of energy sources, the cost of electricity, the size and growth rate of transportation, the terrain. The purpose of electrification difference of the Belarusian railway in connection with the commissioning of the first stage of the Belarusian NPP in 2019 is shown. The expedition of introduction of electric traction is considered and the economically purposeful freight Turner of the transition to electric traction on one of the sections of the Belarusian railway is determined. The most significant factors that affect the amount of initial and subsequent capital investments in the electrification of the line and the influence of these factors on the dynamics of changes in operating costs were taken into account. The influence of electrification on the railway carrying capacity was studied. To determine the meters of operating costs, traction calculations were performed for diesel traction with diesel locomotives circulating on the site and for electric traction with electric locomotives expected to be used at different costs of diesel fuel and electricity. Are the methodology for determining economically viable turnover, in which the cost of transportation by electric traction is less than with diesel. It depends on the ratio of the cost of electricity and fuel to the traction of trains, the maintenance of infrastructure, operating costs of all organizations engaged in transportation. The economically expedient sizes of transportation of electric traction on different sections of the Belarusian railway are determined.

Key words: *electricity, bandwidth, capacity, railway, feasibility of design solutions.*

Постановка проблеми.

Железныя дарогі яўляюцца важным элементом транспартнай сістэмы Рэспублікі Беларусь. Яны выконваюць большы аб'ём перавозчай работы, забяспечваючы надзейныя эканамічныя і транспартныя сувязі між галоўнымі эканамічнымі раёнамі і цэнтрамі. Высокая інтэнсіўнасць работы жалезных дарог вызначае павышаныя патрабаванні да ўсіх іх збудаванняў і ўстаноў і ў многім вызначаюць спецыфіку праектавання.

У апошнія гады Беларуская жалезная дарога развіваецца ў

напраўленні развіцця аб'ёмов перавозок, електрифікацыі найбольш значымых участкаў, ўвядзення ў эксплуатацыю новага электрапаводнага складу, павышэння скорасцей руху пасажырскіх і грузавых поездаў.

Выгодай ад унедрэння електрифікацыі на жалезных дарогах з'яўляецца: павышэнне эфектыўнасці перавозкі грузаў за лічбы зніжэння эксплуатацыйных расходаў праз змяншэнне выкарыстання гаруча-смазочных матэрыялаў; з'яўленне прпусканняў жалезных дарог; з'яўленне экалагічнай бяспекі.

Общая протяженность железных дорог мира составляет около 1 млн. км; из которых 25 % электрифицировано [1]. Мировой объем перевозок между видами тяги распределяется примерно по 50 %, следовательно, при меньшей протяженности электрифицированных железных дорог средняя грузонапряженность на них в 3 раза выше, чем на линиях с тепловозной тягой.

Протяженность электрифицированных железных дорог различна на разных континентах и в регионах мира. Наибольший ее удельный вес в общей протяженности приходится на

страны Западной, Центральной, Восточной Европы (45,7 %) и страны СНГ (24,3 %), около 20 % – на страны Юго-Восточной Азии (в основном Япония, Китай, Индия) и 8 % – на Африку (в основном ЮАР) [1].

На электрифицированных железных дорогах мира лидирует система переменного тока 55,1 % от их общей протяженности; на постоянном токе работает 43 % электрифицированных линий, 1,9 % линий используются другие системы тягового электроснабжения как переменного, так и постоянного тока (рисунок 1).

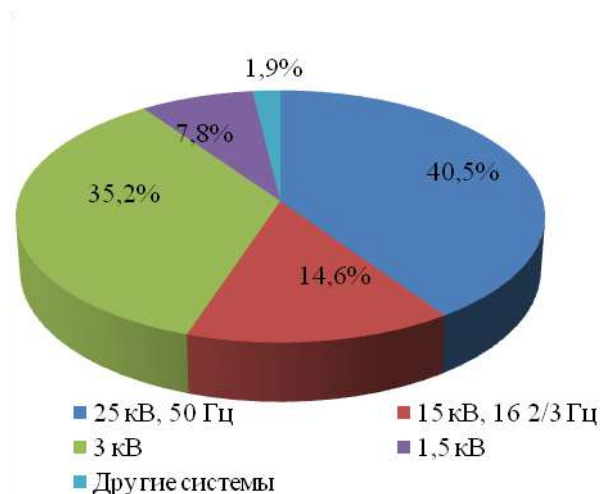


Рис.1. Различные системы тягового электроснабжения

Начиная с 50-х годов прошлого века стали переходить к электрификации на переменном токе промышленной частоты 50 Гц при напряжении 25кВ, а до 2017 года прирост протяженности полигона постоянного тока небольшой.

Страны СНГ имеют электрифицированные линии, длина которых составляет 41 % общей протяженности сети железных дорог, а объем перевозок по ним 71,6 %. В основном это соотношение определяется Российскими железными дорогами, составляющими по протяженности 70% сети электрифицированных железных дорог СНГ (15,4% – Украина, 6,3 % – Казахстан, 8,5 % – остальные страны). В СНГ, как и в Европе, по системе переменного тока (25 кВ, 50 Гц)

электрифицировано 53 % линий, на постоянном токе – 47 % (3кВ). Железные дороги Армении и Грузии электрифицированы полностью, а в Азербайджане электрическая тяга применена на 60 % линий по протяженности и выполняет 84 % объема перевозок.

Проанализировав в различных странах статистическую зависимость доли относительного объема перевозок при электрической тяге $\Gamma_{эл}/\Gamma$ ($\Gamma_{эл}$ – объем перевозок при электрической тяге, Γ – общий объем перевозок по железным дорогам) к протяженности электрифицированных линий $L_{эл}/L$ ($L_{эл}$ – длина электрифицированных линий, L – общая длина железных дорог) установлено, что электрификация 45–55 % от общей

протяженности железных дорог обеспечивает грузооборот 78–88 % от всего объема перевозок страны. Электрифицированные железные дороги России составляют 46,8 % общей протяженности сети железных дорог страны и выполняют 77,7 % общего объема железнодорожных перевозок, что в 4 раза больше выполняемого тепловозной тягой.

В Республике Беларусь в настоящее время эксплуатационная длина электрифицированных участков – 1128,3 км, что составляет 20,5 % от общей протяженности дороги [2]. По оптимистическому сценарию к 2030 году возможна электрификация еще 14 % железнодорожных путей, т.е. всего 34% общей протяженности, которые выполняют 57–60 % всего объема грузовых перевозок. А электрификация 50 % железнодорожных путей обеспечит выполнение объемов перевозок до 80–90 %.

В результате анализа провозной способности железных дорог в различных странах мира установлен интервал размеров перевозок, при котором целесообразно переводить дорогу на электрическую тягу. Например, для Германии он составляет 16 млн т, в Польше – 10 млн т, в Великобритании 4 – 6 млн т. Задачей исследования является определение данного интервала на Белорусской железной дороге.

Анализ последних исследований и публикаций.

Много научных работ посвящено формированию полигонов сети электрифицированных железных дорог с учетом оптимального распределения грузопотоков. Этому посвящены публикации Ю.А. Быкова, Е.С. Свинцова [3], С.М. Гончарука, А.В. Гавриленкова, Н.Б. Кургана, А.В. Макаровича, Г.С. Переселенкова, М.М. Протодьяконова, В.С. Шварцфельда [4] и многих других. При этом вопросы увеличения провозной способности наибольшее развитие

получили в трудах И.В. Турбина, А.В. Кондратченко [5] и др.

Нерешенные составляющие общей проблемы.

Все более актуальным становится введение электрификации как средства повышения провозной способности железной дороги. В Республике Беларусь не установлен экономически целесообразный интервал значений провозной способности, определяющий переход дороги на электрическую тягу.

Целью статьи является установление грузооборота на Белорусской железной дороге, определяющего переход на электрическую тягу, при котором себестоимость перевозок меньше, чем при тепловозной тяге.

Изложение основного материала исследования.

Главное преимущество электрической тяги заключается в сокращении эксплуатационных расходов дороги, где основным является сокращение затрат на оплату энергоресурсов для тяги поездов. По оценке иностранных специалистов, стоимость перевозок при электрификации снижается в 1,5 раза, а потребление топливно-энергетических ресурсов на 15 %. Очевидным преимуществом электрической тяги является ее экономичность. Электрификация способствует увеличению технической и маршрутной скорости движения грузовых и пассажирских поездов, повышению весовых норм перевозки грузов [6].

Республику Беларусь затронули условия развития и углубления международного сотрудничества (формирование международных транспортных коридоров), обеспечивающего возможность унификации параметров транспортной инфраструктуры и применения единой технологии перевозок. Основой этого является определение девяти общеевропейских транспортных коридоров на II Общеввропейской

конференції в 1994 г. на о. Крит (Греція), інфраструктура которых должна быть полностью модернізована и соответствовать текущим стандартам. Два из транспортных коридоров проходят по территории Республики Беларусь.

Преимуществом использования второго международного транспортного коридора Красное – Брест, который электрифицирован и на протяжении 615 км проходит по территории Республики Беларусь, является сокращение на 30–35 % расстояния перевозок с Востока на Запад. Девятый международный транспортный коридор через республику Беларусь (полностью не электрифицирован) обеспечивает устойчивую транспортную связь между северными и южными морями Европейского континента.

Госпрограммой развития железнодорожного транспорта Беларуси до 2020 года предусмотрена электрификация участков Жлобин – Калинковичи – ст. Барбаров, обходов Минска Колодищи – Шабаны и Гатово – Михановичи и окончание электрификации участка Молодечно – Гудогай – Госграница. В перспективе предусматривается электрификация участков Гомель – Терюха – Госграница и далее на Чернигов и Калинковичи – Барбаров – Словечно – Госграница и далее на Коростень. Белорусская железная дорога ведет переговоры с железнодорожными администрациями Латвии, Украины и России об электрификации приграничных участков [7].

В настоящее время Республика Беларусь входит в Единую энергетическую систему БРЭЛЛ (Беларусь, Россия, Эстония, Литва, Латвия) и может обмениваться электроэнергией с другими странами с помощью протянутых между ними линий электропередач. Все они связывают особые надежды с введением в эксплуатацию в Республике Беларусь АЭС, вырабатываемая электроэнергия

которой, будет дешевле производимой в настоящее время.

По данным Управления Белорусской железной дороги при электрификации железной дороги потребление топливно-энергетических ресурсов снизится на 39 %, на 19 % повысится весовая норма грузовых поездов, на 24 % увеличится техническая и маршрутная скорость движения грузовых и пассажирских поездов [2].

Так как электрификация является реконструктивным мероприятием для усиления мощности действующих линий, то в первую очередь решается ряд проектных задач по обоснованию геометрии реконструируемого плана, определению скоростей движения и времени хода поезда, решению тормозных задач, определению расхода электроэнергии электровозами и топлива тепловозами, механической работы силы тяги локомотива и работы сил сопротивления. Для определения данных измерителей необходимо выполнение тяговых расчетов [8].

Одним из способов увеличения пропускной способности железной дороги (за счет большей расчетной скорости, чем у тепловоза) и провозной способности (за счет большей массы состава) является введение электрической тяги. Однако электрификация не всегда является одним из основных методов увеличения мощности железной дороги. Решающим фактором, оказывающим влияние на экономическую целесообразность и срок электрификации, является наличие источников энергоснабжения, стоимость электроэнергии, размеры и темп роста перевозок, рельеф местности.

Рассмотрим целесообразность введения электрической тяги и определим экономически целесообразный грузооборот перехода на электротягу на одном из участков Белорусской железной дороги ($i_p=9\%$), где учитываются наиболее существенные факторы, оказывающие влияние на величину

первоначальных и последующих капитальных вложений при электрификации (реконструкции) линии и влияние этих факторов на динамику изменения эксплуатационных расходов.

Участок дороги состоит из 11-ти перегонов различной длины, где тяговое плечо соответственно имеет длину 101 км. При анализе географического расположения и продольного профиля участка железной дороги установлено, что в связи с наличием равнинной местности, перегонов с затяжным руководящим уклоном не имеется.

Так как электрифицируемый участок предполагает большой грузопоток с выходом на общеевропейский транспортный коридор №9, то следовало бы рассмотреть эксплуатацию на нем грузового электровоза БКГ-2 китайского производства, который способен перевозить поезда весом до 9000 т. Однако требуется уменьшение веса такого поезда на приграничных станциях. Требуется изучения состояния земляного полотна и плана железнодорожной линии

для больших весовых нагрузок. С учетом этого рассмотрена эксплуатация одного из самых распространенных электровозов на постсоветском пространстве ВЛ80^к, который обращается на железнодорожной линии Москва – Красное – Брест. Для сравнения принимаются уже эксплуатируемый на данном участке тепловоз 2ТЭ10М.

Масса состава грузового поезда 4700 т в грузовом направлении и 2810т в обратном.

Тяговые расчеты выполняются для тепловозной и электрической тяги с локомотивами 2ТЭ10М и ВЛ80^к, с соответствующими весами поездов, а также ограничениями скорости.

Расчеты выполнены в автоматизированной программе «Тяговые расчеты», где после выбора всех параметров (участок железной дороги, тип локомотива, композиция состава поезда и др.), кривые скорости и времени хода строятся автоматически и на экране высвечивается окно с результатами расчета программы (рисунок 2).

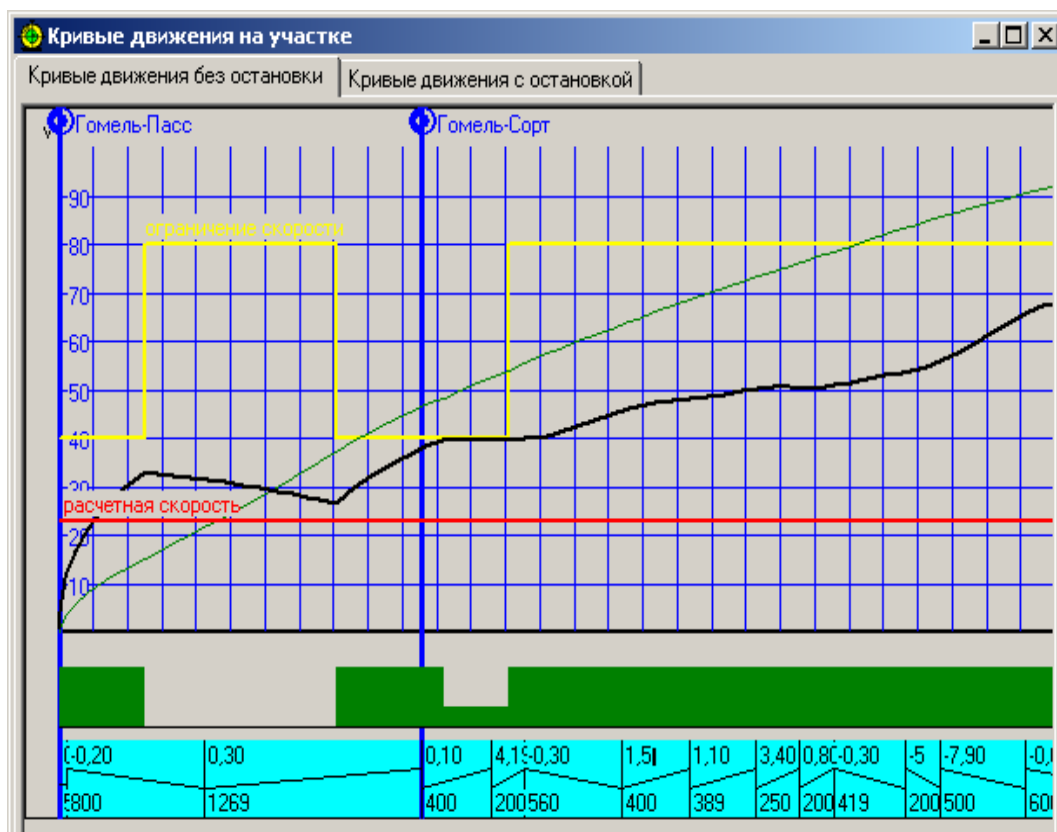


Рис.2. Окно «Кривые скорости движения на участке железной дороги»

В окне «Кривые скорости» в графическом виде отражаются следующие кривые: *желтая линия* – ограничения скорости движения поезда, где учитываются как постоянные, так и временные; *черная линия* – кривая скорости движения поезда; *красная линия* – расчетная скорость движения поезда. В случае, если скорость движения поезда опустится ниже расчетной, необходимо вносить корректировки в исходные данные (снизить массу состава поезда, сменить тип локомотива, использовать на отдельных перегонах или на всем участке кратную тягу и др.); *зеленая линия* – кривая времени хода по участку. Каждые 10 минут отмечаются на графике вертикальной линией.

В нижней части окна отображаются уклоны элементов профиля и их длина, а также позиция контроллера машиниста. Проанализировав условия движения поездов по различным элементам профиля, электровоз ВЛ80^к и эксплуатируемый тепловоз 2ТЭ10М на участке железной дороги в грузовом и обратном направлениях не имеют существенной разницы во времени хода поезда. Это объясняется несложным рельефом местности, не имеющим затяжных руководящих подъемов.

Определим экономически целесообразный грузооборот, при котором себестоимость перевозок при электрической тяге становится меньше, чем при тепловозной. Очевидно, что он напрямую зависит от соотношения стоимостей электроэнергии и топлива на тягу поездов, содержания инфраструктуры, эксплуатационных расходов всех организаций, занятых перевозками.

Выполнив подсчет эксплуатационных расходов методом расходных ставок [9], включающих расходы по движению грузовых поездов (локомотиво-км, локомотиво-ч., вагоно-км, вагоно-ч., тонно-км брутто, бригадо-часы локомотивных бригад, расход

топлива и электроэнергии); расходы на остановки поездов, включающие разгон и торможение поездов; расходы по содержанию постоянной инфраструктуры железной дороги (линейные сооружения и устройства, контактная сеть, тяговые подстанции, отдельные пункты, снегоочистка лутей); амортизационные отчисления на содержание постоянных устройств дороги (земляное полотно, верхнее строение железнодорожного пути, трубы, мосты, устройства энергоснабжения) при существующей инфраструктуре и при электрификации железной дороги, построен график зависимости эксплуатационных расходов от грузооборота (рисунок 3) для участка дороги при различной стоимости 1кг топлива (1,34; 1,38; 1,40 руб.), и 1 кВт·ч электроэнергии (0,24, 0,22, 0,20 руб.).

Из графика следует, что существует довольно широкая область значений экономически целесообразных размеров перевозок перехода к электрической тяге (заштриховано на рисунке 3), ниже которой стоимость инфраструктуры электрификации завышена (при малых значениях перевозок), а выше – она компенсируется более высокими технико-экономическими показателями электрической тяги (при больших размерах перевозок).

Для рассмотренного участка область значений для перехода к электрической тяге находится в диапазоне от 15 до 21 млн т. В настоящее время грузооборот этого участка составляет 17,5 млн т, а точка равнозначных значений эксплуатационных расходов или себестоимости перевозок соответствует грузообороту 21 млн т при существующих стоимостях топлива и электроэнергии. Значит переход на электрическую тягу отдалается до достижения данного грузооборота. Это может произойти при снижении стоимости электроэнергии до 0,20 руб. За 1 кВт·ч.

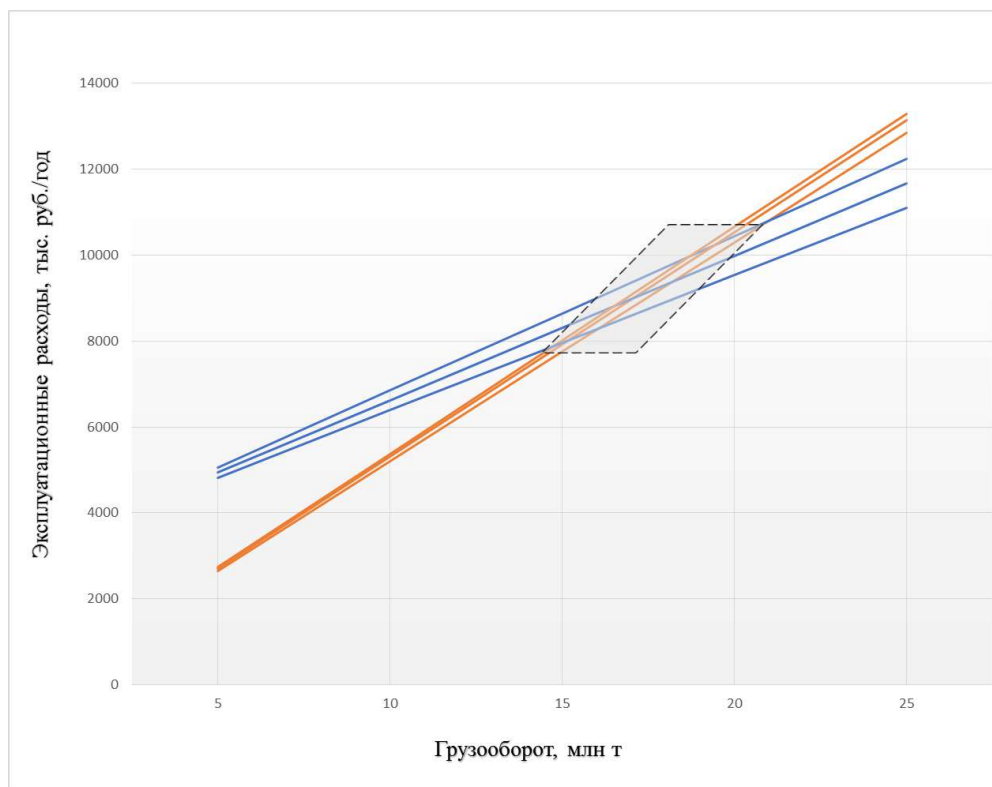


Рис. 3. *Визначення економічно вигідного вантажообороту для переходу на електричну тягу*

Примітка – Сині лінії на графіку показують вартість 1 кг дизельного палива; помаранчеві лінії – вартість 1 кВт·ч електроенергії

Висновок. Представлена методика дозволяє встановлювати вигідний інтервал вантажообороту, що визначає можливість переходу залізничної дороги на електричну тягу. Цей інтервал необхідно встановлювати для кожної лінії окремо, виходячи з конкретних даних про складові собівартості перевезень (або розрахованих операційних витрат). Для Білоруської залізничної дороги перехід на електричну тягу знаходиться в інтервалі 15–21 млн т.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ІСТОЧНИКІВ

1. Електрифікація залізничних доріг, як фактор енергетичної незалежності транспортної системи держави [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mkg.com.ua/news/Kommentarii-ekspertov/>.

2. Офіційний сайт Білоруської залізничної дороги [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rw/by>.

3. Свинцов Е.С. Регіонально-транспортні дослідження в сучасних умовах: монографія / Е.С. Свинцов. – М. : Маршрут, 2005. – 301 с.

4. Гончарук С.М. Прийняття рішень при проектуванні об'єкта та потужності мережі залізничних доріг. Частина 1. Методологія формування альтернатив об'єкта та потужності мережі залізничних доріг з урахуванням надійності її функціонування: монографія / С.М. Гончарук, А.В. Гавриленков, В.С. Шварцфельд. – Хабаровськ : ДВГУПС, 2003. – 178 с.

5. Турбин, І.В. Пошуки та проектування залізничних доріг : навч. для вузів / І.В. Турбин. – М.: Транспорт, 1989. – 479 с.

6. Peterman, D. R. The Development of High Speed Rail in the United States: Issues and Recent Events / D.R. Peterman, J. Frittelli, W.J.

Mallett. – Washington : Congressional Research Service, 2013. – 35 p.

7. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016 – 2020 годы : постановление Совета Министров Республики Беларусь, 28 апреля 2016 г., № 345 // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь, 07.05.2016, 5/42042 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&р0=C21600345>. – Дата доступа : 10.10.2017.

8. Гребенок, П.Т. Правила тяговых расчетов для поездной работы / П.Т. Гребенок. – М.: Транспорт, 1985. – 287 с.

9. Гизатуллина, В.Г. Экономические показатели работы железнодорожного

транспорта : справ. пособие / В.Г. Гизатуллина, А.И. Шелелев. – Мн. : Выш. шк., 1984. – 208 с.

10. Гизатуллина, В.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина. – Гомель : БелГУТ, 2002. – 302 с.

11. Довгелюк, Н.В. Изыскания и проектирование железных дорог : учеб. пособие / Н.В. Довгелюк, Г.В. Ахраменко, И.М. Царенкова – Гомель : БелГУТ, 2013. – 333 с.

12. Экономика железнодорожного строительства и путевого хозяйства : учеб. для вузов/ под ред. Б.А. Волкова, В.Б. Шульги. – М.: Маршрут, 2003. – 630 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.134001

УДК 625.421

ОБНОВЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МЕТРОПОЛІТЕНУ КИЄВА

*Познякова О.В., к.е.н., доцент,
Гуляєв М.С., магістр (ДУІТ)*

В статті розглядається актуальна для мегаполісу проблема оновлення інфраструктури метрополітену, оскільки поточний стан функціонування Київського метро потребує удосконалення. Розкрито сутність логістичної інфраструктури та її особливості для транспортного підприємства, що надає послуги перевезень пасажиром. Виявлено основні тенденції і перспективи розвитку інфраструктури Київської підземки, що базуються на вітчизняному та закордонному досвіді впровадження нововведень.

Ключові слова: метрополітен, логістична інфраструктура, інфраструктура метрополітену, оновлення, модернізація.

ОБНОВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕТРОПОЛИТЕНА КИЕВА

*Познякова О.В., к.э.н., доцент,
Гуляев М.С., магистр (ГУИТ)*

В статье рассматривается актуальная для мегаполиса проблема обновления инфраструктуры метрополитена, поскольку текущее состояние Киевского метро требует усовершенствования. Раскрыто сущность логистической инфраструктуры и

еї особенности для транспортного підприємтя, которое предоставляет услуги перевозок пассажирам. Выявлены основные тенденции перспективы развития Киевской подземки, которые базируются на отечественном и зарубежном опыте внедрения нововведений.

Ключевые слова: метрополитен, логистическая инфраструктура, инфраструктура метрополитена, обновление, модернизация.

UPGRADE OF LOGISTIC INFRASTRUCTURE OF THE KYIV SUBWAY SYSTEM

*Pozniakova O.V., Candidate of Economic Sciences associate professor,
Huliaiv M.S., master (SU of TI)*

This article examines the actual problem renovation of underground infrastructure of megalopolis, because current state of functioning of the Kyiv subway needs an improvement. Today it is necessary to use new approaches to the management of subway, based on the principles of logistics. The article reveals the essence of logistics infrastructure and its features for the transport company that provides transportation services for passengers.

Authors offer interpretation of term «logistic infrastructure» enterprises as «the combination of internal (resources, assets, organizationally-structural subdivisions, affiliates) and external (enterprises, administrative-territorial units and others like that) elements of business entities (as a logistic system) that provide spatio-temporal transformation of logistic streams (material, informative, financial and objects of moving, and others like that) or create the conditions of the effective going of these streams (in the chain of supply) by creation of potential of appropriate logistics services». The logistic infrastructure of underground passage provides effective co-operation of existing in underground passage or such on that he can influence, resources and assets with the aim of grant of transport services for a population with the acceptable level of service and quality. Major trends and prospects of the development infrastructure of the Kyiv subway, that are based on domestic and international experience the introductions of innovations, presented in the article. These trends improving individual elements of logistics infrastructure Kyiv subway, including: rolling stock, escalators, stations, system information and fare for passengers, etc., will increase the quality of transport services and to ensure competitiveness.

Keywords: subway, logistics infrastructure, Subway infrastructure, upgrade, modernization.

Постановка проблеми. В сучасних мегаполісах метрополітен є одним із основних видів пасажирського міського транспорту.

На сьогодні частка Київського метрополітену в загальному обсязі перевезень пасажирів серед підприємств міського пасажирського транспорту столиці становить 54% [8]. Київський метрополітен стабільно входить в Топ-30 метрополітенів світу за інтенсивністю руху, надійністю та обсягами перевезень [8]. У 2016 році загальний обсяг перевезень пасажирів у Київському метро

склав близько 500 млн пасажирів. Найбільш завантаженими станціями столичної підземки стали «Вокзальна» та «Лісова», а найпопулярнішою є лінія столичної підземки – Святошинсько-Броварська, яка в середньому за день перевозить близько 800 тис. пасажирів [8].

Тож функціонування метрополітену в сучасному конкурентному середовищі сектору міських пасажирських перевезень потребує постійного удосконалення як існуючих підходів щодо управління діяльністю метро, зокрема – логістичних, так і пошуку нових напрямів підвищення

транспортного обслуговування пасажирів. І хоча основною тенденцією покращення та удосконалення систем перевезення пасажирів у метрополітенах різних країн світу є підвищення безпеки та рентабельності транспортних послуг, але для забезпечення надійної роботи такої системи міських пасажирських перевезень необхідно як будівництво нових станцій та ліній, так і реконструкція існуючих, оновлення обладнання, підвищення рівня сервісу тощо. Поряд із наведеним, використання нових логістичних підходів до управління метрополітеном потребує дослідження його як певної логістичної системи з притаманними їй елементами, серед яких значне місце займає логістична інфраструктура, що відіграє базову роль у формуванні та розвитку конкурентних переваг будь-якого суб'єкта господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Пошуку шляхів покращення процесу перевезення пасажирів у метрополітені присвячено багато праць теоретиків та практиків. Серед науковців, що займалися проблемами інновацій на метрополітенах – М. С. Анастасова, А. С. Кочеригіна та інші [12]. Водночас питанням оцінки ефективності впровадження в аналізованій сфері різного роду проектів приділяли значну увагу: А. А. Васіна, В. А. Верба, М. В. Грачова, І. В. Ліпсіш, Н. Е. Ковшун [10]. Проблеми удосконалення організації пасажироперевезень на метрополітені розглядали в своїх працях І. Г. Міренський та А. М. Сосіпатов [15]. Розвиток мережі метрополітену на основі закономірностей формування пасажиропотоків висвітлив С. В. Очеретенко [11]. Аналіз стану організації пасажироперевезень на міському транспорті досліджено в роботах: В. І. Гука, Н. А. Бондаренко, В. В. Гулевської, С. В. Очеретенко, Д. С. Самойлової, І. М. Якушкіна, А. М. Якшина та інших, які вказують на недостатню ефективність використання міського швидкісного пасажирського транспорту (метрополітену), особливо в

період годин «пік» [2]. Іновації в сфері будівництва інфраструктури метрополітену, розглядали в своїх роботах Д. В. Голик та М. П. Клетанина [3].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Наведені науковці та практики внесли значний вклад в дослідження теоретико-прикладних основ ефективного функціонування метрополітену, але досі не приділялося значної уваги питанням логістичної інфраструктури метрополітену.

Цілі статті. Дослідження сутності та особливостей логістичної інфраструктури суб'єкта господарювання, виявлення сучасних аспектів оновлення та розвитку логістичної інфраструктури метрополітену столиці.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах жорсткого конкурентного ринкового середовища все більшого значення набуває логістика, і зокрема, логістична інфраструктура.

Взагалі інфраструктура, на думку Р. Іохімсен, – це «сукупність матеріальних, інституціональних та індивідуальних умов, які є в наявності у розпорядженні господарюючих суб'єктів, та дозволяють при доцільному розміщенні ресурсів забезпечити повну інтеграцію і високий рівень господарської діяльності» [16]. В свою чергу, існуючі теоретичні напрацювання класифікаційних підходів щодо інфраструктури дозволяють виокремити: внутрішню та зовнішню інфраструктуру підприємства; техніко-технологічну, інформаційну та інші види, серед яких в наш час все більше виокремлюють і логістичну інфраструктуру.

Науковці Бауерсокс Д. та Клосс Д. визначають логістичну інфраструктуру як «каркас, на якому базується робота логістичної системи» [1]. Інше трактування логістичної інфраструктури в закордонних джерелах є наступним – «створені людиною лінійні та точкові об'єкти громадського користування,

необхідні для переміщення людей, вантажів, інформації, енергії тощо» [14].

Вітчизняний вчений Крикавський Є.В. надає такі тлумачення логістичної інфраструктури підприємства – «сукупність елементів, що виконують важливі логістичні завдання і забезпечують здійснення логістичних процесів» [5]; «система заходів просторово-часового перетворення логістичних потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових тощо), а також сукупність підприємств ..., які створюють організаційно-економічні умови проходження цих потоків шляхом створення потенціалу відповідних логістичних послуг» [4].

На думку авторів, можна визначити логістичну інфраструктуру підприємства як сукупність внутрішніх (ресурсів, активів, організаційно-структурних підрозділів, філій) та зовнішніх (підприємств, адміністративно-територіальних одиниць тощо) елементів суб'єкта господарювання (як логістичної системи), що забезпечують просторово-часове перетворення логістичних потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових та об'єктів переміщення, тощо) або створюють умови ефективного проходження цих потоків (в ланцюзі постачання) шляхом створення потенціалу відповідних логістичних послуг.

Метою функціонування логістичної інфраструктури є оптимізація певних витрат – фінансових, ресурсних, часових, трудових тощо на обслуговування логістичних потоків, що забезпечить доцільність та ефективність безперервного ланцюга, по якому протікатимуть всі необхідні логістичні операції з логістичними потоками. В свою чергу, завданням функціонування логістичної інфраструктури суб'єктів господарювання є «створення механізму, що ефективно забезпечує взаємодію основних елементів логістичної системи «постачання – виробництво – складування – транспортування – збут» [6, 14].

Логістична інфраструктура метрополітену, як транспортного підприємства з надання послуг перевезення в пасажирському секторі транспортного ринку, забезпечує взаємодію елементів логістичної системи «постачання-транспортування-збут». Наведена система віддзеркалює особливості функціонування саме транспортного підприємства, в якому присутні не всі елементи ланцюжка виробництва товару, а тільки ті, які притаманні транспортному процесу. В цій системі ланцюг «постачання» передбачає сферу діяльності транспортного підприємства, аналогічну промислового, тобто – забезпечення ресурсами (активами) для здійснення основної діяльності. Наступним ланцюжком є транспортування, яке для транспортного підприємства є синонімом «виробничого процесу» та передбачає здійснення основної діяльності метрополітеном міста. Останнім є ланцюжок «збут», що в контексті пасажирських перевезень являє собою допоміжні послуги сервісу для пасажирів.

Тож логістична інфраструктура метрополітену забезпечує ефективну взаємодію існуючих в метрополітені або таких, на які він може вплинути, ресурсів та активів з метою надання транспортних послуг для населення з прийнятним рівнем сервісу та якості.

Наразі ключовими напрямками розвитку метрополітену є інноваційна та інвестиційна діяльність по удосконаленню його інфраструктури. Збільшення інноваційної активності підприємства дозволяє впливати на ефективність його інфраструктури в цілому і потребує вдосконалення управління розвитком інфраструктури метрополітену мегаполіса [12]. У сучасному світі, де всі процеси автоматизовані, задача надійної роботи системи метро вирішується за допомогою застосування інформаційних технологій.

Враховуючи, що однією із проблем метро наразі є перевищення допустимого рівня шуму, який за даними Всесвітньої

організації охорони здоров'я складає 60 децибел [13], а у столичній підземці цей рівень досягає 90 децибел, що призводить до розвитку вегетосудинної дистонії, серцевої недостатності та появи сильного головного болю, в метрополітені вирішити цю проблему покликані нові поїзди з більш безшумним ходом і вдосконаленою гальмівною системою. Крім того, всі нові пускові ділянки колії починаючи з 2009 року, оснащуються новітніми кріпленнями, які дозволяють знизити рівень шуму до 70 децибел.

Наступною проблемою столичної підземки є перевезення маломобільних груп населення. Відповідно до вимог Державних будівельних норм всі станції, збудовані після 2005 року, мають додаткове обладнання для перевезення маломобільних груп населення, а після 2009 року – повністю пристосовані для перевезення даної категорії пасажирів. На підприємстві з'явилися вагони, обладнані для перевезення інвалідів на візках. Так, на початку 2009 року було презентовано електропоїзд виробництва ПАТ «КВБЗ», в якому є спеціально відведені місця для пасажирів з обмеженими можливостями. Надалі парк таких вагонів почав розширюватися. Рухомим складом зі спеціальними місцями є вагони серій 81-7021, 81-540.3к, 81-717.5к та модернізований рухомий склад метрополітену (вагони серій Е-КМ-Гб, Е-КМ-Пм). В даному рухомому складі є спеціально відведені місця для можливості розміщення інвалідного візка. Таким чином, мало мобільний пасажир на візку не перешкоджає вільному переміщенню інших пасажирів і виключається можливість його травмування.

Наразі це питання є досить актуальним, враховуючи, що на території нашої держави проходять військові дії в зоні АТО, що обумовило збільшення чисельності маломобільного населення, тож влада має приділити значну увагу цьому питанню. Наразі Україна взяла курс на вступ до ЄС, внаслідок чого отримано безвізовий режим перетину кордону з

державами – учасниками ЄС та країнами Заходу. В цих країнах для людей з обмеженими можливостями немає ніяких перешкод, тож доцільно в нашій державі створити аналогічні умови і для безперешкодного користування транспортом цими верствами населення.

Після проведення наради за участю керівників метрополітену та Національної Асамблеї людей з інвалідністю України було прийнято рішення щодо поетапної реконструкції станційних комплексів з впровадженням засобів переміщення для людей з обмеженими фізичними можливостями [9]. Першою станцією, яку планується модернізувати, є станція «Святошин». Після прийняття рішення щодо модернізації станції було здійснено виїзну нараду за участю керівників та фахівців метрополітену, представників КМДА, де було зазначено, що при проведенні ремонтних робіт окрему увагу буде приділено облаштуванню пандусів та підйомних механізмів для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

За останній рік, після довготривалого періоду непрацездатності відеоінформаційної системи у вагонах електропоїздів, почалось відновлення роботи моніторів, на яких відображається інформація про маршрут руху поїзда з розташуванням станцій в хронологічному порядку, починаючи з поточної до кінцевої, з урахуванням інформації про час руху, необхідний для проїзду між станціями, а також інформуванням щодо можливості пересадок на станціях на міську електричку, швидкісний трамвай та транспорт, який прямує до столичних аеропортів «Київ» та «Бориспіль». В системі навігації метрополітену спостерігаються значні покращення – розроблені та впроваджені зручні способи інформування пасажирів про зміни в роботі підприємства, нові схеми ліній Київської підземки, навігація на станціях, з'являються перші схеми ліній шрифтом Брайля для пасажирів з обмеженнями по зору.

Київський метрополітен також впроваджує заходи енергозбереження. В метро встановлено датчики автоматичного пуску, що дозволяють економити електроенергію завдяки автоматичній зупинці ескалаторів при відсутності пасажирів. На станціях використовуються ескалатори виробництва вітчизняного ПАТ «КВСЗ» – ЕТК-215 з датчиками автоматичного пуску. За розрахунками, протягом дня при середньому та великому пасажиропотоку ескалатор працює майже без зупинок, але в ранковий час (з моменту відкриття станції та до початку години «пік») та у вечірній (після закінчення вечірньої години «пік» і до закінчення руху поїздів, коли пасажиропотік значно менший) ескалатори можуть зупинятися на інтервал часу від 10 хв. до 1 год., що дозволяє економити близько 65 тис. грн на рік.

Також для зниження витрат на перевезення пасажирів розроблено проект комплексної модернізації вагонів типу «Е» та його модифікації із впровадженням асинхронного тягового приводу на КП «Київський метрополітен», який наразі є одним з проектів впровадження енергоефективних технологій та скорочення викидів парникових газів. Завдяки такій модернізації рухомого складу метрополітену можна отримати наступні ефекти:

1) Економічний:

- скорочення витрат електричної енергії на тягу поїздів на 43,5 % (в розрахунку на один зчеп) шляхом заміни електричного тягового приводу постійного струму на асинхронний привід змінного струму та впровадження іншого енергозберігаючого обладнання і технологій;

- зменшення динамічних навантажень на вузли та агрегати вагонів, що призведе до збільшення міжремонтних пробігів, зменшення обсягів ремонтів і витрат на придбання запасних частин, економію трудових і фінансових ресурсів;

- скорочення обсягів енергоспоживання метрополітену за

рахунок заміни електроприводу та проведення комплексної модернізації інших систем вагонів із застосуванням сучасних матеріалів, комплектуючих та технологій.

2) Екологічний – за рахунок скорочення витрат електроенергії зменшаться обсяги антропогенних викидів парникових газів.

3) Технологічний:

- підвищення плавності руху поїздів;
- підвищення надійності роботи електричного обладнання вагонів і зменшення обсягів регламентних робіт та технічного обслуговування;
- зменшення динамічних навантажень на вузли та агрегати вагонів.

4) Соціальний – підвищення рівня комфорту за рахунок підвищення плавності руху рухомого складу.

Новітні впровадження застосовуються і в системі оплати проїзду. Так з червня 2015 року в метрополітені є можливість розрахунку за проїзд безконтактними картками платіжної системи MasterCard. З квітня 2016 року така опція з'явилась і у власників безконтактних карток ПРОСТІР, а ще через рік до сервісу були підключені карти Visa. Київ став п'ятим містом у світі (після Лондона, Бухареста, Чикаго та Санкт-Петербургу), де є можливість розраховуватись за проїзд банківськими картками.

Київський метрополітен в партнерстві з платіжною системою MasterCard та Ощадбанком запусив унікальну послугу – MetroPass. Вона дозволяє киянам економити, сплачуючи проїзд безконтактними картками MasterCard. Раніше, щоб користуватись знижкою, необхідно було придбати в касі проїзний на місяць або безконтактну картку. Зараз обидва ці інструменти інтегруються з платіжною картою, а «записати» на картку поїздки або проїзний можна через спеціальні термінали в касових залах станцій.

Ще досі в підземці використовуються жетони для оплати

проїзду, але керівництво метрополітену вже впроваджує план переходу на новий формат білетів – влітку 2017 року в метро почали продавати квитки з QR-кодом.

Наприкінці 2017 року кияни та гості міста могли розраховуватись за поїздки в столичному метро ще і за допомогою звичайного смартфона. Тепер для оплати поїздки у київському метро можна використовувати Android смартфони, обладнані NFC-чіпом і мобільним додатком відповідного банку. Технологія хмарного NFC, запроваджена в Київському метрополітені, дозволяє миттєво оплачувати поїздки будь-якою банківською картою, без покупки спеціальних карт, стікерів або secure-елементів.

Крім того, на станції «Золоті ворота» представлений унікальний для метрополітену сервіс – це стійка для зарядки смартфонів, планшетів та інших гаджетів, оснащена обладнанням, яке підходить для різних пристроїв[7].

Зміни, що відбуваються в інфраструктурі столичного метро, сприяють стрімкому його розвитку в майбутньому.

Висновки. Кияни та гості міста вже оцінили можливість користування столичною підземкою і бути постійно на зв'язку через мобільні телефони та отримання можливості користування EDGE-інтернетом, Wi-Fi зонами та можливістю оплати проїзду безготівковим розрахунком та технологією хмарного NFC.

В майбутньому вдосконалення інфраструктури Київської підземки надасть можливість підприємству стати більш енергоефективним та надавати послуги всім категоріям пасажирів без винятку.

Через непросту економічну ситуацію в державі обсяг коштів, що виділяються на функціонування та розвиток столичного метрополітену, істотно зменшується. Тож необхідно шукати способи зменшення витрат та ефективно розподіляти наявні ресурси і

підтримувати стабільне функціонування підземки.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бауерокс Д.Д., Логистика: интегрированная цепь поставок / Д.Д. Бауерокс, Д.Д. Клосс – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2001. – 640 с.

2. Гук В.И. Обследование пассажиропотоков на Харьковском метрополитене / [В.И. Гук, Н.А. Бондаренко, В.В. Гулевская и др.] // Коммунальное хозяйство городов. – К.: Техніка, 1998. – Вып. 16, с. 103–104.

3. Инновации в инфраструктуре Московского метрополитена [Электронный ресурс] / Д.В. Голик, М.П. Клетанина // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016. – Т. 11. – Режим доступа до журн.: <http://e-koncept.ru/2016/86569.htm>.

4. Крикавський Є.В. Логістичні системи: навч. посібник / Є.В. Крикавський, Н.В. Чернописька. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.

5. Крикавський Є.В. Логістичне управління. / Є.В. Крикавський. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2005. – 683 с.

6. Логістична інфраструктура як ефективний інструмент управління підприємством [Електронний ресурс] / Т.В. Стройко // Ефективна економіка. – 2011. – №9. – Режим доступу: www.irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe.

7. Новини України. ТСН [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ru.tsn.ua/kyiv/v-kievskom-metro-mozhno-teper-rasplachivatsya-s-pomoschyu-smartfonov-439812.html>

8. Офіційний портал Київського метрополітену [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.metro.kiev.ua>

9. Офіційний портал КМДА [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kyivcity.gov.ua>

10. Оцінка ефективності впровадження проекту будівництва метрополітену у м. Донецьку. Менеджмент та підприємництво в Україні: Етапи становлення і проблеми розвитку [Електронний ресурс] / О.М. Стреліна, О.С. Безгіна // Вісник Національного університету «Львівська політехніка» №776. – 2013. – С. 382-389. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/24632/1/58-382-389.pdf>

11. Очеретенко С.В. Розвиток мережі метрополітену на основі закономірностей формування пасажиропотоків (на прикладі Харківського метрополітену): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук: спец. 05.23.20 «Містобудування та територіальне планування» / С.В. Очеретенко. – Київ, КНУБА, 2004. – 20 с.

12. Развитие инновационной инфраструктуры метрополитена мегаполиса: управленческий аспект [Електронний ресурс] / М.С. Анастасов, А.С. Кочерыгин // Транспортное дело России. – 2013. – № 4. – Режим доступу до журн.: <http://economy-lib.com/upravlenie-razvitiem-innovatsionnoy-infrastruktury-metropolitena-megapolisa>.

13. Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку. ДСН 3.3.6.037-99: Затверджено Постановою Міністерства охорони здоров'я України від 01.12.1999р. № 37 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://dnaop.com/html/1642/doc-ДСН_3.3.6.037-99/

14. Стройко Т.В. Логістична інфраструктура: теоретичний аспект / Т.В. Стройко // Маркетингове забезпечення продовольчого ринку України. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Полтава, 7-8 квітня 2009 року). - Полтава. – 2009. – с. 105-106.

15. Удосконалення організації пасажироперевезень на метрополітені [Електронний ресурс] / І.Г. Міренський, А.М. Сосіпатов // Вестник ХНАДУ. – 2013. – вып. 61-62. – С. 162-169. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/usovershenstvovanie-organizatsii-passazhiroperevozok-na-metropolitene>

16. Cieselski M. Logistika w strategiach firm / M. Cieselski – Warszawa: Poznan PWN, 1999. – S. 142.

17. The orieder infrastruktur / R.Jochimsen. – Tubunden, 1966. – P. 99.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.134006

УДК 656.224

УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Примаченко Г.О., к. т. н., старший викладач,
Русяк П.В. магістр (УкрДУЗТ)*

Доведено, що основним критерієм оцінки якості обслуговування пасажирів у швидкісному залізничному сполученні є час. Встановлено, що якість транспортного обслуговування визначається як сукупність властивостей перевізного процесу і системи перевезень пасажирів. Виявлено, що саме логістичні методи управління найбільш ефективні в процесі переміщення пасажирів. Обґрунтовано основні етапи впровадження логістичних технологій на залізничному транспорті.

Ключові слова: швидкісне залізничне сполучення, логістичні методи управління.

УПРАВЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Примаченко А.А., к. т. н., старший преподаватель,
Русяк П.В. магистр (УкрГУЖТ)*

Доказано, что основным критерием оценки качества обслуживания пассажиров в скоростном железнодорожном сообщении есть время. Установлено, что качество транспортного обслуживания определяется как совокупность свойств перевозочного процесса и системы перевозок пассажиров. Выявлено, что именно логистические методы управления наиболее эффективны в процессе перемещения пассажиров. Обоснованы основные этапы внедрения логистических технологий на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: скоростное железнодорожное сообщение, логистические методы управления.

MANAGING EFFICIENCY OF LOGISTIC SYSTEMS OF SPEED PASSENGER TRANSPORTATION

*Prymachenko H.O., Ph.D. in Engineering sciences, Senior Lecturer,
Rusiak P.V., Master's Degree student (USU of RT)*

It is proved that the main criterion for assessing the quality of passenger service in high-speed rail communication is the time spent on a trip. It is established that the quality of transport services for passengers of high-speed rail transport is defined as a set of properties of the transport process and passenger transportation system. It was revealed that logistics management methods are most effective in the process of moving passengers. The basic stages of introduction of logistic technologies on railway transport are substantiated. It is proposed to create pools or clusters that combine the activities of railway companies on international routes. Three levels of logistics chain maintenance of passengers of high-speed rail transport are considered. It has been established that the model of strategic management of high-speed passenger rail transport should be based on political and social goals; formation of a list of factors influencing the choice of passenger transportation route; the calculations of the necessary resources, their coordination with the existing and the definition of the trajectory of the development of the logistics system. It is proved that the key point of logistics is the development of ways to increase the efficiency of the use of transportation capacity and traffic without compromising their punctuality. Logistic approach to any aspect of logistics management of the company and the planning of any event should be in the system approach. Logistic cooperation between travel agencies and railway companies should be based both on co-ordination of high-speed rail travel of tourists, and on cooperation in the process of realization of railway tickets (for tourists and other passengers). The criterion for assessing the level of interaction between all parts of the logistics chain for the servicing of passenger traffic should be the provision of services efficient in terms of costs in a way and to ensure the requirements of passengers. It is proved that the main factor contributing to the application of logistics methods in railway transport is the globalization of the world (continental) market of rail high-speed transport.

Key words: high-speed rail communication, logistic management methods.

Постановка проблеми. Сучасні тенденції посилення урбанізаційних процесів вимагають комплексних рішень у сфері пасажирської логістики швидкісних перевезень, зокрема створення системи швидкісного транспортного обслуговування пасажирів залізничного транспорту, котра могла б забезпечити такий рівень якості перевезень, що стимулювало б населення змінювати пріоритети у пересуванні різними видами транспорту і обирати швидкісний залізничний. Оскільки основною метою побудови ефективної мережі пасажирського залізничного транспорту з чіткою і злагодженою організацією транспортного процесу є забезпечення високої якості обслуговування пасажирів, основним критерієм оцінки якості обслуговування пасажирів, як зазначено у [1] є час, витрачений на поїздку. Окрім часу поїздки, для аналізу ефективності системи залізничного швидкісного транспорту, важливими показниками також є регулярність руху по всьому маршруту слідування, належне і раціональне використання рухомого складу, висока культура обслуговування пасажирів з найменшими витратами. Зростання ефективності роботи пасажирського швидкісного транспорту визначає, перш за все, якість життя населення, рівень задоволеності потреб у перевезеннях пасажирів, а також організацію беззбиткової діяльності залізничних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізу якості системи пасажирського швидкісного транспорту присвячені дослідження вітчизняних та іноземних дослідників. Зокрема, комплексний аналіз транспортної мережі із застосуванням системно-аналітичного підходу запропоновано у [2]. Серед ключових проблем наукових досліджень у [3] є також питання систематизації показників оцінки якості пасажирських перевезень. Серед методичних підходів

оцінювання якості системи транспортного обслуговування пасажирів доцільно виділити шкалу оцінки якості транспортних послуг, з врахуванням транспортної стомлюваності пасажирів [4].

Незважаючи на широке висвітлення теоретичних аспектів, пов'язаних з оцінюванням якості системи пасажирського транспорту, частина питань, щодо оцінювання якості логістичної системи пасажирських швидкісних залізничних перевезень, залишається недостатньо висвітлена.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Якість будь-якої послуги оцінюється з погляду відповідності наданих послуг до певних стандартів та очікувань споживачів, як сукупність характеристик, що здатні задовольнити певні потреби. Тому якість транспортного обслуговування пасажирів швидкісного залізничного транспорту визначається як сукупність властивостей перевізного процесу і системи перевезень пасажирів, що обумовлюють їх відповідність нормативним вимогам, або як сукупність властивостей транспортної послуги, яка здатна задовольнити смаки кінцевих її споживачів. У першому випадку акцентовано увагу на перевізному процесі та системі обслуговування пасажирів, як на двох системоутворюючих елементах, що беруть участь у формуванні транспортної послуги. Саме тому, актуальним є питання аналізу якості системи пасажирського транспорту з точки зору якості перевізного процесу та якості системи обслуговування пасажирів.

Метою статті є удосконалення функціонування логістичної системи обслуговування швидкісного пасажиропотоку направлене на організацію управління таким чином, щоб звести до мінімуму різницю між очікуваним і фактичним рівнем якості послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний швидкісний транспорт робить особливим той факт, що

дана галузь обмежена технологічно в порівнянні з конкурентами. А це означає, що число операторів інфраструктури обмежена (в Україні оператор інфраструктури [5] тільки один – ПАТ «Укрзалізниця»), і логістичне управління залізничною галуззю має бути ефективним. Свобода залізничного оператора в частині використання залізниць обмежена наявністю рухомого складу, пропускною спроможністю, контрактами або регулюючими функціями уряду, а також технічними характеристиками, щільністю мережі доріг і шириною колії, телекомунікаційними і сигнальними системами, системами контролю за рухом поїздів [6].

Основна відмінність залізничних систем від інших транспортних систем в тому, кому вони належать і як вони організовані, який вплив уряду в частині їх регулювання. В Україні оператор інфраструктури на залізничному транспорті державна компанія, так як всі акції належать державі. Все це ставить завдання переходу до логістичних технологій управління вже зараз. Згідно зі світовим досвідом логістичні методи найбільш ефективні в процесі переміщення пасажирів.

На основі сучасних комунікаційних систем є сенс створення логістичних систем, що охоплюють весь ланцюг пасажирських перевезень з максимально ефективними зв'язками між пунктами зародження і погашення пасажиропотоків. Саме такий підхід здатний привести до оптимізації руху матеріальних, фінансових, сервісних, інформаційних та пасажирських потоків в залежності від ситуації на ринках і перманентного забезпечення економічної конкурентоспроможності підприємств транспорту в області пасажирських залізничних швидкісних перевезень.

Одним з початкових етапів впровадження логістичних технологій на залізничному транспорті має стати переоснащення електронної логістичної системи бронювання залізничних квитків і створення інформаційно-комп'ютерного

логістичного центру, що дозволить збільшити прийомні можливості електронних ліній придбання квитків, в тому числі і в екстрених ситуаціях. Наприклад, з метою залучення клієнтів в США компанія Amtrak знизилася ціни на квитки, що продаються через Інтернет, провела інтернет-розпродаж квитків, щоб заповнити порожні місця в поїздах з низькою населеністю (знижки досягли 88%), інтернет-розпродаж не торкнувся маршрутів, що користуються великою популярністю [6]. Розпродаж квитків дозволив залучити американців на залізницю і знайти в них альтернативу подорожей на автомобілі або літаку, що особливо актуально для швидкісного руху.

Нові логістичні способи залучення пасажирів на свої надшвидкісні потяги Acela використовуються керівництвом американської залізничної компанії. Для розваги пасажирів у вагонах швидкісних експресів залізничники стали запрошувати популярних зірок спорту, телебачення, кіно, організувати дні національних кухонь або дегустації вин.

Удосконалення системи продажу квитків має першочергове значення для розвитку логістики. Так в Італії впроваджена форма електронного продажу квитків, коли пасажир отримує на смартфон повідомлення, що містить ідентифікаційний номер, номер поїзда і інформацію про поїздку. Таким чином, для здійснення поїздки в поїзді пасажиру достатньо пред'явити провіднику свій ідентифікаційний номер і для звітності при необхідності провідник видає пасажиру паперовий квиток. Також при продажу квитків використовують ідентифікацію на основі радіочастотної технології, які дозволяють сканувати проїзні документи без зупинки пасажирів для їх пред'явлення, проходячи через обладнаний сенсором пропускний пункт.

Все вище переліченої використовується з єдиною основною метою – посилити значимість пасажирів (покупця послуг компанії).

Наступним етапом вдосконалення логістичного управління може стати створення і впровадження віртуального агента, який повідомляє по телефону про розклад поїздів, про їх прибуття та відправлення, здійснює бронювання квитків і дозволяє збільшити кількість задоволених пасажирів на 45%. Не дивлячись на наявність інформації про розклад поїздів в мережі Інтернет, деяким категоріям населення все ще необхідна довідкова служба. Раніше використовували тонову систему довідки, яка визнана неефективною. Даний програмний продукт окупається за 1-1,5 роки, дозволяючи не наймати цілу команду агентів. Таким чином, дана логістична технологія автоматизує роботу довідкової служби.

Підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту дозволяє організація якісного харчування в процесі поїздки. Особливо це стосується бізнес-сегмента, пасажирів котрого розглядають харчування в дорозі як фактор економії часу. І це суттєво посилює імідж залізниць.

Перші спроби впровадження логістики в області змішаних пасажирських повідомлень в Північній Америці зробили компанії повітряного і залізничного транспорту, розробляючи стратегію таких перевезень [7]. Для комбінованих зв'язків декількох видів транспорту в Україні на даному етапі розвитку транспорту також характерно те, що вони не інтегровані технологічно в інтермодальну систему з єдиним проїзним документом. До посадки в поїзд пасажирів потрібно обміняти квиток, наприклад, авіакомпанії на залізничний. На залізницях і в компаніях повітряного транспорту – різні технології, які не погоджені для конкретних випадків переміщення пасажирів в змішаному сполученні. Але деякі компанії залізничним транспорту в Європі практикують визнання квитка авіаційної компанії придатним в якості проїзного документа в поїзді, за умови, що пасажир переміщається в змішаному сполученні. Даний етап можна

розцінювати як початковий в побудові інтермодальної системи.

Швидкісні і високошвидкісні залізничні перевезення отримують все більше поширення в світі. Аналіз ринку транспортних послуг показав, що високошвидкісні залізничні сполучення мають лідируючу роль, коли час поїздки не перевищує 2 години, але в ряді випадків залізниці зберігають свої позиції на ринку і при часі поїздки близько 3 годин. Дослідження логістики перевезень показали, що повітряний (конкурентоспроможний на відстанях від 1000 км) і залізничний транспорт (конкурентоспроможний на відстанях від 500 км до 1000 км) часто співпрацюють один з одним (як би доповнюють один одного). Це прагнення обумовлене тим, що шляхом поєднання різних видів транспорту можна надати пасажиром можливість здійснити поїздку зручніше, ніж будь-яким з них окремо.

Ключовим моментом логістики є розробка способів підвищення ефективності використання провізної здатності і інтенсивності перевезень без шкоди для їх пунктуальності (виходячи з досвіду Японії). Ідея логістичного підходу до будь-якого аспекту логістичного управління компанією і планування будь-якого заходу полягає в системному підході, наприклад, коли введення в експлуатацію нових поїздів, ремонт інфраструктури, оновлення розкладу руху розглядаються як окремі проекти. Використання логістичного підходу також означає надання лінійному персоналу необхідної інформації для реагування в реальному масштабі часу (наприклад, розклад руху в Великобританії розробляється з урахуванням максимального прискорення поїздів, що не залишає запасу часу для будь-яких затримок, а в кабіні машиніста є монітор, на якому відображається відхилення від розкладу). Так само необхідно орієнтуватися на успіх і готуватися до відмов – мета успішного логістичного управління. Потенційні переваги залізничному швидкісному

транспорту дає інтеграція людського фактора і технологій (наприклад, використовуються пристрої для навчання не тільки машиністів локомотивів, а й колективів фахівців з метою пошуку технічних несправностей та технологічних недоліків).

Модель стратегічного управління швидкісними пасажирськими залізничними перевезеннями повинна базуватися на політичній та соціальній меті; формуванні переліку факторів, що впливають на вибір маршруту перевезення пасажирів; розрахунках потрібних ресурсів, узгодження їх з наявними та визначенні траєкторії розвитку логістичної системи.

Швидкісні поїзди зараз залишаються найбільш популярним видом транспорту у світі для населення. Теж саме стосується і залізничних перевезень у туризмі. Це пояснюється наступними причинами:

- залізничний транспорт – безпечний, екологічний та достатньо швидкий засіб переміщення на відстані 500-1000 км;

- він спроможний забезпечити достатньо високий рівень сервісу;

- залізничні компанії пропонують ряд переваг для туристичних фірм, у тому числі через міжнародні мережі бронювання квитків і резервування місць у вагонах (виплачують комісійну грошову винагороду за кожне заброньоване місце).

У світі виділяють наступні види регулювання логістичної діяльності залізничних операторів:

- національне (шляхом ліцензування залізничних перевізників, що працюють як на внутрішніх, так і на міжнародних маршрутах);

- міждержавне (коли регулярні залізничні маршрути базуються на угоді між країнами);

- міжнародне (тарифи на регулярні залізничні маршрути встановлюються на основі договорів між залізничними компаніями).

Одним із видів міжнародного регулювання залізничних перевезень може стати створення пулів або кластерів, що поєднують діяльність залізничних

компаній, які працюють на певних міжнародних маршрутах. Так як залізничний транспорт займає конкурентоспроможні позиції у світовій транспортній системі, виникає необхідність у його міжнародній координації і регулюванні. Головна функція кластеру – створення міжнародних комерційних залізничних сполучень, введення єдиних правил і процедур, узгодження тарифів на міжнародні пасажирські залізничні перевезення. Туристичні агентства приймають участь у роботі кластерів через організації залізничних вокзалів у певних країнах учасниках кластеру.

Логістика залізничних перевезень у туризмі потребує максимального узгодження логістичної стратегії і тактики турфірм і залізничних компаній. Логістична концепція управління залізничними перевезеннями туристів базується на системному підході до процесу організації переміщення пасажирів та їх багажу. До логістичної схеми взаємодії залізничних компаній можна віднести наступне: блок організаційного та правового забезпечення (кластери, органи державного регулювання); блок виробничого забезпечення (транспорт «виробляє» послуги) (залізничні вокзали, депо, ремонтні заводи та ін.); блок забезпечення сервісу (митниця, транспортні підприємства, страхові організації, банки); блок забезпечення збуту продукції залізничного транспорту (автоматизовані системи продажу та бронювання залізничних квитків, власна мережа продажу квитків у касах вокзалів, продаж квитків через туристичні фірми).

Логістична співпраця турфірм і залізничних компаній базується як на спільній координації швидкісних залізничних перевезень туристів, так і на співпраці у процесі реалізації залізничних квитків (туристам та іншим пасажиром). Останній напрямок доволі широко описується у професійній літературі з менеджменту у туризмі.

Логістична система туристичних залізничних перевезень включає три рівня

логістичного ланцюга: «передпоїзне», «поїзне» та «післяпоїзне» обслуговування [8].

Так, для досягнення максимального ефекту системи в цілому усі рівні (ланки) логістичного ланцюга повинні функціонувати узгоджено у рамках єдиного логістичного процесу пасажирських перевезень, що, у свою чергу, потребує узгоджених дій усіх учасників логістичної системи. Більша частина ланок логістичної системи пасажирських залізничних швидкісних перевезень є по суті, установами сервісу, де послуги безпосередньо пов'язані з пасажиром. Тому критерієм оцінки рівня взаємодії усіх ланок логістичного ланцюга з обслуговування пасажиропотоку повинно стати надання послуг ефективним з точки зору витрат способом і забезпечення вимог пасажирів.

Висновок. Основним фактором, що сприяє застосуванню логістичних методів на залізничному транспорті, виступає глобалізація світового (континентального) ринку залізничних швидкісних перевезень. З метою проникнення на інші ринки залізничні компанії можуть поєднуватися у альянси (кластери другого рівня). Таким чином, вони можуть збільшити обсяги виробництва послуг («економія масштабів»), замовляти більші партії обладнання і матеріалів по низьким цінам, а також сумісно замовляти рухомий склад, використовувати єдині бланки залізничних квитків і т. п.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Боровик Н. А. Оцінка якості та ефективності пасажирських перевезень в сучасних ринкових умовах / Н. А. Боровик, Т. С. Сив'юк // Управління проектами,

системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2012. – Вип. 9. – С. 268-270.

2. Madha A. Analysis of travel behaviour in Petaling Jaya, Malaysia: An application of the theory of planned behavior / A. Madha, A. Salman, H. Hussain, N. Borhan, R. Rahmat // Archives of Transport. – Warsaw, 2016. – №38(2). – P. 29-38.

3. Daszczuk W. B. Distributed algorithm for empty vehicles management in personal rapid transit (PRT) network / W. B. Daszczuk, J. Mieścicki, W. Grabski // Journal of Advanced Transportation. – 2016. – №50 (4). – P. 608-629.

4. Wasiak M. The method for evaluation of efficiency of the concept of centrally managed distribution in cities / M. Wasiak, M. Jacyna, K. Lewczuk, E. Szczepański // Transport. – W., 2017. – P. 23-32.

5. Проект Закону про залізничний транспорт України №7316 від 17.11.2017 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=62929. – Назва з екрана.

6. Резер С. М. Логістика пасажирських перевезень на залізничному транспорті / С. М. Резер. – М.: МИИТ, 2007. – 480 с.

7. Jacyna-Golda I. Assessment of efficiency of assignment of vehicles to tasks in supply chains: a case study of a municipal company / I. Jacyna-Golda, M. Izdebski, A. Podvieszko // Transport. – W., 2017. – P. 18-24.

8. Альошинський Є. С. Дослідження перспектив розвитку логістики пасажирських залізничних перевезень в країнах Східної Європи / Є. С. Альошинський, Г. О. Примаченко // Science and Education a New Dimension. Natural and Technical Sciences. – Budapest, 2017. – V(15). – Issue 140. – P. 52-55.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.134042

УДК 339.9:338

ОРГАНІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ ЯК ІННОВАЦІЙНИЙ ШЛЯХ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ

Прохорова В.В., д.е.н., професор (УІПА)

В роботі досліджуються питання необхідності інноваційного розвитку галузі залізничного транспорту. Надається узагальнена характеристика пасажирських компаній як складової ПАТ «Укрзалізниця». Обґрунтована необхідність впровадження в їх діяльність інноваційної послуги – залізничного туризму, яка надасть можливість не тільки виконати завдання Національної транспортної стратегії через покращення транспортних послуг, а й отримати додаткові кошти.

Ключові слова: інноваційний розвиток, пасажирська компанія, залізничний туризм, стратегія розвитку.

ОРГАНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА КАК ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ КОМПАНИЙ

Прохорова В.В., д.э.н., профессор (УИПА)

В работе исследуются вопросы необходимости инновационного развития отрасли железнодорожного транспорта. Представлена обобщенная характеристика пассажирских компаний как составляющих ПАО «Укрзалізниця». Обоснована необходимость внедрения в их деятельность инновационной услуги - железнодорожного туризма, которая даст возможность не только выполнить задания Национальной транспортной стратегии через улучшение транспортных услуг, но и получить дополнительные средства.

Ключевые слова: инновационное развитие, пассажирская компания, железнодорожный туризм, стратегия развития.

ORGANIZATION OF RAILWAY TOURISM AS AN INNOVATIVE WAY OF DEVELOPMENT OF PASSENGER COMPANIES

Prokhorova V., DLit, Professor (UEPA)

The railway transport sector needs significant changes to achieve a European level of competitiveness. Along with the need to finance the renovation and replacement of rolling stock of the railway, the need is to replace and optimize management processes. Such shifts are already taking place in the formation of passenger companies that have the appropriate functions. However, in order to improve the service of passengers, it is necessary to introduce the operation of passenger services of innovative services. One kind of such services is rail tourism. Along with the corresponding difficulties with the financing of innovative projects, rail tourism has several advantages: the opportunity to travel in any weather, travel comfort, affordability of prices and tariffs.

Therefore, for the innovative development of rail tourism, the activity of passenger companies entails a number of tasks aimed at achieving the goal of their operation, namely: providing comfortable conditions for the transportation of tourists; arranging their meals and

sleeping while traveling; leisure and excursions. In the future, this will provide opportunities for additional revenues not only to passenger companies, but also to the state budget.

Key words: *innovative development, passenger company, railway tourism, development strategy.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах господарювання розробка та впровадження інноваційного управління розвитком вітчизняних підприємств є актуальною проблемою, тому, що інтенсивний світовий розвиток вимагає постійного удосконалення функціонування підприємств, з метою завоювання нових ринків, підвищення конкурентоспроможності, збільшення прибутку та задоволення попиту споживачів. Інноваційне управління розвитком повинно сприйматися керівниками, як дієвий засіб реагування на виклики ринку в умовах динамічних змін ринкового середовища.

Галузь залізничного транспорту є складною та важливою частиною національної економіки, яка забезпечує обслуговування не тільки внутрішніх, а й експортних/імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Залізничний транспорт є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни. Відповідно проекту Національної транспортної стратегії України до 2030 року, її пріоритетними напрямками визначаються: покращення якості надання транспортних послуг, яке передбачає наближення рівня їх надання та рівня інфраструктури європейських стандартів; підвищення рівня безпеки транспортних перевезень [6].

Водночас при забезпеченні основних потреб економіки і населення в перевезеннях, рівень якості надання послуг пасажирських і вантажних перевезень залізничним транспортом, обсяг споживання енергії та вплив на навколишнє природне середовище не відповідають сучасним вимогам. Це в більшості знижує конкурентоздатність транспортного середовища. Тому, виникає

закономірне питання виходу з ситуації, що склалася, шляхами інноваційного розвитку пасажирських компаній, які почали своє функціонування в 2017 році. Одним з видів інноваційного продукту пасажирських компаній, який підвищить їх конкурентоспроможність є залізничний туризм.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останніми роками все більше уваги приділяється новітнім продуктам та послугам в пасажирських перевезеннях. Це стосується як інноваційних змін рухомого складу, змін в методиках оцінки тарифів та ін. Тобто, необхідно відзначити значущість інноваційного розвитку з точки зору як методології процесу взагалі, що знайшло відображення в роботах [9,10] так інноваційного розвитку залізничної галузі, що знайшло відображення в роботах авторів: Копитко В.І. [4], Глазкова В.Н. [1], Дергоусової А.О. [3], Петрової Н.Б. [5], Шуплат О.М. [7], та ін. Автори надаються спроби розробити організаційно - економічне забезпечення функціонування залізничного туризму як інноваційної послуги.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Як елемент системи управління, інноваційне управління розвитком підприємств, дозволяє підвищити рівень конкурентоспроможності шляхом виявлення проблем та визначення напрямків їх розв'язання, використовуючи потенціальні умови та ресурси. Інноваційне управління розвитком підприємств повинно враховувати фактори впливу зовнішнього оточення й розробляти та впроваджувати сценарії розвитку, які, за потреби, корегуються та адаптуються до змін, що відбуваються в економіці та суспільстві. Від того наскільки правильно впроваджується система інноваційного

управління (визначені та структуровані стратегічні завдання, впроваджені послідовні заплановані заходи), залежить успіх розвитку підприємств.

На сьогодні існують ряд питань, які ставлять під загрозу впровадження будь-якого інноваційного проекту і потребують комплексного розв'язання, а саме: низький рівень надання транспортних послуг; відсутність системного підходу до розвитку всіх видів транспорту; недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг; неефективне впровадження систем управління якістю та моніторингу їх дотримання; високий рівень зношеності основних фондів; недостатня кількість рухомого складу; втрата традиційних транзитних вантажопотоків; низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в галузі транспорту; низький рівень впровадження енергозберігаючих технологій; тенденція до зниження ефективності використання пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури; відсутність ефективно системи габаритно-вагового контролю та належного рівня відповідальності за порушення вимог щодо габаритно-вагового контролю [6].

Метою статті є обґрунтування необхідності впровадження залізничного туризму як шляху інноваційного розвитку пасажирських компаній.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт й сьогодні залишається найбільш комфортним та доступним за вартістю проїзду для пересування численних груп людей. Але й пасажирський залізничний транспорт перебуває на межі своїх можливостей у задоволенні попиту населення на транспортні послуги. Наявні резерви і ресурси не дозволяють в повному ступені не лише розвиватись, а й забезпечувати стає функціонування. Вітчизняні підприємства залізничного транспорту в умовах спаду виробництва в період економічних реформ зіткнулися з

серйозною проблемою у сфері інноваційного розвитку. Основні складнощі викликані відмовою фінансування НДДКР з боку держави, що призвело до тимчасового заморожування цього виду діяльності [4].

Тому, з метою покращення роботи пасажирського залізничного транспорту та задля можливості більш цільового супроводження інноваційним розвитком, на ПАТ «Укрзалізниця» сформована система управління пасажирськими перевезеннями з виділенням окремих структурних підрозділів - пасажирських компаній, на які покладено певні функції, такі як: вокзальний сервіс, утримання, експлуатація та технічне обслуговування рухомого складу, логістика пасажирських перевезень; поточний та капітальний ремонт пасажирських вагонів, утримання пасажирської залізничної інфраструктури та ін., - набір яких для приватних самостійних компаній може коливатися залежно від договірних відносин з ПАТ «Укрзалізниця».

В інноваційному розвитку основну роль відіграє визначення об'єкту який підлягає змінам: продукт, послуга, діяльність в цілому підприємства, т.д. В умовах діяльності пасажирських компаній інновацією вважаємо послугу – залізничного туризму, основу якої становить необхідність задоволення будь-якої потреби. Адже насправді споживач купує не послугу як таку, а її здатність задовольнити певну потребу. Тому, для пасажирської залізничної компанії як туристичного підприємства, особливе значення має виявлення цієї потреби, стосовно якої конкретні властивості туристичної послуги (рівень якості, комфорт, престиж, економічність) відіграють другорядну роль. Наприклад, зміна способу життя людей останнім часом привела до інтенсивного розвитку таких видів туризму, як пригодницький, екстремальний та екологічний. Людей, які живуть у високо урбанізованому середовищі в атмосфері постійного стресу, приваблюють подорожі з пригодницькими

цілями, отримання нових відчуттів, можливість зняти стрес, вилити заряд негативної енергії, провести час у природному здоровому середовищі тощо [8].

Переваги діяльності залізниці при обслуговуванні вітчизняних і закордонних туристів очевидні, це й можливість подорожувати в будь-яку погоду, комфортність подорожі, доступність цін й тарифів. Головною проблемою розвитку залізничного туризму є визначення можливостей подолання відставання у розвитку в цілому транспортної інфраструктури туризму і більш повного задоволення потреб туристів на основі сучасних методів управління. Тому, необхідно забезпечити управління елементами транспортної туристичної інфраструктури на основі уявлення про те, що будь-який з її суб'єктів може впливати на цілісне сприйняття туристичної послуги і стати самостійним об'єктом туристичного інтересу, що дозволить підвищити економічну ефективність роботи елементів цієї інфраструктури, в тому числі шляхом надання широкого спектру послуг нової якості [4].

Таким чином, погоджуюсь з думкою автора [3], залізничний туризм вважаємо як подорож, що здійснюється по залізниці на спеціалізованому залізничному транспортному складі фізичними особами в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових і інших цілях, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю й за визначеним маршрутом коли переміщення між місцями туристичної значущості поєднується із відпочинком туристів в поїзді, та із забезпеченням основних побутових послуг в ньому.

Аналізуючи досвід застосування залізничного туризму у країнах близького та дальнього зарубіжжя та пристосовуючи наявність рухомого складу в ПАТ «Українська залізниця», варто відзначити основні види залізничного туризму та подорожі організованих груп туристів на спеціалізованих туристичних поїздах. Туристичні подорожі, які здійснюються

залізничним транспортом можливо розділити в залежності від швидкості руху поїздів, терміну знаходження в дорозі.

Найбільш докладною за організацією і, разом з тим, найбільш насиченою і різноманітною за послугами, що надаються, є подорож на туристсько-екскурсійному поїзді дальнього слідування.

Але існують деякі зауваження до організації залізничного туризму в Україні. Перш за все, фізична та моральна зношеність рухомого складу ПАТ «Українська залізниця» потребує реконструкції пасажирських вагонів для того, щоб відповідати рівню міжнародних стандартів в наданні комфортних умов пасажирам – туристам. Поряд з цим, потрібне проведення логістичних досліджень з визначення туристичних маршрутів, наявності реального попиту на туристичні залізничні перевезення, укладання договорів на туристичне супроводження з туристичними фірмами та агенціями, організація харчування та проживання у містах зупинки туристичного поїзда та ін. Все це потребує достатніх інвестиційних вкладень. Тому, економічно доцільно рухомий склад та функції залізничного туризму передати пасажирським компаніям з можливістю отримання державної фінансової допомоги в здійсненні інноваційних проектів.

Якщо розглядати туризм як форму соціальної активності та прояв свободи сучасної особи, доцільно зосередити увагу на тому, що туристська діяльність людини та її результат обумовлюють вирішення таких важливих соціальних завдань як повноцінне відтворення людини як біосоціальної істоти в умовах монотонної праці і повсякденності, надання особистості нових емоційних та естетичних вражень і засвоєння нею передових форм соціального досвіду [2].

З огляду на вищезазначене, необхідно визначити роль пасажирських компаній на ринку залізничного туризму як інноваційної послуги (рис.1.).



Рис. 1. Роль пасажирських компаній на ринку інноваційних послуг

Місією пасажирських компаній, які будуть надавати послуги залізничного туризму (у тому числі ПАТ «Укрзалізниця»), – це надання громадянам України та інших держав якісних туристичних послуг, до яких слід віднести: залізничні перевезення, готельне та ресторанне обслуговування, організацію екскурсійного обслуговування, дозвілля та трансферних перевезень, а також забезпечення трансферних перевезень туристів для інших туристичних операторів та туристичних агентів залізничним транспортом.

Виходячи з цього, основними завданнями пасажирських компаній є: забезпечення комфортних умов під час перевезення туристів сучасним рухомих складом у супроводі провідників, технічного персоналу, поїзного гіда; організація харчування туристів під час подорожі та інших місцевих закладах харчування; організація ночівлі туристів у комфортних купе під час подорожі та в містах зупинки, якщо екскурсія до туристичних об'єктів цього потребує; необхідно зазначити про організацію

рекламних компаній для підвищення попиту на залізничний туризм [4; 5; 8].

Організація залізничного туризму передбачає таку послідовність вирішення проблеми розвитку пасажирських компаній, що використовують для бізнесу залізничні перевезення як засіб відпочинку або трансфер. За вказаними структурно-логічними схемами розробку інноваційного проекту щодо організації залізничного туризму в Україні в умовах сучасного ринку слід починати з маркетингових досліджень та визначення місця залізничних туристичних перевезень на ринку туристичних послуг. Показників Державної служби статистики України для проведення вказаних досліджень недостатньо, оскільки в них відсутні звітні дані щодо кількості туристів, перевезених різними видами транспорту. Додатково обов'язково слід провести анонімне анкетування для визначення попиту на залізничний туризм.

Наступним кроком запропонованої послідовності є розробка варіантів організації пасажирських компаній, що використовують залізничні перевезення. З огляду на вже вказане вище реформування та утворення ПАТ «Українська

залізниця», можливі кілька варіантів моделей організації пасажирських компаній, що будуть використовувати для відпочинку, трансферу та проведення оглядових екскурсій залізничний транспорт. У всіх власників туристичного бізнесу, що використовують залізничні перевезення, або їх контрагентів різні головні економічні інтереси.

Впровадження нової послуги – розвитку залізничного туризму на ринку – є інноваційним процесом. Спрямованість впровадження залізничного туризму передбачає часткове захоплення ринку туристичних послуг та витіснення з нього деяких компаній, що займаються автомобільним туризмом. Для цього слід якісно забезпечувати громадян України та інших країн туристичними послугами та здійснювати супутній розвиток пасажирських залізничних перевезень.

Досягнення другої мети пов'язане з отриманням ПАТ «Українська залізниця» додатково доходу від перевезень туристів та зниження питомої ваги витрат на пасажирські перевезення, що пояснюється ефектом масштабу.

Висновок. Галузь залізничного транспорту потребує значних перетворень для досягнення європейського рівня конкурентоспроможності. Наряду з необхідністю фінансування оновлення та заміни рухомого складу залізниці, потреба є в заміні й оптимізації управлінських процесів. Такі зрушення вже відбуваються при формуванні пасажирських компаній, які мають відповідні функції. Але, для покращення обслуговування пасажирів, необхідним є впровадження в дію пасажирських компаній інноваційних послуг. Одним з різновидом таких послуг є залізничний туризм. Поряд з відповідними труднощами з фінансуванням інноваційних проектів, залізничний туризм має ряд переваг: можливість подорожувати в будь-яку погоду, комфортність подорожі, доступність цін й тарифів.

Тому, для інноваційного розвитку залізничного туризму на діяльність

пасажирських компаній покладається ряд завдань до досягнення мети їх функціонування, а саме: забезпечення комфортних умов під час перевезення туристів; організація їх харчування та ночівлі під час подорожі; дозвілля та екскурсій. В подальшому це надасть можливості отримувати додаткові доходи не тільки пасажирським компаніям, а й в державному бюджету.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Глазков В.Н. Железнодорожный туризм: проблемы и перспективы развития [Електронний ресурс] / В. Н. Глазков. – Режим доступу: <http://www.zdt-magazine.ru/publik/passagir/2006/sept09-06.htm>. (дата звернення 10.01.2017). – Назва з екрана.

2. Головащенко О. В. Туризм як форма соціальної активності людини: соціально-філософський аналіз : автореф. дис. ... канд. філософ. наук / О. В. Головащенко. – Запоріжжя, 2002. – 20 с.

3. Дергоусова А.О. Визначення та класифікація залізничного туризму / А.О.Дергоусова // Ефективна економіка. - 2012, №2 [Електронний ресурс] Режим доступу:<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=942>

4. Копитко В.І. Діяльність підприємств туристичної галузі з урахуванням регіональних особливостей розвитку транспортного туризму / В.І. Копитко // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». - 2015, № 10. – С. 99-104.

5. Петрова Н.Б. Інноваційний розвиток туристського бізнесу як національний пріоритет України / Н.Б.Петрова // Туризм як національний пріоритет: Колективна монографія за редакцією І.М. Писаревського. – Х. ХНАМГ, 2010. с. 267-283

6. Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс] Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/115/>
7. Шуплат О.М. Фінансове забезпечення інвестиційної діяльності підприємств сфери туризму / О.М. Шуплат // Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук, 08.00.08 – Гроші, фінанси і кредит . – 2016, Київ. - 302 с.
8. Чернікова В. І. Особливості інновацій у туризмі. [Електронний ресурс] / В. І. Чернікова // Вісн. ДІТБ. – № 16. – С.89-94. – Режим доступу:http://tourlib.net/statti_ukr/chernikova.htm
9. Прохорова В.В. Формування системи управлінських інновацій як передумова інноваційного розвитку підприємств / В.В. Прохорова // Науковий журнал: Економіка і управління. – Національна Академія природоохоронного та курортного будівництва. – 2012. - №3. – С. 68-73.
10. Прохорова В.В., Давидова О.Ю. Методологія процесу формування інноваційного управління розвитком підприємств/ Прохорова В.В., О.Ю. Давидова // Научный информационный Журнал «Бизнес Информ», № 12`2017. – С. 210-214.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.134046

УДК 338. 47: 656. 2

ВПЛИВ СУЧАСНИХ ФАКТОРІВ КАДРОВОЇ СКЛАДОВОЇ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Тимофєєва Т.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Сформовано комплексний підхід до формування механізму забезпечення кадрової складової економічної безпеки залізничного транспорту. Виявлено вплив сучасних факторів впливу кадрової складової на забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. Приведено схему загроз кадрової складової економічної безпеки залізничного транспорту. Встановлено, що система економічної безпеки залізничного транспорту повинна формуватися з урахуванням сучасних соціальних змін в суспільстві. Виявлено напрямки, які орієнтовані, на забезпечення кадрової складової економічної безпеки залізничного транспорту. Встановлено перелік основних завдань по вдосконаленню кадрової безпеки залізничного транспорту.

Ключеві слова: управління персоналом, економічна безпека залізничного транспорту, кадрова складова, управління виробництвом, організаційна структура.

ВЛИЯНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ФАКТОРОВ КАДРОВОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Тимофеева Т.Е, к.е.н., доцент (УкрГУЖТ)

Сформирован комплексный подход до формирования механизма обеспечения кадровой составляющей экономической безопасности железнодорожного транспорта. Выявлено влияние современных факторов влияния кадровой составляющей на обеспечение экономической безопасности железнодорожного транспорта. Приведена схема угроз кадровой составляющей экономической безопасности железнодорожного транспорта. Установлено, что система экономической безопасности железнодорожного транспорта должна формироваться с учетом современных социальных изменений в обществе. Выявлены направления, которые ориентированы на обеспечение кадровой составляющей экономической безопасности железнодорожного транспорта. Установлен перечень основных заданий по совершенствованию кадровой безопасности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: управление персоналом, экономическая безопасность железнодорожного транспорта, кадровая составляющая, управление производством, организационная структура.

INFLUENCE OF MODERN FACTORS OF THE PERSONNEL COMPONENT TO ENSURING ECONOMIC SAFETY OF RAILWAY TRANSPORT

Timofeeva T.E., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USURT)

One of issues of the day on the modern stage of development of economy of country from positions of economic security there is direction of management a personnel. This direction of providing of economic security is included in one of her constituents - skilled constituent. Therefore in the article complex approach is formed to forming of mechanism of providing of skilled constituent of economic security of railway transport, where main yaza is spared to direction of management a personnel. Influence of modern factors of influence of skilled constituent is educed on providing of economic security of railway transport. These factors are conditioned by modern social changes in society, such as democratization, liberalization of labour-market, increase of role of management a personnel in a management a railway transport.

A chart over of threats of skilled constituent of economic security of railway transport is brought. In the brought chart over of threats of skilled constituent the external and internal factors of economic security of railway transport are separately considered. Close connection is set between providing of intellectual and skilled constituents of economic security of railway transport, so as events on the increase of their level are sent to work with a personnel. It is set that the system of economic security of railway transport must be formed taking into account modern social changes in society. In detail the basic threats of skilled constituent and reason of their origin are considered on the enterprises of railway transport. Directions that is oriented are educed, on providing of skilled constituent of economic security of railway transport. The list of basic tasks is set for perfection of skilled safety of railway transport, sent to effective administration of personnels.

Key words: management, economic security of railway transport, skilled constituent, management of operations, organizational structure, a personnel.

Постановка проблеми. Стабільна робота усіх видів транспорту є невід'ємною умовою функціонування економіки України. Однією з актуальних проблем на сучасному етапі розвитку економіки країни з позицій економічної безпеки є напрямок управління персоналом. Цей напрямок забезпечення економічної безпеки входить до однієї з її складових – кадрової складової.

Роль кадрової складової економічної безпеки залізничного транспорту в сучасних умовах постійно зростає. Це обумовлено такими сучасними соціальними змінами в суспільстві, як демократизація, лібералізація економіки й ринку праці, підвищення ролі управління персоналом в управлінні залізничним транспортом. Також спостерігаються процеси ускладнення праці, підвищення ролі творчості й інновацій, надання працівникам волі й автономії в прийнятті рішень, що приводить до ослаблення можливості жорсткого контролю за персоналом [1]. Тому необхідним є забезпечення окремої кадрової складової економічної безпеки залізничного транспорту різними негативних чинників.

Аналіз публікацій. У науковій літературі за останні роки достатньо повно висвітлено результати досліджень вітчизняних і зарубіжних авторів із різних аспектів проблематики забезпечення кадрової складової економічної безпеки.

Важливий внесок у вивчення проблем теорії та практики кадрової безпеки зробили вітчизняні та зарубіжні вчені, такі як: Бородін І., Геєць В., Іващенко Г., Кібанов О., Швець Н., Чаплигіна Ю. [1], Клепікова А. [2], Лященко О. [3], Назарова Г. [4], Нежданов І., Петров М. [5], Черняк О., Чумарін І. [6], Шаваєв А. [8], Мехеда Н.Г., Маренич А.І. [9], Швець Н. К. [10] та інші.

Названі вчені мають різні підходи до трактування поняття "кадрова безпека", а також мають різні підходи до

визначення першочергових завдань по її забезпеченню.

Мета дослідження. Встановити вплив сучасних факторів кадрової складової на забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту

Викладення основного матеріалу. Кадрова безпека є поняттям складним і багатограним, і тому сутність кадрової складової полягає в проведенні заходів щодо підвищення кваліфікації працівників, організації системи управління персоналом, підбору кадрів необхідної кваліфікації, ефективного матеріального стимулювання праці працівників, а також їх соціальної захищеності. Вона займає домінуюче положення відносно інших елементів системи економічної безпеки залізничного транспорту, так як вона пов'язана з кадрами, а вони в кожній складовій первинні.

Схема загроз кадрової складової економічної безпеки залізничного транспорту подана на рисунку 1.

Забезпечення інтелектуальної і кадрової складових економічної безпеки залізниці передбачає два тісно пов'язаних між собою, але водночас й істотно різних напрямків діяльності.

Перший напрямок орієнтований на роботу з персоналом, на підвищення ефективності роботи співробітників залізниці, який передбачає роботу з планування і управління персоналом залізниці, запобігання загрозам негативних впливів на економічну безпеку залізниці за рахунок недостатньої кваліфікації співробітників залізниці, слабкої організації системи управління персоналом, підбору, навчання і мотивації співробітників залізниці, створення умов для повного виявлення стимулів до високопродуктивної праці з боку кожного робітника, виключення передумов до появи ненадійних співробітників.

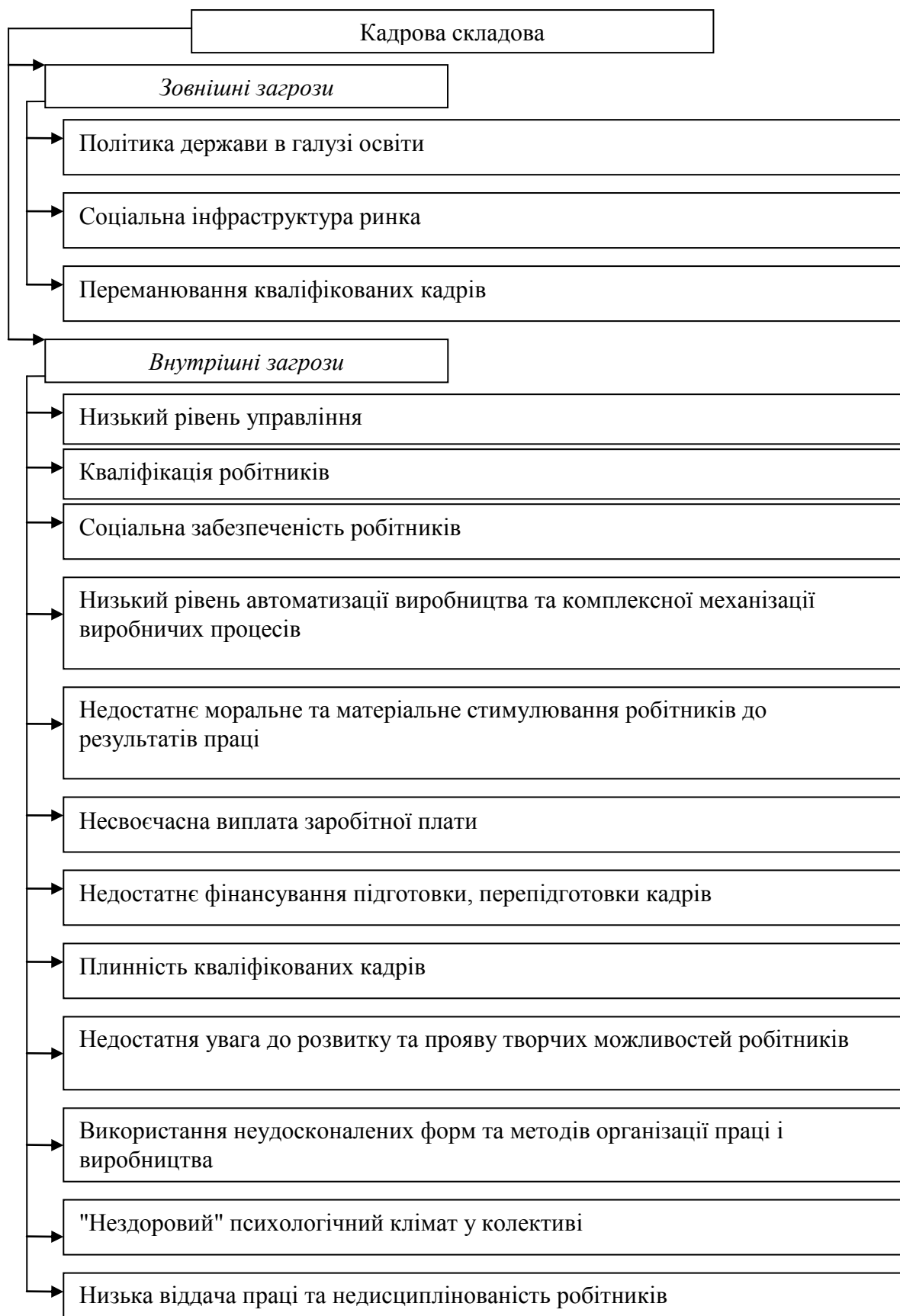


Рис. 1. Схема загроз кадрової складової економічної безпеки залізничного транспорту

Дуже значної шкоди діяльності підприємств залізничного транспорту завдають якраз ненадійні робітники.

Ненадійність – це деякий динамічний процес, що змінюється в часі під впливом зовнішніх і внутрішніх причин індивіда, що й відображає готовність, почати дії, які в його соціально-культурній середовищі більш високого рівня можуть бути розцінені, як порушення існуючих норм і традицій. А також і сама поведінка, що порушує ці норми. Неблагонадійний персонал у першу чергу небезпечний схильністю до розголошення службової інформації й комерційної таємниці. Слід звернути увагу на загальносвітову статистику: 10-15 % всіх людей є нечесними за визначенням, 10-15 % абсолютно чесні, останні 70-80 % не визначилися, тобто ті, хто може повестися нечесно.

Другий напрямок спрямований на збереження і розвиток інтелектуального потенціалу залізниці. В економіці, заснованій на знаннях, життєво важливим є генерація високого людського капіталу, необхідного для стійкого економічного, соціального та культурного розвитку. Інтелектуальний капітал стає основним напрямком процвітання галузі та забезпечення її економічної безпеки.

Високий рівень дисципліни; зростання чисельності кваліфікованих кадрів, зниження плинності кадрів, досягнення високого освітнього рівня та компетентність керівників є основними ознаками зниження кадрових ризиків, а отже напрямками, що забезпечують економічну безпеку підприємству. Саме тому, один з показників економічної безпеки на сьогоднішній день є рівень освіти персоналу [11].

Ще одним фактором забезпечення економічної безпеки залізничної галузі є інтелектуальний капітал. Він є провідним капіталом і складає основу будь-якого підприємства на сучасному етапі розвитку ринкової економіки.

Головна функція інтелектуального капіталу - істотно прискорювати приріст

маси прибутку за рахунок формування і реалізації необхідних галузі систем знань, речей і відносин, які, в свою чергу, забезпечують її високоефективну господарську діяльність, та як наслідок високий рівень економічної безпеки.

Головною загрозою кадрової складової є низький рівень управління. З належним рівнем управління можна уникнути багатьох загроз не тільки кадрової складової, а й інших складових економічної безпеки залізничного транспорту. Цей факт можна підкреслити словами А.Файоля: "Управляти – означає передбачати, організовувати, розпоряджатися, координувати та контролювати; передбачати, тобто враховувати майбутнє і виробляти програму дій; організовувати, тобто будувати подвійний – матеріальний і соціальний - організм підприємства; розпоряджатися, тобто примушувати персонал належно працювати; координувати, тобто зв'язувати, об'єднувати, гармонізувати всі дії, зусилля; контролювати, тобто піклуватися про те, щоб все відбувалося згідно з установленими правилами і відданими розпорядженнями" [12].

Незадовільне управління виробництвом може бути проявом цілої низки загроз, до яких можна віднести: недостатнє моральне та матеріальне стимулювання робітників до результатів праці, несвоєчасна виплата заробітної плати, використання неудосягнутих форм та методів організації праці і виробництва, "нездоровий" психологічний клімат у колективі.

Але є ряд факторів, які впливають на стан соціально-психологічного клімату в колективі незалежно від ефективного чи неефективного управління. До таких факторів можна віднести: суспільно-політична ситуація в країні та рівень життя населення.

Цей перелік соціально-економічних загроз позначається на зниженні ефективності праці, і, як наслідок, –

зниженні рівня економічної безпеки залізничного транспорту.

Значний вплив на рівень економічної безпеки залізничного транспорту має низка загроз, які пов'язані з продуктивністю праці:

- безініціативність;
- недостатня кваліфікація працівників;
- небажання і "лінощі" деяких працівників приносити максимальну користь.

При цьому важливим фактором в викоріненні цих загроз є неефективна система мотивації співробітників галузі. Вивчення і глибоке осмислення проблем трудової мотивації є необхідною умовою здійснення грамотної управлінської діяльності в умовах ринкових відносин. Знання основних економічних і психологічних законів і закономірностей мотиваційного менеджменту, яке дозволить організувати роботу залізничного транспорту таким чином, щоб персонал працював з повною самовіддачею й усвідомленою зацікавленістю в досягненні високих кінцевих результатів своєї діяльності.

Персонал мотивований на прояв самостійності, ініціативи; більшою мірою реалізуються потреби людей у повазі, самовираженні, у меншій - почуття захищеності, причетності, тому що працівники змушені самостійно ухвалювати рішення щодо виникаючих проблем.

Соціальна захищеність є неодмінною умовою розвитку кадрового потенціалу і підвищення продуктивності праці. Але в останній час у зв'язку з браком коштів на залізничному транспорті виникають труднощі з забезпеченням соціальних потреб, підвищенням матеріального та культурного рівня робітників. Покращення умов праці і техніки безпеки, скорочення використання ручної праці за рахунок підвищення рівня автоматизації та впровадження останніх досягнень науково-технічного прогресу забезпечить більш ефективне

використання трудових ресурсів, а також вплине на покращення показників діяльності залізничного транспорту – скорочення витрат, зниження собівартості та збільшення прибутку.

В умовах ринкових відносин кінцевий результат виробничо-економічної діяльності стає все більш залежним від внутрішнього ставлення людини до справи, від її схильності до праці, від дотримання принципів етики і моралі у відносинах між керівниками і підлеглими. Тому значну роль відіграє психологічний клімат у колективі. Якість і продуктивність праці робітників визначаються не тільки їх економічними інтересами, а й атмосферою відносин в колективі, задоволеністю умовами праці, престижністю професії, можливостями самовираження особи, внутрішніми морально-психологічними установками робітника.

Однією з загроз, яка є постійною для підприємств залізничного транспорту, є плинність кадрів. Ця загроза тісно пов'язана з незадоволеністю робітників умовами праці. Задоволеність працею відображає відповідність виробничих умов на підприємствах залізничного транспорту тим вимогам, які робітники пред'являють до праці, до змістовності та умов праці, заробітної плати і т.п. Незадоволеність працею приводить до втрати кваліфікованих, добре підготовлених фахівців та обумовлених цим втрат.

Велике значення має організаційна структура. Вона повинна відповідати цілям підприємства і засобам їх досягнення. Якість організаційної структури позначається на управлінні. Від управлінського персоналу сьогодні потрібне оперативне ухвалення рішень, які відповідають сучасним вимогам конкурентної боротьби.

Дисципліна є одним з основних принципів досягнення загальної мети залізничної галузі, яка включає прояви старанності в роботі, поваги керівників, виконання вимог, прийнятих угод між

підприємствами і робітниками. Так, Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту передбачає, що кожний працівник, на якого поширюється його дія, зобов'язаний дотримуватися правил внутрішнього трудового розпорядку, у відповідності до статуту та положенню про дисципліну [13, 14].

Статуту та положення про дисципліну не замінюють правил внутрішнього трудового розпорядку, вони виключають зі сфери дії цих Правил тих працівників, на які поширюються статуту, але в межах відносин, що регулюються статутом.

У трудових колективах повинна створюватися обстановка нетерпимості до порушень трудової дисципліни, суворої вимогливості до працівників, які несумлінно виконують свої трудові обов'язки.

Висновки. Враховуючи вищесказане, можна виділити основні завдання по вдосконалення кадрової безпеки підприємства:

- створення умов для здорового психологічного клімату в колективі;
- підготовка нормативної документації для співробітників організації в інтересах дотримання кадрової безпеки;
- формуванні кадрової стратегії компанії;
- постійний моніторинг факторів впливу на співробітників галузі, спрямований на забезпечення кадрової безпеки підприємства;
- створення умов соціальної захищеності співробітників галузі;
- створення умов для розвитку персоналу галузі;
- проведення заходів, спрямованих на покращення умов праці та техніки безпеки на підприємствах залізничної галузі;
- проведення роз'яснювальної роботи зі співробітниками організації направленої на забезпечення трудової дисципліни у колективах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Чаплигіна Ю.С. Етимологічний аналіз категорії «кадрова безпека» / Ю.С. Чаплигіна // Управління розвитком. - 2011. - № 4 (101). - с. 102-104.
2. Клепикова А., Нежданов И. Служба персонала и служба безопасности должны работать в команде // Управление персоналом. – 2001. – №3. – С. 36.
3. Лашенко О. Ю. Кадрова безпека як підсистема в системі економічної безпеки підприємства. – Суми: Видавництво «Довкілля», 2003. – 326 с.
4. Назарова Г. В. Формування та розвиток людського капіталу корпоративного підприємства Наукове видання / Н. Л. Гавкалова, Н. С. Маркова, Г. В. Назарова. – Харків: Вид. ХНЕУ, 2006. – 238 с.
5. Петров М. І., Економічна безпека підприємства: сутність, трактування, точки зору» // Менеджер. – 2002. – № 1(17). – 67-71 с.
6. Чумарин И. Г. Что такое кадровая безопасность компании? // Кадры предприятия. – №2. – 2003. – С. 25-29.
7. Чумарин И. Г. Функции и задачи службы персонала в области обеспечения экономической безопасности // Кадры предприятия. – № 3(03). – 2003. – С. 31.
8. Шаваев А. Г. Безопасность корпораций. Криминологические, уголовно-правовые и организационные проблемы. – М.: «Банковский Деловой Центр», 2007. – 239 с.
9. Мехеда Н.Г., Маренич А.І. Соціально-мотиваційні складові кадрової безпеки // Фінансовий простір: міжнародний науково-практичний журнал / Черкаський інститут банківської справи Університету банківської справи НБУ (м. Київ). – м. Черкаси. – №2 (6) 2012. – С. 38-45.
10. Швець Н. К. Методи виявлення і збереження кадрової безпеки, або як перемогти зловживання персоналу/ Н. К. Швець // Персонал. –2006. – № 5. – С. 31-

36. Режим доступу: затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 26.01.1993 р. № 55. <http://www.economy.nauka.com.ua>.
11. Никифоренко В.Г. Інтелектуальний капітал як основа економічної безпеки підприємства. Науковий вісник ОНЕУ. Всеукраїнська асоціація молодих науковців. – Науки: економіка, політологія, історія. – 2013. - № 26 (205). – 255 с. С.139-148
12. Файоль А. Управление – это наука и искусство / Файоль А., Эмерсон Г., Тейлор Ф., Форд Г. – М.: Республика, 1992.
13. Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту, DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.134059
14. Статут про дисципліну працівників зв'язку, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 30 липня 1996 р. № 877.
15. Формирование социально-психологического климата коллектива [електронний ресурс] – Режим доступа: <http://medicina.dlyakajdogo.ru/index.php/mnu-glavnoe/psihologia/262-formirovanie-sotsialnopsikhologicheskogo-klimata-kollektiva>

УДК 65.01:656.2

ВПРОВАДЖЕННЯ ЦІННІСНО-ОРІЄНТОВАНОГО УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Токмакова І.В., д.е.н, професор,
Войтов І.М., ст. викладач,
Носенко Л.М., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено сутність ціннісно-орієнтованого управління та визначено, що його переваги полягають у орієнтації аналітичних технік та управлінських процесів підприємств на максимізацію їх цінності шляхом фокусування прийняття управлінських рішень на ключових факторах (драйверах) створення цінності. Розкрито послідовність впровадження ціннісно-орієнтованого управління на підприємствах залізничного транспорту, що включає такі етапи: стратегічне планування (визначення місії та ієрархії цілей), визначення функціональних цілей, тобто побудова стратегічної карти, визначення критичних факторів успіху, визначення ключових індикаторів ефективності, формування збалансованої системи показників, її автоматизація та впровадження. Проаналізовано основні підходи до оцінки вартості бізнесу (дохідний (прибутковий), порівняльний (ринковий) і витратний (майновий)) та зроблено висновки щодо їх застосування на підприємствах залізничного транспорту.

Ключові слова: управління, цінність, оцінка вартості, збалансована система показників, залізничний транспорт.

© Токмакова І.В.,
Войтов І.М.,
Носенко Л.М.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

ВНЕДРЕНИЕ ЦЕННОСТНО-ОРИЕНТИРОВАННОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Токмакова И.В., д.э.н, профессор,
Войтов И.Н., ст. преподаватель,
Носенко Л.Н., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследована сущность ценностно-ориентированного управления и определено, что его преимущества заключаются в ориентации аналитических техник и управленческих процессов предприятий на максимизацию их ценности путем фокусировки принятия управленческих решений на ключевых факторах (драйверах) создания ценности. Раскрыта последовательность внедрения ценностно-ориентированного управления на предприятиях железнодорожного транспорта, включающая следующие этапы: стратегическое планирование (определение миссии и иерархии целей), определения функциональных целей, то есть построение стратегической карты, определение критических факторов успеха, определение ключевых индикаторов эффективности, формирования сбалансированной системы показателей, ее автоматизация и внедрение. Проанализированы основные подходы к оценке стоимости бизнеса (доходный (подходный), сравнительный (рыночный) и затратный (имущественный)) и сделаны выводы относительно их применения на предприятиях железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: управление, ценность, оценка стоимости, сбалансированная система показателей, железнодорожный транспорт.

IMPLEMENTATION OF VALUE-ORIENTED MANAGEMENT ON RAIL TRANSPORT

*Tokmakova I.V., Doctor of Economics, Associate Professor,
Voytov I.M., Senior lecturer,
Nosenko L.M., master (USU of RT)*

The article reveals the essence of value-based management and determined that its advantage lies in the orientation of analytical techniques and management processes to maximize their value by focusing management decision making on the key factors (drivers) of value creation. Disclosed is the sequence of introduction value-oriented management at the enterprises of railway transport, which includes the following stages: strategic planning (definition of the mission and hierarchy of objectives), identification of functional goals, i.e. the building of strategic maps, definition of critical success factors identify key performance indicators, the formation of a balanced scorecard, automation and implementation. The basic approaches to business valuation (income (profit), comparative (market) and cost (property)), and conclusions about their application at the enterprises of railway transport. It is argued that a rail transport there is the possibility of using the income approach valuation the business, but at the level production divisions regional branches Ukrzaliznytsia, its use is limited because the profit they receive only secondary economic activity, therefore need justifying modification methods for management purposes. It offers to assess the capitalization a relative increase in the value, which consists in investing in the development, namely to obtain economic effects in the form of cost savings and added value conditionally-net production (cost of labor). The role of the balanced scorecard in the system of information and analytical support value-oriented management at the enterprises of railway transport, and it is determined that the balanced

scorecard establishes the causal relationship between business processes and use of key performance indicators measures progress and allows to react to large deviations. The positive features of the balanced scorecard, including the consideration of not only financial, but also non-financial indicators that will allow a comprehensive approach to the solution questions of improvement results activity enterprises of railway transport.

Key words: *management, value, valuation, balanced system of indicators, rail transport.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Тенденції глобалізації та посилення інституційних правил ведення бізнесу (застосування міжнародних екологічних і соціальних стандартів, використання практики корпоративної соціальної відповідальності) обумовлюють необхідність вирішення підприємствами залізничного транспорту завдань щодо оцінювання ролі кількісних та якісних показників в управлінському процесі, рівня їх конкурентоспроможності шляхом збільшення вартості нематеріальних активів бізнесу та безпосереднього зв'язку кількісних і якісних показників господарської діяльності з моделями оцінювання. В таких умовах ефективним інструментом підвищення ефективності управління підприємствами залізничного транспорту і забезпечення прозорості кінцевих результатів їх господарювання може стати концепція ціннісно-орієнтованого управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Дослідженню проблематики управління діяльністю підприємств залізничного транспорту присвячено широке коло праць вітчизняних вчених. Зокрема Дикань В.Л., Маковоз О.В., Овчиннікова В.О., Токмакова І.В., Шраменко О.В. [1] розглядають питання щодо впровадження стратегічного підходу в систему управління підприємствами залізничної галузі, Кірдіна О.Г. [2] розкриває теоретико-методологічні та практичні аспекти управління інноваційною діяльністю вітчизняного залізничного комплексу, Каличева Н.С. [3] і Корінь М.В. [4] присвятили свої наукові дослідження питанням організації управління на підприємствах залізничного

транспорту в умовах поширення міжнародної інтеграції, Компанієць В.В. [5] вирішує завдання управління персоналом на духовно-культурних принципах, Кондратюк М.В. [6] і Толстова А.В. [7] пропонують інноваційні рішення щодо удосконалення організаційної структури вітчизняного залізничного комплексу.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Існуючий вагомий теоретичний і практичний внесок вітчизняних вчених в вирішення проблем управління залізничним транспортом потребує врахування нових здобутків в сфері управління, що дозволять підвищити обґрунтованість управлінських рішень та забезпечить якість процесу управління виробничо-господарською діяльністю на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах.

Мета статті полягає в розкритті сутнісно-змістовної характеристики ціннісно-орієнтованого управління та обґрунтуванні переваг і визначенні особливостей його впровадження на підприємствах залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Концепція ціннісно-орієнтованого управління сформувалася в західному менеджменті наприкінці ХХ століття як результат поєднання теорії корпоративних фінансів і методів стратегічного управління, що дало змогу оцінювати фінансові наслідки найважливіших управлінських рішень з урахуванням імовірної динаміки змін зовнішнього й внутрішнього середовища.

Ціннісно-орієнтоване управління орієнтує аналітичні техніки та управлінські процеси на те, щоб допомогти підприємству максимізувати його цінність шляхом фокусування прийняття

управлінських рішень на ключових факторах (драйвери) створення цінності.

Економічне обґрунтування ціннісно-орієнтованого управління базується на тому, що змістовна параметризація полягає у визначенні стратегічних управлінських завдань щодо максимізації цінності підприємства для всіх складових соціо-економічної системи, а різноаспектне оцінювання ключових факторів нарощування цінності є основою управління підприємствами. Отже, інтегруючи сутність ціннісно-орієнтованого управління полягає в забезпеченні управлінського балансу між такими функціями, як інноваційна, компетентнісна, виробничо-технологічна, інституційна, соціальна, екологічна тощо.

Впровадження ціннісно-орієнтованого менеджменту на підприємствах залізничного транспорту сприяє формуванню їх корпоративної ідентичності, а також служить надійним орієнтиром для прийняття складних управлінських рішень. Ці завдання можуть бути вирішені лише в тому разі, якщо скоординовані, взаємопов'язані і співвіднесені з реальними умовами, у яких працюють підприємства залізничного транспорту, такі складові: цінності морального характеру (висока мораль, порядність, чесність, вірність довірливим зобов'язанням, відповідальність); колективні цінності (лояльність, командний дух, протиконфліктна стійкість, відкритість); цінності досягнень (ефективність, компетентність, самовіддача, гнучкість, креативність, інноваційність, прагнення до високої якості); комунікативні цінності (взаємна повага, почуття спільності, транспарентність, взаєморозуміння).

Ціннісно-орієнтоване управління органічно включає чотири основні модулі [8]:

- оцінювання - припускає вибір моделі та процедур визначення цінності, моніторинг її зміни, визначення механізмів створення нової цінності;

- стратегія - обґрунтовує та визначає

заходи, які спрямовані на досягнення цільової установки підвищення цінності організації.

- фінанси - визначають фактори, що створюють цінність організації, із них виокремлюють ключові для кожного підрозділу окремо і для всієї організації в цілому. Цінність організації створюється лише тоді, коли доходи від інвестування перевищують витрати на вкладений капітал;

- корпоративне управління - спрямоване на вирішення завдань погодження інтересів власників і менеджерів, обґрунтування системи вимірювання і матеріального заохочення, стимулювання діяльності працівників і вищого менеджменту організації.

Дослідження практики ціннісно-орієнтованого управління свідчить про перспективність такої процедури його реалізації на підприємствах залізничної галузі: проектування цільової моделі системи ціннісно-орієнтованого управління; впровадження збалансованої системи показників (BSC); формування моделі реалізації стратегії підприємств у системі поточного бюджетування; впровадження маржинально-вартісного підходу до ціноутворення; проведення змін в організаційній структурі; вдосконалення системи управлінського обліку та звітності; формування системи мотивації персоналу.

Зв'язок етапів ціннісно-орієнтованого управління та інструментів, що використовуються, подано в таблиці.

Ключовим елементом, що визначає архітектуру ціннісно-орієнтованого управління, є модуль оцінювання, або система вимірювання цінності. Побудова зазначеної системи передбачає прийняття трьох взаємопов'язаних і в певному сенсі послідовних рішень: рішення про вибір моделі оцінки цінності; рішення про вибір періодичного показника результатів діяльності (одного показника або комплексу таких показників); рішення про побудову системи драйверів (факторів) створення цінності.

Етапи ціннісно-орієнтованого управління і застосовані інструменти
(складено за [9-11])

Етап	Завдання	Застосовані інструменти
1	2	3
1. Стратегічне планування (визначення місії та ієрархії цілей)	Аналіз <ul style="list-style-type: none"> інституційного середовища; тенденцій розвитку ринку; конкурентів; декількох сценаріїв роботи компанії на найближчі три роки 	<ul style="list-style-type: none"> SWOT-аналіз; аналіз розривів (GAP-аналіз); причинно-наслідкові діаграми; STEP – аналіз; аналіз за Портером (5 рушійних сил); можливі матричні види аналізу (BCG, GE, Shell) ланцюжок створення цінності; базові стратегії
2. Визначення функціональних цілей, тобто побудова стратегічної карти	<ul style="list-style-type: none"> розподіл конкретної стратегічної мети по аспектах діяльності; визначення причинно-наслідкових зв'язків між ними; призначення відповідальних за реалізацію мети 	розділення стратегій на напрями (класика – 4 напрями: <ul style="list-style-type: none"> фінанси, клієнти, внутрішні процеси, навчання і зростання)
3. Визначення критичних факторів успіху, визначення ключових індикаторів ефективності (KPI) і побудова дерева KPI	<ul style="list-style-type: none"> задати атрибути KPI як одиниці вимірювання; значення для поточного періоду; планове значення для цільового періоду; діапазон допустимого відхилення поточного значення від планового 	<ul style="list-style-type: none"> методи прогнозних оцінок, зокрема метод мозкового штурму; методи статистичної обробки даних, наприклад метод Сааті для ієрархічної матриці цілей
4. Формування BSC	отримання системи взаємозв'язаних таблиць, у комірках яких відображаються ключові показники ефективності	<ul style="list-style-type: none"> експертні методи; накопичення статистики (досвід)
5. Автоматизація BSC і її впровадження	<ul style="list-style-type: none"> автоматичне отримання даних діюча система BSC 	спеціальні програмні продукти і Excel.

Для оцінки цінності бізнесу (ринкового) і витратного (майнового) використовуються фінансові критерії, до яких належать показники зміни вартості бізнесу, що розраховуються на основі вартісних підходів: дохідного (прибуткового), порівняльного Прибутковий підхід. Вартість бізнесу визначається як сума очікуваних прибутків за період, що розглядається. Найчастіше прибутковий підхід застосовується у випадках, коли оцінка

вартості бізнесу проводиться з метою залучення інвестицій.

Ринковий, або порівняльний, підхід. Використовується, якщо існує сформований ринок, де можна обрати компанію-аналог, щодо якої була здійснена угода купівлі-продажу, і є достатній обсяг інформації про неї. Тоді вартість бізнесу визначається як відношення вартості компанії-аналога до її базового показника, помножене на базовий показник компанії, що оцінюється. У ролі базових показників найчастіше обирають прибуток до виплати податків і відсотків або чистий прибуток.

Витратний, або підхід, заснований на активах. Вартість бізнесу визначається як сума всіх активів без урахування зобов'язань підприємства.

З трьох існуючих підходів неможливо використати для оцінки підприємств залізничного транспорту порівняльний підхід, оскільки відсутні бази для порівняння. Для цілей оцінки ефективності управління підприємством використання методик витратного підходу є недоцільним, оскільки він не враховує перспектив розвитку.

Практичними інструментами управління, орієнтованого на цінність, що дозволяють проаналізувати дійсну зміну цінності підприємства, є доходні методи, серед яких отримали використання розрахунок залишкового чистого прибутку (RE), залишкового операційного прибутку (ReOI), доданої економічної вартості (EVA), доданої ринкової вартості (MVA), рентабельності інвестицій (CFROI), доданої акціонерної вартості (SVA), доданої грошової вартості (CVA), загальної акціонерної віддачі (TSR).

На залізничному транспорті існує можливість використання доходного підходу, однак на рівні виробничих підрозділів регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» його застосування обмежено, оскільки прибуток вони отримують лише від підсобно-допоміжної діяльності, у зв'язку з чим потребує обґрунтування модифікації методів для цілей управління.

Варто підкреслити, що управління вартістю бізнесу полягає в забезпеченні двох основних співвідношень:

$$\begin{aligned} \{V_{t2} - V_{t1}\}_0^T &> 0, \\ \{V_{t2} - V_{t1}\}_0^T &> k_e, \end{aligned} \quad (1)$$

де V_{t1} і V_{t2} – вартість бізнесу на початок ($t1$) і кінець ($t2$) даного періоду;

T – горизонт планування або розгляду діяльності підприємства;

k_e – критерій (норма) потенційно можливої вартості бізнесу.

Перше співвідношення є необхідною умовою ефективності рішень з управління вартістю бізнесу, а друге – достатньою. Рішення, що задовольняють перше співвідношення є можливими (допустимими), а ті, що задовольняють відразу дві умови, – раціональними (ефективними).

Нині відбувається зміна парадигми мислення з концепції «працівники – ресурс» на концепцію «працівники – капітал», а тому є важливим управління вартістю з позицій створення капіталу знань і компетенцій підприємств, що спричиняє собою зміну розстановки пріоритетів в моделях вартості, а також способах оцінки забезпечення розвитку. Тому необхідно оцінювати капіталізацію за відносним приростом вартості, що полягає в інвестуванні розвитку, в отриманні економічних ефектів у вигляді економії витрат і через додану вартість умовно-чистої продукції (вартість витрат на оплату праці). Саме ці показники дозволять визначити, як розвивається підрозділ підприємства. У вигляді співвідношення з загальною сумою витрат зазначений показник дозволять порівнювати результативність діяльності підрозділів.

Таким чином, для оцінювання вартості бізнесу виробничих підрозділів залізниць пропонується показник капіталізації який розраховується за формулою:

$$K = I_n + E + \text{ВОП}, \quad (2)$$

де I_n – обсяг інвестицій у розвиток підприємства;

E – економічний ефект (економія витрат);

ВОП – витрати на оплату праці.

Різноманіття стратегічних цілей розвитку залізничного транспорту потребує й досить великої кількості діагностичних показників. Разом з тим обрані стратегічні цілі певною мірою можуть конфліктувати одна з одною, зокрема через наявність конфлікту локальних стратегій учасників, а тому потрібен дієвий інструмент забезпечення оптимальних взаємин між цілями й показниками. Найпоширенішим з таких інструментів є концепція збалансованої системи показників, основне призначення якої – втілити бачення керівництва в реальність, а також пов'язати стратегію з оперативною діяльністю і вартісними факторами». Суть у тому, що вона проектує стратегічну мету на операційний план і конкретні показники, що дозволяють реалізовувати довгострокову стратегію розвитку.

Збалансована система показників враховує не тільки фінансові показники, але і ряд нефінансових показників, що дозволить покращувати результати діяльності підприємств залізничного транспорту (навчання і розвиток персоналу, якість внутрішніх бізнес-процесів). Збалансована система показників встановлює причинно-наслідкові зв'язки між бізнес-процесами і за допомогою ключових показників ефективності вимірює досягнуті результати та своєчасно дозволяє відреагувати на сильні відхилення [12].

Збалансована система показників розглядає стратегію в чотирьох ракурсах [10]: 1) взаємостосунки з клієнтами: які зусилля потрібні, щоб бізнес був рентабельним; 2) фінанси: як виправдати довіру акціонерів; 3) бізнес-процеси: якими вони повинні бути, щоб задовольнити запити акціонерів; 4) навчання і розвиток персоналу: чому і як повинні бути навчені люди, щоб бізнес-процеси працювали оптимально. Сутність цього угруповання показників полягає в тому, що всі вони

послідовно впливають один на одного. Навчання і розвиток персоналу необхідні для удосконалення внутрішніх бізнес-процесів, останні безпосередньо впливають на підвищення ступеня задоволення потреб клієнтів, що зрештою призводить до поліпшення фінансових результатів компанії. Тобто збалансована система показників – це не простий набір показників, а система вимірників стану підприємства, які знаходяться між собою в причинно-наслідковому зв'язку.

Висновок. Таким чином, переваги впровадження ціннісно-орієнтованого управління на підприємствах залізничного транспорту полягають в тому, що управлінський облік і аналіз фокусуються на визначенні ключових показників – факторів успіху, їх моніторингу і поліпшенню у відповідності зі стратегічними цілями і завданнями. До основних завдань, які вирішуються за допомогою ціннісно-орієнтованого управління на підприємствах залізничної галузі відносяться: визначення стратегічного вибору, розподіл ресурсів, цілепокладання і вимір результатів діяльності, створення відповідної організаційної культури та удосконалення організаційної структури, відносини з інвесторами і корпоративне управління, визначення ролі топ-менеджменту і його винагороди.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань В.Л. Стратегічне управління: навч. посіб. / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко. – К.: ЦУЛ, 2013. – 272 с.

2 Дикань В.Л. Система інтегрованого управління інвестиційно – інноваційним розвитком залізничного транспорту /В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна // Маркетинг і менеджмент інновацій.- 2011. – Вип.1.- С. 137 – 144.

3 Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах /

Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 167-170.

4 Корінь М.В. Теоретичні засади розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва / М.В. Корінь // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і менеджмент». – 2017. – № 28. – С. 48-52.

5 Компанієць В.В. Управління розвитком соціально–економічних систем у духовно – моральному та соціокультурному вимірі (на прикладі залізничного транспорту) : дис. ... д. е. н. (додатки) : спец. 08.00.03. – економіка та управління національним господарством / В.В. Компанієць. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – 199 с..

6 Кондратюк М.В. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / М.В. Кондратюк ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2009. – 19 с.

7 Толстова А.В. Модель організаційної структури управління конгломератом «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи України» / А.В. Толстова // Вісник Харківського національного аграрного університету:

збірник наукових праць. – Харків: ХНАУ, 2010. - Вип. 10, Серія: «Економічні науки». – С. 270-279.

8 Волков Д.Л. Теория ценностно-ориентированного менеджмента: финансовый и бухгалтерский аспекты : монографія /Д.Л. Волков. – СПб.: Изд-во "Высшая школа менеджмента", Издат. дом. С.-Петербур. гос. ун-та, 2008. – 320 с.

9 Кизим М.О. Збалансована система показників : монографія / М.О. Кизим, А.А. Пилипенко, В.А. Зінченко ; Н.-д. центр індустр. пробл. розвитку НАН України. – Х. : ІНЖЕК, 2007. – 192 с.

10 Стоимость компаний. Оценка и управление / Том Коупленд, Тим Коллер, Джек Муррин. – М. : Издательство: "Олимп-Бизнес", 2005. – 575 с.

11 Стратегический разрыв. Технологии воплощения корпоративной стратегии в жизнь / М. Ковени, Д. Гэнстер, Б. Хартлен, Д. Кинг. – М., Альпина Бизнес Букс, 2004. – 232 с.

12 Малярець Л.М. Збалансована система показників як інструмент визначення стратегії підприємства в умовах кризи : монографія / Л.М. Малярець, О.В. Ачкасова. – Х. : Вид. ХНЕУ, 2012. – 304 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.134070

УДК 658.7:656.2

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТА ЗАВДАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Устенко М. О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В статті проаналізовано загальні засади розвитку транспортної логістики в Україні, визначено основні завдання транспортної логістики, виявлено проблеми транспортної логістики та запропоновано напрямки забезпечення її подальшого розвитку. Досліджено сутність транспортної логістики та визначено її роль в економіці країни, яка полягає в забезпеченні ефективного руху товару і, відповідно, зниженні сукупних транспортних витрат.

Ключові слова: логістика, транспортна логістика, транспорт, логістичні послуги, логістичний підхід

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ И ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Устенко М. А., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрены основные направления развития транспортной логистики Украины в современных условиях, определены основные задачи транспортной логистики, выявлены проблемы транспортной логистики и предложены направления обеспечения дальнейшего развития. Исследована сущность транспортной логистики и определена ее роль в экономике страны, которая заключается в обеспечении эффективного товародвижения и, соответственно, снижении совокупных транспортных затрат.

Ключевые слова: логистика, транспортная логистика, транспорт, логистические услуги, логистический подход.

BASIC AND OBJECTIVES OF TRANSPORT LOGISTICS

Ustenko M.O., Candidate of Economic Sciences (USU of RT)

The article considers the main directions of the development of transport logistics in the modern conditions, defines the main tasks of transport logistics, identifies the problems of transport logistics and proposes directions for ensuring its further development. The essence of transport logistics is explored and its role in the economy of the country is defined, which is to ensure the efficient movement of goods and, accordingly, to reduce the total transport costs. It is determined that the main principles of transport logistics, ensuring its efficiency are: minimization of transportation costs; the principle of maximum full use of carrying capacity of a vehicle in logistics; the multiplicity of the consignment to be transported, units of order, dispatch and warehousing; the principle of packaging standardization; economies of scale and range of transportation; concentration of cargo flows on separate channels - distribution and abandonment of non-economic goods; delivery of goods exactly in time. Logistics as a stage of competition, as an entrepreneurial worldview, as an era of economic development and scientific activity, aims at optimizing the methods and methods of interaction of an individual enterprise with its suppliers and recipients of products in a competitive market environment. For the effective development of logistics it is necessary to change the concept of management and restoration of rolling stock in volumes that meet the needs of consumers at any time of the year. The overcoming of these problems is extremely important as the market of transport and logistics services is actively developing in connection with the expansion of economic ties and international cooperation. Thus, the role of transport logistics is to ensure the efficient movement of goods and, accordingly, to reduce the total transport costs.

Key words: logistics, transport logistics, transport, logistics services, logistics approach

Постановка проблеми. На злагоджена робота цілої транспортної сьгоднішній день транспортний сектор системи являється рухомою силою для України – це значний і важливий сегмент загального розвитку країни [10]. Однак, для економіки країни, адже ефективна та існуюча конкуренція на ринку

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

транспортних послуг, вимагає все нових підходів до розвитку транспортних відносин, створенню нових технологій та підвищенню якості послуг. Відсутність централізованого управління не дає можливості для комплексного розвитку всіх видів транспорту, а також складського, термінального та інших видів господарства.

Складна економічна ситуація в країні вимагає від працівників транспортної галузі великої уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями, підвищення якості надаваних послуг, вибір каналів руху товару. Основна мета логістики у сфері транспортування полягає в усуненні перебоїв у разі безперервного переміщення товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення. Проблемами в транспорті теж є: зношеність рухомого складу; його недовантаження; недосконалість системи страхування вантажу і транспортних засобів; труднощі в організації взаємодії декількох видів транспорту[4].

Геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу. Проте в умовах недостатньої розвиненості транспортної і логістичної інфраструктури продуктивність і ефективність транспортного комплексу країни знижується. Звідси витікає висока актуальність вирішення завдань, направлених на розвиток транспортно-логістичного бізнесу в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Перспективи розвитку транспортної логістики знайшли своє відображення у дослідженнях таких вчених як: Анікін Б.А. [1], Бакаєв О.О. [2], Бауерсокс Д.Дж. [3], Дикань В.Л. [4], А.А. Смахов[9], Ларіна Р.Р. [5], Миротін Л.Б. , Некрасов А.Г. [6], Неруш Ю.М. [7], Прокоф'єва Т.А. [8], Єлагін Ю.В. [10] та ін. У своїй роботі вони досліджують загальнотеоретичні

проблеми та напрямки розвитку логістики і, у тому числі транспортної логістики, вирішуються завдання з оптимізації роботи транспорту в логістичних системах з внутрішнім перевезенням і взаємодією роботи транспортних засобів у логістичних системах.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Проте ці дослідження потребують доповнення і загострення уваги саме на напрямках розвитку, завданнях та логістичних проблемах, вирішення яких допоможе вивести транспортний комплекс на якісно новий рівень.

Мета статті. На основі викладеного можна сформулювати мету дослідження, яке полягає в розгляді сутності та завдань транспортної логістики, проблем та напрямків її розвитку в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспорт являється найважливішою та найпотужнішою галуззю будь-якої країни світу. Значення транспорту для будь-якої країни винятково велике. Він виконує в державі важливі економічні, оборонні, соціально-політичні й культурні функції. Економічна роль транспорту полягає, насамперед, у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту немислимо раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств [8].

Ринок транспортно-логістичних послуг у наш час активно розвивається у зв'язку з розширенням господарських зв'язків і міжнародної кооперації. Основними рушійними силами на ринку логістики є: глобалізація діяльності компаній-клієнтів, їх концентрація на ключових компетенціях і аутсорсинг непрофільних напрямків, прагнення до скорочення розміру логістичного ланцюга

й оптимізації витрат на його ділянках, скорочення життєвого циклу продукції й нових підходів до маркетингу й дистрибуції продукту. З погляду світового досвіду й сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на етапі формування й консолідації галузі, істотно уступаючи західним країнам, як по якості, так і по комплексності послуг, що надаються національними транспортно-логістичними компаніями [7]. В той же час в Україні спостерігається висока зацікавленість в розширенні транспортно-логістичних послуг, як з боку споживачів так і з боку логістичних операторів. Підвищення ролі регіонів України як споживачів і одночасно виробників широкого спектра транспортно-логістичних послуг у середньостроковій перспективі буде визначатися збільшенням споживчого попиту й обороту роздрібною торгівлі. Однак темпи зростання вітчизняного транспортно-логістичного ринку невисокі, що обумовлено відсутністю інвестиційних ресурсів та високим ризиком бізнесу.

Розвиток світової логістичної індустрії характеризується наступними тенденціями: посилення впливу глобальних транспортно-логістичних компаній (близько 35% ринку доводиться на 30 найбільших компаній); консолідація ринку, що продовжується, перш за все, за рахунок міжнародного злиття і придбань і виходу на нові географічні ринки; подальше ускладнення логістичних рішень шляхом усе більш широкого впровадження IT-технологій.

Основними принципами транспортної логістики, що забезпечують її ефективність є: мінімізація витрат на транспортування; принцип максимально повного використання вантажопідйомності транспортного засобу в логістиці; кратності партії вантажу, що транспортується, одиницям замовлення, відправки і складування; принцип стандартизації тари; економії від масштабу і дальності перевезень;

концентрації вантажопотоків на окремих каналах - розподіл і відмова від неекономічних товарів; доставки вантажів точно в строк [9].

Виділяють такі функції транспортної логістики:

- системоутворююча функція. Логістика є системою ефективних технологій забезпечення процесу управління ресурсами. Логістика утворює систему управління товарорухом, тобто формуванням господарських зв'язків, організацією пересування продукції через місця складування, формування і регулювання запасів продукції, розвиток та організація складського господарства.

- інтегруюча функція. Логістика забезпечує синхронізацію процесів збуту, зберігання і доставки продукції з орієнтацією їх на ринок засобів виробництва і надання посередницьких послуг споживачам. Забезпечує узгодження інтересів логістичних посередників у логістичній системі.

- регулююча функція. Логістичне управління матеріальними потоками спрямоване на економію всіх видів ресурсів, скорочення витрат живої й упредметненої праці на стику різних організаційно-економічних рівнів і галузей. Управлінський вплив полягає в підтримці відповідності поведінки частини логістичної системи інтересам цілого.

- результуюча функція. Логістична діяльність спрямована на постачання продукції в необхідній кількості, у зазначений час і місце з заданою якістю, за мінімальних витрат. Логістика прагне охопити всі етапи взаємодії ланцюга «постачання-виробництво-розподіл-споживання», вона є алгоритмом перетворення ресурсів у постачання готової продукції відповідно до існуючого попиту [4].

Головна мета транспортної логістики конкретизується в її завданнях, які за ступенем значимості можна розділити на три групи: глобальні, загальні, часткові (локальні) [2].

До глобальних завдань відносять:

- створення комплексних інтегрованих систем матеріальних, інформаційних потоків;
- стратегічне узгодження, планування і контроль за використанням логістичних потужностей сфер виробництва і обігу;
- постійне вдосконалення логістичної концепції в рамках обраної стратегії в ринковому середовищі;
- досягнення високої системної гнучкості шляхом швидкого реагування на зміни зовнішніх і внутрішніх умов функціонування.

Але вирішення глобальних завдань не може бути реалізоване без постановки і вирішення загальних завдань. Умовою життєдіяльності транспортно-логістичних систем є розв'язання таких загальних завдань:

- здійснення наскрізного контролю за поточковими процесами в логістичних системах;
- розробка та удосконалення способів управління матеріальними потоками;
- багатоваріантне прогнозування обсягів виробництва, перевезень [3].

Часткові завдання мають локальний характер. Вони більш динамічні та різноманітні:

- оптимізація запасів усіх видів і на всіх етапах товароруку;
- максимальне скорочення часу зберігання продукції;
- скорочення часу перевезень;
- швидка реакція на вимоги споживачів;
- підвищення готовності до постачань;
- зниження витрат у всіх ланках логістичного ланцюга;
- раціональний розподіл транспортних засобів;
- підтримка постійної готовності до прийому, обробки і видачі інформації;
- послідовність і поетапність просування через трансформаційні об'єкти.

Вищенаведені положення дозволяють стверджувати, що транспортна логістика повинна забезпечити технічну й технологічну зв'язаність учасників транспортного процесу, узгодження їхніх економічних інтересів, а також використання єдиних систем планування. Технічна зв'язаність в транспортному комплексі означає узгодженість параметрів транспортних засобів як усередині окремих видів, так і в міжвидовому розрізі. Ця узгодженість дозволяє застосовувати модальні перевезення, працювати з контейнерами і вантажними пакетами. Технологічна зв'язаність має на увазі застосування єдиної технології транспортування, прями перевантаження, безперенавантажне повідомлення. Економічна зв'язаність - це загальна методологія дослідження кон'юнктури ринку й побудови тарифної системи. Спільне планування означає розробку й застосування єдиних планів графіків. Тобто, транспортна логістика перетворює контрагентів і конкуруючих сторін у партнерів, взаємодоповнюючих один одного в транспортному процесі, що і дозволяє отримувати синергетичні ефекти [1].

Таким чином, роль транспортної логістики полягає в забезпеченні ефективного руху товару і, відповідно, зниженні сукупних транспортних витрат. Важливим є і те, що транспортна логістика є процесом, що активізує роботу багатьох економічних суб'єктів, серед яких і промислові і транспортні підприємства, а також фінансові установи та інші, що прямо або опосередкована задіяні у здійсненні логістичного товароруку. Тобто, завдяки розвитку транспортно-логістичного сервісу істотно збільшується можливість для розширення комерційної ініціативи, зростає коло підприємств, що обслуговуються, обсяги їх діяльності й підвищиться рентабельність оптових посередників. Транспортно-логістичні послуги не тільки значно збільшують загальний спектр послуг, що надаються, а також збагачують

їх асортименти, підвищують зацікавленість замовників і сприяють поглибленню спеціалізації оптових посередників, розвитку прогресивних форм обслуговування. Це сприяє розвитку економічних відносин та розбудові регіонального та національного господарства[6].

В наш час для розвитку транспортної логістики в глобальному масштабі необхідно вирішити наступні проблеми:

- удосконалення регулювання і спрощення митних та технологічних процедури при переході матеріальних потоків через границі;

- уніфікація вимог, правил, тарифів, параметрів і стандартів до технології і технічних засобів при збереженні суверенітетів і визнанні державами пріоритетів міжнародних угод, що регулюють принципи логістики;

- покращення якісних показники транспортування (доставка "точно під час") при забезпеченні і схоронності вантажів і на одержання високого економічного ефекту;

- залучення значних інвестицій в транспортні інфраструктури, зв'язані з керуванням матеріальними й інформаційними потоками;

- створення вільних ринкових відносин в сфері економіки і при формуванні ринку транспортних послуг.

Висновок. Таким чином, логістика як етап конкурентної боротьби, як підприємницький світогляд, як епоха розвитку економіки і наукова діяльність, спрямована на оптимізацію способів і методів взаємодії окремого підприємства з його постачальниками і одержувачами продукції в конкурентному ринковому середовищі. Для ефективного розвитку логістики необхідно зайнятися зміною концепції управління і відновленням рухомого складу в обсягах, що забезпечують задоволення потреб споживачів у будь-яку пору року. Наявність необхідних технічних засобів варто розглядати як об'єкт, без якого

перевезення виконуватися не можуть, а, отже, не може бути і доходів від перевезень.

Подолання зазначених проблем наразі є надзвичайно актуальним так як ринок транспортно-логістичних послуг активно розвивається у зв'язку з розширенням господарських зв'язків і міжнародної кооперації. Так, відбувається формування транспортних потоків, серед яких особливе місце займають міжнародні транспортні коридори, йде розбудова транспортно-логістичної інфраструктури, створюються нові транспортно-логістичні послуги. Крім того, сучасні тенденції розвитку транспортної логістики у світі відзначаються зростанням вимог споживачів до якості послуг та вимог закордонних партнерів у плані людських ресурсів та систем керування. Все це свідчить про зростання ролі транспортної логістики в світовій економіці.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аникіна Б.А. Логістика [Текст]: Учебное пособие под ред. проф. Б.А.Аникіна. – М.: ИНФРА- М, 1999г. – 214с.

2. Бакаєв О.О. Теоретичні засади логістики [Текст]: підр. для студ. екон. і транспорт. спец. / О.О. Бакаєв, О.П. Кутах, Л.А. Пономаренко. – К.:Фенікс, 2003. – Т.1. – 429с.

3. Бауерсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок [Текст]: Пер. с англ. – М.: ЗАО "Олимп-бизнес", 2001. – 639с.

4. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети [Текст] // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. Праць. – Харків УкрДАЗТ. – 2006. - №13. – С.13-20

5. Ларіна Р.Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем [Текст]: Монографія. – Донецьк: "Норд-Пресс", 2005. – 284с.

6. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов(склады, транспортные узлы, терминалы) [Текст]: Учебник / Л.Б. Миротин, А.Г. Некрасов: - М.: Экзамен, 2003. – 446с.

7. Неруш Ю.М. Логістика [Текст]: Учебник для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ- ДАНА, 2001. – 325с.

8 Логистика транспортно-распределительных систем: региональный

аспект [Текст] / Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин. – М.:РКонсульт, 2003.

9. Смехов А. А. Основы транспортной логистики [Текст]: [учеб. для вузов ж.-д. транспорта] / Смехов А. А. М. : Транспорт, 1995. – 197 с.

10. Єлагин Ю.В. Сутність та роль логістичних підходів в підвищенні ефективності обслуговування пасажирів [Текст] / Ю.В. Єлагин // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр. – Х.: УкрДАЗТ, 2013. - № 44. – С.44-46.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.137815

УДК 656.052.432

УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ СЕРВІСНИХ ЦЕНТРІВ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛАХ ПРИ ОБСЛУГОВУВАННІ ПАСАЖИРОПОТОКУ

*Шульдінер Ю.В., к.т.н., доцент,
Іванов С.М., магістрант (УкрДУЗТ)*

Дослідження базується на вивченні особливостей і специфіки функціонування станційних сервісних центрів, розробки нових технологій обслуговування пасажирів. Визначено попит та перелік послуг, що надають сервіс-центри. Встановлено найбільш значимі послуги за критеріями класифікації, а саме дохід від надання послуги та потреба, за кількістю звернень. Розроблено модель, що враховує нові додаткові послуги при організації пасажирських перевезень, які за результатами дослідження користуються попитом серед клієнтів залізничного транспорту.

Ключові слова: сервісний центр, пасажирські перевезення, технологія, ранжування, дохідність, значимість.

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ СЕРВИСНЫХ ЦЕНТРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ПАСАЖИРОПОТОКА

*Шульдинер Ю.В., к.т.н., доцент,
Иванов С.М., магистрант (УкрГУЖТ)*

Исследование базируется на изучении особенностей и специфики функционирования станционных сервисных центров, разработки новых технологий обслуживания пассажиров. Определены спрос и перечень услуг, предоставляемых сервис-центрами. Установлены наиболее значимые услуги по критериям классификации, а именно доход от предоставления услуги и необходимость, по количеству обращений. Разработана модель, учитывающая новые дополнительные

услуги при организации пассажирских перевозок, которые по результатам исследования пользуются спросом среди клиентов железнодорожного транспорта .

Ключевые слова: сервисный центр, пассажирские перевозки, технология, ранжирование, доходность, значимость.

IMPROVEMENT OF WORK OF SERVICE CENTERS AT RAILWAY STATIONS AT THE SERVICE OF PASSENGER TRANSPORTATION

*Shuldiner Y., Cand. of techn. sciences,
Ivanov S., master student (USU of RT)*

In the near future, the Ministry of Economic Development forecasts a moderate increase in the provision of transportation services, given the increase in passenger traffic and correspondingly the volume of services that are provided to passengers. The reform and development of rail transport in the provision of services will increase the passenger traffic of the railway by 5%.

The study is based on the study of the features and specific features of the operation of the station service centers, the development of new technologies for passenger service. The demand and the list of services provided by service centers have been determined. The most significant services were identified according to the classification criteria, namely the income from the provision of services and the need for the number of calls. A model has been developed that takes into account new additional services in the organization of passenger transportation, which, according to the results of the research, are in demand among customers. In this paper, ABC and XYZ analysis methods are used to study and rank a variety of services. During the modeling, the passenger traffic was used at the statistical level, considering how many passengers are interested in this or that service.

Analysis of services provided by rail transport, identified shortcomings in passenger service technology. Considering the prospects of integration of the Ukrainian railways into the European transport network, the current task will be to eliminate the shortcomings in the provision of services to railway users. Ranking of the list of services by criteria of classification the importance and profitability allows to exclude refusals in service system.

Key words: service center, passenger transportation, technology, ranking, profitability, significance.

Постановка проблеми. Транспортна галузь одна з перших сприймає зміни в економіці країни і обсяг та якість транспортних послуг багато в чому залежить від її стану. Для транспортних підприємств основною метою діяльності є якісне обслуговування споживачів транспортного продукту, що надається у вигляді послуг. Потреба в обліку інтересів споживачів транспортної продукції, з одного боку, і прагнення підвищити конкурентоспроможність залізничних перевезень з іншого, потребує застосування нових підходів до функціонування транспортної системи в

цілому й, особливо, у сфері пасажирського сервісу [1,2].

Забезпечення ефективного функціонування залізниць України на ринку транспортних послуг вимагає подальшого розвитку і впровадження нових прогресивних технологій у сфері організації пасажирських перевезень. При цьому необхідно покращити якість обслуговування пасажирів, зберегти конкурентоспроможні позиції та підвищити ефективність роботи за рахунок скорочення витрат і збільшення доходів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження у сфері

підвищення якості сервісу при організації пасажирських залізничних перевезень проводили і проводять науково-дослідні інститути, вчені й фахівці України та інших країн світу. У попередніх дослідженнях було встановлено проблемоутворюючі фактори, що призводять до системних кризових явищ у функціонуванні пасажирського залізничного транспорту і зроблено висновки про можливість поліпшення економічного стану цієї галузі тільки на основі комплексного підходу, який охоплює організаційно-економічні, соціально-економічні та фінансово-економічні аспекти її адаптації до ринкових умов [7,8]. У попередніх дослідженнях недостатня увага приділялась технології функціонування станційних сервісних центрів та послугам, що надаються пасажиром [5].

Мета статті полягає у визначенні сучасної ситуації на ринку пасажирських перевезень, характеру і тенденцій споживчої поведінки користувачів послугами залізничного транспорту, а також грамотній та беззбитковій організації діяльності сервісних центрів, доведення якості послуг, що надаються до європейського рівня. Удосконалена технологія роботи сервіс-центрів забезпечить задоволення запитів платоспроможної частини населення в наданні основних, супутніх і додаткових видів послуг. Сервісний центр зможе у повному обсязі координувати й об'єднувати можливості залізничного транспорту та міських підприємств з метою створення і надання пасажиром комплексного обслуговування.

Основними задачами при дослідженні питання удосконалення роботи сервісних центрів на залізничних вокзалах при обслуговуванні пасажиропотоку є:

- проведення аналізу доцільності надання кожної окремої послуги у повному обсязі;

- формалізація вихідних даних та моделювання процесу функціонування сервісних центрів;

- формування заходів з удосконалення технологічної підсистеми обслуговування пасажирів;

- ранжування послуг що надаються по значимості та дохідності за методами ABC та XYZ;

- отримання експериментальних даних відносно доцільності відповідних нововведень і оцінки теоретичних висновків на практиці, проведення економічного обґрунтування отриманих результатів, до та після впроваджень.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сьогоднішній день підвищення ефективності пасажирських перевезень набуває все більшої актуальності. За часи існування України пасажирські залізничні перевезення мали переважно збитковий характер. Зараз ця галузь реформується. Для підвищення рентабельності пасажирських перевезень необхідно покращити роботу станційних сервісних центрів та вийти на новий якісний рівень обслуговування пасажирів. В умовах сучасного ринку, соціальної спрямованості та суттєвої збитковості залізничних пасажирських перевезень спостерігається тенденція витіснення їх автомобільним транспортом на багатьох напрямках руху. Покращити існуючу ситуацію можна в тому числі і за рахунок підвищення якості обслуговування пасажирів по всьому переліку послуг, що передбачені на залізничному транспорті при організації пасажирських перевезень. Враховуючи, що в умовах ринку й жорсткої конкуренції якість та своєчасність сервісу можуть бути вирішальними у боротьбі за клієнта, слід розглянути принципово нові послуги, що залучать нових клієнтів, а тим самим покращать якість обслуговування та збільшать пасажиропотік [3,4].

На сьогоднішній день у Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [1] констатується, що резерви технічних потужностей

залізничного транспорту, його провізної спроможності вимагають суттєвих фінансових вкладень, що ставить під загрозу можливості безперервного задоволення зростаючих потреб у транспортному обслуговуванні, особливо у напрямках що стають більш завантаженими у літні місяці та у св'яткові періоди. Це сповільнює розвиток пасажирських перевезень та туризму. Також це стосується і міжнародних пасажирських перевезень.

Зважаючи на те, що на сьогоднішній день в Україні передбачено реалізацію проектів по будівництву, реконструкції та ремонту залізничних станцій, та вокзалів, а інвестиційна привабливість залізниці не залишить їх без стратегічного розширення та розбудов, необхідним є удосконалення сервісного аспекту удосконалення роботи залізниць у цілому.

Отже першочерговою задачею можна визначити пошук альтернативних рішень стосовно зростання, прискорення та раціонального обслуговування пасажиропотоку, які проходять через сервісні центри (СЦ) залізниць.

Із метою підвищення ефективності функціонування СЦ, пропонується зробити розподіл послуг за категоріями з

визначенням найбільш та найменш затребуваних.

Далі, за можливими напрямками, згідно Порядку надання послуг та організації функціонування сервісних центрів, необхідно збалансувати «дефіцитні» з «надлишковими», із подальшим визначенням оптимальної кількості з відповідною якістю. Постановка такого завдання та хід його виконання підходить під вирішення задач по оптимальному освоєнню послуг.

Широке розповсюдження для розподілу об'єктів отримали лінійні моделі, тобто оптимізація заданих процесів у вигляді багатоетапних транспортних задач. Нехай $F = \{U, V\}$ – орієнтована взаємопов'язана мережа, де U – сервісних центрів, V – множина послуг, m та n кількісні характеристики послуг, що надаються. Множина U має дві підмножини, що не перетинаються (вхідні та вихідні потоки). Існуючі та умовно можливі послуги позначимо функцією Z , а їх характеристики (інтенсивність) – x та y . При вирішенні представленої задачі, результатом є максимізація саме умовно можливих вхідних та вихідних потоків, що формує наступну цільову функцію.

$$F\left(\sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n G^{\varepsilon}(x_{ij}; y_{ji})\right) \Rightarrow \max, \quad (1)$$

$$\text{за умови } \left(\sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n a_{ij}^*; a_{ji}^{**} \vee \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n b_{ij}^*; b_{ji}^{**}\right) \geq \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n G^{\varepsilon}(x_{ij}; y_{ji}) > \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n Z(x_{ij}; y_{ji}),$$

де $a_{ij}^*; a_{ji}^{**}$ – спроможність обробки потоку заявок;

$b_{ij}^*; b_{ji}^{**}$ – переробна спроможність сервісного центру;

$G^{\varepsilon}(x_{ij}; y_{ji})$ – умовно можливий максимальний потік;

$G(x_{ij}; y_{ji})$ – існуючий потік.

Після формалізації вихідних даних та задання цільової функції розроблено програмний продукт, що дозволяє ранжувати послуги сервісних центрів за

різними критеріями класифікації та визначати найбільш значимі з них. Вікно програмного інтерфейсу наведено на рисунку 1.

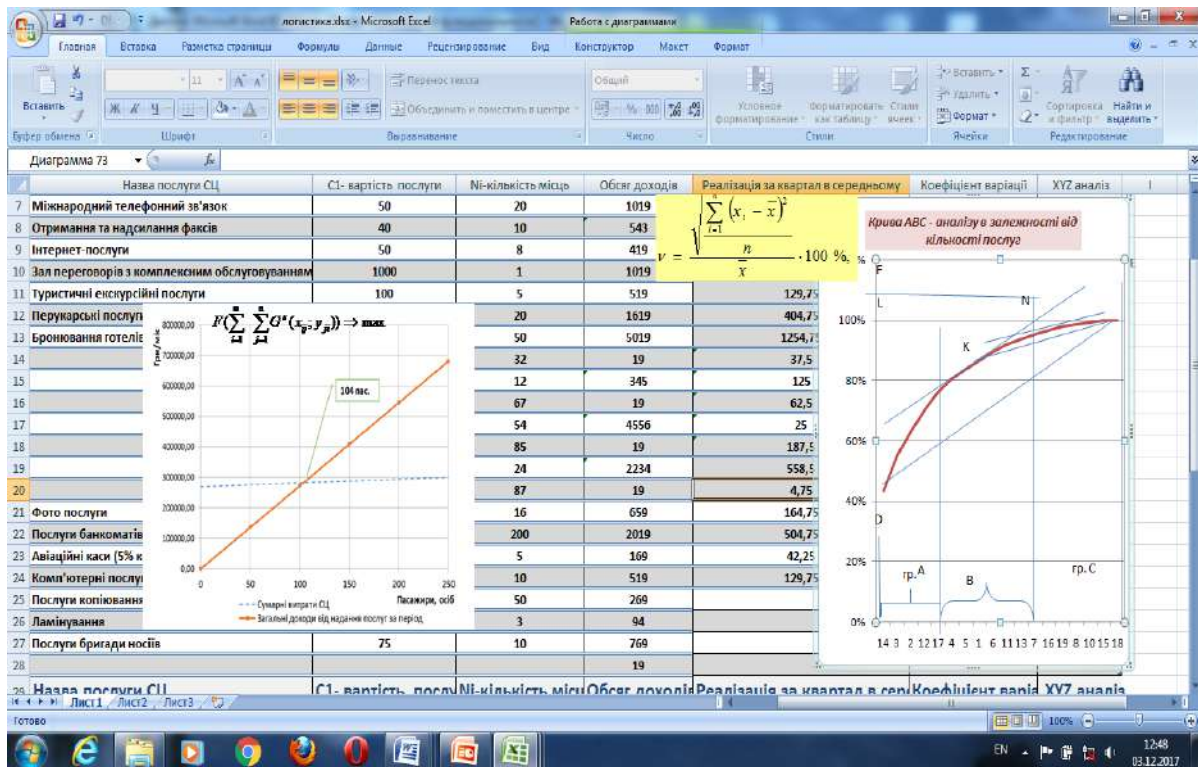


Рис. 1. Фрагмент програми розрахунку значимості послуг СЦ

Однією з найбільш важливих задач організації обслуговування пасажиропотоку є раціональне використання спроможності сервісних центрів. Найкращім варіантом вирішення поставленої задачі при мінімальних витратах часу на обробку заявок - задовольнити максимальну їх кількість та зменшити час очікування у черзі [6]. Це дозволяє прискорити роботи СЦ, а також покращити обслуговування клієнтів та збільшити кількість бажаючих отримати послуги, що пропонуються.

З метою зміцнення позиції на ринку та підвищення якості сервісу доцільно розширити кількість сервісних послуг. Для цього необхідно провести ранжування тих послуг, що вже надаються за двома критеріями класифікації. У першому випадку: «дохідність», тобто встановити які послуги приносять найбільший прибуток. Другим критерієм класифікації обрати «затребуваність», що має на увазі кількість звернень за визначений проміжок часу. Дослідження базується на статистичних даних сервісних центрів залізниць, що зараз

функціонують. Дані розрахунки засновані на правилі Парето «20/80», що дозволяє визначити найбільш вагомі ресурси або послуги.

За результатами дослідження встановлено, що до групи А будуть відноситись послуги, значення наростаючого підсумку яких не перевищує 80%, що наведено на рисунку 2. До групи В включаються послуги, що мають значення наростаючого підсумку в діапазоні від 80% до 90% включно. Решта, (6,13,14,5,17,9,10,15) - відносяться до групи С.

Аналіз динаміки продажу послуг, виконаний по кварталах року, свідчить, що різні позиції асортименту послуг істотно відрізняються один від одного за показником стабільності продажів. Позиції з високою амплітудою коливань попиту при інших рівних умовах вимагають більш ретельного контролю, ніж позиції, що споживаються стабільно. Найбільшу виручку приносять послуги, що потрапили до групи А. Тому сервісним центрам слід приділити увагу затребуваним видам сервісу.

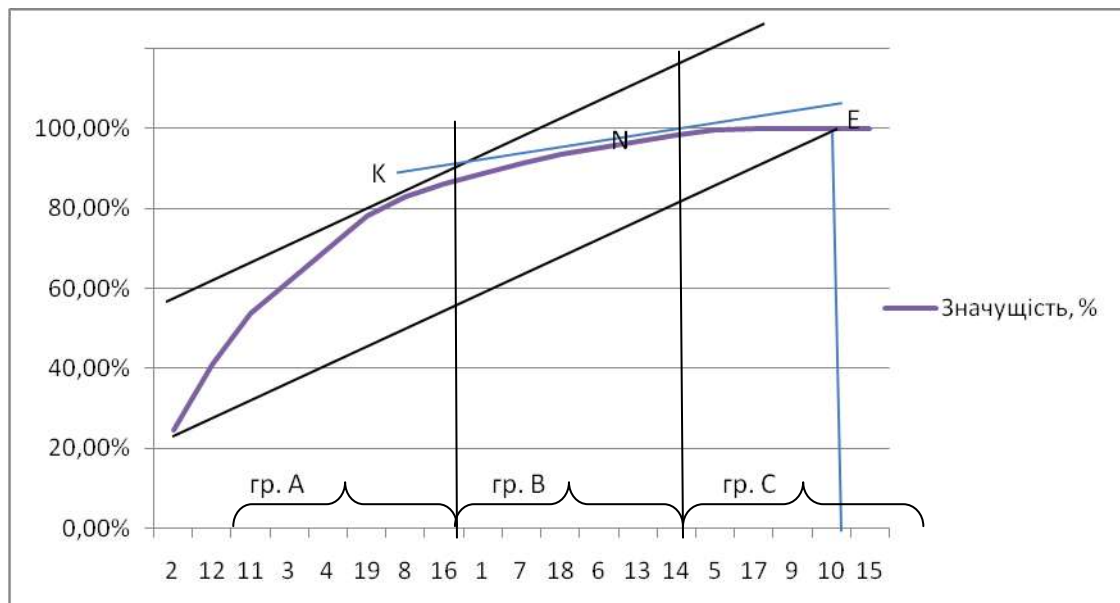


Рис. 2 Крива ABC-аналізу в залежності від кількості послуг

Проаналізувавши всі послуги, що надаються в СЦ за їхньою часткою в обсязі продажів, загальній масі прибутку і маржинальному доходу менеджери СЦ отримають три списки послуг групи А. Послуги, що входять в усі три списки і повинні представляти собою предмет пильної уваги. В першу чергу із великим ступенем деталізації необхідно структурувати бізнес-процеси організації саме цих послуг. Також для отримання більш достовірних даних слід провести аналіз XYZ, розділивши весь асортимент послуг на групи X, Y і Z за ознакою стабільності попиту. Результати аналізу XYZ, з'єднані з результатами аналізу ABC, дозволяють рекомендувати для окремих послуг, що надаються в сервісних центрах різні системи контролю та управління для покращення рентабельності сервісних центрів. Враховуючи, що по кожній послугі, що надається у сервісних центрах необхідно мати матеріальні ресурси для задоволення потреб пасажирів, слід провести поєднання результатів ABC та XYZ аналізів. Це допоможе визначити, оптимальну модель функціонування сервісних центрів. Накладенням результатів XYZ-аналізу на дані ABC-методу у загальному отримуємо 9 груп послуг, для кожної з яких станційні

менеджери повинні розробити свої техніки управління [9,10].

Результатом спільного проведення аналізу ABC і XYZ є виділення ключових, найбільш важливих послуг СЦ залізниць і встановлення на цій основі пріоритетів в структуризації бізнес-процесів в цій сфері. Даний розподіл вказує на те, що послуги, що увійшли до груп AX, AY та AZ, слід спланувати індивідуальні технології організації. Для позицій, що увійшли до групи AX, слід розрахувати оптимальний розмір матеріального ресурсу, що забезпечить замовлення. Позиції групи AZ слід щоденно контролювати. Очевидно, що у зв'язку з великими коливаннями попиту тут необхідно передбачити можливу готовність для надання цих послуг, й формувати страховий запас для їх забезпечення.

Управління запасами по позиціям, що входять до груп VX, VY та VZ, може здійснюватись як за однаковими, так і за індивідуальними технологіями.

Планування організації надання послуг за позиціями груп CY та CZ може здійснюватись на більш тривалій період, наприклад квартал, з щоденною перевіркою готовності задовольнити ці замовлення. Категорія CX визначає самі нерентабельні послуги (найменший дохід та найнижчий попит). Рекомендується

замінити ці послуги на більш значимі. Пропонується також допрацювати деякі зараз менш рентабельні послуги, зробити їх більш цікавими для клієнтів. Наприклад послуги категорії СУ «Туристичні екскурсійні послуги». За проведеними розрахунками ця категорія послуг має перспективи якщо розвивати цей напрямок та застосувати нові організаційні підходи.

Висновки. У зв'язку з програмами реформування залізничних перевезень, запровадженням та подальшим розвитком швидкісного руху в Україні організація роботи сервіс-центрів з урахуванням пропозицій по удосконаленню технології обслуговування пасажирів дозволяє підвищити показники ефективності функціонування залізничних пасажирських перевезень в цілому. Запропонований комплекс послуг, що необхідні для організації пасажирських перевезень, дозволяє підвищити якість обслуговування та мінімізувати випадки неякісного обслуговування клієнтів залізничного транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.

2. Підтримка інтеграції України до Транс-європейської транспортної мережі ТЄМ-Т: РК.2 Швидкісний залізничний транспорт. Заключний звіт 2.1, 2010 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ten-t.org.ua/ua/>

3. Високошвидкісні залізничні магістралі зарубіжної Європи

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://moyaosvita.com.ua/geografija/visokoshvidkisni-zaliznichni-ma-gistrali-zarubizhno%D1%97-yevropi>

4. Укрстат [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ukrstat.gov.ua.

5. Аванесова Г.А. Сервисная деятельность: Историческая и современная практика, предпринимательство, менеджмент: Учебное пособие для студентов вузов / Г.А. Аванесова. [Текст] – М.: Аспект Пресс, 2004. – 318с.

6. Сервис на транспорте: учеб. пособие для студ. ВЫСШ. учеб. заведений / В.М.Николашин, Н.А.Зудилин, А.С.Синицына И др.; под ред. В. М. Николашина. [Текст] — 3-е изд., испр. — М.: Издательский центр «Академия», 2008. — 272 с.

7. Шульдінер Ю.В. Інтеграція Українських пасажирських швидкісних перевезень до міжнародної транспортної мережі [Текст] / В.М. Кальян, Ю.В. Шульдінер. – Збірник наукових праць УкрДУЗТ №162, 2016. – С. 95 – 101.

8. Биндиченко Е.В. Состав и структура сферы услуг// Сфера услуг: Проблемы и перспективы развития / Под ред. акад. Ю.П. Свириденко: [Текст] В 4 т. М., 2000.

9. The morning commute in urban areas with heterogeneous trip lengths [Text] / Raphaël Lamotte, Nikolas Geroliminis // Transportation Research Procedia - Vol. 23. – 2017.- pp. 591-611.

10. Train timetabling by skip-stop planning in highly congested lines [Text] Feng Jiang, Valentina Cacchiani, Paolo Toth - Transportation Research Procedia - Vol. 104.- 2017. - pp. 149-174.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133990

УДК 690:658.5.011

**СТІЙКИЙ РОЗВИТОК БУДІВЕЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА –
ВАЖЛИВА УМОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО
БУДІВЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ**

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

У статті визначені і обґрунтовані поняття: "стійкість розвитку", "стійкий розвиток підприємства", "нестійкий розвиток підприємства".

Категорія "нестійкий розвиток підприємства" розкриває систему стосунків між діючими суб'єктами господарювання, сприяє вдосконаленню їх форм зв'язків з приводу забезпечення стійкості і безпеки соціально-економічної системи в цілому.

У статті розглянуті принципи управління нестійким розвитком, яких необхідно дотримуватися для прийняття правильних управлінських рішень.

Визначено чинники впливу на розвиток будівельного підприємства транспортного будівельного комплексу, дія яких призводить до переходу будівельного підприємства зі шляху нестійкого на шлях стійкого розвитку, який забезпечує їх конкурентоспроможність.

Ключові слова: *стійкість, розвиток, стійкість розвитку, стійкий розвиток підприємства, нестійкий розвиток будівельного підприємства, конкурентоспроможність будівельних підприємств транспортного будівельного комплексу.*

**СТОЙКОЕ РАЗВИТИЕ СТРОИТЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ –
ВАЖНОЕ УСЛОВИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО
СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА**

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

В статье определены и обоснованы понятия: "устойчивость развития", "устойчивое развитие предприятия", "неустойчивое развитие предприятия".

Категория "неустойчивое развитие предприятия" раскрывает систему отношений между действующими субъектами хозяйствования, способствует совершенствованию их форм связей по поводу обеспечения устойчивости и безопасности социально-экономической системы в целом.

В статье рассмотрены принципы управления неустойчивым развитием, которые необходимо соблюдать для принятия правильных управленческих решений.

Определены факторы влияния на развитие строительного предприятия транспортного строительного комплекса, действие которых приводит к переходу строительного предприятия с пути неустойчивого на путь устойчивого развития, которое обеспечивает их конкурентоспособность.

Ключевые слова: *устойчивость, развитие, устойчивость развития, устойчивое развитие предприятия, неустойчивое развитие строительного*

предприятия, конкурентоспособность строительных предприятий транспортного строительного комплекса.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF A CONSTRUCTION ENTERPRISE - IMPORTANT CONDITION OF ENSURING COMPETITIVENESS OF A TRANSPORT CONSTRUCTION COMPLEX

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

The article defines and justifies the concepts: "sustainability of development," "sustainable enterprise development," and "unsustainable development of the enterprise."

The category "unsustainable development of the enterprise" reveals the system of relations between the operating entities of the economy, contributes to the improvement of their forms of links regarding the sustainability and security of the socio-economic system as a whole.

The article considers the principles of managing unsustainable development that must be observed in order to make the right management decisions.

The factors of influence on the development of the construction enterprise of the transport construction complex are determined, the effect of which leads to the transition of the construction enterprise from the unstable path to the path of sustainable development, which ensures their competitiveness.

The unsustainable development of a construction enterprise is determined by resource opportunities to ensure the flow of positively reproductive processes, can lead to both instability and lead the enterprise to stability through the adoption of correct management decisions.

Key words: *stability, development, sustainability of development, sustainable development of the enterprise, unsustainable development of a construction enterprise, competitiveness of construction enterprises of the transport construction complex.*

Постановка проблеми. Будівництво є однією з провідних галузей економіки з якою нерозривно пов'язане стимулювання економічного зростання, забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку регіонів і досягнення темпів, що випереджають розвиток економіки країни.

Будівельна галузь має ряд виняткових ознак і властивостей, які несуть в собі особливі умови функціонування. При цьому успіх будівельно-господарської діяльності підприємств залежить від чинників надійності їх функціонування. Особливості будівельного виробництва як галузі визначаються і при розгляді питань надійності будівельних систем, зокрема транспортного будівельного комплексу.

Системи управління в будівельному виробництві (різновид організаційних систем управління) значно складніше технічних за їх складом та характером взаємозв'язку елементів, бо основним елементом в них є люди, також будівельне виробництво ускладнюються впливом значної кількості дестабілізуючих факторів.

Стійкість є однією з характеристик надійності функціонування економічних систем будівельної галузі. Стійкий розвиток будівельного підприємства є важливою умовою забезпечення конкурентоспроможності продукції будівельних організацій і досягнення конкурентостійкості будівельних підприємств, зокрема залізничного транспорту, у майбутньому, й

транспортного будівельного комплексу у цілому.[3].

Розвиток будівельного комплексу забезпечується саме розвитком окремих будівельних підприємств. Сучасне будівельне підприємство вимушене функціонувати за умов нестабільного і динамічного ринку. В таких умовах проблема формування раціональних форм і підходів до самого процесу управління має системний характер і лежить в площині глибоких теоретичних досліджень в області управляємості та стійкості економічних об'єктів. Саме тому останнім часом намітилася наступна тенденція: перед будь-яким будівельним підприємством виникає необхідність адаптації до невизначеності середовища з метою виживання в нових умовах. Аналіз сучасних тенденцій і проблем стратегічного розвитку підприємств транспортного будівельного комплексу вказує на те, що ці проблеми потребують комплексного підходу до їх вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні поняття теорії надійності для технічних систем викладені у роботах Р.Барлоу [23] Особливий інтерес представляють фундаментальні розробки, пов'язані безпосередньо з формуванням теорії нестійкості таких авторів: як Дж. Томпсон, що розглядав біфуркації, різкі переходи з одного стану в інше [19]; І. Пригожин, який вивчав проблеми нестійкості, безповоротних процесів, самоорганізації нерівноважних систем, знання хаосу і нестабільності [13, 14]; Г. Хакен, що працював над вирішенням проблем формування теорії синергетичних ефектів взаємодій в стійких і нестійких системах [21]; В. Геєць [8], В. Степанов [15], що досліджували проблеми управління нестабільними економічними ситуаціями.

Проблеми стійкого розвитку економіки та підприємств висвітлено в працях зарубіжних та вітчизняних вчених таких, як Бегун Т., Белорус О. Верхоглядової Н., Диканя В., Єлагіна Ю.,

Токмакової І. [1, 2, 5, 6, 10-12, 16, 17] та інших.

Питанням забезпечення конкурентоспроможності підприємств присвячено праці Диканя В, Полякової О., Уткіної Ю. [9]; конкурентоспроможності будівельних підприємств залізничного транспорту – Боровика Ю.[3,4].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Розробка методичних основ нестійкості розвитку ускладнюється тим, що нині сутність категорії "нестійкість" не з'ясована до кінця, а питанням визначення ознак настання нестійкості приділяється недостатньо уваги.

Не зважаючи на велику кількість праць сучасних вчених присвячених стійкому розвитку підприємств, в них не враховані особливості будівельного виробництва і складність забезпечення конкурентоспроможності будівельних підприємств.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження сутності поняття "стійкий розвиток підприємства", як важливої умови забезпечення конкурентоспроможності транспортного будівельного комплексу, визначення чинників, що призводять до нестійкості розвитку будівельного підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. На думку Й. Шумпетера, розвитком слід вважати зміну траєкторії руху, зсунення стану рівноваги, перехід економічної системи від заданого на певний момент часу центру рівноваги, здійснення нових комбінацій факторів виробництва [22].

Стійкість розвитку підприємства визначається як його здатність і можливість функціонувати та розвиватися з приростом результату відтворення товарів і послуг для задоволення потреб людини у порівнянні з попереднім періодом в умовах ризиків, викликів і погроз, що породжуються конкурентними стосунками в ринковій економіці [7].

Стійкий розвиток підприємства як поняття розкривається в якості умови забезпечення безперервного розширеного відтворення товарів і послуг в цілях задоволення потреб людини нинішнього покоління, не створюючи у виробничих процесах умов для появи погроз в можливостях задоволення потреб людини в системі майбутніх поколінь.

Уперше термін "стійкий розвиток" був застосований в 1972 році на Першій Всесвітній Конференції з довкілля в Стокгольмі. У 1992 р. на конференції ООН з довкілля і розвитку в Ріо-де-Жанейро цей термін був використаний як назва нової концепції існування усього людства. Концепція стійкого розвитку була сформульована як спосіб подолання головної для сучасної цивілізації екологічної загрози, що існувала у вигляді деякої теоретично обґрунтованої небезпеки, що усвідомлюється порівняно вузьким кругом учених і політиків пов'язаною з перенаселенням, з непоправним витрачанням природних ресурсів і із забрудненням довкілля [20].

Стійкий розвиток підприємства обґрунтовується як категорія, що виражає сукупність соціально-економічних стосунків, які формуються між суб'єктами господарювання з приводу створення умов, що забезпечують виробництво товарів і послуг в цілях задоволення потреб людини, не ставлячи під загрозу умови відтворювальних процесів по задоволенню потреб людини в системі майбутніх поколінь.

Для прийняття правильних управлінських рішень необхідно дотримуватися певних принципів управління нестійким розвитком, такими принципами є [5]:

- принцип постійної готовності до реагування на ймовірність нестійкого розвитку підприємства, визначає необхідність постійної готовності менеджерів до можливого порушення рівноваги підприємства на будь-якому етапі його функціонування;

- принцип превентивної дії передбачає, що краще запобігати загрозам нестійкого становища, ніж здійснювати нейтралізацію його негативних наслідків;

- принцип терміновості реагування передбачає, що, чим раніше будуть застосовані елементи управління щодо кожного виявленого симптому нестійкості, тим більші можливості скорішого відновлення порушеної рівноваги матиме в своєму розпорядженні підприємство;

- принцип альтернативності дій передбачає наявність і розгляд максимально можливої кількості альтернативних управлінських рішень щодо нейтралізації окремого фактору нестійкості розвитку;

- принцип дисипативності управлінських рішень передбачає, що вибір того чи іншого управлінського рішення щодо вектора розвитку здійснюється в бік того, якому відповідають мінімальні втрати ресурсів;

- принцип пріоритетності використання внутрішніх ресурсів передбачає, що підприємство повинне розраховувати переважно на внутрішні можливості переведення нестійкого розвитку у стійке становище.

Як ознаки загрози настання нестійкості можна розглядати особливості діяльності будівельних підприємств:

- результатом роботи за кожним будівельним проектом є єдиний об'єкт високої вартості, а не серія однотипної продукції. Тому ця обставина значно впливає на можливість саме нестійкого розвитку і тому виправдовує розробку спеціальних методів і засобів підтримки ухвалення рішень;

- будівництво пов'язане з необхідністю вирішення численних інженерно-технічних, технологічних, економічних і соціальних проблем, тому підвищується ймовірність прийняття неправильного рішення що призведе до розбалансування діяльності та до нестійкого розвитку. Враховуючи

зазначені особливості, можна визначити чинники впливу на розвиток будівельного підприємства, дія яких призводить до переходу будівельного підприємства зі шляху нестійкого на шлях стійкого розвитку.

Враховуючи зазначені особливості, можна визначити чинники впливу на розвиток будівельного підприємства транспортного будівельного комплексу, дія яких призводить до переходу будівельного підприємства зі шляху нестійкого на шлях стійкого розвитку:

- зовнішні чинники:

загальноекономічні чинники – зростання національного доходу, зниження рівня інфляції, прискорення платіжного обігу, стабільність податкової системи, зростання реальних прибутків населення, зниження рівня безробіття;

ринкові чинники (причини) – збільшення місткості внутрішнього ринку, збільшення попиту, ріст активності фондового ринку, стабільність валютного курсу;

інші чинники – політична стабільність, позитивні демографічні тенденції, поліпшення криміногенної ситуації, сприятливі умови для ведення підприємницької діяльності;

- внутрішні чинники:

операційні чинники – ефективний маркетинг, низька доля постійних витрат, високий відсоток повного використання ОВФ, достатній рівень страхових запасів, ефективний виробничий менеджмент, ефективна логістика;

ринкові чинники (наслідки) – ефективна фінансова стратегія, ліквідна структура активів, зростання рентабельності власного капіталу, зниження дебіторської заборгованості, зниження рівня фінансових ризиків;

інвестиційні чинники – ефективний фондовий портфель, раціональне використання інвестиційних ресурсів, досягнення запланованих розмірів прибутку по будівельних об'єктах, ефективний інвестиційний менеджмент.

Нестійкий розвиток будівельного підприємства – це порушення його здатності функціонувати й втрата або отримання нових можливостей розвиватися з приростом результату у порівнянні з попереднім періодом в умовах дії чинників, що породжуються стосунками в ринковій економіці та створює погрози або сприятливу ситуацію для стійкого соціально-економічного та екологічного розвитку майбутніх поколінь.

Будівельні підприємства транспортного будівельного комплексу – працюють у найбільш складних умовах із-за своєї значної лінійної протяжності більшості своїх об'єктів. Вони споруджуються у різних кліматичних умовах та інженерно-геологічних умовах, просто неба, цілий рік, з використанням мобільної техніки та ведуться у звичайно мало обжитих районах. Усі роботи з будівництва залізниць за характером їх розподілу по трасі діляться на два види: зосереджені та розподілені. Тому стійкий розвиток їх більш схильний до впливу негативних чинників.

Висновки та пропозиції.

Нестійкий розвиток будівельного підприємства транспортного будівельного комплексу визначається ресурсними можливостями забезпечити протікання позитивно відтворювальних процесів, що може породжувати як нестабільність, вести до зниження ефективності виробництва, рівня задоволення потреб людини нинішнього покоління і створює загрози для стійкого соціально-економічного і екологічного розвитку майбутніх поколінь, так і привести підприємство до стабільності завдяки прийняттю правильних управлінських рішень з дотриманням принципів управління нестійким розвитком.

Розробка методичних рекомендацій для вирішення питань сприяння стійкому розвитку будівельних підприємств залізничного транспорту та вивчення ряду проблем, пов'язаних з критеріями

формування стратегії розвитку підприємства для забезпечення конкурентоспроможності продукції будівельних організацій і досягнення конкурентостійкості будівельних підприємств транспортного будівельного комплексу, визначає завдання для подальшого дослідження.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бегун Т.В. Устойчивое развитие: определение, концепция и факторы в контексте моногородов [Текст] / Т.В. Бегун // Экономика, управление, финансы: материалы II Междунар. науч. конф. (г. Пермь, декабрь 2012 г.). – Пермь: Меркурий, 2012. – С. 158-163.
2. Белорус О.Г. Глобальное устойчивое развитие: монография / О.Г. Белорус, Ю.М. Мацейко; Киев. нац. экон. унт им. В. Гетьмана [и др.]. – К.: КНЭУ, 2006. — 488 с.
3. Боровик Ю.Т. Надійність систем управління виробництвом як фактор підвищення конкурентоспроможності будівельних підприємств / Ю.Т. Боровик // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 40. – С. 135-137.
4. Боровик Ю.Т. Управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств залізничного транспорту / Ю.Т. Боровик // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 59. – С. 101-108.
5. Верхоглядова Н.І. Нестійкий розвиток підприємства: суть і визначальні чинники / Н.І. Верхоглядова, Ю.В. Лисенко, І.В. Кононова // Інвестиції: практика та досвід. – Чорноморський національний університет імені Петра Могили, ДКС Центр. – 2015. – № 7. – С. 14-18.
6. Верхоглядова Н.І. Система показників для управління стійкістю функціонування будівельного підприємства / Н.І. Верхоглядова, І.В. Кононова // Вісник Хмельницького національного університету. – 2011. – № 1. – С. 7-10.
7. Гамалій В.Ф. Дослідження стійкості функціонування промислово-економічних систем / В.Ф. Гамалій, І.В. Ніколаєв // Вісн. екон. науки України. – 2008. – № 1. – С. 14-17.
8. Геєць В.М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку / В.М. Геєць; НАН України; Інст екон. та прогнозув. НАН України. – К., 2009. – 864 с.
9. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств. Підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415с.
10. Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 49. – С. 11-18.
11. Дикань В.Л. Фактори економічного зростання та розвитку національної економіки. / В.Л. Дикань, О.М. Чупир. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 36. – С. 15-22.
12. Єлагін Ю.В. Механізм забезпечення сталого розвитку: Проблеми та задачі / Ю.В. Єлагін // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2012–№ 41. – С. 258-260.
13. Николис Г. Самоорганизация в неравновесных системах: От диссипативных структур к упорядоченности через флуктуации / Г.Николис, И.Пригожин. – М.: Мир, 1979. – 512 с.
14. Пригожин И.Р. Порядок из хаоса. Новый диалог человека с природой / И.Р.Пригожин, И.Стенгерс. – М.: Прогресс, 1986. – 432 с.
15. Степанов В.Н. Онтология теории устойчивости и неустойчивости (контекст социально-экономико-экологического развития) [Електронний

ресурс] / В.Н. Степанов // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. — 2012. — № 2 (3). — С. 160—164. — Режим доступу:

<http://www.economics.opu.ua/n3.html>

16. Токмакова І.В. Дослідження сутності стійкого розвитку залізничного транспорту / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 29. — С. 227-229.

17. Токмакова І.В. Адаптивний підхід в забезпеченні стійкого розвитку підприємства / І.В. Токмакова, О.М. Булгакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2016. — № 54. — С. 297-301.

18. Толстова А.В. Теоретичні основи управління конкурентоспроможністю вітчизняних підприємств / А. В. Толстова, А. В. Котельникова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2017. — № 59. — С. 177-185.

19. Томпсон Дж. М.Т. Неустойчивости и катастрофы в науке и технике: пер. с англ. / Дж. М.Т. Томпсон. — М.: Мир, 1985. — 254 с.

20. Устойчивое развитие: Новые вызовы: Учебник для вузов/ Под общ. ред. В. И. Данилова-Данильяна, Н. А. Пискуловой. — М.: Издательство «Аспект Пресс», 2015. — 336 с.

21. Хакен Г. Синергетика. Иерархия неустойчивости в самоорганизующихся системах и устройствах / Г. Хаген: пер. с англ. — М.: Мир, 1985. — 424 с.

22. Шумпетер Й. Теория экономического развития (Исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры) / Й. Шумпетер; пер. с англ. — М.: Прогресс, 1982. — 456 с.

23. Barlow R. Engineering Reliability. ASA-SIAM, Philadelphia, PA., 1998, 199 p.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133530

УДК 331.101.3:656.2

ЦЕНТР РОЗВИТКУ КОМПЕТЕНЦІЙ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Гребенюк Г.М., асистент (ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна)

В статті розглянуто сучасні освітні технології, визначено пріоритети корпоративного навчання на підприємствах залізничного транспорту. В якості ключового інструменту управління розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту визначено Центр розвитку компетенцій, формування якого дозволить на ПАТ «Укрзалізниця» та його підприємствах створити особливе середовище і корпоративну культуру та дозволить досягти швидкого розвитку трудового потенціалу, підвищення його лояльності та прихильності, створити адаптивну модель розвитку особистісних і професійних якостей працівників, трансформуючи їх на більш високі рівні управління в короткі терміни, з високою якістю і найменшими витратами, забезпечуючи високу залученість працівників в процес саморозвитку. Визначено основні напрямки діяльності центру, етапи розвитку трудового потенціалу, розроблено організаційно-функціональну структуру центру.

Ключові слова: *трудова потенція, підприємства залізничного транспорту, компетентність, розвиток управління.*

ЦЕНТР РАЗВИТИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Гребенюк Г.М., ассистент (ДНУЖТ им. ак. В. Лазаряна)

В статье рассмотрены современные образовательные технологии, определены приоритеты корпоративного обучения на предприятиях железнодорожного транспорта. В качестве ключевого инструмента управления развитием трудового потенциала предприятий железнодорожного транспорта определено Центр развития компетенций. Формирование такого центра позволит на ПАО «Укрзалізниця» и его предприятиях создать особую среду и корпоративную культуру, позволит достичь быстрого развития трудового потенциала, повышения его лояльности и приверженности, создать адаптивную модель развития личностных и профессиональных качеств работников, трансформируя их на более высокие уровни управления в короткие сроки, с высоким качеством и минимальными затратами, обеспечивая высокую вовлеченность работников в процесс саморазвития. Определены основные направления деятельности центра, этапы развития трудового потенциала, разработана организационно-функциональная структура центра.

Ключевые слова: трудовой потенциал, предприятия железнодорожного транспорта, компетентность, развитие. управления.

CENTER FOR DEVELOPMENT OF COMPETENCES OF LABOR POTENTIAL OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

*Hrebeniuk H., assistant (Dnipropetrovsk national university of railway transport
named after academician V. Lazaryan)*

In the article the modern educational technologies are considered, priorities of corporate training in railway transport enterprises are determined.

It was determined that the introduction of the corporate training system at railway enterprises on the basis of the formation of a unified system of values, goals and objectives for employees of the railway transport enterprises, coordination of their efforts to achieve a common goal will increase the speed and quality of personnel training, ensure the involvement of employees in the process of self-development, to form the optimum mechanism of motivation, which will ensure high productivity and efficiency.

Corporate training at PJSC "Ukrzaliznytsya" should be based on the principles: the context; accumulation of knowledge; systematic; adaptability of knowledge.

The development of the labor potential of railway companies based on the corporate training of employees will be effective provided the organization of continuous training and professional training

The Center for the Development of Competences, which formation will allow the PJSC "Ukrzaliznytsia" and its enterprises to create a special environment and corporate culture for the faster development of labor potential, increase of its loyalty and commitment and adaptive model of development of personality and professional qualities of workers, transforming them into higher levels of management in a short time, with high quality and hiring cost, ensuring high employee involvement in the process of self-development.

The main objective of the center is the scientific substantiation, analytical, organizational, technical and informational support for the development of rail transport

enterprises, including labor potential.

The Center proposes to form a structural subdivision of PJSC "Ukrzaliznitsa", which interacts with the departments of reform and corporate development, staff development and personnel policy, corporate governance, and will work closely with higher and specialized educational institutions.

The basic directions of activity of the center, stages of development of labor potential are defined, the organizational-functional structure of the center is developed.

Key words: labor potential, enterprises of railway transport, competence, development. management.

Постановка проблеми. Управління розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту базується на визначенні моделі компетенцій працівників підприємства, яка є сукупністю знань, вмій та навиків працівників, необхідних для формування ефективної моделі професійної поведінки. Розвиток трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту слід здійснювати на основі розвитку компетенцій працівників та підвищення рівня їх компетентності шляхом синтезу навчання та бізнес-процесів, можливістю саморозвитку, самонавчання, кар'єрного зростання не тільки за рахунок отримання елітної освіти, а й на базі самоосвіти, придбання професійного досвіду. Таким чином акцент в питаннях професійного розвитку працівників підприємств залізничного транспорту слід переносити з державного на внутрішньо-фірмовий, що обумовлює зростання ролі корпоративного навчання та необхідність формування центру розвитку компетенцій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемам розвитку трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту, формуванню компетенцій, організації корпоративного навчання присвячено багато робіт вчених, серед яких: Баніт О. В., Гітельман Л.Д., Кожевников М.В., Головкова Л.С., Дикань В.Л., Калініченко Л.Л., Компанієць В.В., Польова В.В., Луханін Н., Мелешко М., Маліченко І.П., Романова М.М., Черновалова Г.А. та ін. [1-10]. Однак в умовах формування

вертикальної бізнес-структури ПАТ «Укрзалізниця» виникає необхідність пошуку нового організаційного інструментарію розвитку трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту, що забезпечить розвиток компетенцій, впровадження безперервного корпоративного навчання.

Метою статті є обґрунтування необхідності формування корпоративного центру розвитку компетенцій трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту, визначення особливостей його функціонування.

Виклад основного матеріалу. Серед сучасних освітніх технологій дослідники виділяють два головні види навчання: «підтримуюче» (maintenance learning) та «інноваційне» (innovative learning). Підтримуюче навчання – це процес і результат освітньої діяльності, спрямованої на підтримку та відтворення існуючої культури, соціального досвіду, соціальної системи. Воно є традиційним для навчальних закладів різного рівня акредитації. «Інноваційне» або «креативне» навчання – це процес і результат освітньої діяльності, що стимулює інноваційні зміни в існуючому соціально-культурному середовищі. Інноваційне навчання пов'язано з творчим пошуком на основі наявного досвіду, з відгуком на проблемні ситуації, що виникають як перед окремою людиною, так і організацією в цілому [1]. У сучасних розвитку більшого поширення набуває орієнтація на інноваційний тип навчання для придбання нових знань, нових моделей мислення, за допомогою яких

формується новий трудовий потенціал підприємства, що відповідатиме визначеній моделі компетенцій.

Як засвідчує практика, прикладом інноваційного за формою і змістом навчання персоналу в системі внутрішньокорпоративної підготовки є корпоративне навчання. До пріоритетів корпоративного навчання на підприємствах залізничного транспорту слід віднести:

1. До системи корпоративного навчання залучені і провідні фахівці ПАТ «Укрзалізниця» та інших підприємств залізничного транспорту.

2. Корпоративне навчання має випереджувальний характер стосовно структурних змін та оновлення. Стрімкий розвиток науки і техніки, динамічність соціальних змін призводять до появи нових сфер діяльності, які раніше не існували, утворенню бар'єру між накопиченням знань, підготовленістю персоналу до їх впровадження і ефективного використання. Подолання такого бар'єру можливо за умови, що навчання випереджає потреби практики.

3. Корпоративне навчання є мотивуючим і спрямоване на формування потреби оволодіння новими знаннями, навичками, здібностями, на усвідомлення необхідності саморозвитку та самореалізації. Підвищуючи кваліфікацію і здобуваючи нові навички та знання, працівники підприємств залізничного транспорту отримують додаткові можливості для професійного зростання, як у межах організації, так і поза нею. Професійне навчання також сприяє загальному інтелектуальному розвитку людини, зміцнює впевненість у собі.

4. Корпоративне навчання неперервне – як у набутті професійних знань, навичок та вмінь, так і в соціально-культурному розвитку.

5. Система корпоративного навчання гнучка і мобільна, здатна адаптуватися до постійних змін, що

відбуваються в суспільстві, економіці, на виробництві.

6. Метою корпоративного навчання є результативне передавання знань, що передбачає максимальне їх використання у реальній виробничій ситуації і виражається у зміні поведінки працівників, якості їх діяльності, підвищенні продуктивності. Пріоритетом такого навчання є не отримання великого обсягу «найкращих знань», а розвиток компетенцій працівників, підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту.

7. Корпоративне навчання є інноваційним або креативним [1].

Впровадження системи корпоративного навчання на підприємствах залізничного транспорту на основі формування єдиної системи цінностей, мети та завдання для працівників підприємств залізничного транспорту, координації їх зусиль по досягненню єдиної спільної мети дозволить підвищити швидкість та якість підготовки персоналу, забезпечити залученість працівників в процес саморозвитку, сформувати оптимальний механізм мотивації, який забезпечить високу продуктивність та працездатність.

Корпоративне навчання на ПАТ «Укрзалізниця» повинно базуватися на принципах:

– контексту - передбачає не тільки тренування вмінь та навичок, а й трансляцію ідеологічних установок замовника учасникам семінарів та тренінгів;

– акумуляції знань - передбачає роботу в єдиній науковій парадигмі, що дозволяє при необхідності залучати до проекту корпоративного навчання двох і більше тренерів без зміни якості подачі матеріалу;

– системності - передбачає опору на консалтинговий досвід, що дозволяє системно розуміти бізнес-процеси і адаптувати програми навчання

персоналу до специфіки діяльності підприємств залізничного транспорту;

– адаптованості знань - гарантує розробку навчальних програм з урахуванням особливостей функціонування підприємств залізничного транспорту.

Розвиток трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту на основі корпоративного навчання працівників буде ефективним за умови організації неперервного навчання та професійної підготовки.

Найбільш поширеним інструментом розвитку персоналу, забезпечення неперервного навчання є формування корпоративних університетів. Кардинальна відмінність корпоративного університету від штатного тренінг-центру в тому, що він може розвивати співробітників компанії, організовувати навчання за тими напрямками і в таких масштабах, які будуть потрібні, тобто, корпоративний університет не тільки пропонує програми навчання, а й виявляє потребу в навчанні в рамках підприємства.

Міжнародний досвід засвідчує актуальність підготовки кадрів на базу корпоративних університетів. Сьогодні близько 60% найбільших міжнародних компаній мають власні корпоративні університети, зокрема, «Дженерал Електрик», «Даймлер-Бенц», «Сіменс», «МкДональдс», «Вимпелком». В Україні досвід роботи корпоративного університету мають «Агрохолнг «Мрія»», «ПриватБанк» [6].

Іншим інструментом розвитку трудового потенціалу та забезпечення переходу на інноваційні напрямки розвитку підприємств є Центри компетенцій. Такі центри направлені на рішення інноваційних завдань та сфокусовані на оптимізації бізнес-процесів, їх методичному забезпеченні, розробку стандартів виробничої діяльності та навчання персоналу.

Дослідження досвіду формування центрів компетенцій дозволили виділити

такі типи [2]: корпоративні, університетські, регіональні, галузеві та міжнародні.

Формування корпоративного університету ПАТ «Укрзалізниця», як інструменту управління розвитком трудового потенціалу має певні переваги, однак інноваційна спрямованість розвитку підприємств залізничного транспорту, визначення цінностей ПАТ «Укрзалізниця», виділення загальнокорпоративних послуг, наявність потужної освітньої бази (професійні та вищі навчальні заклади) та забезпечення належного рівня професійних якостей працівників підприємств залізничного транспорту шляхом формування раціональної моделі компетенцій, потребують формування інструменту розвитку, який дозволить створити систему інтегрованих структур взаємодії вузів і підприємств залізничного транспорту. Таким інструментом є Центр розвитку компетенцій. Він дозволить корегувати та вдосконалювати модель компетенцій підприємств залізничного транспорту відповідно до вимог зовнішнього середовища, управляти рівнем розвитку компетенцій працівників.

Центр розвитку компетенцій – це структура, яка націлена на пошук нових знань, їх активний трансферт та надання консультативних високопрофесійних послуг. Сутнісною характеристикою центру є створення, оновлення, зберігання та поширення нових знань, розвиток компетенцій працівників залізничного транспорту.

Слід зазначити, що Центр розвитку компетенцій має два вектори функціонування. Перший вектор – це розвиток інноваційної спрямованості підприємств залізничного транспорту на основі трансферту накопичених знань, результатів взаємодії підприємств з науковими організаціями в нові технології, послуги. Другий вектор – направлений на оновлення, поширення нових знань на підприємствах, розвиток

трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту на основі донесення нових знань, інформації до працівників, їх навчання, підвищення рівня їх компетентності.

Головною метою центру є наукове обґрунтування, аналітичне, організаційно-технічне та інформаційне забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту, в тому числі, трудового потенціалу.

Центр пропонуємо формувати як структурний підрозділ ПАТ

«Укрзалізниця», який взаємодіє з Департаментами реформування та корпоративного розвитку, розвитку персоналу та кадрової політики, корпоративного управління та тісно співпрацюватиме з вищими та профільними навчальними закладами.

Центр розвитку компетенцій, як система інтегрованих структурних взаємодій Вищих навчальних закладів та підприємств залізничного транспорту представлено на рис. 1.

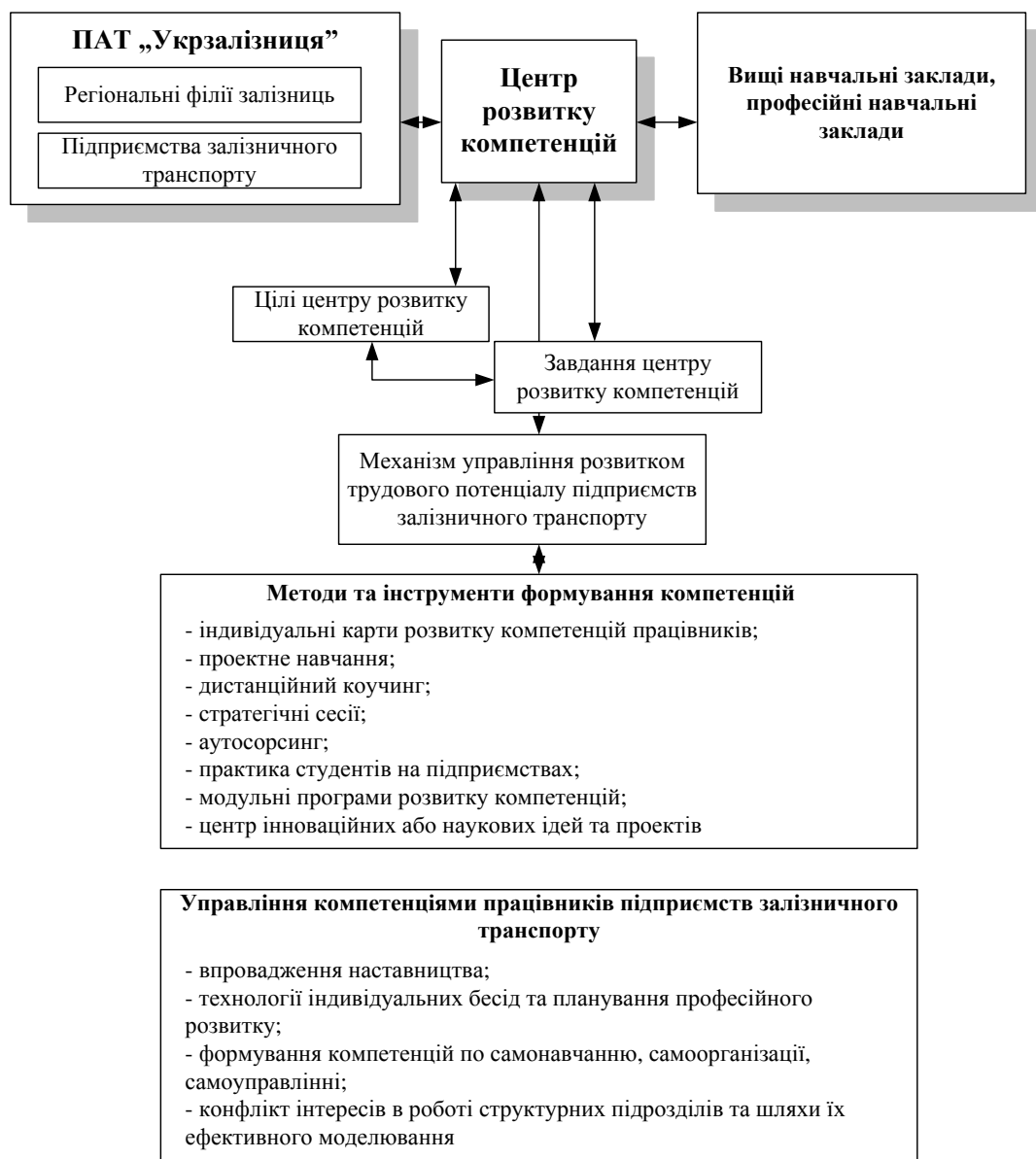


Рис. 1. Центр розвитку компетенцій, як система інтегрованих структурних взаємодій Вищих навчальних закладів та підприємств залізничного транспорту (розробка автора)

Основними напрямками діяльності Центру в аспекті розвитку трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту є:

- підготовка, перепідготовка, підвищення компетентності працівників підприємств залізничного транспорту;
- підготовка фахівців необхідних компетенцій різного рівня управління;
- координація взаємодій вуз-підприємство (Вуз – ПАТ «УЗ»);
- управління інноваційним розвитком трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту;
- підготовки рекомендацій, аналітичних, інформаційних та методичних матеріалів за напрямками діяльності Центру;
- розробка і реалізація освітніх програм і проектів, спрямованих на розвиток ПАТ «Укрзалізниця»;
- інформаційна діяльність та створення бази знань.

До основних цілей Центру розвитку компетенцій слід віднести:

- управління корпоративними знаннями;
- формування інноваційно-професійних компетенцій, які дозволять розробляти рішення по концептуальним проблемам підприємства;
- підтримка стратегічних змін;
- розвиток на ряду з професійними та інноваційно-професійними компетенціями лідерський та підприємницький потенціал, компетенції;
- виявлення, розвиток і залучення до управління та реалізації стратегічних цілей УЗ талантів, успішних та перспективних працівників;
- формування та укріплення корпоративної культури;
- формування та розвиток управлінських навиків.

В аспекті підготовки фахівців Центр розвитку компетенцій пропонуємо визначити як структурний підрозділ ПАТ «Укрзалізниця», який забезпечує ефективність програми розвитку

трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту, їх впровадження в систему підготовки персоналу, сприяє адаптації персоналу, утриманню цінних кадрів на підприємстві, збереженню і розвитку корпоративної культури, підвищенню ефективності роботи підприємств залізничного транспорту в цілому. Він є сполучною ланкою консолідації профільних вищих навчальних закладів і підприємств залізничного транспорту, що дозволяє формувати компетентнісні моделі фахівців різного рівня управління на підприємствах і створювати збалансовані моделі цілей, методів та інструментів управління розвитком.

Підготовка фахівців повинна базуватися на принципах:

- 1) неперервність професійної підготовки та навчання персоналу, що обумовлено стрімкими темпами розвитку, модернізації техніки і технології;
- 2) практична спрямованість професійної підготовки та навчання персоналу;
- 3) використання переважно активних методів навчання персоналу.

Основними етапами системи розвитку трудового потенціалу на основі Центру розвитку компетенцій є наступні.

1. Встановлення цілей підприємств і визначення пріоритетів. Велика увага приділяється питанню бюджету на навчання.

2. Програма навчання включає 6 блоків:

- обов'язкове навчання;
- адаптація і навчання молодих фахівців;
- підвищення кваліфікації фахівців;
- підготовка керівників, які входять до кадрового резерву;
- продаж освітніх послуг;
- самостійне навчання.

3. Контроль якості навчання та формування бази знань.

Основною умовою ефективності системи розвитку трудового потенціалу

підприємств залізничного транспорту є її взаємозв'язок зі стратегічними цілями підприємства. Саме після того як визначені довгострокові цілі розвитку підприємства, можливо визначення пріоритетів у навчанні, яке спрямоване на формування компетенцій персоналу, необхідних для успішної реалізації стратегії. На основі цієї інформації формуються, або коригуються стандарти кадрової політики підприємства. Часто процесу визначення пріоритетних напрямків в навчанні персоналу передують розгляд результатів ділової оцінки персоналу: співробітниками служби управління персоналу зіставляються розроблені кадрові стандарти і результати оцінки персоналу, з метою виявлення так званих «прогалів», заповнити які, і покликана система розвитку трудового потенціалу підприємства.

4. Керівники, що входять в резерв. В даному блоці робота з кадровим резервом розглядається тільки в частині програми розвитку персоналу, не зачіпаючи питання аналізу потреби в резерві, відбору кандидатів і оцінки результатів діяльності.

5. Продаж освітніх послуг стороннім підприємствам. Даний напрямок діяльності центру дозволяє не тільки компенсувати частину витрат, але і сприяє набуттю нових співробітників. Організуючи навчання, у компанії з'являється можливість побачити рівень професійної підготовки людини, його навички і здатності і, за результатами навчання зробити йому пропозицію з працевлаштування в компанії.

6. Самостійне навчання. Цей напрямок діяльності Центру, що дає співробітникам компанії можливість вчитися в більш гнучкому режимі, в зручне для них час, і що дозволяє самостійно вибирати напрямок навчання. Електронне, дистанційне, он-лайн - навчання надає вирішені можливості для підвищення кваліфікації персоналу підприємства в стислі терміни і вимагає

фінансових витрат в основному тільки на етапі впровадження.

Найважливішими процесами, які є невід'ємною частиною діяльності центру, є контроль якості навчання і формування бази знань. Безперервний контроль якості навчання необхідний не тільки для оцінки ефективності вкладень в розвиток трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту, а й для виявлення проблем і невідповідностей в ході процесу навчання, з метою прийняття своєчасних рішень, дозволяють зробити навчання персоналу максимально ефективним.

Слід зауважити, що Центр розвитку компетенцій ПАТ «Укрзалізниця» повинен працювати в тісній співпраці з вищими навчальними закладами. Співпраця навчальних закладів і підприємств залізничного транспорту є взаємовигідним, так як веде до обміну знаннями. Фахівці підприємств, які будуть вести курси, передавати знання і досвід наступному поколінню, отримують апробовану методику навчання. А навчальний заклад, в свою чергу, отримує доступ до інформації, накопиченої підприємством.

Вузи формують компетентнісну модель випускника, а керуючи варіативною частиною освітніх програм, можуть формувати на замовлення підприємств необхідну їм компетентнісну модель, доповнюючи її, крім освітньої програми, різними методами і інструментами необхідними для підприємств.

В межах Центру розвитку компетенцій підприємства на основі встановлених взаємозв'язків мають можливість сформулювати потрібну для них компетентнісну модель молодих фахівців і здійснювати стратегічне замовлення вищим навчальним закладам у вигляді знань і навикової складової в залежності від кваліфікації майбутнього фахівця.

Процес навчання повинен бути побудований на системі модулів за моделлю інтерактивного навчання та складатися з практичних занять, дискусій, вправ, завдань. Зміст модулів глибоко адаптовано до залізничної специфіці, сучасних вимог менеджменту.

Сполучною ланкою між оцінкою і розвитком компетенцій керівників є створення індивідуальних планів розвитку (ІПР). Тому провідним вченим, фахівцям профільних вищих навчальних закладів, підприємств залізничного транспорту на засадах сумлінної співпраці необхідно розробити методичні рекомендації щодо створення індивідуальних планів розвитку, де під кожен індикатор компетенцій для кожної категорії керівників буде сформований перелік розвиваючих вправ, рекомендацій щодо розвитку, які дозволять керівнику описати цілі розвитку по інноваційно-професійним компетенціям, дії які сприятимуть їх досягнення. Створення ІПР стимулює керівників до саморозвитку, допомагає індивідуалізувати участь в програмах Центру розвитку компетенцій, допомагає керівникам поетапно розвивати інноваційно-професійні компетенції, які дозволять приймати управлінські рішення адаптовані до вимог та корпоративних задач УЗ, умов мінливого зовнішнього середовища.

Використання індивідуального плану розвитку сприятиме впровадженню особистісно-орієнтованої кадрової політики. При цьому підприємство отримує можливість, з одного боку, оцінити управлінський потенціал і спрогнозувати можливості його розвитку, а з іншого - допомогти співробітникам виділити пріоритети і розставити акценти при навчанні та розвитку у відповідності зі стратегічними цілями підприємства.

З точки зору мотивування співробітників, формулювання і виконання індивідуального плану

розвитку є важливою складовою потреби «самовираження» за моделлю мотивації А. Маслоу [5], яка характеризується особистісним ростом і реалізацією внутрішнього потенціалу. З цього випливає, що активне використання даного інструменту розвитку співробітників впливає на підвищення загального рівня мотивації персоналу в компанії.

Основними групами розвитку є: топ-менеджмент, кадровий резерв топ-менеджменту, середній менеджмент, базовий менеджмент, співробітники базових професій.

Організаційно-функціональна структура Центру розвитку компетенцій представлено на рис. 2.

Інноваційної майданчиком взаємодії учасників навчального процесу в межах Центру розвитку компетенцій та взаємодії підприємств залізничного транспорту і ВНЗ є навчання з використанням комп'ютерів (Computer-based Learning), онлайн-навчання (Online Learning), електронне навчання (e-Learning). Впровадження такого виду навчання дозволить об'єднати унікальні інтелектуальні ресурси ПАТ «Укрзалізниця» і навчального закладу в рамках державно-приватного партнерства в системі професійної освіти.

Висновок. Таким чином, формування Центру компетенцій дозволить на ПАТ «Укрзалізниця» та його підприємствах створити особливе середовище і корпоративну культуру для більш швидкого розвитку трудового потенціалу, підвищення його лояльності та прихильності та адаптивну модель розвитку особистісних і професійних якостей працівників, трансформуючи їх на більш високі рівні управління в короткі терміни, з високою якістю і найменшими витратами, забезпечуючи високу залученість працівників в процес саморозвитку.

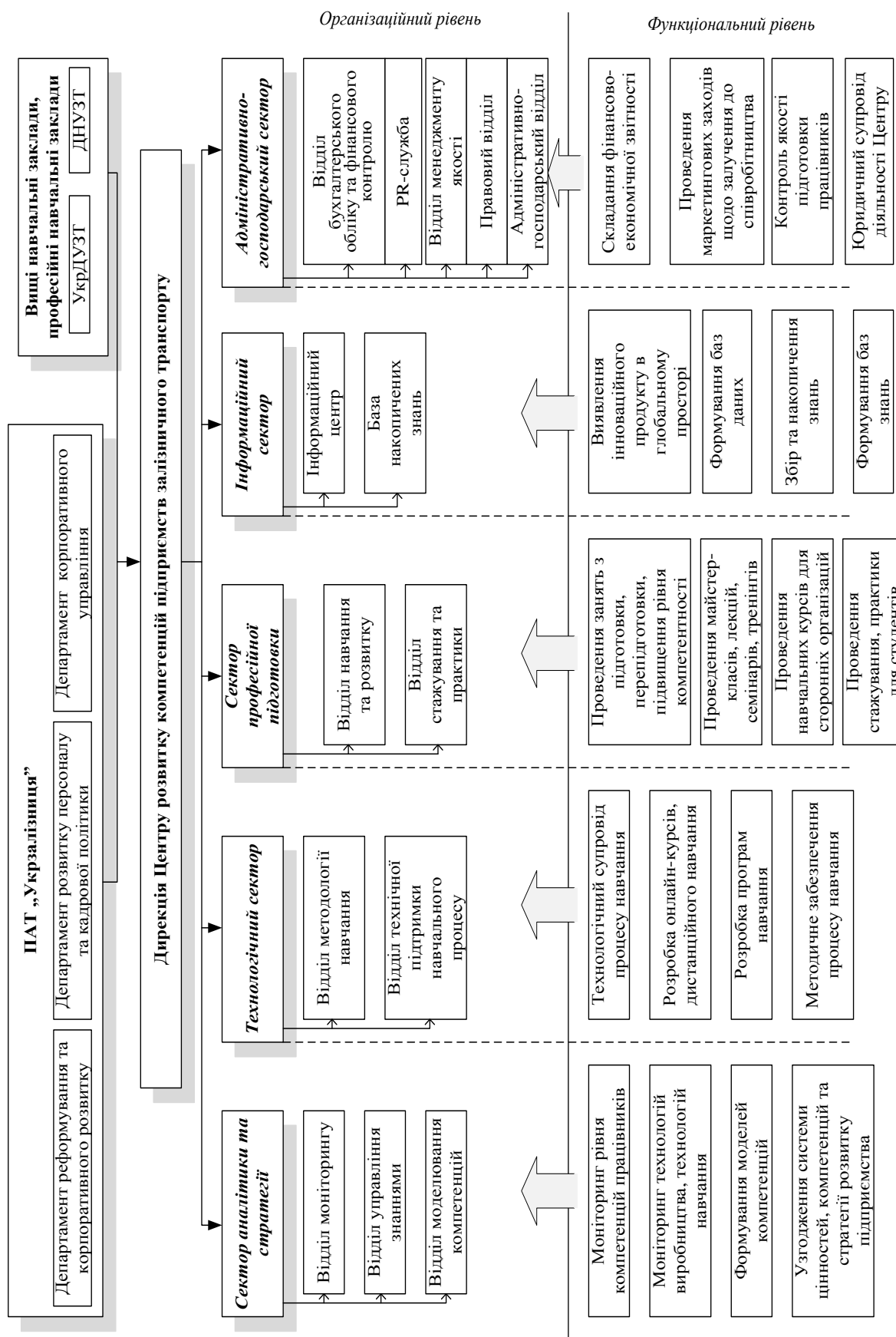


Рис. 2. Організаційно-функціональна структура Центру розвитку компетенцій підприємств залізничного транспорту (авторська розробка)

В цьому випадку центр компетенцій вирішує наступні завдання:

- формування компетентної моделі фахівців;
- оцінка, аналіз та корегування їх розвитку;
- аналіз зміни внутрішнього і зовнішнього середовища.

Зазначені цілі і завдання центру компетенцій є ключовим інструментарієм розвитку трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту за умови формування необхідної результативності взаємодії всіх взаємовпливаючих структур з питань управління розвитком.

Центр розвитку компетенцій дозволить забезпечити безперервність підготовки, навчання, підвищення компетентності працівників залізничного транспорту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Баніт О. В. Корпоративне навчання як інноваційна технологія у системі внутрішньофірмової підготовки персоналу / О. В. Баніт // Педагогічні інновації: ідеї, реалії, перспективи. – 2014. – № 1 (12). – С. 94–98

2. Гительман Л.Д. Центры компетенций – прогрессивная форма организации инновационной деятельности / Л.Д. Гительман, М.В. Кожевников // Инновации. – 2013. - №10 (180). – С.92 – 98

3. Головкова Л.С. Розвиток трудових ресурсів потенціалу залізничної галузі в контексті корпоратизації / Л.С. Головкова // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак.В. Лазаряна «Проблеми економіки України». – 2012. – Вип.4. – С.26-37

4. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления

отраслью)/ В.Л. Дикань, Д.И. Бойко// Журнал «Бизнес информ»— 2010.—С. 48-50.

5. Калініченко Л.Л. Методологічний підхід до управління персоналом підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі: монографія / Л.Л. Калініченко. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 382с.

6. Компанієць В.В. Управління трудовою поведінкою працівників підприємств залізничного транспорту (соціокультурні домінанти): монографія / В.В. Компанієць, В.В. Польова. – Х.: Видавництво «Лідер», 2016. – 298с.

7. Луханин Н. Техническое обучение как инструмент внедрения мероприятий бережливого производства и эффективного управления ресурсами в сфере транспортной логистики / Н. Луханин, М.Мелешко // Українські залізниці. – 2015. - №1-2 (19-20). – С. 46-53

8. Маличенко И.П. Виртуальный корпоративный университет как инновационный механизм взаимодействия бизнеса и вуза в системе профессионального образования / И.П. Маличенко // Креативная экономика. – 2014. - №12(96). – С.99-113

9. Романова М.М. Корпоративный университет – эффективный инструмент развития персонала в организации [Электронный ресурс] / М.М. Романова // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». – 2015. – Т.7, №2. – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru>

10. Черновалова Г.А. Интегрированный центр компетенций предприятий как инфраструктурный механизм управления инновационным развитием персонала [Электронный ресурс] / Г.А. Черновалова. – Режим доступа: <https://www.fundamental-research.ru/ru/article/view?id=37113>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.136126

УДК 656.2.001.47

ВПЛИВ КОРПОРАТИВНОЇ КУЛЬТУРИ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВА

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

У даній статті розглянуто вплив сучасної корпоративної культури на підприємство. Теоретично розглянуто, що вона представляє сукупність моделей поведінки, які придбані підприємством в процесі його функціонування. Обґрунтовано, що високий рівень корпоративної культури виступає ключовим фактором довгострокової ефективності функціонування підприємства, за рахунок впливу на мотивацію працівників, продуктивність й ефективність їхньої трудової діяльності. Визначено, що корпоративна культура є комплексом елементів підприємства, спрямованих на формування сприятливого мікроклімату, іміджу, які ґрунтуються на системі цінностей працівників з метою досягнення ними максимальних показників ефективності роботи. Корпоративна культура є системою особистих і колективних цінностей, які сприймаються і поділяються членами підприємства, а також набір прийомів і правил вирішення проблем зовнішньої адаптації та внутрішньої інтеграції працівників, що виправдали себе в минулому й підтвердили свою актуальність сьогодні.

Ключові слова. корпоративна культура, діяльність підприємств, персонал, кар'єра, управлінське рішення.

ВЛИЯНИЕ КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ

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

В данной статье рассмотрено влияние современной корпоративной культуры на предприятие. Теоретически рассмотрено, что она представляет собой совокупность моделей поведения, которые приобретены предприятием в процессе его функционирования. Обосновано, что высокий уровень корпоративной культуры выступает ключевым фактором долгосрочной эффективности функционирования предприятия, за счет воздействия на мотивацию работников, производительность и эффективность их трудовой деятельности. Определено, что корпоративная культура представляет собой комплекс элементов предприятия, которые выделяют ее среди других, направленные на формирование благоприятного микроклимата, имиджа и основываются на системе ценностей работников с целью достижения ими максимальных показателей эффективности работы. Корпоративная культура является системой личных и коллективных ценностей, которые воспринимаются и разделяются членами предприятия, а также набор приемов и правил решения проблем внешней адаптации и внутренней интеграции работников, оправдавших себя в прошлом и подтвердивших свою актуальность сегодня.

Ключевые слова: корпоративная культура, деятельность предприятий, персонал, карьера, управленческое решение.

THE INFLUENCE OF CORPORATE CULTURE ON THE ACTIVITY OF THE ENTERPRISE

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

This article examines the impact of modern corporate culture on the enterprise. Theoretically, it is considered that it is a set of behaviour patterns that are acquired by the enterprise in the process of its functioning. It is substantiated that a high level of corporate culture is a key factor in the long-term efficiency of the enterprise's functioning, due to influence on motivation of employees, productivity and efficiency of their labour activity. Corporate culture is a complex of elements of the enterprise that distinguish it among others, aimed at creating a favorable microclimate, image and are based on the value system of employees in order to achieve their maximum performance indicators. Corporate culture is an important factor in the development of the company's internal potential. It is proved that, recently, the influence of corporate culture on the activities of enterprises is an important element, since it affects the increase of its labor potential. And the increase in labor potential leads to an increase in the competence of personnel, which in general leads to profitability of the whole enterprise. Corporate culture is a system of personal and collective values that are perceived and shared by the members of the enterprise, as well as a set of techniques and rules for solving the problem of external adaptation and internal integration of workers who have justified themselves in the past and confirmed their relevance today. Summarizing the above definitions, we can conclude that corporate culture is a system of values, beliefs, beliefs, ideas, expectations, symbols, as well as the operating principles, norms of behavior, traditions, rituals, etc. that have developed in the organization or its divisions during the activity and accepted by the majority of employees.

Key words: *corporate culture, enterprise activity, personnel, career, managerial decision.*

Постановка завдання дослідження. На протязі останнього часу науковцями розглядаються питання впливу корпоративної культури на діяльність підприємств. Корпоративна культура є важливим чинником у розвитку внутрішнього потенціалу підприємства.

Економіка зможе успішно розвиватися завдяки енергетиці культури як певної системи цінностей, норм поведінки, моралі. Корпоративна культура за допомогою своїх внутрішніх сил робить будь-яке підприємство життєздатним та успішним.

Актуальність даної теми впливає з необхідності створення відповідної концепції формування корпоративної культури підприємства як основи його сталого розвитку в майбутньому. Важливою умовою такого розвитку є

науково-теоретичний огляд основних ознак впливу корпоративної культури на підприємство, що визначає її базові вихідні, засади. В умовах забезпечення економічного і соціального розвитку вивчення принципів корпоративної культури обумовлене важливістю її впливу на діяльність підприємства. Принципи корпоративної культури повинні відповідати критеріям стабільного та ефективного розвитку підприємства. Впровадження та дотримання принципів корпоративної культури дозволить зробити її могутнім інструментом управління персоналом, забезпечить цілісність підприємства, створить сприятливі умови для управління підприємством та сприятиме стабільному розвитку корпоративної культури.

Аналіз досліджень і публікацій.

Дослідженням корпоративної культури, як важливого чинника управління персоналом займається велика кількість наукових діячів, таких як Аніщенко В.О. [1], Бала О.Л., Муқан Р.Д. [2], Гриценко Н.В. [3,4], Химич Г.О. [5], Чернишова Т.О. [6]. Проте дане питання сьогодні тільки набирає оберти, так як, невід'ємно зв'язане з мінливими зовнішніми змінами, чим більше викликає інтерес науковців в цій галузі. Тому, можна стверджувати, що питання вивчення корпоративної культури і надалі залишається актуальним.

Метою даного дослідження є теоретичний огляд матеріалу щодо обґрунтування показників впливу корпоративної культури на успішну ділову активність підприємства.

Виклад основного матеріалу. Корпоративна культура є парадигмою бізнесу, що орієнтована на людські потреби й інтереси, врахування їх в господарській практиці підприємства. При цьому, сама сфера потреб та інтересів людини, що працює на підприємстві, істотно розширюється. Працівника розглядають як члена певного співтовариства, соціальної групи, колективу з властивими йому цінностями та правилами поведінки.

Зростаюче значення людини в діяльності підприємства призводить до усвідомлення того, що воно є не тільки організацією, яка націлена на отримання прибутку, а й співтовариством людей з їхніми між особистими відносинами, від яких залежить успішність роботи підприємства. Ключовим поняттям при визначенні суті корпоративної культури є людське середовище, тобто вона є продуктом взаємодії:

- підприємства як організації;
- співробітників підприємства, з їхніми особистими інтересами й потребами;
- колективу в цілому та окремих групах у межах організації;
- зовнішнього середовища, з його вимогами до діяльності підприємства.

Всі інтереси, потреби, цілі, що існують на підприємстві, під впливом людського фактора формують корпоративну культуру.

Кожне успішне підприємство має свою корпоративну культуру - це сукупність найважливіших положень його діяльності. Ці положення обумовлені місією та стратегією розвитку, та знаходять своє відображення в соціальних нормах і цінностях більшості працівників. Така культура створює атмосферу ідентифікованості для її членів, зміцнює соціальну стабільність та є контролюючим механізмом, який направляє і формує відносини та поведінку працівників.

Ефективна корпоративна культура має велике значення для підприємства. По-перше, корпоративна культура надає працівникам корпоративної ідентичності, визначає внутрішньогрупове уявлення про підприємство, є важливим джерелом стабільності і наступності. Це створює у працівників почуття надійності підприємства і свого місця в ній, соціальної захищеності. По-друге, знання цінностей, норм і правил, які сформувалися на підприємстві, допомагають новим працівникам правильно інтерпретувати події, що відбуваються в ній, і відповідно визначити свою поведінку. По-третє, корпоративна культура більше, ніж щось інше, стимулює самосвідомість і високу відповідальність працівника, що виконує поставлені перед ним завдання. Механізми впливу корпоративної культури на діяльність підприємства полягають у тому, що працівники прогнозують розвиток ситуації, щодо якої, керуючись цінностями, оцінюють і вибудовують моделі своєї поведінки та спілкування [3].

Вплив корпоративної культури на ділову активність підприємства має різноплановий характер і може проявлятися через: процеси, структуру, систему відносин. Основними ознаками впливу корпоративної культури на успішну діяльність підприємств є:

- побудова простої організаційної

структури на підприємстві;
- гнучкість в управлінні;
- дотримання гуманістичних цінностей серед працівників;
- соціальне спрямування діяльності;
- підтримка самореалізації персоналу;
- заохочення ініціативи і креативності.

Для забезпечення успішної діяльності підприємства воно повинно володіти адаптаційними властивостями пристосування до умов зовнішнього середовища, можливостями досягнення поставленої мети, і бути цілісною, добре структурованою системою. Цього можна досягти завдяки наявності рис, які притаманні корпоративній культурі підприємства. Дані риси виокремлюють найважливіші функції корпоративної культури, а саме: функція формування корпоративних цінностей; формування позитивного іміджу підприємства;

розвиток прогресивних соціально-трудова відносин; консолідуюча функція корпоративної культури; створення єдиного культурного простору.

Головне полягає у тому, що ці функції, а точніше, їхня ефективна реалізація залежить від вибору пріоритетних напрямів формування інтелектуального капіталу підприємства. Якщо персонал поділяє думку керівництва щодо адаптації, досягнення мети та інших аспектів організаційної ефективності, підприємство зможе стати успішним. Можна у цьому зв'язку згадувати про соціальні аспекти цієї моделі, оскільки лише інтелектуально розвинений працівник може зрозуміти завдання, які стоять перед підприємством.

Існують різні підходи до визначення набору змінних, використання яких дозволяє виявити вплив корпоративної культури підприємства на його діяльність (рис.1).

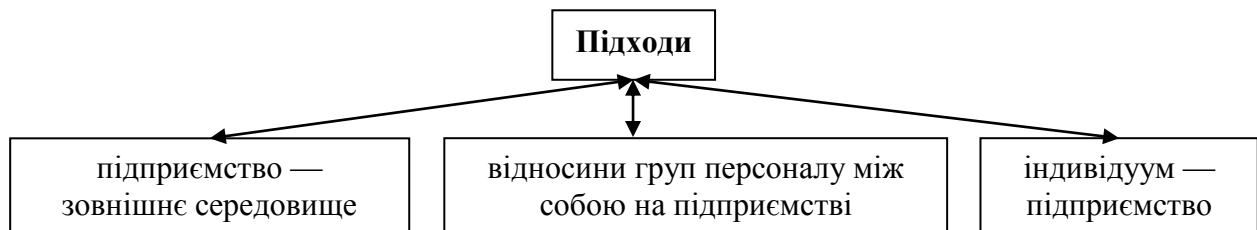


Рис. 1. Підходи до визначення набору змінних впливу на корпоративну культуру

Причому для кожного рівня індивідуума, їх угруповання, підприємства - можна вимірювати як ефективність їх функціонування з позицій інтересів підприємства, так і задоволеність працівників. Крім того, кожен із змінних можна розглядати як у короткостроковому періоді, так і на перспективу.

Дану модель розробив Т. Парсонс, проте, вона складна для практичного застосування [2].

Ідеї Т. Парсонса знайшли своє продовження в дослідженнях Р. Куїнна та Дж. Рорбаха, які запропонували свою модель під назвою “Конкуруючі цінності і організаційна ефективність” [1, 2]. Суть моделі зводиться до того, що вплив корпоративної культури розглядається через призму вимірювань, названих конкуруючими цінностями. Ця модель має такі складові подані на рис.2.

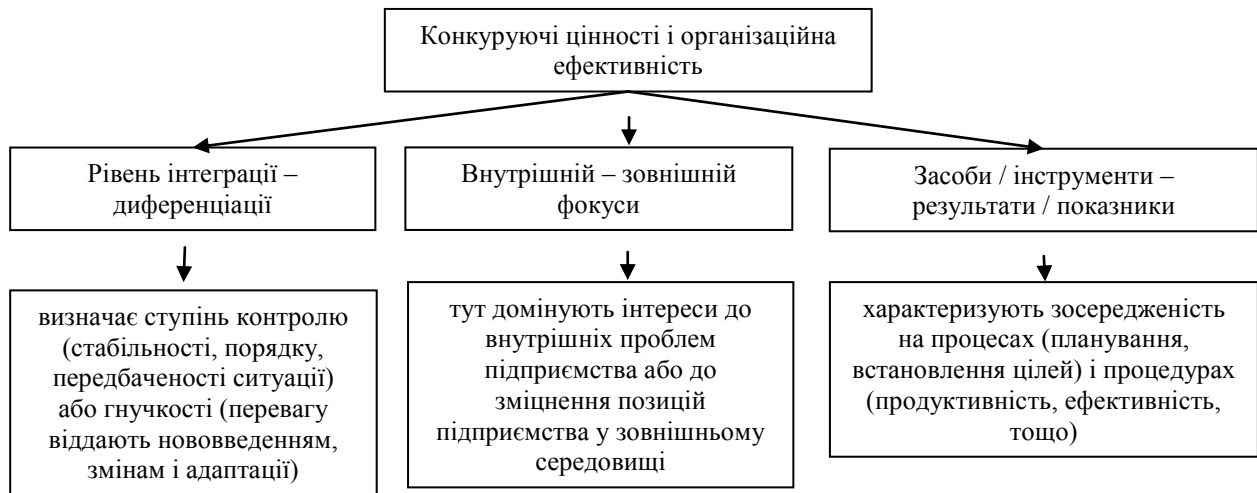


Рис.2. Схема моделі Р. Куїнна та Дж. Порбаха

Наведена модель визначає цінності організаційної культури підприємства у тісному зв'язку з кожним підходом до визначення ефективності і зіставляє перспективу одного підходу з усіма іншими. Досягнення певного рівня ефективності діяльності господарюючого суб'єкта зумовлено поширеністю практики застосування нематеріальних активів, використання й розвитку професійних даних працівників, зміцнення стосунків зі споживачами. Це входить до складу інтелектуального капіталу.

Керівництво повинно використовувати корпоративну культуру підприємства як могутній інструмент його лідерства. Її високий рівень дає можливість управляти за допомогою норм і цінностей, а не шляхом безпосереднього впливу на працівників. Причому можна швидко приймати рішення на місцях, чітко визначати стандарти якості, критерії самооцінок і легше розуміти орієнтованість на споживачів.

Науковці виділяють чотири рівні результативності діяльності підприємства:

- результати першого рівня – кінцеві результати діяльності підприємства;
- результати другого рівня – характеристики кінцевого продукту, створеного підприємством;
- результати третього рівня – характеристики ефективності процесу створення кінцевого продукту;

- результати четвертого рівня – характеристики раціонального формування і розвитку самого підприємства.

Корпоративна культура є п'ятим, фундаментальним рівнем, основою всієї решти рівнів [3].

Корпоративна культура впливає на всі чотири рівні, оскільки результати діяльності визначаються орієнтирами діяльності і цінностями. Характеристики кінцевого продукту також залежать від корпоративної культури: якщо вона зорієнтована на споживача, то буде створений продукт, що відповідає попиту; корпоративна культура встановлює пріоритети у властивостях продукту (висока якість, низька ціна і т.д.). Ефективність процесу створення кінцевого продукту залежить від ефективності використання потенціалу підприємства, яка, також, визначається цінностями і орієнтирами діяльності. Раціональність формування і розвитку самого підприємства буде зростати із зростанням орієнтації потенціалу підприємства на максимізацію кінцевих результатів її діяльності.

Наведені вище моделі впливу корпоративної культури на діяльність підприємства мають важливе наукове і практичне значення, оскільки підтверджують роль корпоративної культури в розвитку ділової активності підприємства

Корпоративна культура впливає на конкурентоспроможність підприємства, що проявляється у формуванні позитивної репутації, привабливого іміджу та продукту (товару або послуг) серед споживачів, ділових партнерів, інвесторів, кредиторів та інших представників суспільства. Корпоративна культура, орієнтована на інновації, зміцнюючи трудовий потенціал працівників, формує інтелектуальну власність підприємства, що також підвищує його конкурентоспроможність завдяки наявності унікальних розробок, технологій, інноваційної продукції. Отже, корпоративна культура є внутрішнім джерелом стимулювання інноваційної активності підприємств.

В умовах інформаційно – інтелектуального суспільства стрімко зростає кількість науковомістких сфер діяльності, інтелектуалізація праці, прагнення до саморозвитку й удосконалення. Сутність цих процесів відображається в корпоративній культурі, і, зокрема, в її різновиді – інноваційній культурі. Інноваційна культура передбачає використання новітніх технологій та інтелектуалізації праці [1,4]. Корпоративна культура створює внутрішню базу підприємства, сприяє згуртованості колективу, формує у співробітників почуття відповідальності за свою роботу. Корпоративна культура підвищує ефективність роботи працівників і вирішує задачі, як індивідуального розвитку співробітників, так і розвитку підприємства загалом. Вона створює передумови для формування стійкого і ефективно працюючого колективу, що чітко представляє місію підприємства.

Загалом, процеси, структура, поведінка, рівень конкурентоспроможності підприємства формують загальну результативність її діяльності, тому твердження про те, що корпоративна культура впливає на всі характеристики результативності, є абсолютно обґрунтованою.

Висновок. Отже корпоративна

культура має вагомий вплив на діяльність підприємства, і основною її метою є підвищення трудового потенціалу, бо він є «основою підприємства». Підвищення трудового потенціалу приводить до зростання компетенції персоналу, що означає зростання прибутковості підприємства в цілому. Компетентніші працівники характеризуються креативним мисленням, вони здатні генерувати ідеї і працювати продуктивніше. Усе це позитивно відіб'ється на якості продукції, дозволить підприємству розробляти власні унікальні технології та продукцію, тим самим підвищуючи тим самим загальну ділову активність.

Отже, всі аспекти впливу корпоративної культури на успішну ділову активність підприємства є важливими, а тому можемо говорити про ефективність корпоративної культури загалом. Саме корпоративна культура точно визначає поведінку працівників. Передбачуваність, упорядкованість і послідовність діяльності на підприємстві формується за допомогою високої формалізації. Ефективна корпоративна культура досягає того ж результату без ведення якої-небудь документації. Більше того, вона може бути більш ефективною, ніж будь-який формальний структурний контроль. Чим сильніша культура організації, тим менше управлінському персоналу потрібно приділяти уваги розвитку формальних правил і положень для керування поведінкою працівника.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аніщенко В.О. Роль корпоративної культури у прийнятті управлінських рішень / В.О. Аніщенко //Актуальні проблеми економіки. - 2009. - № 3 (93). - С. 64 - 72.
2. Бала О.Л. Принципи корпоративної культури підприємств: сутність та види / О.Л. Бала, О.В. Мукан //

Вісн. нац. ун-ту "Львів. політехніка". - 2010. 145-149.
- № 682. - С. 11–15.

3. Гриценко Н.В. Особливості формування корпоративної культури організації/ Н.В. Гриценко// Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.- 2017. - №59. - С. 284-290.

4. Гриценко Н.В. Корпоративна культура як елемент системи управління персоналом/ Н.В. Гриценко// Техн. прогрес і ефект. виробництва – 2018. - №15. – С.

5. Химич Г.О. Модель формування корпоративної культури для машинобудівних підприємств / І.Г. Химич // Держава та регіони. - Сер.: Економіка та підприємництво. - 2010. - № 2. - С. 218–223.

6. Чернишова Т.О. Деякі аспекти корпоративної культури організації / Т.О. Чернишова, Т.А. Немченко // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. – 2010. – В. 17. - С.472-485.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133532

УДК 330.341.1:656.07

ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ ІНОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ ВИСОШВИДКІСНОГО РУХУ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Камчатна Ю.С., магістр по програмі ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуті особливості формування інноваційної стратегії розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах високошвидкісного руху. Проаналізовані основні види інноваційних стратегій, та надані рекомендації, щодо удосконалення методики їх вибору.

Утворення ПАТ «Укрзалізниця» потребує ґрунтовних досліджень щодо розширення та впровадження в практику новітніх розробок.

Це є особливо актуальним в умовах очікуваного формування високошвидкісного руху.

Ключові слова: інновації, інноваційна стратегія, конкурентоспроможність, розвиток, аспекти, глобалізація, залізничний транспорт.

ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ ВИСОШВИДКІСНОГО ДВИЖЕНИЯ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Камчатна Ю.С., магістр по програмі ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрены особенности формирования инновационной стратегии развития предприятий железнодорожного транспорта в условиях высокоскоростного движения. Проанализированы основные виды инновационных стратегий, и предоставлены рекомендации по совершенствованию методики их выбора.

© Дейнека О.Г.,
Камчатна Ю.С.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

Образование ПАО «Укрзалізниці» требует фундаментальных исследований в вопросах расширения и реализации на практике новейших разработок.

Это особенно актуально в условиях ожидаемого формирования высокоскоростного движения.

Ключевые слова: *инновации, инновационная стратегия, конкурентоспособность, развитие, аспекты, глобализация, железнодорожный транспорт.*

FORMATION OF THE INNOVATION DEVELOPMENT STRATEGY FOR RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONDITIONS OF FORMATION OF HIGH-QUALITY MOVEMENT

***Dejneka O.G., Doctor of Economic Sciences, professor,
Kamchatna J., Master of the Group TEMPUS (USURT)***

In the light of globalization and the rapid formation of a new society, which increasingly covers Ukraine every year, the issue of competitiveness of enterprises is becoming increasingly important. This is especially true in the conditions of the expected formation of high-speed traffic. Not depending on the form of ownership and kind of activity, the enterprise can successfully compete only with the use of new products or processes of their production and consumption. Such activity plays a key role in the functioning of the enterprise and has an innovative character. That is, innovative development allows to ensure profitability, competitive advantages and high rates of development of enterprises.

The issue of innovation improvement of enterprises is one of the main points in the development plan of Ukraine as a whole. However, as you know, innovative development requires a certain sequence, that is, the developed strategy of activity. Each company is a unique mechanism, with a certain set of features that need attention. That is why it is not possible to use the same development strategy for all enterprises. It is necessary to develop it depending on the features of the enterprise. As for the railway companies, in this case the issue of developing an innovation strategy needs to be given special attention, since it is a matter of enterprises of strategic importance.

Reforming rail transport requires a revision of the complex of issues, since only maintaining competitiveness in modern conditions is possible due to the speed of the passenger movement. In this regard, the issue of developing a mechanism for the formation, evaluation, and implementation of the innovative potential of the railway transport company, as well as innovative strategies, becomes relevant. Strategic management of innovations solves a wide range of issues of planning and implementation of innovative projects and programs that are designed for qualitative changes in the organization's activities in the market, production or social sphere of the enterprise.

Key words: innovation, innovation strategy, competitiveness, development, aspects, globalization, railway transport.

Постановка проблеми. В світлі високошвидкісного руху. Не залежно від глобалізації і стрімкого формування нового форми власності та роду діяльності, суспільства, що з кожним роком все більше підприємство може успішно конкурувати охоплює Україну, важливого значення лише за умови використання нових набуває питання конкурентоспроможності продуктів чи процесів їх виробництва та підприємств. Це є особливо актуальним в споживання. Така діяльність відіграє ключову умовах очікуваного формування роль в функціонуванні підприємства та має

інноваційний характер. Тобто, інноваційний розвиток дозволяє забезпечити дохідність, конкурентні переваги та високі темпи розвитку підприємств. Проблема розвитку транспортної системи, а особливо залізниць, є одним з гострих питань, вирішення яких для України має життєво важливе значення. Однак останнім часом поширюється нестабільність економіки, спричинена кризовими явищами, що призводять до сповільнення та «замороження» інноваційної діяльності. За таких умов інновації залишаються джерелом розвитку лише теоретично, та не знаходять своєї практичної реалізації. Тому, важливого значення набуває стратегічне управління інноваційним розвитком підприємств на основі процесу їх передбачення, регулювання та пристосування.

Аналіз останніх досліджень.

Дослідженнями проблем розвитку формування інноваційних стратегій та їх управління займалися такі вчені як: Галушка З.І., Комаринський І.Ф. [2], Ігнат'єва І.А. [4], Пономаренко В.С., Пушкар О.І., Тридід О.М. [5], Капітан І.Б. [8], та інші. Особлива увага в працях цих авторів приділена проблемам ефективного відтворення інновацій та механізм формування інноваційних стратегій.

В основному, автори акцентували увагу на питаннях структури інновацій та інноваційного процесу, організації і управління інноваційною діяльністю, а також питанням, пов'язаним з управлінням знаннями. Крім того, у працях цих авторів розглянуті окремі аспекти інноваційного розвитку залізничного транспорту та шляхи його реформування.

Виділення невирішеної проблеми.

Велика кількість праць, що присвячені проблемі інноваційного розвитку дає відповіді на багато питань, проте недостатня кількість механізму формування ефективної інноваційної стратегії та вибору інноваційної стратегії для підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту особливо в умовах формування високошвидкісного руху

обґрунтовує доцільність продовження досліджень в цьому напрямку.

Питання інноваційного удосконалення підприємств є одним з головних пунктів у плані розвитку України в цілому. Проте, як відомо, інноваційний розвиток потребує певної послідовності, тобто розробленої стратегії діяльності. Кожне підприємство є унікальним механізмом, з певним набором особливостей, що потребують уваги. Саме тому, не можливо використовувати одну й ту ж стратегію розвитку для всіх підприємств. Необхідно розробляти її в залежності від особливостей підприємства. Що ж стосується підприємств залізничного транспорту, то в даному випадку питанню розробки інноваційної стратегії потрібно приділяти особливу увагу, адже мова йде про підприємства стратегічної важливості. Тобто, виникає об'єктивна необхідність удосконалення методики розробки інноваційної стратегії.

Метою статті є розробка наукових підходів до стратегічного управління інноваціями підприємства в умовах становлення ПАТ «Укрзалізниця».

Виклад основного матеріалу. Світова економіка ніколи не перебуває в спокої, вона або дестабілізується кризовими процесами, або розвивається швидкими темпами. Проте, незмінним залишається те, що вона залишає поза конкуренцією неефективне виробництво, витісняючи його із ринку. Тобто, для забезпечення продуктивного, відповідного до світових умов функціонування, підприємство має використовувати у своїй діяльності інноваційні рішення, що дозволяють підвищувати ефективність роботи. Нажаль, в Україні панує така практика, що інноваційні стратегії не розглядаються в більшому масштабі, ніж на рівні функціональних стратегій. Саме ця обмеженість не дозволяє оцінювати інноваційний потенціал як головний конкурентний ресурс і один з найважливіших факторів розвитку, як промислових так і підприємств транспорту. До того ж, якщо звернути увагу на складові частини інноваційного процесу на залізничному транспорті, то можна

побачити, що кожен пункт потребує додаткових досліджень та капіталовкладень. Реформування залізничного транспорту потребує перегляду комплексу питань, адже лише забезпечення конкурентоздатності в сучасних умовах можливе за рахунок швидкості пасажирського руху. У зв'язку з цим актуальним стає питання розробки механізму формування, оцінки, і реалізації інноваційного потенціалу підприємства залізничного транспорту, а також інноваційних стратегій. Стратегічне управління інноваціями вирішує широкий спектр питань планування та реалізації інноваційних проєктів і програм, які розраховані на якісні зміни в діяльності організації на ринку, виробництві або соціальній сфері підприємства. Стратегія - це комплексний план, що орієнтує організацію не на сьогодні, а на перспективу. Метою стратегії є оновлення окремих компонентів виробництва, реалізації та споживання продукції. До таких компонентів можна віднести [2]:

- номенклатуру, асортимент, масштаби виробництва та якість продукції (створення нової або удосконалення існуючої);

- поведінка підприємства на товарному ринку (інноваційні методи просування продукції та формування ціни, використання ринкових кореневих компетенцій);

- управління ресурсами підприємства (нові методи співпраці з постачальниками ресурсів, методи управління запасами ресурсів);

- поведінка підприємства на ринку інвестиційно-фінансових ресурсів (специфічні методи залучення інвестицій та їх повернення, використання позичкових коштів та грошових надходжень);

- розробка чи нове використання технологій (використання ноу-хау, патентів, високошвидкісного руху, технологічних ідей та раціоналізаторських пропозицій);

- засоби стосунків з партнерами та іншими суб'єктами зовнішньої інфраструктури (використання різних

методів створення відносин з суб'єктами зовнішнього середовища);

- характер управління підприємством (застосування нових технологій менеджменту)

Стратегія направлена на забезпечення не стільки поточного успіху, скільки прискореного постійного розвитку організації в умовах конкуренції

При розробці інноваційної стратегії потрібно брати до уваги, що вона має запобігати розпаду плану інноваційного розвитку в залежності від кризових явищ. Тому, потрібно звернути увагу на вирішення наступних питань [3]:

- створення передумов для швидкого та ефективного впровадження технічних новинок у всіх сферах діяльності, забезпечення структурно - технологічної перебудови

як на рівні окремих підприємств, так і економіки в цілому;

- збереження і розвиток стратегічного науково-технічного потенціалу в пріоритетних напрямках розвитку;

- створення необхідних та достатніх матеріальних умов для збереження кадрового потенціалу науково-інноваційної сфери, недопущення еміграції висококваліфікованих наукових кадрів.

Формуючи стратегію інноваційного розвитку, сучасне підприємство використовує комплексний підхід на основі двох складових [5].

- ринкової складової, яка передбачає всебічний аналіз зовнішнього середовища підприємства та врахування макрофакторів за орієнтації на ринок, підприємство чітко націлене на ринки збуту своєї продукції та пошук нових комерційно привабливих сегментів ринку;

- ресурсної складової, яка головний фактор успіху вбачає в ефективному використанні ресурсів підприємства і передбачає оцінку його сильних та слабких внутрішніх сторін. Ефективне поєднання інтелектуальних і матеріальних ресурсів дозволяє зберегти чи розвинути конкурентні переваги на цільових ринках, а відповідно

впливає на результативність господарської та фінансової діяльності.

Ефективним є поєднання цих складових, адже кожна з них орієнтує підприємство і галузь в цілому на певні цілі. В той час, коли ринкова складова направлена на розробку нових інновацій, ресурсна складова робить акцент на пошуку

альтернативних джерел матеріалів, енергії та технологій виробництва.

Інноваційна стратегія, під час свого формування проходить ряд етапів (Рис. 1), фундаментом для яких є визначення місії підприємства, аналіз рівня стабільності середовища та вибір методології управління.

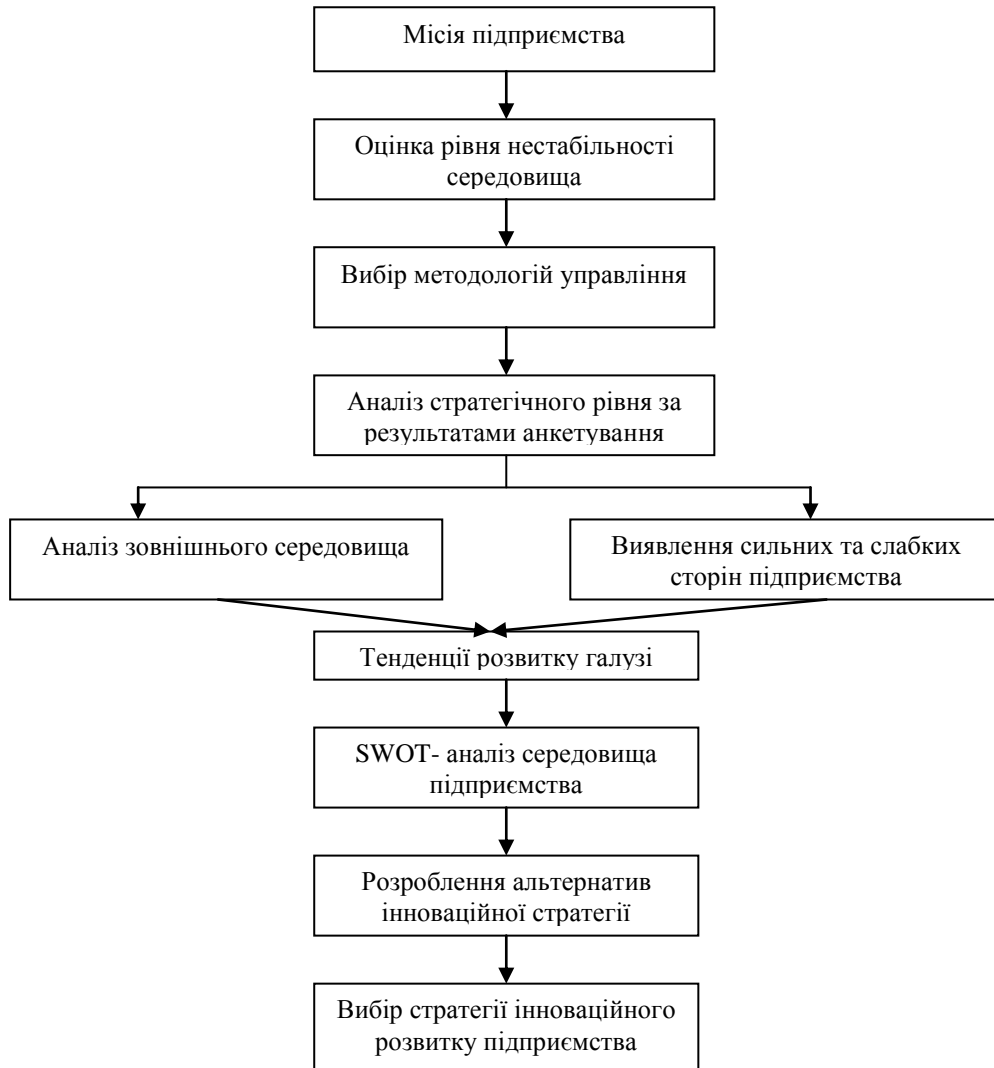


Рис. 1. Етапи формування стратегії інноваційного розвитку підприємства

Наступним кроком стає аналіз стратегічного стану підприємства, виділення слабких та сильних сторін. На основі отриманих даних розробляються альтернативні варіанти інноваційних стратегій серед таких обирається найбільш реальний до виконання для даного підприємства. Критеріями відбору в такому випадку можуть стати параметри його внутрішнього середовища чи інноваційного

потенціалу. До таких параметрів відносяться:

- матеріальні ресурси, необхідні для забезпечення інноваційних розробок;
- кадрові ресурси у формуванні кваліфікованого та креативного персоналу;
- інтелектуальні ресурси (ліцензії, патенти, ноу-хау, промислові зразки та нарисні моделі);

- фінансові ресурси (грошові кошти, призначені для створення інноваційного продукту чи технології);

- інфраструктурні ресурси (раціональна управлінська структура, що активно підтримує та заохочує інноваційні рішення свого персоналу).

Що стосується інноваційного потенціалу - він дає уявлення про можливості підприємства до створення і комерціалізації наукових знань та ефективного використання нових технологій в практичній діяльності.

Крім того при виборі інноваційної стратегії потрібно звертати увагу на деякі фактори, що дають змогу більш об'єктивно оцінити альтернативні стратегії. До таких дикторів відносяться:

знання минулих стратегій (дозволить правильно оцінити рівень ризику підприємства, прийнятний для кожного з обраних рішень. Результати використання цих стратегій дають можливість зрозуміти особливості підприємства та адаптувати під нові ідеї):

- рівень ризику підприємства, прийнятний для кожного з прийнятих рішень (дозволить зрозуміти, наскільки вигідно реалізовувати те чи інше рішення);

фактор часу (дозволить оцінити відповідність моменту, коли була який була запропонована ідея). [8]

Підприємствам, форма власності яких є колективною, крім зазначених вище факторів, потрібно враховувати ще один - це реакція власників. Стратегічні інноваційні рішення, що приймаються менеджерами можуть викликати незадоволення з боку власників, тому для того, щоб інновації не стикалися з опором з боку власників, потрібно заздалегідь враховувати цей момент.

Особливого значення питання формування інноваційної стратегії набуває для підприємств залізничного транспорту. Останнім часом, під дією світової кризи питання інноваційного розвитку все частіше здвигається на друге

місце, пропускаючи перед собою загальну проблему функціонування залізниць. Крім того, спеціалізація залізничного транспорту переважно на сировинних вантажних перевезеннях зменшує його конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг як в межах країни, так і поза нею. Особливо це стає актуальним сьогодні, коли збільшуються обсяги несировинних вантажів, а перевезення сировинних товарів втрачає свої лідируючі позиції, тобто стає малодоходним. Тому, в даному випадку формування стратегій інноваційного розвитку набуває не просто важливого, а стратегічного значення. Разом з цим світові тенденції розвитку залізничного транспорту орієнтуються на максимальне зростання швидкості сполучень, особливо пасажирських.

Загалом, під час розробки інноваційної стратегії для підприємств залізничного транспорту потрібно керуватися тими ж правилами, що розроблені для промислових підприємств. Проте, потрібно звертати увагу на деякі особливості. Так, залізниця є акціонерним товариством зі 100% акцій, що належать державі. Тому, розробка, вибір та використання інноваційних рішень стикається з додатковими перешкодами та має додаткові переваги. До таких перешкод можна віднести складності в керівництві, затримки при прийнятті рішень. Такі складності можуть виникати, через велику кількість підприємств, які відносяться до залізниці. Тобто, генеральне керівництво може не зрозуміти потреб підприємства та відмовитися виділяти необхідні кошти, або через брак часу можуть мати місце затримки в прийнятті рішення, що в свою чергу призведе до «старіння» інноваційного рішення і, відповідно, втрати його актуальності.

Висновок. Інноваційний розвиток є забезпеченням ефективного функціонування будь-якого підприємства Зважаючи на те, що стан залізничного

транспорту країни є запорукою її майбутнього, одразу стає зрозуміло, наскільки важливо удосконалити діяльність залізниць. Розробка інноваційної стратегії за якою буде розвиватися підприємство залізничного транспорту, в кінцевому рахунку може досить вагомо вплинути не тільки на його діяльність, але і на усю галузі в цілому. Тому, проаналізувавши усе вищезазначене, можна зробити висновок, що при розробці та виборі інноваційної стратегії, необхідно брати до уваги навіть найменші подробиці та особливості функціонування підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про інноваційну діяльність [Текст]: [Закон України N 1561-ХП (1561-12) від 4 липня 2002 року]

2. Галушка З.І. Стратегічний менеджмент: навч. методичний посібник. / З.І. Галушка, І.Ф. Комаринський - Чернівці, 2016. -С. 101-148.

3. Ігнат'єва І.А. Стратегічний менеджмент:

теорія, методологія, практика: Монографія. / І.А. Ігнат'єва -К.: Знання України, 2015. - С. 20-56.

4. Пономаренко В.С. Стратегічне управління розвитком підприємства: Навч. посібник. / В.С. Пономаренко, О.І. Пушкар, О.М. Тридід. -Х., 2012. - С. 325-401.

5. Гончарова С.Ю. Стратегічне управління: Навч. посібник. / С.Ю. Гончарова, І.П. Отенко. - Х.: ХНЕУ, 2004.- С. 74-127.

6. Гриньов А. В. Інноваційний розвиток промислових підприємств: концепція, методологія, стратегічне управління / А. В. Гриньов. - Х.: ВД «Інжек», 2003. - 308 с.

7. Капітан І.Б. Формування стратегічного управління інноваційною діяльністю підприємств на засадах маркетингу / І.Б. Капітан //Актуальні проблеми економіки. - 2016. - № 11 (65). - С. 137-143.

9 Аксьонов І.М. Вдосконалення системи обслуговування пасажирів / І.М. Аксьонов // Залізничний транспорт України. - 2003. - №2. - с. 34 - 37

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133534

УДК 331.103.226

МОДЕЛЮВАННЯ ГНУЧКИХ ГРАФІКІВ РОБОТИ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ПІДПРИЄМСТВ

Діденко Є.В., к.е.н., доцент (ХНУРЕ)

Предметом дослідження в статті є аналіз шляхів використання потенційних можливостей структурних підрозділів промислових підприємств до здійснення висопродуктивної діяльності. У статті надана концептуальна модель узгодження план-графіків діяльності структурних підрозділів, активізації результативності діяльності за рахунок потенційних можливостей структурних підрозділів. Моделювання гнучких графіків роботи структурних підрозділів промислових підприємств дозволяє коригувати роботу підприємства за принципом позитивного зворотного зв'язку. Запропоновано алгоритм розподілу завдань за структурними підрозділами підприємства.

Ключові слова: підприємство, графік роботи, алгоритм, структурний підрозділ, модель.

МОДЕЛИРОВАНИЕ ГИБКИХ ГРАФИКОВ РАБОТЫ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПРЕДПРИЯТИЙ

Діденко Є.В., к.э.н., доцент (ХНУРЭ)

Предметом исследования в статье является анализ путей использования потенциальных возможностей структурных подразделений промышленных предприятий к осуществлению висопродуктивной деятельности. В статье предоставлена концептуальная модель согласования план-графиков деятельности структурных подразделений. Моделирование гибких графиков работы структурных подразделений промышленных предприятий позволяет корректировать работу предприятия по принципу положительной обратной связи. Предложен алгоритм распределения задач по структурным подразделениям предприятия.

Ключевые слова: предприятие, график работы, алгоритм, структурное подразделение, модель.

MODELING OF FLEXIBLE SCHEDULES WORK OF STRUCTURAL DIVISIONS OF ENTERPRISES

Didenko E.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (KNURE)

The subject of research of the article is an analysis of ways to use the potential capabilities of structural subdivisions of industrial enterprises to implement the visproductive activity. The goal - to build a model for the creation of flexible schedules for the work of structural subdivisions of enterprises that take into account the priority of the solution of production tasks in the subsystem of personnel management of the decision-making system for organizing the activities of an industrial enterprise. Objectives: to develop an economic-mathematical model that allows to coordinate the schedules of the activity of the structural subdivisions of industrial enterprises. The general scientific methods, such as: system analysis, structural analysis and specific network methods are used. The following results are obtained. The article provides a conceptual model for coordinating the activity schedules of structural subdivisions, enhancing the effectiveness of activities at the expense of the potential capabilities of structural divisions. Conclusions. If as a result of modeling the activities of structural subdivisions revealed inconsistency, weakness of structural units, then obviously the organizational structure should be improved on the subject of compliance with the goals and objectives of the enterprise. In the materials of this article, the questions of adjusting the schedules of the work of structural subdivisions of enterprises are considered. Industrial enterprises are offered to use the model of organizing flexible schedules for the work of structural divisions. An algorithm for the distribution of tasks by structural subdivisions of the enterprise is proposed. Modeling of flexible schedules of work of structural divisions of industrial enterprises allows to correct work of the enterprise by a principle of positive feedback.

Recommended information definition of the range of tasks and responsibilities of structural divisions of the enterprise in terms of harmonizing the issues of duration, periodicity and rhythm of the performance of the tasks of the enterprise.

Key words: enterprise, work schedule, algorithm, structural subdivision, model.

Постановка проблеми. Управління об'єкт-суб'єктних відносин, які виникають промисловими підприємствами в ринкових в процесі виробництва. Узгодження умов господарювання складає низку інтересів власників, структурних

підрозділів підприємства, трудового колективу потребує налагодження механізму їх спільної взаємодії, як засобу досягнення мети, цілей та завдань існування підприємства. Бізнес-планування діяльності підприємства дозволяє вирішувати ці завдання, але з метою подолання складної природи існуючих протиріч між суб'єктами управління плани діяльності підприємства як правило деталізують в графіках їх виконання. Графіки роботи структурних підрозділів підприємства традиційно мають постійний ритм чергування змін, який не в повній мірі відповідає обсягам та часу вирішення планових завдань, натомість гнучкі форми організації роботи структурних підрозділів підприємства ще не набули характеру стійкого розвитку. В умовах зростаючої питомої ваги витрат на оплату управлінської праці у порівнянні до матеріальних витрат цей фактор набуває сили, достатньої для його врахування в план-графіках діяльності структурних підрозділів промислового підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розподіл праці є рушійною силою покращення результативності діяльності підприємства. Тому визначення кола, послідовності та часу вирішення завдань структурними підрозділами підприємства вимагає застосування системного підходу до вивчення змісту менеджерської праці та набуває широкого висвітлення в працях вітчизняних і зарубіжних науковців, зокрема М.М. Новікової, Л.В. Балабанової, О.М. Віноградської, О.Є. Кузьміна, Л.Є. Довганя, А.А. Мазаракі, Б.З. Мільнера, С. В. Мочерного, М. Армстронга, П. Друкера, [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10] та багатьох інших. Управління підприємством з точки зору Н.М. Євдокімової [11, с.43-49] слід розглядати як систему, усередині якої діє множина взаємопов'язаних процесів, які своїм функціонуванням визначають стан усієї організаційної системи. Технологія управління персоналом, як зазначає М.М. Новікова [1, с.57], раціоналізує процес

управління завдяки вибору оптимальних методів, операцій та процедур для досягнення мети. Технологія управління дозволяє виявити, використати і розвинути приховані можливості підприємства. В сучасних умовах вона набуває дедалі більшого значення як один із найважливіших факторів підвищення продуктивності праці персоналу підприємства, у тому числі управлінського. У відповідності до наукових поглядів П.Друкера [10, с.289] ефективний менеджер мусить поєднувати "корисний час", тобто консолідувати час з метою його ефективного витрачання. На думку Л.Зайверта [12, с.79, с.140] система планування робочого часу є невід'ємною складовою діяльності менеджера. За висновками А.А. Мазаракі [6, с.414-426] відбір персоналу для виконання поставлених завдань є складовою процесу управління людськими ресурсами, котрий повинен здійснюватися на основі наукової організації праці.

Зрозуміло, що всі наведені погляди мають відмінності, але схожі вони по-перше, у розумінні управлінської праці як складової процесу праці, яка пов'язана з перетворенням інформації та вимагає залучення висококваліфікованих спеціалістів, характеризується значною складністю, високим рівнем використання енергії, пам'яті й інших видів напруженої діяльності суб'єкта управління; по-друге, у визнанні ролі економіко-математичних методів в управлінні взагалі, та економіко-математичного моделювання графіків роботи структурних підрозділів підприємств зокрема; по-третє, пошуку та знаходженні шляхів оптимізації витрат на управління. Отже, цей теоретичний фундамент дозволяє означити проблему розробки моделей високоефективної організації роботи структурних підрозділів підприємства та призначення до виконання окресленого планами розвитку діяльності підприємства кола завдань.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз існуючих

підходів до мінімізації управлінських витрат вимагає вивчення впливу готовності структурних підрозділів підприємства до виконання завдань, які мають характер швидкоплинних змін: моделі формування планів-графіків роботи підприємства мусять враховувати можливості підрозділів підприємства до високопродуктивної праці. Постановка питання про справедливість припущення нерівномірності готовності структурних підрозділів до виконання виробничих завдань є обґрунтованою та такою, яка потребує знаходження шляхів її вирішення.

Метою статті є побудова моделі формування гнучких графіків роботи структурних підрозділів підприємств, які враховують пріоритетність вирішення виробничих завдань, в підсистемі кадрового управління системи прийняття рішень з організації діяльності промислового підприємства. Завданням статті є розробка економіко-математичної моделі, яка дозволяє узгоджувати план-графіки діяльності структурних підрозділів промислових підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Управління це витратна діяльність від ефективності якої залежить прибутковості підприємства. В першу чергу це витрати менеджменту підприємства, які обумовлені виконанням структурними підрозділами підприємства власних управлінських функцій, в тому числі й витрати адміністрування, фінансового менеджменту, ризик-менеджменту і т.д.

Прогресивний досвід використання гнучких графіків роботи структурних підрозділів підприємства та конкурентні переваги, які отримують підприємства завдяки застосуванню новітніх методик організації їх діяльності, дозволяють зробити висновок про актуальність питань моделювання графіків діяльності структурних підрозділів підприємства.

В основу алгоритмів рішення завдань створення гнучких графіків роботи структурних підрозділів підприємств

покладено ідеї теорії розкладів з використанням мережевих методів.

Прийmemo наступні позначення:

j - індекс менеджера, $j = \overline{1, J_Y}$; i - індекс напрямку діяльності, $i = \overline{1, I}$;

n - індекс завдання, $n = \overline{1, N(i)}$; γ -

індекс групи менеджерів підрозділу, $\gamma = \overline{1, n}$; k - індекс існуючого або

створюваного для реалізації i - того напрямку діяльності підрозділу

підприємства, $k = \overline{1, K(i)}$; λ - індекс

ресурсу менеджера j - того менеджера, необхідного для виконання множини

завдань i - того напрямку діяльності,

$\lambda = \overline{1, \lambda_j}$; φ - індекс типу ритму

діяльності j - того менеджера, $\varphi = \overline{1, \omega}$;

f_φ - значення змінної φ - того ритму

діяльності менеджера; $Z^Y = \{(i, n)\}$ -

множина всіх завдань, які може

вирішувати Y - та група менеджерів; Z_i -

множина всіх завдань i - того напрямку

діяльності; Z^Y - множина завдань,

призначених Y - тій групі менеджерів; Z^{Yj} -

набір завдань, які може вирішувати j - тий

менеджер підрозділу; $\bar{R}^{Y\lambda}$ - максимальний

рівень λ - того ресурса Y -тої групи

менеджерів; $R^{Y\lambda}$ - фактичний рівень λ -

того ресурса Y - тої групи менеджерів; $\tilde{R}^{Y\lambda}$

- призначений рівень λ - того ресурса Y -

тої групи менеджерів; X_{in}^Y - булева

змінна, рівна 1, якщо завдання (i, n) може

виконуватись Y - тою групою менеджерів, і

дорівнює 0, якщо ні; X_{in}^{Yj} - булева змінна,

рівна 1, якщо завдання (i, n) може

виконуватись j - тим менеджером Y - тої

групи, і дорівнює 0, якщо ні; \bar{t}_i - тривалість

виконання Z_i^j множини завдань i - того

направку діяльності; t_i - момент часу

закінчення виконання Z_i – множини завдань i – того напрямку діяльності; t^Y – момент часу закінчення виконання останнього завдання Z^Y множини завдань; \bar{t}^Y – тривалість виконання Z^Y множини завдань Y – тою групою; t_{in}^Y – момент часу закінчення завдання (i, n) зі Z^Y множини завдань Y – тою групою; \bar{t}_{in}^Y – тривалість виконання завдання (i, n) зі Z^Y множини завдань Y – тою групою; t_{in}^{Yj} – момент часу закінчення виконання n - ного завдання j – тим менеджером Y – тої групи; \bar{t}_{in}^{Yj} – тривалість виконання n - ного завдання j – тим менеджером Y – тої групи; t_i^Y – момент часу закінчення виконання останнього завдання Z_i^Y множини завдань Y – тою групою менеджерів i – того напрямку діяльності; \bar{t}_i^Y – тривалість виконання Z_i^Y множини завдань Y – тою групою i – того напрямку діяльності; T^{Yj} – фонд робочого часу j – того менеджера Y – тої групи; T^Y – фонд робочого часу Y – тої групи менеджерів; α – момент часу виконання завдань, $\alpha = \overline{1, T}$; T – максимально

можливий час виконання всієї сукупності завдань управління, визначених згідно планів розвитку діяльності промислового підприємства; $Z^{Y\lambda}$ – множина завдань з множини Z^Y , яка відповідає λ –тому ресурсу, потрібному для вирішення завдань множини Z^Y .

Постановочна частина містить наступні припущення.

1. Задано мережевий графік комплексу напрямків діяльності підприємства, в якому вершини відповідають подіям, які визначають закінчення виконання завдань всіх напрямків діяльності – дуг, котрі входять в кожен з заданих вершин. Множина завдань напрямку діяльності підприємства характеризується тривалістю їх виконання, яка залежить від продуктивності діяльності менеджерів, які вирішують окреслене коло завдань.

2. Кожен напрям діяльності включає набори завдань (групи операцій). Задано технологічну схему виконання завдань (процедур) по кожному з напрямків.

3. Під тривалістю рішення всього кола завдань комплексу напрямків діяльності підприємства розуміємо проміжок часу між початком його першого завдання та кінцем останнього:

$$t_i \triangleq \max_{n=1, N(i)} t_{in}^Y - \max_{n=1, N(i)} (t_{in}^Y - \bar{t}_{in}^Y). \quad (1)$$

Під тривалістю рішення Y – тої групи завдань приймається величина

$$\bar{t}^Y \triangleq \max_{(i,n) \in Z^Y} \bar{t}_{in}^Y - \max_{(i,n) \in Z^Y} (t_{in}^Y - \bar{t}_{in}^Y). \quad (2)$$

Тривалість рішення завдання визначається продуктивністю роботи Y – тої групи за якою воно закріплено:

$$\bar{t}_{in}^Y = \sum_{j=1}^{J_Y} \bar{t}_{in}^{Yj} X_{in}^{Yj}. \quad (3)$$

Бульова змінна X_{in}^{Yj} дорівнює 1, якщо для виконання завдання (i, n) менеджер j групи Y має позитивний λ – ний ресурс $R_{in}^{j\lambda} = X_{in}^{j\lambda} P^j F^j$, та 0 якщо такого ресурсу немає. Тут P^j –

прогнозована продуктивність праці j – того менеджера; $F^j = \sum_{\varphi=1}^{\omega} f_{\varphi}$ – інтегральний показник потенційних можливостей менеджера (для $\forall f_{\varphi} \leq 0 \Rightarrow F^j = 0$). У зв'язку з дією закону найменшого слабкого ланцюга наявність ресурсу групи поставлено в залежність від наявності

позитивного λ ресурсу окремого менеджера γ – тої групи: змінна $X_{in}^{j\lambda} = 1$, якщо j – тий менеджер γ – тої групи вміє

вирішувати завдання (i, n) та $X_{in}^{j\lambda} = 0$, якщо не вміє.

Завдання характеризується максимальним і мінімальним часом її вирішення:

$$\min_{j=1, J_\gamma} \bar{t}_{in}^{\gamma j} \leq t_{in}^{\gamma j} \leq \max_{j=1, J_\gamma} \bar{t}_{in}^{\gamma j} \quad (4)$$

4. Менеджер може бути зайнятим виконанням лише однієї задачі та має набір типів завдань, які він спроможний вирішувати.

5. В структурних підрозділах менеджери організаційно поєднані в групи. Група характеризується набором типів завдань Z^γ , які вона може вирішувати, $Z^\gamma = \bigcup_{j=1}^{J_\gamma} Z^{\gamma j}$, а також загальним фондом робочого часу $T^\gamma = \sum_{j=1}^{J_\gamma} T^{\gamma j}$.

Крім цього, для кожної групи менеджерів визначено вектор ресурсів, тобто вектор \bar{R}^γ довжини $\lambda_\gamma = \text{card } Z^\gamma$, в якому λ – та компонента дорівнює кількості $\bar{R}^{j\lambda}$ менеджерів, які вміють вирішувати λ – те завдання з набору Z^γ . В силу пункту 4 $\lambda_\gamma \geq J_\gamma$. В деякі моменти часу зміна окремих або всіх компонент $\bar{R}^{j\lambda}$. Має місце зв'язок між максимальною, фактичною та назначеною в цей момент часу кількістю ресурсів:

$$\tilde{R}^{\gamma\lambda} \leq R^{\gamma\lambda} \leq \bar{R}^{\gamma\lambda} \quad (5)$$

В початковий момент часу $R^{\gamma\lambda} = \bar{R}^{\gamma\lambda}$, $\tilde{R}^{\gamma\lambda} = 0$.

Групи менеджерів організовані таким чином, що $Z^{\gamma_1} \cap Z^{\gamma_2} = \emptyset$, $\gamma_1 \neq \gamma_2$, тобто кожна група має чітко визначене коло завдань. Ця умова визначає за кожною групою менеджерів відомий набір завдань по кожному i – тому напрямку діяльності підприємства. Кожен такий набір назовемо

узагальненим завданням і припустимо, що виконання узагальнених завдань є безперервним. Узагальнене завдання складають групи завдань, які по'язані відомою послідовністю виконання (технологією вирішення).

6. Ресурсів \bar{R}^γ будь-якої групи менеджерів достатньо, щонайменше для призначення будь-якої групи завдань, тобто $Z^\gamma \geq \tilde{Z}^\gamma \geq Z_i^\gamma$.

На практиці доцільно залишати резерв ресурсів групи на випадок, коли j – тий менеджер з непередбачуваних причин не зможе виконати завдання, виникне так зване “вузьке місце”, ризику ліквідації наслідків якого ця група спроможна буде взяти на себе. Методика його визначення є предметом окремого дослідження.

8. Умова вирішення всього комплексу завдань

$$\bigcup_{i=1}^I Z_i \leq \bigcup_{j=1}^J Z^j \quad (7)$$

Завдання полягає у формуванні графіку роботи структурних підрозділів підприємства на підставі масивів даних про розподіл завдань по структурним підрозділам, часу початку, закінчення та тривалості виконання завдань кожним підрозділом.

Математична модель завдання побудови графіку роботи структурних підрозділів підприємства є такою:

$$\begin{aligned} \bar{t}_{in}^{Yj} &\geq t_{in}^{Yj} + \max_{\alpha \in U_{in}} t_{i\alpha}^{Yj}, \max_{\alpha, \gamma, j} t_{i\alpha}^{Yj} \leq T_i, \min_{j=1, J_Y} \bar{t}_{in}^{Yj} \leq \max_{j=1, J_Y} \bar{t}_{in}^{Yj}, \\ \sum_{i=1}^I \sum_{n=1}^{N(i)} \bar{t}_{in}^{Yj} X_{in}^{Yj} &\leq T^{Yj}, \bar{R}^{Y\lambda} \leq \bar{R}^{Y\lambda}, \bar{t}_{in}^{Yj} = \sum_{j=1}^{J_Y} \bar{t}_{in}^{Yj} X_{in}^{Yj}, \\ \bar{t}^Y &= \max_{\bar{z}^Y} t_{in}^{Yj} - \min_{\bar{z}^Y} (t_{in}^{Yj} - \bar{t}_{in}^{Yj}); \bar{t}^Y \rightarrow \min. \end{aligned} \quad (8)$$

Величина T_i може задаватись. Інакше вважаємо $T_i = T$. Невідомі величини $t_{in}^Y, t_{in}^{Yj}, X_{in}^{Yj}$. Величини $\bar{T}^{Yj}, \bar{R}^{Y\lambda}, \bar{t}_{in}^{Yj}$ задані. Крім цього, кожен раз вважають відомою множину завдань, які є попередніми за мережевим графіком.

Завдання побудови гнучкого графіку вирішується в два етапи: спочатку розподіляється множина завдань по структурним підрозділам, які представлені групами менеджерів, а потім закріплюються завдання всередині структурних підрозділів, між членами групи менеджерів, які утворюють структурний підрозділ.

Алгоритм побудови гнучкого графіку Y – того структурного підрозділу підприємства полягає у наступному:

1. Сформуємо масиви z^Y, z_i^Y . Розрахуємо $R^{Y\lambda}$.

2. Здійснимо часткову агрегацію завдань всередині кожного напрямку діяльності підприємства: масив z_i комплектується з масивів z_i^Y . Масиви z_i^Y відповідають групам завдань, які є результатом агрегації, тобто ранжування послідовності для z_i^Y .

3. Розрахуємо мінімально можливий час \bar{t}_i^Y виконання комплексу завдань z_i^Y .

4. Встановимо на найбільш ранній строк начало виконання всього комплексу завдань.

5. Лічильник модельного часу α , який дорівнює найменшому часу виконання завдання, встановимо $\alpha = 0$; початковий момент часу θ модельного часу,

за який не змінюється розподіл завдань, $\theta^0 = 0$.

6. Сформуємо розширений фронт завдань $\mathfrak{S}_{\theta^\alpha}$. Спочатку в нього ввійдуть всі завдання, які розпочинаються в момент часу $\alpha = 0$.

7. Якщо $\mathfrak{S}_{\theta^\alpha} = 0$, то переходимо до пункту 12.

8. Визначимо узагальнені резерви часу для кожного завдання $t_i^Y(\mathfrak{S}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha)$.

9. Сформуємо класи завдань Q_β за зростанням узагальнених резервів часу

$$\mathfrak{S}_{\theta^\alpha} = U_\beta Q_\beta.$$

10. Переглянемо по порядку класи завдань Q_β і за мірою можливості призначимо усупільнені завдання до виконання, а саме: при одночасному виконанні двох умов

$$R_{in}^{j\lambda} > 0 \text{ та } T^{Yj} \geq \bar{t}_{in}^{Yj}$$

Якщо $\bar{R}^Y > R^Y$, то z_i^Y вносимо до нового розширеного фронту $\mathfrak{S}_{\theta^{\alpha+1}}$ і помічаємо. Цей пункт повторюємо до того моменту, коли в $\mathfrak{S}_{\theta^\alpha}$ не залишиться завдань, які не є поміченими. В результаті сформуємо масиви \bar{z}^Y (для окремих Y значення \bar{z}^Y може дорівнювати 0).

11. Для кожної Y за умови $\bar{z}^Y \neq 0$ виходячи з алгоритмів визначення особистих графіків роботи вирішуємо завдання визначення графіків роботи окремих менеджерів. Для кожної z_i^Y розраховуємо α_i^Y ; $0 \leq \alpha_i^Y \leq 1$. Для кожного з Q_β обчислюємо $\bar{\alpha}_\beta = \min_{Q_\beta} \alpha_i^Y$.

Для всіх Q_β маємо $\bar{\alpha}_\beta = \max_{Q_\beta} \alpha_i^Y$; шагу θ на протязі якого розподілення завдань не змінюється. Розглянемо резерви часу всіх завдань фронту $\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}$ через $Q_\beta = Q_\beta^1 \cup Q_\beta^2 \cup Q_\beta^3$, де Q_β^1 – множина узагальнених завдань z_i^Y , призначених з $\alpha_i^Y = 1$. Q_β^2 – множина узагальнених завдань z_i^Y , які мають $0 \leq \alpha_i^Y \leq 1$, Q_β^3 – множина узагальнених завдань $z_i^Y = 0$, тобто непризначених. Знайдемо величину

$$t_i^Y(\tilde{\theta}) = b_i^Y - \bar{t}_i^Y(\tilde{\theta}) = b_i^Y - \bar{t}_i^Y(\theta^\alpha) - \tilde{\theta}; S(\tilde{\theta}) = \max_{\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}} t_i^Y(\tilde{\theta}) = S(\theta^\alpha) - \tilde{\theta};$$

$$t_i^Y(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \tilde{\theta}) = S(\theta^\alpha) - \tilde{\theta} - (b_i^Y - \bar{t}_i^Y(\theta^\alpha)) = t_i^Y(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha),$$

тобто резерв часу для таких z_i^Y не змінився. Для кожної узагальненої задачі $z_i^Y \in Q_\beta^3, Q_\beta^2$

$$t_i^Y(\tilde{\theta}) = b_i^Y; S(\tilde{\theta}) = S(\theta^\alpha) - \tilde{\theta}; t_i^Y(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \tilde{\theta}) = t_i^Y(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha) - \tilde{\theta};$$

$$t_i^Y(\tilde{\theta}) = b_i^Y - \alpha_i^Y \tilde{\theta}; t_i^Y(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \tilde{\theta}) = t_i^Y(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha) - \tilde{\theta}(1 - \alpha_i^Y),$$

тобто резерв часу для z_i^Y зменшився на $\tilde{\theta}$, зрівнюються для різних класів Q_β^1 та Q_β^2 . $\tilde{\theta}(1 - \alpha_i^Y)$. Знайдемо момент часу, коли резерви часу для виконання завдань співвідношень отримуємо

$$\theta' = (t_i^{Y(2,\beta)}(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha) - t_i^{Y(1,\beta')}(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha)) / (1 - \alpha_i^Y).$$

Аналогічно, маємо

$$\theta'' = (t_i^{Y(3,\beta'')}(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha) - t_i^{Y(2,\beta)}(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha)) / \alpha_i^Y.$$

Символи $(2,\beta)$, $(1,\beta')$, $(3,\beta'')$ яких $0 < \alpha_i^Y < 1$, то θ' та θ'' маркують відповідні класи Q_β^2 , Q_β^1 , Q_β^3 , характеризують лише окремі z_i^Y . Для при $\beta' < \beta < \beta''$. У зв'язку з тим, що в підклас Q_β^2 потрапили групи завдань, для визначення найбільш раннього моменту часу обираємо θ' та θ'' наступним чином:

$$\theta' = (t_i^{Y(2,\beta)}(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha) - t_i^{Y(1,\beta')}(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha)) / (1 - \bar{\alpha}_\beta);$$

$$\theta'' = (t_i^{Y(3,\beta'')}(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha) - t_i^{Y(2,\beta)}(\mathfrak{Z}_{\theta^\alpha}, \theta^\alpha)) / \bar{\alpha}_\beta.$$

Прийmemo $\beta' = \beta - 1$, момент часу закінчення θ_i^Y та найбільш $\beta'' = \beta + 1$ та позначимо $\theta'_\beta = \theta'$ і ранній момент часу можливої зміни $\theta''_{\beta+1} = \theta''$. максимального значення будь-якого з λ_γ ресурсів через $\theta^{(IV)}$. Тоді $\theta^{\alpha+1}$ визначимо як $\theta^{\alpha+1} = \theta + \theta^\alpha$, де

$\theta = \min(\theta'_{\beta}, \theta''_{\beta+1}, \theta^{(IV)})$. Відновимо які працювали в період з θ^{α} та $\theta^{\alpha+1}$.
 максимальний рівень ресурсів $R^{\alpha\lambda} = \bar{R}^{\lambda}$ Переходимо до пункту 6. Структурну схему
 за всіма γ та λ , а також перерахуємо структурними підрозділами наведемо на
 значення $T^{\gamma j} = T^{\gamma j} - \theta$ за всіма γ та j , рис. 1 в узагальненому вигляді.

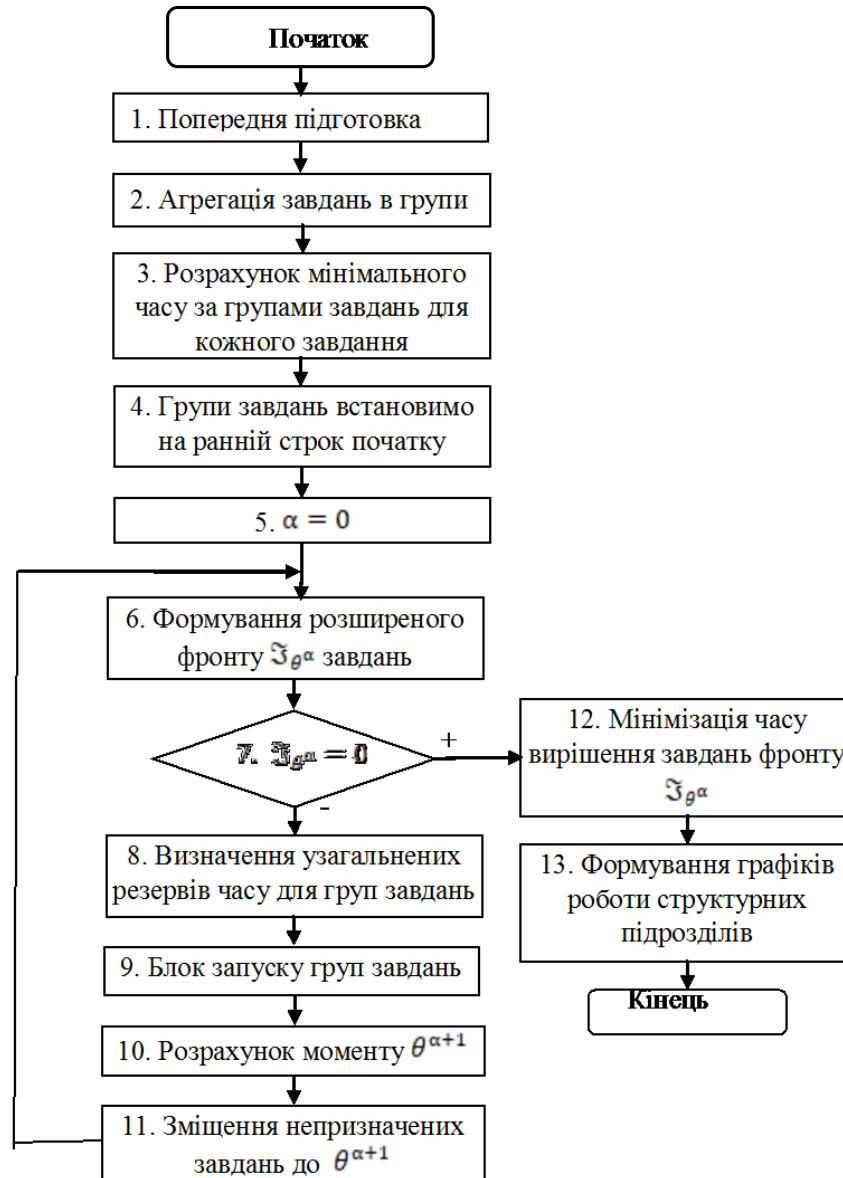


Рис. 1. Узагальнена структурна схема алгоритму вирішення завдань

12. Всі групи завдань призначимо за час θ^{α} . Якщо $\theta^{\alpha} > T$, то формуємо повідомлення про те, що рішення відсутнє. Сформуємо масив в якому для кожної групи завдань визначено структурний підрозділ, час початку, закінчення, тривалість виконання завдань. На основі цього масиву сформуємо вихідний документ – графік роботи структурних підрозділів підприємства в

якому проти шифру підрозділу вказуються шифри завдань та відповідні моменти початку та кінця їх виконання.

Висновок. В матеріалах цієї статті розглянуто питання коригування графіків роботи структурних підрозділів підприємств.

Промисловим підприємствам запропоновано використання моделі організації гнучких графіків роботи структурних підрозділів.

Запропоновано алгоритм розподілу завдань за структурними підрозділами підприємства.

Моделювання гнучких графіків роботи структурних підрозділів промислових підприємств дозволяє коригувати роботу підприємства за принципом позитивного зворотного зв'язку.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Новікова М. М. Технологія управління персоналом: теоретичні та методичні аспекти: монографія / М. М. Новікова, Л. О. Мажник; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х. : ХНАМГ, 2012. – 215 с.
2. Балабанова Л.В. Організація праці менеджера: навч. посіб. / Л.В. Балабанова, О.П. Сардак. – К.: Професіонал, 2007. – 407 с.
3. Віноградська О.М. Організація праці менеджера: навч. посібник / О.М. Віноградська. – Харків: ХНАМГ, 2008. – 190 с.
4. Кузьмін О.Є. Керівництво організацією : навч. посіб. / О.Є. Кузьмін, Н.Т. Мала, О.Г. Мельник, І.С. Проник. - Л. : Вид-во нац. ун-ту «Львів, політехніка», 2008. - 244 с.
5. Довгань Л.Є. Праця керівника, або практичний менеджмент: навч. посіб. / Л.Є. Довгань. – К.: Екс об, 2002. – 384 с.
6. Мазаракі А.А. Основи менеджменту: підручник / А.А. Мазаракі. - Харків: Фоліо, 2014. - 864 с.
7. Мильнер Б.З. Теория организации: учебник. / Б. З. Мильнер. — Москва: ИНФРА-М, 2012. — 848, [2] с.
8. Мочерний С.В. Економічна енциклопедія./ С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр “Академія”, 2000. – 864 с.
9. Армстронг, Майкл. Менеджмент : методы и приемы : [пер. с 3-го англ. изд.] / М. Армстронг. – Київ : Знання-Прес, 2006. – 876 с. – (Европейский менеджмент).
10. Друкер, Питер. Энциклопедия менеджмента. / П. Друкер: Пер. с англ. — М. : Издательский дом "Вильямс", 2004. — 432 с.: ил. — Парал. тит. англ.
11. Євдокімова Н.М. Економічне управління підприємством: навч. посібник / Н.М. Євдокімова, Л.П. Батенко, В.А. Верба та ін.; за заг. ред. Н.М. Євдокімової. – К.: КНЕУ, 2011. -327с.
12. Зайверт Л. Ваше время – в Ваших руках (Советы руководителя как эффективно использовать рабочее время) / Л. Зайверт; [пер. с нем.]. – М. : Интерэксперт, Инфра-М. 1995. -268с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133540

УДК 65.016:656.2

РОЗВИТОК ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор,
Коловойда Д.С., студентка (УкрДУЗТ)*

В умовах формування інноваційної моделі розвитку економіки вирішальним чинником економічного зростання дедалі більше стає інтелектуальний потенціал, який є не лише складовою частиною процесу виробництва, а й рушійною силою його розвитку. Осторонь проблематики розвитку інтелектуального потенціалу не залишаються і підприємства залізничного транспорту. Процес розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту повинен вміщувати підготовку, прийняття та реалізацію відповідних управлінських рішень, спрямованих на його ефективне використання, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності та досягнення поставлених цілей підприємства.

Ключові слова: інноваційна модель розвитку економіки, підприємства залізничного транспорту, інтелектуальний потенціал, розвиток інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту, процес.

РАЗВИТИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Кирдина Е.Г., д.э.н., профессор,
Коловойда Д.С., студентка (УкрГУЖДТ)*

В условиях формирования инновационной модели развития экономики решающим фактором экономического роста все больше становится интеллектуальный потенциал, который является не только составной частью процесса производства, но и движущей силой его развития. В стороне проблематики развития интеллектуального потенциала не остаются и предприятия железнодорожного транспорта. Процесс развития интеллектуального потенциала предприятий железнодорожного транспорта должен содержать подготовку, принятие и реализацию соответствующих управленческих решений, направленных на его эффективное использование, что будет способствовать повышению конкурентоспособности и достижения поставленных целей предприятия.

Ключевые слова: инновационная модель развития экономики, предприятия железнодорожного транспорта, интеллектуальный потенциал, развитие интеллектуального потенциала предприятий железнодорожного транспорта, процесс.

THE THEORETICAL ASPECTS OF PROJECT MANAGEMENT IN THE ACTIVITIES OF COMMERCIAL ENTERPRISES

*Kirdina E.G., doctor of Economics, Professor,
Kolovoda D., student (USU of RT)*

In the context of the formation of an innovative model of economic development, the decisive factor of economic growth is increasingly the intellectual potential, which is not only an integral part of the production process, but also the driving force of its development. The development of intellectual potential and its effective use not only serves as the basis for the formation of the information economy in Ukraine, based on intellectual and information technologies, but also becomes the basis of quality of life, including income, consumption, environmental protection, the formation of personality. The actual intellectual products generating new ideas, solves problems of limited networking resources, goods, services, jobs, preserving the environment and raising the standard of living of the population. The problems of intellectual potential development are not left to the side of railway transport enterprises. Railway transport is an important part of the production infrastructure of the economy of Ukraine and occupies a leading place in meeting the needs of the population and public production in transportation. The process of development of the intellectual potential of railway transport enterprises should include the preparation, adoption and implementation of appropriate management decisions aimed at its effective use, which will enhance the competitiveness and achieve the goals of the enterprise. The development of the intellectual potential of railway transport enterprises requires the creation of an appropriate management system, which should be integrated into the enterprise management system to ensure the effective formation, use and development of intellectual potential on the basis of the proposed base (human, structural and consumer capital) as the main resource of the enterprise's intellectual capital.

Key words: *innovative model of economy development, railway transport enterprises, intellectual potential, development of intellectual potential of railway transport enterprises, process.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Інтелектуальний потенціал України – це частина її суспільства, діяльність якої спрямована на розв'язання теоретичних і практичних проблем розбудови держави, розвитку народного господарства та підвищення рівня життєдіяльності населення. В інтелектуальному потенціалі представлені різні верстви населення, однак його основою є інтелігенція. Вона об'єктивно визначає особливості інтелектуального потенціалу, мету його функціонування і перспективи.

В умовах формування інноваційної моделі розвитку економіки вирішальним чинником економічного зростання дедалі

більше стає інтелектуальний потенціал, який є не лише складовою частиною процесу виробництва, а й рушійною силою його розвитку. Розвиток інтелектуального потенціалу та його ефективне використання не тільки служить підґрунтям формування в Україні інформаційної економіки, базованої на інтелектуальних та інформаційних технологіях, а й стає основою якості життя, охоплюючи рівень доходів, обсяги споживання, захист довкілля, становлення особистості. Власне інтелектуальна продукція генерує нові ідеї, розв'язує проблеми обмеженості невідтворених ресурсів, товарів, послуг, робочих місць, збереження довкілля та підвищення рівня життя населення. У зв'язку з зазначеним

все більш актуальною стає проблема формування інтелектуального потенціалу, оскільки він виступає ключовим ресурсом соціально-економічного розвитку підприємств і визначає їх конкурентоспроможність. Осторонь проблематики розвитку інтелектуального потенціалу не залишаються і підприємства залізничного транспорту. Залізничний транспорт є важливою складовою виробничої інфраструктури економіки України та займає провідне місце в забезпеченні потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Саме тому питання ефективного та успішного розвитку залізничного транспорту в цілому, а також окремих його складових, є актуальними.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Очевидне загострення проблем формування, ефективного використання та подальшого розвитку інтелектуального потенціалу підприємств потребує переосмислення наукового доробку з питань дослідження причин і наслідків спаду в сфері інтелектуальної діяльності. Впродовж останнього часу значний вклад у дослідження інтелектуального потенціалу зробили такі вчені, як А. Мартинов [1], В. Глухов, С. Коробко, Т. Марініна [4], М. Корінь [5], С. Панченко, І. Воловельська, В. Маслова [6]. Теоретичні та практичні аспекти функціонування залізничного транспорту, його складових і окремі питання інтелектуалізації транспортної сфери розглянуті у роботах В. Диканя, В. Компанієць, О. Полякової [2], Ю. Боровика, Ю. Уткіної [3], І. Токмакової, О. Олійник [7] та ін. В їх наукових роботах обґрунтовані оптимальні співвідношення чинників економічного зростання та досліджена стратегія розвитку і впливу інтелектуального потенціалу на розв'язання не тільки поточних, а й стратегічних проблем.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Не

дивлячись на велику кількість праць щодо вирішення проблематики інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту, на нашу думку, особливу увагу слід приділити питанням його розвитку в сучасних умовах господарювання.

Формування цілей статті. Саме тому метою статті є обґрунтування теоретичних аспектів розвитку інтелектуального потенціалу залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортний комплекс є одним із найважливіших елементів економічної системи кожної держави. За складністю поставлених завдань, за кількістю зв'язків з усіма галузями господарства він не має аналогів на ринку. Транспортний комплекс України у разі використання його потужності в повному обсязі може бути однією із визначальних складових бюджету держави. У вирішенні соціально-економічних проблем країни транспорт відіграє чималу роль. Забезпеченість території добре розвинутою транспортною системою є одним із значущих факторів концентрації населення і виробництва та є важливою перевагою для розміщення виробничих сил. Транспорт, як важлива складова частина економіки, є невід'ємною ланкою між регіонами, галузями та підприємствами. Саме тому роль залізничного транспорту визначається тим, що вони забезпечують просторово-часове й обмінне з'єднання матеріальних потоків, господарських зв'язків і виробничо-економічних систем у процесі соціально-економічного відтворення.

Динамічний процес становлення нових форм організаційно-економічних відносин в межах виробничо-економічних систем диктують провадження принципів відмови від виключно технократичного бачення управлінських, економічних, мотиваційних та технологічних процесів на підприємствах. Позаяк, достатні темпи промислового зростання повинні

спрямовуватися в єдине поле сучасного поступу передових країн світу.

Наукова теорія має багато визначень терміну потенціал, у всезагальному трактуванні, потенціал – сила, міць, можливості, запаси, засоби, що можуть бути використані. З прив'язкою до особистості, потенціал трактується як особлива, здатна до саморозвитку система відновлюваних внутрішніх ресурсів людини, які виявляються в діяльності, направленій на отримання соціально-важливих результатів. Економічний потенціал розуміють як сукупність наявних та придатних до мобілізації основних джерел, засобів країни, елементів потенціалу цілісної економічної системи, що використовуються і можуть бути використані для економічного зростання й соціально-економічного прогресу.

Водночас, аналіз новітніх тенденцій в сфері інтелектуалізації економіки, та їх вплив на систему менеджменту підприємств, дозволяє осмислити і узагальнити різні погляди на процес формування інтелектуального потенціалу підприємства.

На рівні підприємства інтелектуальний потенціал є основою інноваційного розвитку, підсилення конкурентних переваг, підприємницьких і управлінських навиків, та лідерських якостей працівників. Він задає темп і характер управлінським нововведенням у системі менеджменту підприємства.

Інтелектуальний потенціал, розвиваючись на основі попередніх форм, вбирає в себе їх основні властивості і одночасно має власний зміст, який визначається: наявністю і прогресивним розвитком інтелектуальної власності; становленням креативного типу мислення працівників, що формує і реалізовує основні моделі відтворення кожної конкретної економічної системи і їх сукупності; переважним формуванням в даній системі інтелектуального центру, що охоплює поступово всю сукупність

чинників виробництва, розподілу, обміну і споживання [7].

Інтелектуальний потенціал – найважливіший елемент, що використовується для виробництва економічних благ, який грає в сучасному економічному світі більш важливу роль порівняно з матеріальними факторами виробництва. Трактування поняття інтелектуальний потенціал відрізняється широкою різноманітністю.

На думку вчених інтелектуальний потенціал це:

- характеристика інтелектуальної сфери країни або регіону і джерело нових знань, ідей, інформації, що сприяють підвищенню конкурентоспроможності економіки та рівня життя населення [3, 5];

- здатність системи (держави, регіону, підприємства, організації тощо) до знаходження унікальних рішень для досягнення значущих результатів у галузі науки, техніки, технології, в духовно-моральній сфері [4].

Інтелектуальний потенціал, що включає здатність людських ресурсів підприємства сприймати і генерувати інновації, інтелектуальну власність як актив, інноваційну інформованість, забезпеченість інноваційними технічними засобами, оргтехнікою та зв'язком, не тільки виконує забезпечуючу функцію, але і виступає креативним активуючим компонентом інноваційного потенціалу підприємства. Кожна складова інтелектуального потенціалу підприємства генерується в процесі виконання функцій управління: аналізу і оцінки, планування, координації, організації, мотивації, контролю. Формування інтелектуального капіталу підприємства базується на пошуку способів ефективного створення і використання знань та інформації.

Інтелектуальний потенціал є не просто сукупністю інтелектуальних ресурсів, а цілісною, динамічною системою, у якій всі інтелектуальні складові перебувають у взаємозв'язку і взаємодії. Системність інтелектуального

потенціалу значною мірою визначається системністю діяльності інтелекту: «Системними є і сам результат пізнання, самі отримані знання і їх представлення... системними є не тільки людська діяльність і мислення, а й сама природа, весь Всесвіт» [4]. Інтелектуальний потенціал як система характеризується такими ознаками: інтелектуальний потенціал є сукупністю взаємодіючих між собою і оточуючим середовищем компонентів, які формують єдине ціле, що має загальні властивості; як цілісний об'єкт, інтелектуальний потенціал складається з компонентів, кожен з яких містить низку взаємодіючих між собою і оточуючим їх середовищем елементів; кожному компоненту інтелектуального потенціалу притаманні певні властивості, які виділяють його серед решти компонентів; у своїй взаємодії і взаємозв'язку компоненти інтелектуального потенціалу забезпечують виконання поставлених завдань заради досягнення визначеної мети. На основі властивостей системи, узагальнених науковцями [5, 6], слід також виділити основні властивості інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Цільові та функціональні властивості:

- синергія – у своїй взаємодії складові інтелектуального потенціалу створюють можливості, які значно переважають можливості кожного окремого компонента у вигляді їх простої суми;

- емерджентність – у поєднанні своїх складових інтелектуальний потенціал набуває властивостей, які не характерні для цих складових окремо;

- цілеспрямованість – інтелектуальний потенціал формується і використовують задля досягнення поставлених цілей;

пріоритетність інтересів у формуванні інтелектуального потенціалу загалом перед інтересами формування

окремих його складових;

- унікальність – кожне підприємство має притаманний лише йому інтелектуальний потенціал, що визначається унікальним набором та поєднанням інтелектуальних ресурсів.

Властивості взаємозв'язку з оточенням:

- відкритість – взаємозв'язок і взаємовплив інтелектуального потенціалу та середовища функціонування підприємств залізничного транспорту;

- адаптивність – здатність суб'єкта господарювання до зміни певних параметрів свого інтелектуального потенціалу з метою збереження і досягнення цілей під впливом змін середовища функціонування.

Структурні властивості:

- цілісність – інтелектуальний потенціал є тими можливостями, які проявляються лише при поєднанні його складових;

- структурованість (декомпозиційність) – поділ інтелектуального потенціалу на окремі складові та їх автономне дослідження;

- упорядкованість – організована взаємодія складових інтелектуального потенціалу на протигагу хаотичному впливу;

- ієрархічність – взаємне підпорядкування складових інтелектуального потенціалу залежно від призначення та діяльності.

Властивості стану і розвитку:

- динамічність – зміна параметрів інтелектуального потенціалу під впливом часового фактору;

- саморозвиток – розвиток інтелектуального потенціалу унаслідок внутрішніх перетворень, зумовлених його складовими;

- гомеостаз – сталість визначальних особливостей та загального призначення інтелектуального потенціалу;

- саморегульованість – збереження стану рівноваги інтелектуальним потенціалом, з урахуванням внутрішніх і

зовнішніх змін.

Управління інтелектуальним потенціалом на підприємствах реалізується в наступних напрямках.

1. Управління НДДКР і технологічними інноваціями включає:

- планування, організацію, контроль і регулювання процесу розвитку наукових і технічних знань фахівців;

- формування інтелектуально-інформаційної середовища, що сприяє генеруванню нових ідей, розвитку творчості, винахідництва, раціоналізаторства;

- формування інтелектуальної бази, що дозволяє підприємству адаптуватися і утримувати свої позиції в мінливому зовнішньому середовищі.

2. Управління інноваційним потенціалом та розвитком працівників:

- формування та ефективне використання фондів знань;

- прогнозування потреби в інтелектуальних ресурсах;

- виявлення емоційно-психологічного та інтелектуального потенціалу співробітників;

- забезпечення умов безперервного вдосконалення і розвитку персоналу;

- розробка програм заходів по вдосконаленню і розвитку інтелектуальних ресурсів.

3. Управління внутрішньою та зовнішньою інформацією і комунікаціями:

- координація дій фахівців, задіяних у процесі управління інтелектуальними ресурсами, за рахунок формалізації і регламентації різних процедур;

- формування системи збору, передачі, обробки, зберігання і використання внутрішньої і зовнішньої інформації.

4. Управління портфелем прав на інтелектуальні ресурси:

- оптимізація складу портфеля прав власності на інтелектуальні ресурси у відповідності зі стратегією розвитку підприємства;

- розробка організаційно-технічних заходів, що забезпечують захист інтелектуальних ресурсів.

5. Управління комерціалізацією інтелектуальних ресурсів:

- забезпечення умов для отримання максимальної вигоди від використання інтелектуальних ресурсів;

- аналіз і оцінка вартості прав на об'єкти інтелектуальної власності, моніторинг комерційного потенціалу інтелектуальних ресурсів.

Процес розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту повинен вмійшувати підготовку, прийняття та реалізацію відповідних управлінських рішень, спрямованих на його ефективне використання, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності та досягнення поставлених цілей підприємства.

Розвиток інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту потребує створення відповідної системи управління, що має бути вбудована в систему управління підприємством для забезпечення ефективного формування, використання й розвитку інтелектуального потенціалу на основі запропонованої бази (людський, структурний та споживчий капітали) як головного ресурсу інтелектуального капіталу підприємства.

Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку. В умовах формування інноваційної моделі розвитку економіки вирішальним чинником економічного зростання дедалі більше стає інтелектуальний потенціал, який є не лише складовою частиною процесу виробництва, а й рушійною силою його розвитку. Осторонь проблематики розвитку інтелектуального потенціалу не залишаються і підприємства залізничного транспорту. Залізничний транспорт є важливою складовою виробничої інфраструктури економіки України та займає провідне місце в забезпеченні

потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Процес розвитку інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту повинен вмещувати підготовку, прийняття та реалізацію відповідних управлінських рішень, спрямованих на його ефективне використання, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності та досягнення поставлених цілей підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Мартынов, А.Ф. Концепция управления интеллектуальным потенциалом экономических систем [Текст] / А.Ф. Мартынов // Инновации и инвестиции. – 2008. – №2. – С. 18-23.
- 2 Дикань, В.Л. Етичні основи бізнесу [Текст]: підручник / В.Л. Дикань, В.В. Компанієць, О.М. Полякова. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.
- 3 Дикань, В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств [Текст]: підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.
- 4 Глухов, В.В. Экономика знаний [Текст] / В.В. Глухов, С.Б. Коробко, Т.В. Маринина. – СПб.: Питер, 2013. – 528 с.
- 5 Корінь, М.В. Напрямки збереження та розвитку інтелектуального капіталу залізничного транспорту [Текст] / М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 44. – С. 56-59.
- 6 Панченко, С.В. Управління бізнесом [Текст]: підручник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, В.О. Маслова; За заг. ред. В.Л. Диканя. – Харків: УкрДУЗТ, 2016. – 312 с.
- 7 Токмакова, І.В. Інтелектуальний потенціал як основа інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / І.В. Токмакова, О.М. Олійник // Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку: матеріали Всеукр. заочної наук.-практ. конф. (22-25 жовтня 2013 р., м. Харків). – С. 385-389. – Режим доступу: <http://ekon.uipa.edu.ua>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133551

УДК 656.2; 657.6;65.012.7

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ ПІДПРИЄМСТВ

*Петухова Т.О., к.е.н., доцент,
Шамрай А.Є., студентка (УкрДУЗТ)*

У статті авторами запропоновано теоретичні основи розвитку внутрішнього аудиту, як підґрунтя прийняття управлінських рішень на вимогу підвищення прозорості та гаранту забезпечення якісної інформації про діяльність підприємств. Також запропоновано напрям удосконалення методології організації побудови здійснення процесу внутрішнього аудиту та розкрито зміст її основних етапів з акцентом на необхідність урахування галузевих особливостей.

Ключові слова: *аудит, контроль, внутрішній аудит, організація.*

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО АУДИТА ПРЕДПРИЯТИЙ

*Петухова Т.А., к.э.н., доцент,
Шамрай А.Е., студентка (УкрГУЖДТ)*

В статье авторами предложены теоретические основы внутреннего аудита, как основы принятия управленческих решений для обеспечения прозрачности и гарантии обеспечения качественной информации о деятельности предприятий. Также предложено направление совершенствования методологии организации построения осуществления процесса внутреннего аудита и раскрыто содержание ее основных этапов с необходимостью учета отраслевых особенностей.

Ключевые слова: *аудит, контроль, внутренний аудит, организация.*

THEORETICAL FOUNDATIONS OF THE DEVELOPMENT OF INTERNAL AUDIT ENTERPRISES

*Pyetukhova T.O., PnD of Economics,
Shamray A., student (USU of RT)*

In the article the authors proposed theoretical bases of internal audit as the basis for making managerial decisions and guaranteeing the provision of qualitative information on the activities of the enterprises. The direction of improving the methodology for organizing the construction of the implementation of the internal audit process is also proposed, and the content of its main stages is disclosed, taking into account the branch features. The article states that the evaluation organization understands the system of conditions and elements for constructing the implementation of the internal audit process and proposes to carry out an audit in the chain of interconnected stages. At the first stage, the goal is set, in determining which one must rely on the directions of using the results of the audit. At this stage, there is also a definition of the subjects of the audit and its type. The following stages are preparing for the receipt and analysis of data. In the future, all existing and possible sources of information that would provide as much information about the activities of railway companies are determined. The pilot phase involves the formation of a work plan (specification of tasks, terms and executors) and expert groups. The fifth stage is the decision-making process and the compilation of documents based on the results of the internal audit. The sixth, final, stage, which is a control phase, is carried out, at the expense of feedback, the introduction of proposals and recommendations into the practical activities and results of the implementation of measures and their efficiency. Thus, an element of an organizational model that can be considered as a typical one is proposed, which provides an opportunity to build audit models for each of its types based on it.

In the development of this topic, at the further stages of the study, it is envisaged to develop a methodological and organizational model of the functioning of the system of internal audit adequate to the needs of enterprises, to improve the forms and methods of conducting internal audit of specialized for research objects, to develop ways of improving and adapting internal audit for the purposes of management taking into account world and domestic experience and requirements of international standards of internal audit.

Key words: *the audit, the control, the internal audit, the organization.*

Постановка проблеми. В умовах глобалізації економіки невід'ємною функцією управління, яке вимагає підвищення прозорості бізнес-процесів, інформативності, своєчасності даних про діяльність структурних підприємств та результатів їх діяльності, резервів, що мають бути задіяні, стає внутрішній аудит, як гарант забезпечення абсолютно достовірної, корисної та неупередженої інформації [1]. Сучасні умови диктують такий розвиток внутрішнього аудиту, який спрямоване не тільки на реалізацію і посилення контрольної функції внутрішнього аудиту, а й на функції безпосередньо не пов'язані з контролем (управлінського консалтингу, аналізу, прогнозу).

Формування цілей статті. Метою статті є розкриття теоретико-методичних основ організації внутрішнього аудиту, який спрямовано на формування інформаційного підґрунтя управління, як джерела достовірної повної та корисної інформації про наявні ресурси та резерви підприємств, що мають реальні перспективи використання для досягнення стратегічних цілей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Необхідність організації і впровадження внутрішнього аудиту на підприємствах досліджували та описували такі відомі вчені, як Ф.Ф. Бутинець, Н.І.Дорош, Л.П. Кулаковська, Ю.В.Піча, Б.Ф.Усач, В.В.Собко, Н.А.Іванова, О. В. Ролінський та інші [2-8]. Але незважаючи на глибоке та всебічне дослідження, вчені, на жаль, недостатньо уваги приділяли процесу трансформації системи контролю підприємств на систему внутрішнього аудиту, що побудовано на основі принципу незалежності та за умови його сучасної інтеграції в інструмент управління.

Виклад основного матеріалу дослідження. Забезпечення підтримки управлінських рішень щодо управління діяльністю і забезпечення обліку та

контролю за використанням обмежених ресурсів, потребує якісної інформації про витрачені ресурси, їх вплив на діяльність підприємства, умови капіталізації та ефективність здійснення. Таким чином, система контролю є об'єктивною необхідністю для подальшої розробки збалансованої системи загального аналізу ефективності діяльності та впливу на найважливіші показники діяльності підприємств, для вивчення різноманітних аспектів покращення показників діяльності, визначення оптимальних варіантів реалізації рішень, оперативного корегування параметрів та підтримки стратегічних рішень.

За дослідженнями Джон А.Є. внутрішній аудит виник в ХІХ столітті. Перші внутрішні аудиторі з'явилися у великих компаніях, бізнес яких був особливо схильний до загрози зловживань (цьому сприяв великий обсяг ділових операцій, безліч складних контрактів з постачальниками і споживачами, територіальне розосередження і т.д.). Не дивно, що першими компаніями, які вдалися до внутрішнього аудиту, були залізничні компанії, в яких він був широко поширений вже в кінці ХІХ столітті. Його роль полягала в попередженні та виявленні спотворень в діяльності господарюючих суб'єктів філій.

Гучні корпоративні скандали, що відбулися в 2000-2001 роки, пов'язані з фінансовим шахрайством в різних компаніях (компанії WorldCom, Enron (США) і ін.), Прийняття у США Закону Сарбейнса - Окслі в 2002 році надало новий поштовх розвитку внутрішнього аудиту у всьому світі. Слід зазначити що, діяльність внутрішніх аудиторів зазнала трансформацію з простої перевірки фінансових операцій до перевірки, спрямованої на досягнення трьох взаємопов'язаних цілей, які полягають в забезпеченні дотримання чинного законодавства, достовірності бухгалтерської (фінансової) звітності та ефективності діяльності господарюючого

суб'єкта. Відмінною рисою сучасного внутрішнього аудиту є використання ним ризик-орієнтованого підходу для обслуговування стратегії управління ризиками організації.

Таким чином, зазначимо, внутрішній аудит має певну історію та етапи трансформації, що свідчить про наявність потенціалу для розвитку та подальшого вдосконалення організації та процесу внутрішнього аудиту з урахуванням організаційної структури підприємства, змін нормативно-законодавчої бази України, динаміки зовнішнього середовища та сучасних викликів інформаційного суспільства.

Організаційне забезпечення розвитку внутрішнього аудиту вимагає термінологічної визначеності стосовно

внутрішнього аудиту, його об'єктів, етапів та результатів.

Дослідження визначень, які мають відношення до теоретичних основ аудиту та практично використовуються, дозволяють розглядати аудит як перевірку даних бухгалтерського обліку і показників фінансової звітності суб'єкта господарювання з метою висловлення незалежної думки аудитора про її достовірність в усіх суттєвих аспектах та відповідність вимогам законів України, положень (стандартів) бухгалтерського обліку або інших правил (внутрішніх положень суб'єктів господарювання) згідно із вимогами користувачів.

У дослідженні Філозопа О.В. [9] проведений аналіз визначень внутрішнього аудиту в економічній літературі (таблиця 1).

Таблиця 1

Трактування терміну «внутрішній аудит» [9]

Автор	Трактування терміну
Алборов Р.А.	Внутрішній аудит – це фактично внутрішньогосподарський контроль
Пономаренко П.Г.	Внутрішній аудит – це перевірка дотримання встановленого порядку ведення бухгалтерського обліку і надійності функціонування внутрішнього контролю
Вітюк Л.М., Гайдай Л.П.	Внутрішній аудит – це регламентована внутрішніми документами підприємства сукупність процедур внутрішнього контролю ланок управління і різних аспектів діяльності підприємства, які здійснюються спеціалізованим відділом або окремою посадовою особою з метою допомоги органам управління в ефективному внутрішньому контролі
Калистратов Л.М.	Внутрішнім контролем (аудитом) розуміє організовану економічним суб'єктом, діючу в інтересах керівників або власників, регламентовану внутрішніми документами систему контролю за дотриманням встановленого порядку ведення бухгалтерського обліку та надійністю системи внутрішнього контролю.
Пантелєєв В.П.	Внутрішній аудит – це аудит, який здійснюється співробітниками суб'єкта господарювання
Пантелєєв В.П., Корінько М.Д.	Внутрішній аудит – це діяльність з оцінювання, яка організована в межах суб'єкта господарювання і яку виконує окремий його відділ чи окрема особа

В результаті дослідження поняття «внутрішній аудит» можна виявити декількох базових підходів до його трактування. У вузькому розумінні поняття внутрішнього аудиту найчастіше ототожнюють з термінами «внутрішній контроль» і «ревізія». Відповідно до першого підходу, поняття внутрішнього аудиту ототожнюють з ревізією, під якою розуміється всебічна і глибока документальна і фактична перевірка виробничо-фінансової та комерційної діяльності суб'єкта господарювання за певний період часу[4].

Як відомо, ці два поняття мають багато спільного, а саме: оцінка та звірка достовірності бухгалтерської звітності проводяться за однаковими методиками ведення податкового і фінансового обліку, однаково здійснюються документальний і фактичний контроль. Але якщо заглибитися в поняття, ревізія є формою контролю над підприємством, організацією або компанією з боку держави з метою перевірки бюджетних правовідносин, а внутрішній аудит виконує не тільки контрольні функції, а й орієнтує сучасний бізнес на отримання інформації для прийняття управлінських рішень. Тому різниця між ревізією та внутрішнім аудитом очевидна, хоча на перший погляд ці поняття дуже схожі.

На нашу думку, найбільш широко тлумачать визначення науковці Вітюк Л.М. та Гайдай Л.П. [9]. Але, ми вважаємо, що сучасні вимоги потребують розширення трактування внутрішнього аудиту за рахунок доповнення додатковими акцентами на незалежність, на пріоритетність в процесі пошуку резервів ефективності діяльності та обґрунтування заходів з підтримки її конкурентних переваг підприємств.

Саме уточнення визначення внутрішнього аудиту є теоретичною основою для удосконалення методології організації його на підприємствах.

До принципів аудиту належать незалежність, об'єктивність,

компетентність, конфіденційність, чесність, професійна поведінка, професійні норми і технічні стандарт, належна (розумна) ретельність[10].

Організація – це процес по впорядкуванню всіх елементів дослідження в часі і просторі [11]. Під організацією оцінки будемо розуміти систему умов та елементів побудови здійснення процесу внутрішнього аудиту. Організаційно, внутрішній аудит підприємств можливо здійснити у ланцюзі взаємопов'язаних етапів [12].

На першому етапі задається мета, при визначенні якої необхідно спиратись на напрямки використання підсумків аудиту. Таким чином, формулювання мети надасть можливість визначення кола задач, які повинні бути вирішені після аудиту. Програма аудиту складається з конкретизації завдань аудиту. Крім того, даний етап передбачає визначення предмету та означення об'єктів. Предмет відповідає на запитання, що ми вивчаємо. При визначенні об'єктів варто розуміти, що підсумки аудиту безпосередньо залежатимуть від якості, достовірності та обсягу отриманої інформації.

Об'єктами внутрішнього аудиту є результати діяльності підприємства, його структурних підрозділів, посадових осіб, які відображені у показниках звітності дочірніх підприємств, яка підлягає перевірці, а також інші об'єкти на розсуд власника суб'єкта господарювання відповідно до поставлених перед аудитором завдань. Дослідженню внутрішнього аудитора підлягають достовірність та оперативність інформаційного забезпечення управління, правильність та відповідність умовам господарювання облікової політики (особливо в питаннях оподаткування), стан, а також правильність та ефективність використання господарських засобів, зобов'язань, власного капіталу, відповідність працівників займаним посадам, дієвість внутрішнього контролю, аналіз

ефективності господарювання в цілому та у розрізі окремих бізнес-проектів та процесів [13].

На цьому етапі відбувається також визначення суб'єктів здійснення аудиту та його тип. Мета та можливість отримання необхідної інформації визначають тип. Службами внутрішнього аудиту здійснюються такі типи аудиту:

- аудит ефективності - оцінка і аналіз діяльності об'єкта аудиту на предмет ефективності, економічності, продуктивності і результативності;

- аудит відповідності - оцінка, перевірка дотримання об'єктом аудиту норм законодавства тощо.

Варто при цьому пам'ятати, що не тільки для кожного об'єкту аудиту передбачається аналіз притаманних показників та характеристик, а й кожному типу теж. Тобто, необхідно враховувати час й вартість отримання інформаційної бази та подальшої її обробки. Для суб'єктів, які виконують аудит необхідно розробити інструкції та регламент діяльності. Якщо суб'єктами є експерти, то необхідно здійснити підготовчі роботи для формування експертної групи.

На наступних етапах відбувається підготовка до отримання та аналізу даних. Вид та об'єкт аудиту окреслює систему параметрів. Тобто, необхідно визначити критерії аудиту. Для цього виникає потреба в здійсненні логічного аналізу внутрішнього змісту критерію, визначення його особливостей.

Надалі, визначаються всі існуючі та можливі джерела інформації, які б надавали як найбільше інформації про діяльність підприємства. Джерелами інформації для отримання показників можуть бути: статистична звітність; фінансова звітність та рахунки бухгалтерського обліку; кадрова документація; розпорядні документи (накази, розпорядження); посадові інструкції; звіти з попереднього внутрішнього аудиту (при наявності); матеріали наукових досліджень, тощо.

Разом із цим наявність різноманітних даних, отриманих з різних джерел інформації, у ряді випадків приводить до утруднення їх вибору в практичному використанні. Такі особливості інформаційного забезпечення пов'язані з тим, що дані, які є в наявності, збираються для різних цілей. Вони характеризуються різними охопленнями об'єктів спостереження, періодичністю, оперативністю, методиками розрахунку.

Таким чином, актуальною проблемою функціонування ефективної системи внутрішнього аудиту є відсутність методологічного єдності інформаційної бази, яка тягне за собою збір різнотипних аудиторських доказів і, як наслідок, різних результатів перевірки і складності систематизації цих результатів при підготовці аудиторського висновку. Щоб вирішити цю проблему необхідно уніфікувати збір аудиторських доказів, забезпечуючи комплексний єдиний підхід до внутрішнього аудиту та його методикою, що не що порушує цілісну картину сприйняття стану систем і підсистем фінансового, управлінського, податкового обліку, контролю і аналізу та інших підсистем господарюючого суб'єкта.

Виходячи із зазначеної ситуації й міжнародного досвіду, пропонується розглянути можливості рішення проблеми підвищення інформативності даних, шляхом впровадження в практику використання додаткових показників та розробки відповідної форми звітності, схеми її внутрішнього документообігу.

Джерела доказової інформації, що характеризують об'єкти внутрішнього аудиту, досить різноманітні і мають неоднакове значення для формування об'єктивного аудиторського висновку. Тому аудитор повинен знати і чітко уявляти, які відомості він повинен зібрати, і з яких джерел вони можуть бути ним одержані. Більш того, аудитор, займається проведенням внутрішньої перевірки, повинен поєднувати в собі знання і вміння не тільки бухгалтера, юриста, менеджера, а

також спеціалізовані знання в області основних видів діяльності, здійснюваних господарюючим суб'єктом.

Основний перелік джерел доказової інформації про діяльності клієнта наведено в правилі (стандарті) №5 аудиторської діяльності «Аудиторські докази». До аудиторським доказам віднесені «первинні документи і бухгалтерські записи, які є основою фінансової (бухгалтерської) звітності, а також письмові роз'яснення уповноважених співробітників аудитуемого особи і інформація, отримана з різних джерел (від третіх осіб)» [8]. Однак даний перелік далеко не повний і не є вичерпним. При реалізації вимог даного стандарту виникають труднощі, пов'язані з визначенням необхідної і достатнього обсягу доказової інформації по конкретних ділянках і об'єктах аудиту.

Більш того, за допомогою одного лише вивчення документів неможливо виявити багато порушень і спотворення, так як деякі факти можуть не знаходити свого відображення в документах або ж оформлятися в них свідомо неправильно. Тому несистематизований підхід при перевірці документів видається неефективним і недостатньо надійним методом. Джерела доказової інформації через відмінностей в видах діяльності компаній, а також в залежності від мети і конкретного об'єкта перевірки, можуть значно варіюватися.

Отже, однією з найважливіших задач внутрішнього аудиту на сьогоднішній день є систематизація та деталізація джерел доказової інформації щодо конкретних напрямків і ділянок аудиту з урахуванням галузевої приналежності організації, а також їх угруповання по процедурам і напрямками аудиторських робіт. В такому випадку інформаційну базу внутрішнього аудиту будуть органічно доповнювати дані обліку інших систем: управлінського та статистичного.

Таким чином, інформаційне забезпечення внутрішнього аудиту дуже різноманітно і ґрунтується на бухгалтерській

інформації, що включає оперативні, ретроспективні і перспективні дані податкової, статистичної, аналітичної, планової, нормативно-правової, технічної, соціальної та інших видах інформації.

Інформаційна база внутрішнього аудиту також повинна бути заснована на даних, які не містяться в системах обліку, тобто позаоблікових даних.

Тоді, джерелами доказової інформації будуть не тільки бухгалтерські записи, які є основою звітності, а й дані внутрішньої поза облікової інформації: техніко-економічна документація, а також зовнішня Позаоблікова інформація; міжгалузеві дані за видами здійснюваної діяльності; економічні огляди та публікації в спеціальних виданнях; статистичні дані та дані маркетингових досліджень; матеріали арбітражних судових справ; матеріали за результатами податкових перевірок; аудиторські висновки та звіти зовнішніх аудиторів та інші.

Дослідний етап передбачає формування робочого плану (конкретизація завдань, строків та виконавців) та експертних груп.

Основними структурними елементами перевірки є:

- контроль інвестицій - полягає у виявленні та мінімізації джерел фінансових відтоків, пов'язаних з інвестуванням капіталом. За підсумками може бути прийняти рішення про проведення збалансованої політики компанії. До її складу зазвичай включається перенаправлення коштів на інші виробничі або господарські потреби;

- контроль збереження активів - включає в себе виявлення зловживань і реальний облік зношеності засобів. Своєчасна заміна матеріальної бази підприємства є гарантом успішної роботи;

- контроль структури капіталу - відноситься скоріше до регулятивної політики компанії. Визначення фактичних припливів і відтоків дозволяє більш ефективно розподіляти кошти на

розширення виробництва, виплату відсотків по кредитах і ін.;

- контроль процесів постачання, перевезень та реалізації – виявляє малоефективні ланки в ланцюжках забезпечення виробничих і господарських потреб, перевезеннях, маркетингових досліджень і логістики. Важливим етапом є оцінка ефективності витрачання трудових ресурсів і сировини, які надають переважне вплив на величину собівартості;

- контроль дотримання законодавства - ставить за мету виключити негативні наслідки за результатами перевірки правоохоронними органами;

- контроль облікової і бухгалтерської документації – запобігає навмисні і випадкові помилки і дозволяє додатково контролювати складену звітність.

Четвертий етап – аналітичний, присвячується обробці отриманих даних та розрахунку відповідних показників. На цьому етапі здійснюється також і аналіз внутрішніх та зовнішніх факторів впливу.

П'ятий етап - прийняття рішення і складання документів за результатами внутрішнього аудиту.

На цьому етапі відбувається формулювання висновків на підставі результатів аналізу отриманих показників аудиту підприємств з метою розробки пропозицій та рекомендацій стосовно заходів з корегування визначених «слабких місць», реалізації резервів та розвитку. На етапі узагальнення результатів здійснюється ознайомлення осіб, що приймають рішення з висновками та надаються консультації з прийняття рішень стосовно заходів, що впроваджуються. Крім того відбувається планування контрольних заходів.

Розробка рекомендацій може бути доручена експертам, але повинна проходити з обов'язковою участю керівників і фахівців підприємства.

На шостій, заключній, стадії, що являє собою контрольний етап, здійснюється, за рахунок зворотного

зв'язку, впровадження пропозицій і рекомендацій у практичну діяльність і результатів здійснення заходів та їх ефективність. Крім того, в проміжок часу, між здійсненням аудиту необхідно проводити моніторинг впливу некерованих чинників та вчасно вносити пропозиції, щодо рішень, які приймаються.

Висновки за даними дослідження та перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Уточнено визначення внутрішнього аудиту, в якому зроблені додаткові акценти на пріоритетність в процесі внутрішнього аудиту пошуку резервів ефективності діяльності організації та обґрунтування заходів з підтримки її конкурентних переваг. Крім того, обґрунтовано місце внутрішнього аудиту в системі внутрішньогосподарського контролю з урахуванням виявлених особливостей використовуюваного методичного інструментарію і організаційного забезпечення різних видів контролю.

Також наведено організаційну модель, яку можна розглядати як типову, що надає можливість на її основі побудувати моделі аудиту для кожного його виду.

В розвиток цієї теми, на подальших етапах дослідження, передбачається вироблення адекватної потребам підприємств залізничного транспорту методичної та організаційної моделі функціонування системи внутрішнього аудиту, вдосконалення форм і методів проведення внутрішнього аудиту спеціалізованих для об'єктів дослідження, розробка шляхів вдосконалення та адаптації внутрішнього аудиту для цілей управління з урахуванням світового і вітчизняного досвіду та вимог міжнародних стандартів внутрішнього аудиту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародні стандарти аудиту та Кодекс професійної етики бухгалтерів і

- аудиторів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/document/81073/D6.pdf>
2. Бутинець Ф.Ф., Лайчук С.М. Організація та методика аудиту Підручник.- Житомир: ПП «Рута», 2002.- 592с.
3. Дорош Н.И. Аудит: методология и организация. Монография./ Н.И. Дорош – К.: Т-во “Знання”, КОО, 2001. – 402 с.
4. Дорош Н.И. Аудит: Теория и практика. Монография. /Н.И. Дорош — К.: ”Знання”, 2006. – 497 с.
5. Кулаковська Л.П. Організація и методика аудиту: Навч. посібник. [Текст]/ Л.П. Кулаковська, Ю.В. Піча// -К.: Каравела, 2004.-568 с.
6. Усач Б.Ф. Організація і методика аудиту :Підручник / Б.Ф.Усач, З.О. Душко, М.М. Колос . – К.: «Знання»,2006.-296 с.
7. Іванова Н. А., Ролінський О. В. Організація і методика аудиту. Навч. пос. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 216 с.
8. Собко В.В., Верхоглядова Н.І., Шило В.П., Ільїна С.Б., Брадул О.М. Організація і методика проведення аудиту; Навчально-практичний посібник. — К.: ВД «Професіонал», 2004. — 624 с.
9. Філозоп О.В. Питання внутрішнього аудиту в економічній літературі / О.В. Філозоп // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. Міжнародний збірник наукових праць / Серія: Бухгалтерський облік, контроль і аналіз. Випуск 3 (15). / Відп. ред. д.е.н., проф. Ф.Ф. Бутинець. – Житомир: ЖДТУ, 2009. – 376 с. – С. 317-328
10. Про аудиторську діяльність в Україні [Електронний ресурс]: [Закон України від 22.04.1993 № 3125-ХІІ, редакція від Редакція від 13.06.2012, підстава 4711-17]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3125-12>
11. Організація бухгалтерського обліку/ за редакцією професора Ф.Ф. Бутенця.-3-є вид., доп. і перероб. – Житомир: ПП «Рута», 2002.-592 с.
12. Організація оцінки людського капіталу на підприємствах залізничного транспорту / Т.І. Єфіменко, Т.О. Петухова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. – практ. статей. -Харків: УкрДАЗТ, 2012. - Вип. 37. – С. 186-191.
13. Філозоп О.В. Розвиток внутрішнього аудиту в Україні: організація і методика. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. – Житомир: ЖДТУ, 2010. – 22 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133632

УДК 629.41.2

ОРГАНІЗАЦІЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПРОДУКЦІЇ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Фісун К.А., д.е.н., доцент, професор (НГУ)

Розкрито основні наукові підходи до організації системи управління якістю продукції в сучасних умовах. Проаналізовано сучасні теорії і концепції ефективного менеджменту якості, аудиту і управління якістю продукції. Встановлено, що для забезпечення ефективного функціонування підприємства, потрібно постійно

вдосконалювати систему якості продукції відповідно до міжнародних вимог та стандартів. Зазначено, що вплив на систему управління якістю продукції мають всі, без винятку, працівники підприємства

Ключові слова: *організація, система, якість, життєвий цикл продукції, стратегія, процесний підхід*

ОРГАНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ ПРОДУКЦИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Фисун К.А., д.э.н., доцент, профессор (НГУ)

Раскрыты основные научные подходы к организации системы управления качеством продукции в современных условиях. Проанализированы современные теории и концепции эффективного менеджмента качества, аудит и управление качеством продукции. Установлено, что для обеспечения эффективного функционирования предприятия, нужно постоянно совершенствовать систему качества продукции в соответствии с международными требованиями и стандартами. Отмечено, что влияние на систему управления качеством продукции должны все, без исключения, работники предприятия

Ключевые слова: *организация, система, качество, жизненный цикл продукции, стратегия, процессный подход*

ORGANIZATION OF THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM IN THE MODERN CONDITIONS

**Fisun K.A., doctor of economics, associate professor, professor
(National guard of Ukraine)**

The modern market economy puts forward fundamentally new demands on the quality of manufactured products. This is due to the fact that now the survival of any firm, its stable position in the market of goods and services is determined by the level of competitiveness. In turn, competitiveness is associated with the action of several dozen factors, among which two main ones can be distinguished - price level and product quality.

In order to meet the demands of ever-increasing consumers, the quality management system at the enterprise should be created and function on the basis of scientific principles. The basis of these is the functioning of the quality management system as an integral part of the entire enterprise management system. She, of course, can not act separately, without interconnection, interaction with all other systems within the management of the enterprise.

The quality management system should cover the following stages of the product life cycle: marketing, market research and market research, design and development, planning and development of processes, procurement, production, inspection, packaging and warehousing, sales and sales, installation and commissioning, technical assistance and maintenance, operation, recycling or recycling. An important condition for the production of high-quality products is to take into account its quality at each stage of its life cycle in the presence of modern technology and technology, highly skilled personnel, control and measurement methods, as well as the main goal of this activity - maximum satisfaction of consumers needs and profit.

Under current conditions, enterprises should focus their activities not on the production of large volumes of products, but on the needs of consumers who can be satisfied only with high-

quality products. Companies are developing a clear strategy for action so that manufactured goods and services have a high demand for the future.

Key words: *organization, system, quality, product life cycle, strategy, process approach.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сучасна ринкова економіка висуває принципово нові вимоги до якості продукції, що випускається. Це пов'язано з тим, що зараз виживання будь-якої фірми, її стійке положення на ринку товарів і послуг визначається рівнем конкурентоспроможності. У свою чергу, конкурентоспроможність пов'язана з дією декількох десятків факторів, серед яких можна виділити два основних - рівень ціни та якість продукції. Причому другий фактор поступово виходить на перше місце. Управління якістю є однією з ключових функцій як корпоративного, так і проектного менеджменту, основним засобом досягнення та підтримки конкурентоспроможності будь-якого підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Висвітленню проблем формування системи якості продукції присвячено наукову працю [1]. Дослідження проблематики управління якістю знайшло свого відображення у роботі [2]. В працях [3, 4] пропонується розгляд сучасних теорій і концепцій ефективного менеджменту якості. Аудит і управління якістю продукції розглядається в дослідженні [5].

Але розглянута література не містить комплексної методики організації системи управління якістю продукції. Тому постає потреба у розробці методичного інструментарію організації системи менеджменту якості продукції в сучасних умовах.

Отже, метою роботи є теоретичне обґрунтування та розробка методичних рекомендацій з організації системи управління якістю продукції.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для того, щоб задовольнити вимоги споживачів, які постійно підвищуються, система управління якістю на підприємстві повинна створюватися і функціонувати на основі наукових принципів. Основоположним з них є функціонування системи управління якістю як органічної складової частини всієї системи управління підприємством. Вона, безумовно, не може діяти окремо, без взаємозв'язку, взаємодії зі всіма іншими системами в межах менеджменту підприємства. Окрім вказаного при розгляді системного підходу до управління якістю можна керуватися низкою загальносистемних принципів (рис. 1).

Відображення перелічених принципів у політиці підприємства у сфері якості стосовно окремої системи управління нею повинно мати чітко сформульований характер залежно від специфіки його діяльності загалом і в системі управління якістю зокрема.

Система управління якістю має охоплювати такі етапи життєвого циклу продукції: маркетинг, пошук і вивчення ринку, проектування та розроблення, планування та розроблення процесів, закупівля, виробництво, перевірка, пакування та складування, збут і продаж, монтаж і здавання в експлуатацію, технічна допомога й обслуговування, експлуатація, утилізація або вторинна переробка. Важливою умовою виготовлення високоякісної продукції є врахування її якості на кожному з етапів життєвого циклу за наявності сучасної техніки та технології, висококваліфікованих кадрів, методів контролю і вимірювань, а також основної мети здійснення цієї діяльності – максимального задоволення потреб споживачів та одержання прибутку.

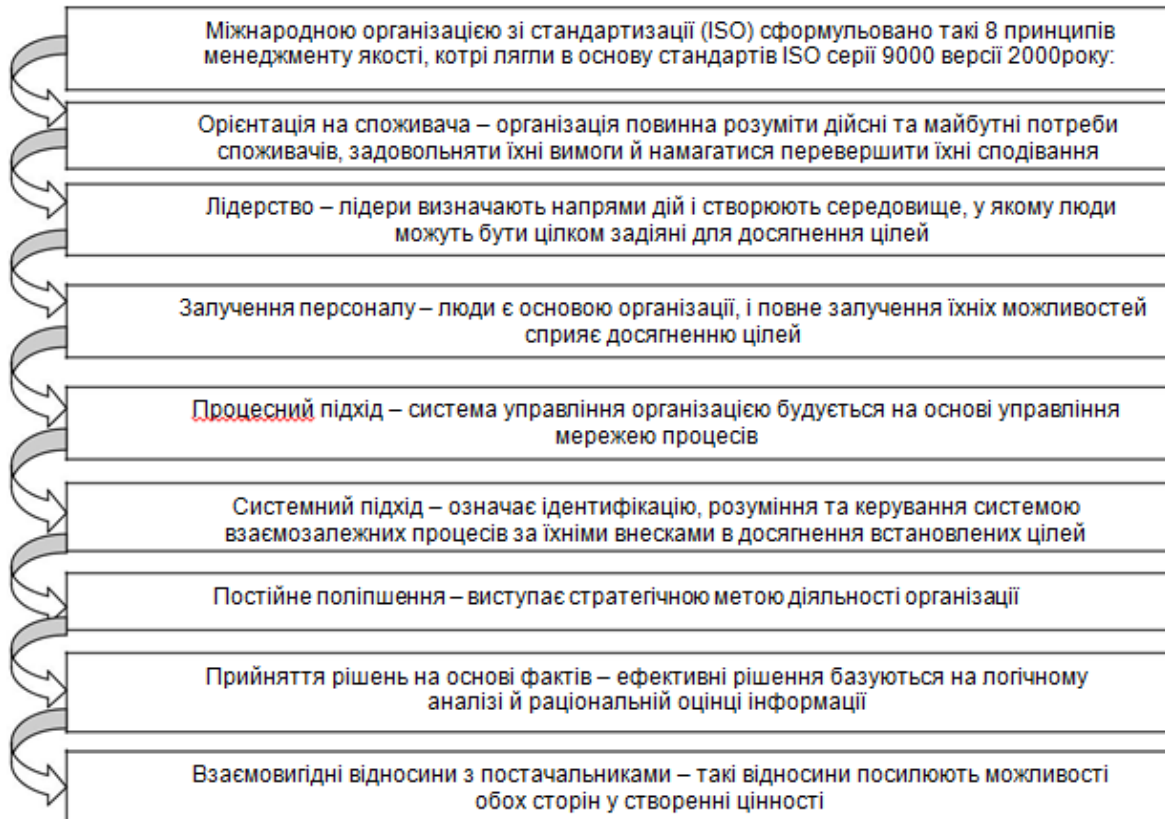


Рис. 1. Сучасні принципи менеджменту якості

В сучасних умовах підприємства повинні орієнтувати свою діяльність не на виробництво великого обсягу продукції, а на потреби споживачів, які можуть бути задоволені лише високоякісною продукцією [6]. Підприємства розробляють чітку стратегію дій для того, щоб вироблені товари та послуги мали великий попит на перспективу.

Перш ніж запровадити систему управління якістю на підприємстві, необхідно з'ясувати її роль у загальній стратегії. Вивчення смаків, уподобань і потреб споживачів і, відповідно, конкурентоспроможності продукції дає змогу розробити маркетингову стратегію. Стратегія технічного розвитку базується на наявних активах і техніко-технологічному потенціалі підприємства. Надзвичайно важливою є стратегія налагодження співпраці підприємства з постачальниками, адже високоякісні матеріали та різні їх складові повинні відзначатись високою надійністю. Також необхідно запроваджувати стратегію

раціонального управління персоналом, адже ефективність системи управління залежить, насамперед, від виконавців, їхньої здатності підвищувати рівень своїх знань, перекваліфіковуватися, що значною мірою впливає на формування якості продукції [7]. За допомогою розробки стратегії управлінського та фінансового обліку здійснюється аналіз витрат, пов'язаних із плануванням, забезпеченням і поліпшенням якості продукції. Основна увага та значні зусилля керівництва мають бути спрямовані на впровадження стратегії якості підприємства. Сукупність розглянутих стратегій підприємства здійснюють визначальний вплив на його загальну стратегію. Тому при розробці та впровадженні системи управління якістю необхідно враховувати передусім найважливіші стратегічні напрями діяльності підприємства [8].

Система управління якістю, що відповідає вимогам МС ISO серії 9000, є індивідуальною й унікальною, вона сприяє вирішенню проблем і виконанню планів

щодо поліпшення роботи конкретного підприємства. Якщо керівництво підприємства позитивно сприймає впровадження системи якості, то зразу ж приймається рішення щодо вибору органу сертифікації. « Критеріями при цьому є: кількість країн, де визнається виданий ними сертифікат; куди експортуватиметься вироблена продукція; вартість сертифікації, імідж органу сертифікації. Отримання сертифікату є похідним відносно впровадження системи управління якістю продукції. Гарна система управління у підприємстві є ефективною, коли виготовлена продукція одразу ж знаходить свого споживача, а підприємство – прибуток, тоді сертифікація стає лише формальною справою» [4].

Згідно з ДСТУ ISO 9001–2001 « Системи управління якістю. Вимоги», організація повинна встановити, задокументувати, впровадити та підтримувати систему управління якістю і постійно поліпшувати її результативність згідно з вимогами державного стандарту. Організація визначає процеси, необхідні для управління системою якості та їхнє застосування на всіх рівнях організації, визначає послідовність та взаємодію цих процесів, критерії та методи, необхідні для забезпечення результативності функціонування цих процесів та управління ними, здійснює моніторинг, вимірювання та аналіз цих процесів; вживає заходів щодо досягнення запланованих результатів та постійного їх поліпшення. На керівництво покладається розробка документації, необхідної для впровадження системи управління якістю. Документація повинна містити чіткий і загальнозрозумілий виклад завдань у сфері якості; настанови з якості; протоколи якості; перевірені методики у відповідності ДСТУ ISO 9001–2001 та всі інші потрібні, належним чином оформлені документи, необхідні для забезпечення ефективності функціонування усіх

процесів, а також прийняття раціональних управлінських рішень.

Згідно з ДСТУ ISO 9000–2001, будь-яку діяльність, для якої використовують ресурси для перетворення входів на виходи, можна розглядати як процес. В основі системного управління лежить сучасна філософія системи якості, що відповідає вимогам TQM та має за основу процесний підхід. Модель системи управління якістю, яка базується на процесному підході зображено на рис. 2. Управління якістю відповідно до ДСТУ ISO 9000–2001 включає в себе планування, контроль, забезпечення та поліпшення якості. Планування якості – це складова частина управління якістю, зосереджена на встановленні цілей у сфері якості і на визначенні операційних процесів та відповідних ресурсів, необхідних для досягнення цілей у сфері якості. Контроль якості – складова управління якістю, зосереджена на виконанні вимог до якості. Забезпечення якості – це складова частина управління якістю, зосереджена на створенні впевненості в тому, що вимоги до якості буде виконано. Поліпшення якості – складова управління якістю, зосереджена на збільшенні здатності виконати вимоги до якості [1].

Сучасний етап системного управління якістю продукції характеризується планомірним переходом від філософії всезагального управління якістю – Total Quality Management до філософії загального управління. Перехідний етап характеризується появою інтегрованих систем управління (ІСУ). ІСУ відповідає таким міжнародним стандартам: ISO серії 9000, ISO серії 14000, стандартам OHSAS 18000, стандарту SA 8000.

Вчені та практики світу наполегливо працюють над розробкою універсального стандарту, який містив би нормативні вимоги до усієї системи менеджменту підприємства, включаючи фінансовий та інвестиційно-інноваційний менеджмент,

управління персоналом, існуючими ризиками та загрозами, менеджмент комунікацій. Прийняття такого стандарту ознаменує завершення перехідного етапу TQM до загального управління. Досвід підприємств, які досягли високих

результатів, свідчить, що шлях до успіху обов'язково лежить через забезпеченість якості. З огляду на це, якість продукції є найважливішим фактором підвищення рівня життя населення, його економічної, соціальної і екологічної безпеки [5].

Постійне поліпшення системи управління якістю

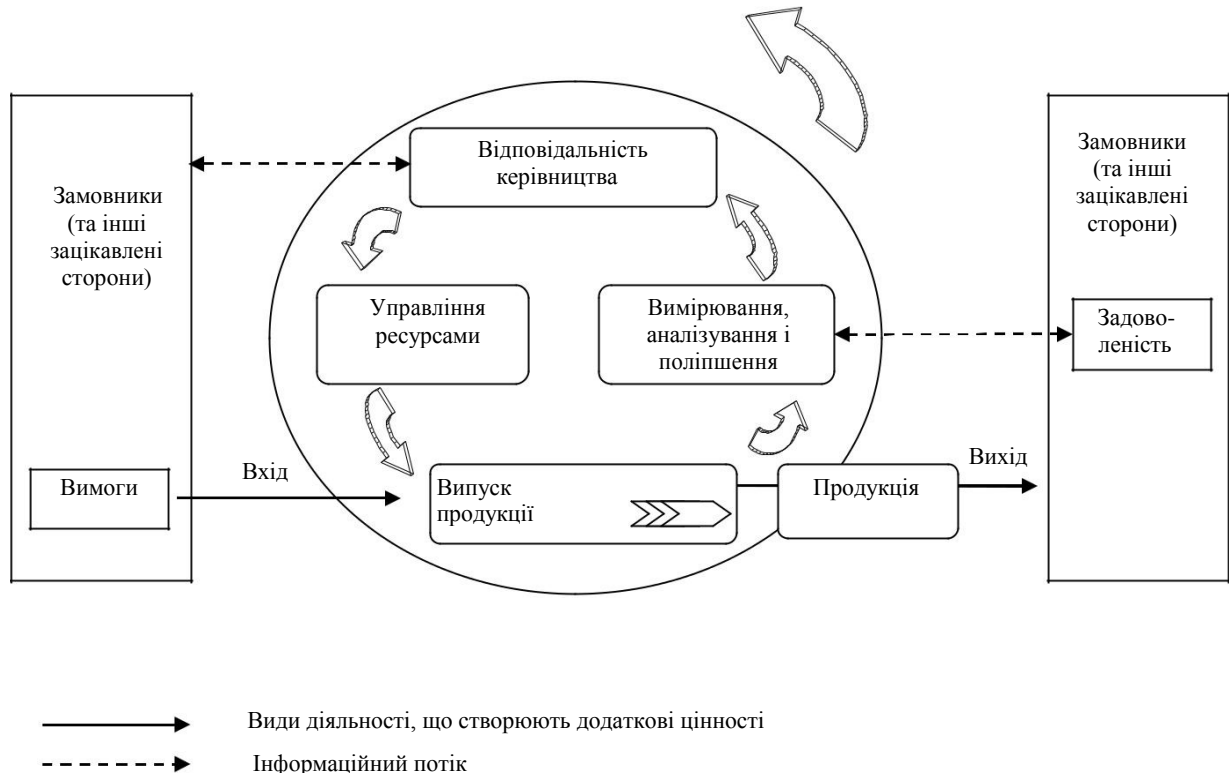


Рис. 2. Модель системи управління якістю, що базується на процесному підході

Висновки: Таким чином, ідея поліпшення якості повинна бути доведена до кожного працівника підприємства. Нагальною потребою є розробка і використання різноманітних форм і методів дієвого соціально-економічного впливу на всю низку процесів формування і забезпечення виробництва високоякісною і конкурентоспроможною продукцією. Формами і методами економічного впливу на ці процеси є, перш за все, узгоджена система прогнозування і планування якості продукції, встановлення прийнятних для виробників і споживачів цін на продукцію,

достатньо потужна мотивація праці усіх категорій працівників підприємства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Багаутдинова Н.К. Формирование системы менеджмента качества / Н.К. Багаутдинова // Проблемы теории и практики управления. – 2006. - №1. – С. 17 - 21.
2. Ребрин Ю.И. Управление качеством / Ю.И. Ребрин. – Т.: Изд-во ТРТУ, 2004. – С. 133-142.
3. Ольдерогге Н. Менеджмент четвертого поколения: современная

концепция менеджмента / Н. Ольдерогге // Менеджмент. – 2008. - №11-12. – С. 62-65.

4. Соколовський С.А. Управління якістю виробництва та обслуговування: навчальний посібник / С.А.Соколовський, С.П. Павлов, М.В. Черкашина М.О. Науменко, Є.М.Грбовський. - Харків: НАНГУ, - 2015. – 264с.

5. Романовський О.Г. Аудит і оцінювання управлінської діяльності/ О. Г. Романовський, М. В. Черкашина, М. О. Науменко, Є.М.Грбовський, Т. В. Гура, Є. В. Воробйова. – Х.: АВВМВСУ, 2014. - 296 с.

6. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств :

підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.

7.Каличева Н.Є. Удосконалення системи управління персоналом в умовах розвитку підприємства / Н.Є. Каличева, М.І. Стецюк// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2015. - Вип. 49. - С. 195 - 198.

8. Каличева Н.Є. Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева, С.Є. Бохан// Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). - С. 5 – 15.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133634

УДК 656.062:625.7/.8

ОПТИМИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ЦЕМЕНТОБЕТОННЫХ СМЕСЕЙ

*Царенкова И.М., к.э.н., доцент,
Кравченя И.Н., к.т.н., доцент (БелГУТ)*

Применение цементобетонных смесей при строительстве автомобильных дорог требует создания условий для эффективного функционирования их цепей поставок на дорожные объекты, обеспечивающих не только высокое качество данного материала, но и требуемый уровень качества готовой дорожной конструкции. В статье особое внимание уделяется применению логистического подхода к традиционным формам организации материально-технического обеспечения дорожно-строительных работ.

Ключевые слова: дорожное строительство, имитационное моделирование, логистика, материальный поток, цепи поставок

ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ ПРИ ТРАНСПОРТУВАННІ ЦЕМЕНТОБЕТОННИХ СУМІШЕЙ

*Царенкова І.М., к.е.н., доцент,
Кравченя І.Н., к.т.н., доцент (БелГУТ)*

Застосування цементобетонних сумішей при будівництві конструкцій дорожніх одягів автомобільних доріг забезпечує їх експлуатаційну надійність і довговічність.

© Царенкова И.М.,
Кравченя И.Н.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

Виконаний аналіз показує зростання обсягів робіт з застосуванням цементобетонних сумішей на об'єктах дорожньої мережі країни. Теоретично і експериментально встановлено, що якість улованих шарів цементобетонних залежить як від дотримання технології виробництва робіт, так і від якості цементобетонної суміші надходить на об'єкт. Потрібне формування та будівля умов для ефективного функціонування ланцюгів поставок цементобетонної суміші на об'єкти виробництва робіт, забезпечують не тільки високу якість даного матеріалу, але і необхідний рівень якості готової дорожньої конструкції. У зв'язку з цим особливу увагу в статті приділено застосування логістичного підходу до традиційних форм організації матеріально-технічного забезпечення дорожньо-будівельних робіт. Розвиток і застосування інформаційних технологій дозволяє ефективно впливати на процеси організаційного та технологічного забезпечення робіт. Метою статті є розробка методичних пропозицій щодо оптимізації логістичних транспортних процесів в ланці «цементобетонний завод – транспортні засоби – бетоноукладач». Для досягнення поставленою мети систематизовано організаційні та технологічні особливості формування матеріального потоку цементобетонної суміші, встановлено межі логістичного циклу її постачання, ідентифіковані причини виникнення ризиків у вузлових ланках логістичного циклу. Як засіб оптимізації транспортно-логістичного процесу використовується система автоматизації імітаційного моделювання GPSS World 2.0. Сутність процесу оптимізації полягає в транспортуванні цементобетонної суміші на об'єкт виробництва робіт оптимальною кількістю транспортних засобів.

Ключові слова: дорожнє будівництво, імітаційне моделювання, логістика, матеріальний потік, ланцюги поставок

OPTIMIZATION OF LOGISTIC PROCESSES IN THE TRANSPORTATION OF CEMENT-CONCRETE MIXTURES

***Tsarenkova I.M., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Kravchenya I.N., Candidate of Technical Sciences, Associate Professor (BelSUT)***

The use of cement concrete mixtures in the construction of road pavement structures of roads provides their operational reliability and durability. The performed analysis shows the growth of the volume of work with the use of cement concrete mixtures on the objects of the road network of the country. Theoretically and experimentally it was found that the quality of the suspended cement concrete layers depends both on the compliance with the technology of work, and on the quality of the cement concrete mixture entering the facility. The formation and co-building of conditions for the effective functioning of the supply chains of cement concrete mix to the production facilities are required, providing not only high quality of the material, but also the required level of quality of the finished road structure. In this regard, special attention is paid to the application of the logistics approach to the traditional forms of organization of material and technical support of road construction works. The development and application of information technologies also allows to effectively influence the processes of organizational and technological support of the work. The purpose of the article is to develop methodological proposals for the optimization of logistics transport processes in the link "cement concrete plant – concrete paver vehicles". To achieve this goal, the organizational and technological features of the formation of the material flow of the cement concrete mix are systematized, the boundaries of the logistics cycle of its delivery are established, the causes of risks in the key links of the logistics cycle are identified. The system of automation of simulation modeling

GPSS World 2.0 is used as a means of optimization of transport and logistics process. The essence of the process of optimization is the transportation of cement concrete mixture to the object of work with the optimal number of vehicles.

Key words: *road construction, simulation modeling, logistics, material flow, supply chains*

Постановка Автомобильные дороги являются важнейшим элементом логистической инфраструктуры Республики Беларусь, предопределяя ее совершенствование своим техническим уровнем развития и транспортно-эксплуатационным состоянием.

В соответствии с Европейскими стандартами, магистральные дороги должны обеспечивать пропуск транспортных средств с нагрузкой 11,5 тонн на одиночную ось. В перспективе нагрузки на ось должны возрасти до 13 тонн и выше. Основная часть республиканских дорог (76,9 %) способна пропускать нагрузку в 10 тонн на одиночную ось и только около 11 % – 11,5 тонн и ещё примерно столько же могут выдерживать менее 10 тонн на ось [1], в то время как современные большегрузные автомобили имеют нагрузку 11,5 т на одиночную ось и выше.

Из-за указанных несоответствий, с целью сохранения дорожных покрытий от преждевременного разрушения, дорожные службы вынуждены вводить весенние и летние ограничения движения для большегрузных транспортных средств, что отрицательно сказывается на величине транспортно-логистических издержек организаций-перевозчиков и грузовладельцев. Цементобетонные дороги снимают необходимость введения таких сезонных ограничений.

Как свидетельствует мировой опыт и проведенные исследования в нашей стране, цементобетонные покрытия по сравнению с асфальтобетонными являются наиболее долговечными. При фактическом сроке службы цементобетонных покрытий в США, в среднем, 26 лет, асфальтобетонных – 16

проблемы.

лет, в Германии, соответственно, 26 лет и 18 лет ставится реально выполнимая задача обеспечить срок службы цементобетонных покрытий 50 лет и более. В России и Беларуси проектируемый срок службы цементобетонных покрытий составляет 20–25 лет, асфальтобетонных 16–20 лет [2].

В настоящее время протяженность дорог с покрытием из цементобетона составляет около 1236,4 км (1,43 % от протяженности всей сети автомобильных дорог общего пользования республики) и должна увеличиться к концу 2019 года на 108,1 км, согласно данным Программы эффективного использования мощностей организаций цементной промышленности на 2015–2020 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 27.01.2015 № 51. Динамика протяженности автомобильных дорог с цементобетонным покрытием представлена на рисунке 1.

Согласно Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017-2020 годы при разработке конструкций дорожной одежды требуется вариантная проработка проектных решений в направлении использования асфальто- или цементобетонных смесей [3]. Завершено строительство МКАД с жесткой конструкцией дорожной одежды. Стратегически важный для нашей страны, пилотный проект государственно-частного партнерства по реконструкции участка автомобильной дороги М-10 также предусматривает применение в покрытии дорожной одежды из цементобетонных смесей [4].

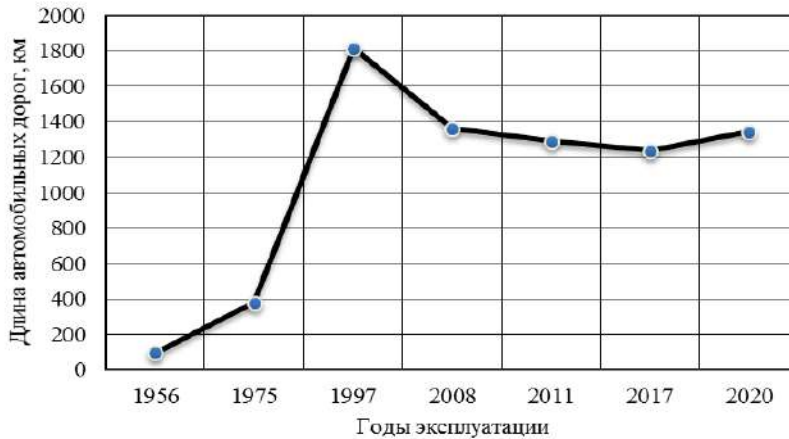


Рис. 1. Изменение протяженности автомобильных дорог с цементобетонным покрытием

Для производства цементобетонной смеси используются цемент, щебень, песок, вода и различные виды добавок, обеспечивающие получение материала требуемой марки по прочности и долговечности. Строительная отрасль страны готова обеспечить необходимое количество бетона, поскольку за последние годы в Беларуси завершилась модернизация цементных заводов. Современные технологические линии по производству цемента сухим способом мощностью 1,8 млн т каждая запущены в открытых акционерных обществах «Кричевцементношифер», «Белорусский цементный завод», «Красносельскстройматериалы».

Остальные исходные компоненты также производятся на территории Республики Беларусь, что позволяет сформировать эффективные цепи их поставок и применить логистические принципы для оптимизации их работы.

Анализ последних исследований и публикаций. Совершенствованию организации производства дорожно-строительных работ уделяют внимание многие ученые: Афанасьев В.А., Дингес Э.В., Кривко Е.В., Могилевич В.М., Подольский В.П., Силкин В.В. и др. [5, 6]. Развитию теории логистики посвящены работы Семененко А.И., Сергеева В.И., М. Довба и др. [7, 8]. При этом вопросы

транспортной логистики наибольшее развитие получили в трудах Елового И.А., Ивутя Р.Б., Полещук И.И., Пелиха С.А. и др. [9, 10].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Все более актуальными становятся вопросы снижения несогласованности между участниками строительства дорог по оптимальному использованию имеющихся ресурсов. На практике все чаще возникает потребность в логистической поддержке решения таких проблем.

Целью статьи является разработка методических предложений по оптимизации логистических транспортных процессов в звене «цементобетонный завод – транспортные средства – бетоноукладчик».

Изложение основного материала исследования. Логистическая цепь поставок формируется из упорядоченного множества поставщиков, перевозчиков и потребителей, осуществляющих логистические операции по доведению внешнего материального потока от одной логистической системы до другой. Каждый поставщик является потребителем для предыдущего сочетания звеньев логистической системы, и наоборот, продвигаясь вниз по потоку, одна и та же организация выступает в роли и потребителя и поставщика до тех пор, пока

поток не достигнет потребителя конечного уровня. В связи с этим, цепь поставок цементобетонной смеси на объект дорожного строительства охватывает все организации и виды деятельности, связанные с перемещением и переработкой составляющих ее компонентов, начиная со стадии сырья и заканчивая укладкой ее в конструкцию дорожной одежды. При этом материальный поток непрерывно взаимодействует с сопровождающими его информационным, транспортным и, внутри логистической системы, дорожно-строительным потоками [11].

Логистические принципы диктуют необходимость интеграции и взаимного сотрудничества, с целью создания эффективных цепей поставок цементобетонной смеси, которые обеспечат экономическое преимущество для каждого из участников при максимальной экономии ресурсов.

Структурные схемы цепи поставок могут быть разнообразны в зависимости от включенных в них видов транспорта, сортировочных станций, количества посредников, складских комплексов и т.д. В самом общем виде, исходные компоненты для приготовления цементобетонной смеси транспортируются различными транспортными средствами и накапливаются на расходном складе цементобетонного завода (ЦБЗ), последовательно потребляясь в каждом его производственном цикле. Далее готовая смесь различными видами транспортных средств поставляется на строящийся участок автомобильной дороги.

В представленной ситуации одной из главных задач логистики является поставка цементобетонной смеси «точно в срок». При этом требуется непрерывный мониторинг перемещения конкретной партии и, при необходимости, эффективные управляющие воздействия материальным и информационным потоками. Рассматривая логистическую цепь поставок как совокупность сложных транспортно-технологических операций,

реализуемых ее участниками, требуется согласование их технических параметров, таких как перерабатывающая способность и вместимость складов, мощность материального потока, время его функционирования, надежность звеньев, пропускная и провозная способность дорог. Эффективность транспортного процесса целесообразно оценить временем доставки необходимого количества смеси на конкретный участок производства работ, при сохранении ее качества.

При проектировании и организации материального потока цементобетонной смеси следует учитывать особенности, связанные с ее специфическими свойствами и технологией производства работ по устройству цементобетонного покрытия:

- цикл производства цементобетонной смеси составляет короткий промежуток времени, в зависимости от производительности технологического оборудования, что повышает роль планирования и организации работы ЦБЗ и степени загрузки его производственных мощностей;

- допустимая продолжительность транспортирования готовой бетонной смеси, ограниченная ее «рабочими» свойствами и, как следствие, ограниченная дальность транспортировки (около 10 – 12 км), обусловленные температурными ограничениями (при температуре воздуха до 20°С продолжительность перевозки смеси должна быть не более 60 мин, при +20...+30°С – не более 30 мин.;

- потребность в специальном подвижном составе с целью сохранения качественных характеристик готового продукта;

- отсутствие необходимости в дополнительных контрагентах на участке логистической цепи «ЦБЗ – строящийся участок автомобильной дороги», в связи с возможностью организации отгрузки цементобетонной смеси только с места производства;

- процесс потребления смеси зависит от природно-климатических факторов, что

обусловливает наличие высокой степени неопределенности при производстве работ;

– необходимость строгого соблюдения требований технологического процесса, как при производстве смеси, так и при ее укладке в слои дорожной одежды;

– технические требования к обеспечению задела по предыдущим работам к моменту поставки цементобетонной смеси на объект.

Логистический подход требует оптимизации транспортировки цементобетонных смесей при производстве работ на участке автомобильной дороги, с целью снижения транспортных расходов по доставке материалов в составе сметной стоимости. Современные экономико-математические методы являются базой для оптимизации возникающих в процессе дорожно-строительного производства задач.

Согласно требований нормативных документов допустимо цементобетонную смесь доставлять на участок производства работ автосамосвалами. Для обеспечения непрерывности процесса укладки цементобетонного покрытия требуется синхронная организация работы звена «автомобили-самосвалы – бетоноукладчик», что на стадии проектирования и подготовки достигается за счет проведения последовательных аналитических расчетов при разработке технологических карт подрядными организациями.

Количество автомобилей-самосвалов варьирует в зависимости от принятого темпа производства работ. Логистический

цикл включает: поступление и прием заявки на ЦБЗ на установленное количество продукции, планирование ее отгрузки, производство цементобетонной смеси, погрузку продукта в транспортное средство, его транспортировку к месту производства работ, выгрузку смеси в бетоноукладчик и ее укладку в слои дорожной одежды.

Количество автомобилей-самосвалов изменяется также в зависимости от дальности транспортировки смеси. Известно, что с увеличением дальности транспортирования, производительность транспортных средств снижается в связи с замедлением периода оборота. При построении логистического цикла особенно важно определить критические точки ($l_{кр}$) изменения потребности в транспортных средствах. В противном случае будет нарушен один из логистических принципов поставки «точно в срок».

Для определения оптимального количества автомобилей-самосвалов в логистическом цикле «цементобетонный завод – транспортные средства – бетоноукладчик» предлагается следующая математическая модель. Целевая функция модели учитывает затраты на эксплуатацию транспортных средств в зависимости от их марки, на погрузо-разгрузочные работы, перевозку смеси, дополнительные расходы, связанные с календарным планированием и организацией перевозок, обеспечением своевременного технического обслуживания и ремонта транспортных средств и оборудования:

$$Y = \frac{(C_M^ц + Ц_{маш.-ч}^ц) + (Ц_{маш.-ч}^{A1} n + Ц_{маш.-ч}^{A2} m \cdot 2l_T) + Ц_{маш.-ч}^y}{Q_{см}} + \frac{K_ц + K_A n + K_y}{P_B T_T} + \frac{\sum_{i=1}^k L_i}{Q_{см}} \rightarrow \min$$

при ограничениях на:

– имеющееся в наличии количество транспортных средств: $n \leq N$,

– длину участка автомобильной дороги: $(l_T + l_m)T_{пл} = L_{уч}$,

– объем цементобетонной смеси: $qnK_T = Q_{см}$,

– условие неотрицательности: $n \geq 0$.

где $C_M^ц$ – стоимость исходных компонентов цементобетонной смеси, включая затраты на их транспортировку;

$Ц_{маш.-ч}^ц$ – расчетная цена 1 маш.-смены работы комплекса технологического оборудования цементобетонного завода,

руб.; $Ц_{маш.-ч}^{A1}$ – затраты на 1 маш.-смену работы автосамосвала, не зависящие от дальности транспортирования, руб.;

n – количество транспортных средств, необходимых для доставки цементобетонной смеси на объект производства работ, шт.;

$Ц_{маш.-ч}^{A2}$ – затраты на 1 маш.-смену работы автосамосвала, зависящие от дальности транспортирования в расчете на 1 км, руб.;

m – суммарное число рейсов всех транспортных средств, необходимое для доставки цементобетонной смеси на объект в течение 1 смены, шт.;

l_T – расстояние транспортировки цементобетонной смеси от места погрузки до места выгрузки, км;

$Ц_{маш.-ч}^у$ – расчетная цена 1 маш.-смены работы бетоноукладочного комплекта машин, руб.;

$Q_{см}$ – количество цементобетонной смеси, необходимое для обеспечения непрерывной работы бетоноукладчика при устройстве конструктивного слоя дорожной одежды в течение рабочей смены, т;

$K_ц$, K_A , K_y – балансовая стоимость соответственно комплекса оборудования по производству цементобетонной смеси, автосамосвала, бетоноукладочного комплекта машин, руб.;

P_B – производительность ведущей машины в комплекте, т/смену; T_T –

количество смен работы в год; $\sum_{i=1}^k L_i$ –

логистические затраты i -го вида в звене «цементобетонный завод – дорожно-строительная организация»;

k – количество видов логистических затрат, выраженных в денежных единицах, включая затраты на погрузо-разгрузочные операции;

N – имеющееся в наличии количество транспортных средств определенной марки и грузоподъемности;

l_m – длина уложенной полосы из смеси, перевозимой одним транспортным средством, км;

$T_{пл}$ – планируемый фонд рабочего времени по строительству конструктивного слоя дорожной одежды, смен;

$L_{уч}$ – длина участка автомобильной дороги, для которого осуществляется поиск оптимального решения по транспортировке смеси, км;

q – грузоподъемность транспортного средства, т; K_T – коэффициент использования грузоподъемности транспортных средств.

Сущность процесса, описанного данной функцией заключается в транспортировке цементобетонной смеси на объект производства работ оптимальным количеством транспортных средств, обеспечивающим строительство конструктивного слоя цементобетона в заданные графиком производства работ сроки с качеством, соответствующим установленным нормативным требованиям при минимальных транспортно-логистических издержках.

Однако выполнение этих процессов подвержено влиянию случайных факторов и сопровождается некоторой степенью неопределенности их своевременной реализации в связи с влиянием различных факторов: нерегулярность поставок грузов и его потребление, неритмичность технологического процесса и т.п. По этой причине для определения оптимального

количества автосамосвалов для доставки цементобетонной смеси на участок реконструкции дороги с целью устройства цементобетонного покрытия в заданные графиком производства работ сроки предлагается использование теории массового обслуживания [12, 13].

Для обеспечения непрерывности процесса укладки цементобетонного покрытия и синхронизации звена «автомобили-самосвалы

бетоноукладчик» предлагается следующая математическая модель замкнутой системы массового обслуживания, которая включает: погрузку продукта в транспортное средство, его транспортировку к месту производства работ, выгрузку смеси в бетоноукладчик для укладки в слои дорожной одежды. Ее графическое изображение представлено на рисунке 2.

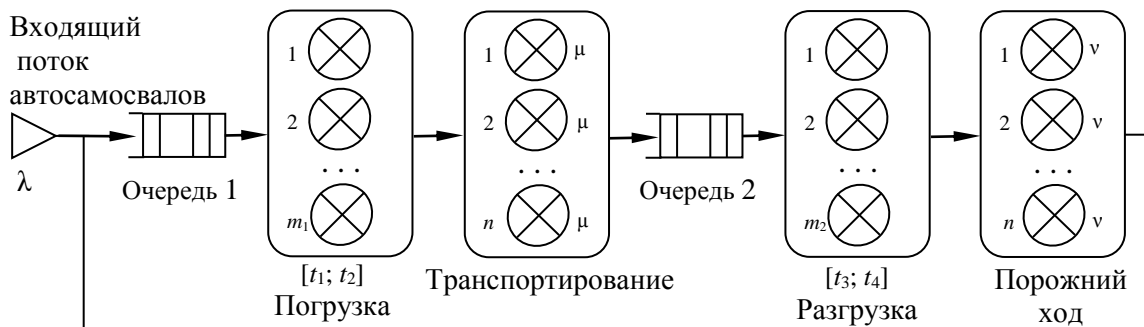


Рис. 2. Концептуальная модель транспортирования смеси

Автосамосвалы прибывают на ЦБЗ для загрузки цементобетонной смесью. Интервалы времени между поступлением автосамосвалов на загрузку имеют экспоненциальное распределение с интенсивностью λ . Поступившие автосамосвалы ожидают обслуживания в Очереди 1. Время загрузки кузова автосамосвала смесью величина, равномерно распределенная на отрезке $[t_1; t_2]$ час. Одновременно может загружаться m_1 автосамосвалов. Далее автосамосвалы прибывают на участок для выгрузки смеси и ожидают обслуживания в Очереди 2. Мест для выгрузки автосамосвалов m_2 . Время для разгрузки смеси величина равномерно распределенная на отрезке $[t_3; t_4]$ час. Время, затраченное на доставку загруженного автосамосвала имеет экспоненциальный закон распределения со средним значением μ час, а время для порожнего хода v час. Разгрузившись, автосамосвал возвращается на ЦБЗ для дальнейшей загрузки. Расстояние от начала участка производства работ до ЦБЗ

составляет l_0 км. Длина всего участка $L_{уч}$ км.

При определении времени, необходимого для погрузки транспортного средства, следует учитывать время технологического процесса погрузки и время перерыва в режиме погрузки транспортных средств, необходимое для приготовления очередной партии смеси и смены транспортного средства под погрузкой.

Для обеспечения необходимого количества цементобетонной смеси аналитически рассчитанное число автосамосвалов составляет от n_1 до n_2 штук.

В качестве критериев, используемых для определения оптимального количества автосамосвалов, транспортирующих цементобетонную смесь, рассматриваются: количество поступивших и обслуженных автосамосвалов; коэффициенты загрузки мест для погрузки и разгрузки; максимальные и средние длины очередей; количество циклов одного автосамосвала

за восьмичасовий робочий день; середнє время обслуговування автосамосвалов (включаючи время очікування).

Предложена модель масового обслуговування реалізована в пакеті автоматизації імітаційного моделювання GPSS World 2.0 [14]. Апробація імітаційної моделі (ІМ) була проведена на прикладі участку реконструкції автомобільної дороги М10 Гомель – Кобрин.

Іспитання імітаційної моделі включало два етапи: верифікацію і перевірку адекватності. На етапі верифікації перевірено правильність алгоритму функціонування ІМ, його відповідність задуму моделювання, коли розроблена ІМ во всіх

ситуаціях правильно відображає поведінку досліджуваної системи. С допомогою верифікації встановлено достовірність логічної структури моделі. Верифікація виконувалась в ході комплексної відладки програми ІМ на реальних вихідних даних. Адекватність ІМ об'єкту дослідження перевірена шляхом збігання з заданою точністю значень характеристик функціонування ІМ з даними, отриманими аналітичними методами розрахунку.

С метою аналізу результатів моделювання отримані характеристики моделювання зведені в таблицю 1.

Таблиця 1

Результати імітаційного моделювання для участку реконструкції автомобільної дороги М10 Гомель – Кобрин

Показатели	Кількість автосамосвалов		
	5	6	7
Коефіцієнт завантаження пристрою «завантаження»	0,878	0,937	0,966
Коефіцієнт завантаження пристрою «розвантаження»	0,877	0,936	0,965
Коефіцієнт простою пристрою «завантаження»	0,122	0,063	0,034
Коефіцієнт простою пристрою «розвантаження»	0,123	0,064	0,035
Максимальна довжина черги на завантаження, автосамосвал	4	5	6
Максимальна довжина черги на розвантаження, автосамосвал	4	5	6
Середня довжина черги на завантаження, автосамосвал	0,505	0,869	1,258
Середня довжина черги на розвантаження, автосамосвал	0,710	1,139	1,622
Середнє время очікування на завантаження, мин	7,5	11	16
Середнє время очікування на розвантаження, мин	10	14,5	20
Середнє время обслуговування автосамосвала (включаючи время очікування), мин	68,5	76,5	87
Кількість циклів одного автосамосвала за восьмичасовий робочий день	7	6,3	5,5

По результатам моделювання отримано, що оптимальна кількість автосамосвалов 6, оскільки при такому кількості найбільш оптимальні коефіцієнт простою, середня довжина черги, середнє время очікування. Отримана кількість циклів одного автосамосвала за восьмичасовий робочий

день забезпечує необхідний об'єм цементобетонної суміші і не призводить до удорожання реконструкції.

Висновок. Представлена аналітико-імітаційна модель дозволяє оптимізувати доставку цементобетонної суміші на об'єкт будівництва шляхом вибору такого

оптимального количества транспортных средств, которое обеспечивает достижение следующих показателей: минимальные расходы на перевозку; отсутствие нарушения сроков строительства из-за несвоевременной поставки; грузоподъемность транспортных средств максимально использована; обеспечен установленный темп работ; качество цементобетонной смеси не ухудшено; время простоя транспортных средств под погрузкой и выгрузкой минимальны.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 «Отрасль дорожного строительства – 2015» Дисклеймер, ЗАО “Инвестиционная компания “ЮНИТЕР” – Минск, 2015. – 22 с.
- 2 Князева, Н.В. Совершенствование отрасли дорожного строительства в современных экономических условиях / Н.В. Князева, Ю.В. Калашникова // Журнал управление инвестициями и инновациями. – 2018. – №1. – С. 62–69. DOI: 10.14529/iimj180108.
- 3 Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017 – 2020 годы : постановление Совета Министров Республики Беларусь, 18 сентября 2017 г., № 699 // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2017/september/25645/>. – Дата доступа : 01.04.2018.
- 4 Пилотный проект ГЧП «Реконструкция участка автомобильной дороги М10» в Республике Беларусь. Предварительный информационный меморандум и вопросы для консультаций с рынком. Март 2017. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://pppbelarus.by/files/images/_10.pdf. – Дата доступа : 04.04.2018.
- 5 Дингес, Э.В. Принципы и методы оптимизации стратегий деятельности дорожных организаций : учебное пособие / Э.В. Дингес. – М. : МАДИ, 2015. – 96 с.
- 6 Кривко, Е.В. Экономика отрасли (дорожное строительство) : учеб. пособие / Е.В. Кривко. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2010. – 307 с.
- 7 Семенов, А.И. Логистика. Основы теории : учеб. для вузов / А.И. Семенов, В.И. Сергеев. – СПб. : Изд-во «Союз», 2003. – 544 с.
- 8 Економіка логістичних систем : [монографія] / [М. Василевський, І. Білик, О. Дейнега, М. Довба, О. Костюк, Є. Крикавський та ін.]. – Львів : Видавництво НУ «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
- 9 Ивуть, Р.Б. Логистические системы на транспорте : учеб.-метод. пособие / Р.Б. Ивуть, Т.Р. Кисель, В.С. Холупов. – Минск : БНТУ, 2014. – 76 с.
- 10 Еловой, И.А. Логистика : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой. – 2-е изд., перераб. и доп. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 165 с.
- 11 Царенкова, И.М. Логистические потоки в дорожном хозяйстве // Вестник Днепроп. нац. ун-та трансп. : науч.-техн. журнал – 2007. – №15. – С. 259-264.
12. Taha, Hamdy A. Operations research: an introduction.– 8th ed.– New Jersey: Upper Saddle River, 2007. – 815 p.
13. Afanasyeva, L.G., Grishunina, S.A. Queueing systems with different service disciplines // Lobachevskii Journal of Mathematics, № 9.– Moscow, 2017.– p. 864-869.
14. GPSS World reference manual. Fourth Edition Copyright Minuteman Software. Holly Springs, NC, U.S.A., 2009. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.minutemansoftware.com/reference/reference_manual.htm. – Дата доступа : 10.04.2018.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133635

УДК 351.20.32

ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ПОБУДОВИ МАТЕРІАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ГВАРДІЇ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Чухлатий А.В., доцент (НА НГУ)

У статті наведено аналіз ключових аспектів побудови матеріального забезпечення підрозділів Національної гвардії України в контексті євроінтеграції. Особливу увагу наділяється розгляду організації підсистеми логістичного забезпечення в структурі системи матеріального забезпечення, так як господарська діяльність підрозділів Національної гвардії України є специфічним і досить складним видом діяльності. Пропонуються рекомендації стосовно змісту Положення про господарську діяльність підрозділів Національної гвардії України.

Ключові слова: аспекти, забезпечення, підрозділи, структури, євроінтеграція, логістика.

ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОСТРОЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ГВАРДИИ УКРАИНЫ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

Чухлатий А.В., доцент (НА НГУ)

В статье приведен анализ ключевых аспектов построения материального обеспечения подразделений Национальной гвардии Украины в контексте евроинтеграции. Особое внимание уделяется рассмотрению организации подсистемы логистического обеспечения в структуре системы материального обеспечения, так как хозяйственная деятельность подразделений Национальной гвардии Украины является специфическим и достаточно сложным видом деятельности. Предлагаются рекомендации по содержанию Положения о хозяйственной деятельности подразделений Национальной гвардии Украины.

Ключевые слова: аспекты, обеспечение, подразделения, структуры, евроинтеграция, логистика.

PRACTICAL ASPECTS OF BUILDING MATERIAL SECURITY OF DIVISIONS THE NATIONAL GUARDS OF UKRAINE IN THE CONTEXT OF EUROINTEGRATION

*Chuhlaty A.V., Associate Professor
(National Academy of the National Guard of Ukraine)*

The current state of our society and the conditions of eurointegration make significant adjustments to the system of logistical and financial support of military units, including the National Guard of Ukraine. The system of military units must adapt to the conditions of European integration in such a way as to be able to effectively carry out the tasks entrusted to it. To do this is quite difficult at all, and within the framework of the law - even more

difficult. However, the system must realize its quality, such as dynamism, that is, adequate response to changes in the environment. To this end, it is worth highlighting the key aspects of building material support for the units of the National Guard of Ukraine in the context of European integration.

An important practical aspect of building a system of material support for the units of the National Guard of Ukraine is the organization of the logistic support subsystem in the structure of the material support system.

The process of physical organization of logistic support depends on some factors such as the range and content of the task, the actual operating situation, the actual logistics situation, the operational capabilities of its own departments and logistics equipment, the range of support, implemented by the boss, the degree of development of the network infrastructure, local and atmospheric conditions, time, intended to organize the process of logistics.

An important function in the field of logistics support for troops is the motivation and initiation of logistical measures through special executive documents.

The economic activity of the units of the National Guard of Ukraine is a specific and rather complex activity. The absence of a special comprehensive regulatory act that regulates this activity negatively affects the legal regulation of material and technical and military supply and financial support for military units. Therefore, it is expedient for the Ministry of Internal Affairs to develop the Regulations on the economic activities of the units of the National Guard of Ukraine.

Key words: *aspects, provision, divisions, structures, eurointegration, logistics*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сучасний стан нашого суспільства та умови євроінтеграції вносять значні корективи в систему матеріально-технічного, і фінансового забезпечення військових підрозділів, у тому числі Національної гвардії України. Система військових підрозділів має адаптуватися до умов євроінтеграції таким чином, щоб мати можливість ефективно виконувати покладені на неї завдання. Зробити це досить складно взагалі, а в рамках закону – ще складніше. Проте система має реалізовувати таку свою якість, як динамічність, тобто адекватне реагування на зміни, що відбуваються у навколишньому середовищі. Для цього варто виділити ключові аспекти побудови матеріального забезпечення підрозділів Національної гвардії України в контексті євроінтеграції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. У дослідженнях Ветрова А. С., Волкової О.

та Гороховського Є. [1-3] розглядаються питання стосовно формування та вдосконалення тилового забезпечення військових підрозділів. У роботі Іщенко О. В. [4] пропонуються практичні рекомендації щодо управління системою матеріально-технічного забезпечення Збройних Сил України. У наукових працях Краковського Є. В. та Мунтіяна В. І. [5-7] формуються пропозиції стосовно формування матеріального забезпечення військ з позицій оборонного бюджету. Однак розглянуті літературні джерела не містять розгляду практичних аспектів побудови матеріального забезпечення підрозділів Національної гвардії України в контексті євроінтеграції.

Отже, **метою** статті є аналіз ключових аспектів побудови матеріального забезпечення підрозділів Національної гвардії України в контексті євроінтеграції.

Виклад основного матеріалу дослідження. Важливим практичним аспектом побудови системи матеріального забезпечення підрозділів Національної

гвардії України є організація підсистеми логістичного забезпечення в структурі системи матеріального забезпечення.

Умовою справної реалізації процесу логістичного забезпечення є реалізація таких організаційно-технічних заходів:

- підготовка та утримування органів, підрозділів і обладнання в готовності до дій;

- аналіз і оцінка стану логістичних сил і засобів;

- вироблення концепції логістичного забезпечення [8];

- нагромадження необхідних запасів бойових і матеріальних засобів;

- поповнення оснащення системами озброєння і військовим устаткуванням.

Процес планування логістичного забезпечення розпочинається в момент затвердження командиром бойового завдання. Підставою планування є вступна концепція логістичного забезпечення операції, вироблена начальником логістики на підставі таких даних як: зміст бойового завдання, намір командира і додаткові орієнтири, діапазон логістичного забезпечення, операційні прогнози у сфері постачальницьких потреб, санітарних втрат і втрат в озброєнні та військовому устаткуванні, руйнувань в інфраструктурі і т. п.

Процес фізичної організації логістичного забезпечення залежить від таких чинників як, наприклад, діапазон і зміст поставленого завдання, актуальна операційна ситуація, актуальна логістична ситуація, виконавчі можливості власних підрозділів і логістичного устаткування, діапазон забезпечення, реалізований начальником, ступінь розвитку мережевої інфраструктури, місцеві і атмосферні умови, час, призначений на організацію процесу логістичного забезпечення.

Організація логістичного забезпечення охоплює такі заходи:

- підготовка логістичних підрозділів і устаткування до чіткої реалізації поставок і надання послуг для військ;

- операційне групування логістичних підрозділів і устаткування відповідно до існуючої бойової ситуації і логістичних потреб забезпечуваних військ;

- розміщення логістичних підрозділів і устаткування на місцевості з точки зору можливості оборони і прикриття, а також можливої евакуації;

- переміщення логістичних підрозділів і устаткування з метою зайняття оптимального і безпечного розташування на місцевості;

- підготовка і утримування комунікаційної мережі в зоні дій військ з точки зору реалізації операційних перевезень, постачання та евакуації;

- організація оборони і захисту логістичних підрозділів і устаткування від несподіваного нападу супротивника і спеціальних груп.

Важливою функцією в сфері керування логістичним забезпеченням військ є спонукання та ініціація логістичних заходів за допомогою спеціальних виконавчих документів. З цією метою видаються:

- для логістичних підрозділів - бойові розпорядження начальника логістики;

- для начальників логістики нижчого рівня - логістичні розпорядження від начальників логістики вищого рівня.

Процеси спонукання підтримуються додатково через організацію взаємодії і ведення мотиваційної діяльності.

Обов'язок контролювання реалізації поставок і надання послуг відповідними логістичними підрозділами є статутним правом всіх начальників. Контроль результативності логістичного забезпечення реалізується через складання щоденних рапортів про логістичну ситуацію, а також через поточний службовий нагляд за перебігом цих процесів.

Результати контролю генерують відповідні системи стимулів економічної

природи, службового, а в бойовій ситуації статутного і правового характеру.

У мирний період утримуються нормативні запаси, визначені відповідними військовими правилами. Наявні запаси постачання повинні забезпечити умови для реалізації планових навчальних завдань мирного періоду, а також справний перехід на військову систему постачання.

У період кризи і підготовки до війни настає інтенсивне поповнення нормативних запасів до встановлених військових норм. Додатково можуть бути нагромаджені тимчасові понаднормативні запаси, особливо бойових засобів в районах планованих вогневих позицій.

Відповідно розміщені запаси повинні забезпечити неперервність і надійність підкріплення військ у динаміці бойових дій у директивно встановлений період, при закладених середньодобових нормах споживання. Норми споживання, особливо бойових засобів, паливних матеріалів і мастил можуть бути додатково коректовані з причини масштабу

планованих зусиль і прогнозованих збільшених бойових втрат.

Величину норм постачання визначають на підставі відповідних правил установи, яка виконує роль центрального органу постачання.

Процес постачання військ є інтегрованим процесом, який охоплює:

- фізичні переміщення поставок постачання;

- інформаційні потоки, які зумовлюють справність і результативність фізичних процесів.

У сферу фізичних переміщень поставок входить: залучення, нагромадження, зберігання, ротація і дистрибуція, евакуація і використання місцевих запасів, використання військової здобичі.

Особливою формою фізичних переміщень є логістичні і господарсько-побутові послуги, призначені для постачання військ.

Схема організації процесу постачання у системі матеріального забезпечення підрозділів Національної гвардії України наведено на рис. 1.



Рис. 1. Організація процесу постачання підрозділів Національної гвардії України

Логістичні інформаційні потоки у процеси, як: прогнозування, планування, сфері постачання охоплюють такі нормування, облік, звітність, контроль [6].

Специфічною категорією інформаційних потоків у військових логістичних системах є логістичні накази, розпорядження і рапорти, які виступають переважно на стику системи постачання і системи керування.

Господарська діяльність підрозділів Національної гвардії України є специфічним і досить складним видом діяльності. Відсутність спеціального комплексного нормативного акта, який би регулював цю діяльність, негативно впливає на правове регулювання матеріально-технічного та військового постачання і фінансового забезпечення військових підрозділів. Тому Міністерству внутрішніх справ доцільно розробити Положення про господарську діяльність підрозділів Національної гвардії України.

У Положенні доцільно відобразити:

а) компетенцію структурних підрозділів Національної гвардії України у господарській сфері;

б) регламентацію відносин організацій, підрозділів і працівників в процесі господарської діяльності;

в) встановлення необхідного порядку документування процесів постачання, обміну інформацією про рух матеріальних цінностей та реалізації управлінських рішень з питань матеріально-технічного забезпечення;

г) перелік нормативів матеріально-технічного і військового постачання в цілому для підрозділів Національної гвардії;

д) порядок підготовки і оформлення замовлень на постачання окремих видів матеріальних ресурсів;

е) систему звітності і критерії оцінок матеріально-технічного забезпечення підрозділів Національної гвардії України.

У міру розвитку ринкових відносин у народному господарстві України відповідним чином повинні коректуватися статус і структура служб матеріально-технічного і військового постачання, їх завдання, взаємовідносини, розподіл функцій і повноважень.

Висновки. Таким чином у даному дослідженні знайшов своє відбиття аналіз ключових аспектів побудови матеріального забезпечення підрозділів Національної гвардії України в контексті євроінтеграції.

Наукова новизна даного дослідження визначається систематизацією інформації стосовно побудови матеріального забезпечення підрозділів Національної гвардії України в контексті євроінтеграції.

Практичне значення полягає в рекомендаціях керівництву військових підрозділів Національної гвардії України стосовно побудови матеріального забезпечення військових підрозділів.

Подальшим напрямком даного дослідження може виступати розроблення методики оцінки ефективності матеріального забезпечення підрозділів Національної гвардії України.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ветров А. С. Тыловое обеспечение объединенных вооруженных сил НАТО / А. С. Ветров // Зарубежное военное обозрение. – 2002. – № 8. – С. 2–10.

2. Волкова Е. Основные проблемы управления материальными запасами/ Е. Волкова, Г.А.Портнова//Актуальні питання менеджменту в сучасних умовах/Донец. нац. техн. ун-т. – Донецьк, 2007. – с.288-290

3. Гороховський Є. Тил Збройних Сил України: надійність в ім'я боєздатності / Є. Гороховський // Військо України. – 2011.– №1.– С. 26–29.

4. Іщенко О.В. Орган управління системою матеріально-технічного забезпечення Збройних Сил України, яким йому бути? [Електронний ресурс]/ О.В. Іщенко — Режим доступу: <http://defpol.org.ua/site/index.php/uk/arhiv/kolonkaavtora/3109-2010-09-27-09-18-56> (11.01.2018). — Загол. з екрану.

5. Крикавський Є.В. Логістична концепція європейської інтеграції економіки України / Є.В. Крикавський // Випуск XXIV НАН України. – Львів: Інститут регіональних досліджень.–2001.– С. 555–558.

6. Мунтіян В. І. Економіка та оборонні витрати: аналіз зарубіжних досліджень і український шлях розвитку/ В.І. Мунтіян. – К.: НДФІ, 2012. – 464 с.

7. Мунтіян В.І. Оборонний бюджет:

світовий досвід та можливі шляхи реформування в Україні: монографія/ В.І. Мунтіян. – К.: Видавничий центр “Просвіта”, 2015. – 240 с.

8. Каличева Н.Є. Роль транспортно-логістичних систем у забезпеченні стійкого розвитку економіки /Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017 . - № 58 . -С. 103-109.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133638

УДК 339.18:658.7

УТОЧНЕНИЕ ПОНЯТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

Шинкаренко В.Г., д.э.н., профессор (ХНАДУ)

В ряде отраслей затраты на перемещение материалов, незавершенного производства и готовой продукции от поставщиков до конечного потребителя составляют 60-70% всех расходов на производство. В связи с этим снижение их величины является крупной народнохозяйственной проблемой.

Целью данной работы является уточнение понятия «логистическая система» на основе использования системного подхода и определение места управления в ее составе .

В результате проведенных исследований предложено усовершенствованное определение понятия логистической системы, отличие которого от существующих состоит в объединении в единую систему подсистемы движения материального потока и подсистемы управления им.

Ключевые слова: поставщики, материальный поток, конечные потребители, логистическая система, система управления, подсистемы: формирования и движения материального потока и управляющая.

УТОЧНЕННЯ ПОНЯТТЯ ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА

Шинкаренко В.Г., д.е.н., професор (ХНАДУ)

В теперішній час в деяких галузях витрати на переміщення матеріалів, незавершене виробництво та готову продукцію від постачальника до кінцевого споживача складає 60-70% усіх витрат на виробництво. У зв'язку з цим зменшення цих витрат є великою народногосподарською проблемою.

Метою даної роботи є уточнення поняття «логістична система» на підставі використання системного підходу і визначення місця управління в її складі.

В результаті проведених досліджень запропоновано уточнення визначення поняття логістичної системи, відмінність якого від існуючого полягає в об'єднанні в єдину систему підсистем: руху матеріального потоку та управління ним.

Ключові слова: постачальники, матеріальний потік, кінцеві споживачі, логістична система, система управління, підсистеми: формування і руху матеріального потоку та управляюча.

UPDATE OF THE CONCEPT LOGISTIC SYSTEM

*Shynkarenko V., Doctor of Economic Sciences (DSci), Professor
(Kharkiv National Automobile and Highway University)*

Currently, in some areas the costs of materials handling, work in process and finished products transported from a supplier to an end consumer make up 60-70 % of all production costs. In that regard, the reduction of these costs is a major economic problem.

The purpose of this article is to clarify the concept of "logistics system" based on the use of a systems approach and the establishment of a management place in its composition.

The functioning of this system takes place in a varying external environment, which does not always allow the system to achieve its goals. To neutralize them, in accordance with the system analysis, the system of formation and movement of material flow must be completed with a control system. Taking into account the latter, the author suggests that the logistics system should consist of controlling and controllable subsystems. The latter is intended to provide processes for the formation and movement of material resources, work in progress and finished products transported from a supplier to an end consumer. The managing subsystem is intended to optimize logistic processes, ensure the delivery of material flow available in the required range, amount and quality at the right place and time with minimum costs of resources. In addition, the control system solves issues related to the movement of information and finance. The contour of logistics management is offered as a control subsystem, which functions within the existing enterprise control system at all levels: strategic, tactical, and operational.

Key words: suppliers, material flow, end consumers, logistics system, control system.

Постановка проблеми. Современный этап развития рыночных отношений в экономике Украины характеризуется усилением конкуренции, повышением стоимости энергоносителей, увеличением затрат на перемещение материальных ресурсов, незавершенного производства и готовой продукции от производителей до конечных потребителей. В стоимости некоторых видов продукции эти затраты составляют 60-70% всех расходов. В этих условиях перед бизнесом стоит задача изыскания путей наиболее полного удовлетворения запросов потребителей в доставке товаров нужной номенклатуры, объема и качества; в нужное место и нужные сроки с

минимумом затрат ресурсов за счет приведения в соответствие спроса и предложения, выпуска более разнообразных товаров, оптимизации процессов их доставки. Таким образом снижение затрат на формирование и движения материального потока является крупной практической народнохозяйственной проблемой. Инструментом позволяющим комплексно решить эту проблему является логистика.

Анализ последних достижений и публикаций. Теоретическим и методическим вопросам развития и практического применения логистики в экономике посвящены труды многих ученых. Среди них особо следует

отметить результаты исследований таких зарубежных и отечественных ученых: Жомини Ан. Ан., Бауэрсокс Д. Дж., Вуд Дж. Дж., Клос Д. Дж., Гаджинский А.М., Миротин Л.Б., Сергеев В.И., Родников А.И., Кальченко А.Г., Крикавский Э.В., Окландер М.А., Чухрай Н.И.

Отмечая существенный вклад этих и других ученых в развитие науки и практики использования логистики, следует отметить, что не все вопросы этой сложной проблемы нашли решение,

некоторые из них требуют дальнейшего развития, а многие понятия уточнения.

Основными формами логистических образований являются: логистическая цепь, логистическая система, логистическое звено, логистическая функция, логистическая операция. В дальнейшем будем рассматривать логистическую систему, как наиболее типичную форму логистических образований. Основные определения которой представлены в табл. 1.

Таблица 1

Дефиниции понятия «логистическая система»

Автор	Определение понятия «Логистическая система»
1	2
Миротин Л.Б. [1, с. 11]	<ul style="list-style-type: none"> упорядоченная совокупность элементов, которые находятся в определенных функциональных связях и отношениях один с одним и создают определенную целостность и единство
Крикавский Е.В. [2, с. 16]	<ul style="list-style-type: none"> специально организованная интеграция логистических элементов в границах определенной экономической системы для оптимизации процессов трансформации материального потока
Денисенко М.П. [3, с. 13]	<ul style="list-style-type: none"> совокупность и целостность функционально связанных элементов (подсистем), которые определяют ее назначение: поставки, производство, распределение, трансформирование, складирование
Гаджинский А.М. [4, с. 35]	<ul style="list-style-type: none"> адаптивная система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические функции
Миротин Л.Б. [5, с. 23]	сложная организационно завершенная (структурированная) экономическая система, которая состоит из элементов-звеньев, взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующим им потоками, причем задачи функционирования этих звеньев объединены внутренними целями организации бизнеса и (или) внешними целями
Гордов М. П. [6, с. 15]	<ul style="list-style-type: none"> система управления движением материальных потоков, начиная от потоков сырья и заканчивая поставкой готовой продукции конечному потребителю, а также информационных потоков, которые сопутствуют движению материалов
Чухрай Н Потора Р. [7, с. 94]	<ul style="list-style-type: none"> целесообразно организованный и связанный в границах определенной экономической системы физический поток товаров, который сопровождается потоком финансовых средств и информации

1	2
Кальченко А.Г. [8, с. 14]	<ul style="list-style-type: none"> • организационно-хозяйственный механизм управления материальными и информационными потоками, который включает материальные средства, которые обеспечивают движение товаров в логистической цепочке (склады, погрузочно-разгрузочные механизмы, транспортные средства) производственные запасы и средства управления всеми звеньями цепи
Окландер М.А. [9, с. 62]	<ul style="list-style-type: none"> • организационно-экономический механизм, связанный с достижение необходимого уровня интеграции логистических функций за счет организационных преобразований в структуре управления и внедрения специально разработанных управленческих процедур, основой которых является планирование поставок, поддержки производства и физического распределения метального потока
Сергеев В.И. [10, с. 52]	<ul style="list-style-type: none"> • сложная организационно-завершенная экономическая система, состоящая из взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими им потоками элементов – звеньев, совокупность которых, принципы и задачи функционирования объединены внутренними целями организации бизнеса и (или) внешними целями
Забуранна Л.В. [11, с. 147]	<ul style="list-style-type: none"> • совокупность логистических подсистем, которые связаны между собой внутренне производственными связями, упорядоченными в соответствии с правилами и процедурами предприятия или их объединений в границах определенной территории, которые функционируют для достижения единой логистической цели предприятия или их объединений

Анализ представленных определений понятия «Логистическая система» свидетельствует о том, что среди ученых отсутствует единообразие в определении содержания рассматриваемого понятия.

Представленные определения в зависимости от содержания и отношения к управлению могут быть разделены на следующие группы:

1. Определения однозначно ассоциирующими логистическую систему только с материальным потоком (определения 4, 7, 10). В данном случае логистическая система имеет вид, представленный на рис. 1.

2. Определения (1, 2, 3 и 5), в которых логистическая система рассматривается, как совокупность элементов (подсистем). Вместе с тем,

содержание элементов не определяется, указывается их функциональная связь и направленность на обеспечение формирования и движение материального потока необходимого количества номенклатуры, в нужное время и нужное место с минимальными затратами ресурсов. Характеризуя содержание этих элементов Т.Г. Дудар отмечает: «Любая логистическая система состоит из отдельных элементов-звеньев, между которыми установлены определенные функциональные связи... Звенья логистической системы могут быть трех видов: те, которые генерируют логистические потоки; те, которые преобразуют логистические потоки: те, которые поглощают логистические потоки» [12, с. 12]. Таким образом в этих определениях отсутствует даже упоминание об управлении, а речь идет об

элементах, связанных с материальным потоком.

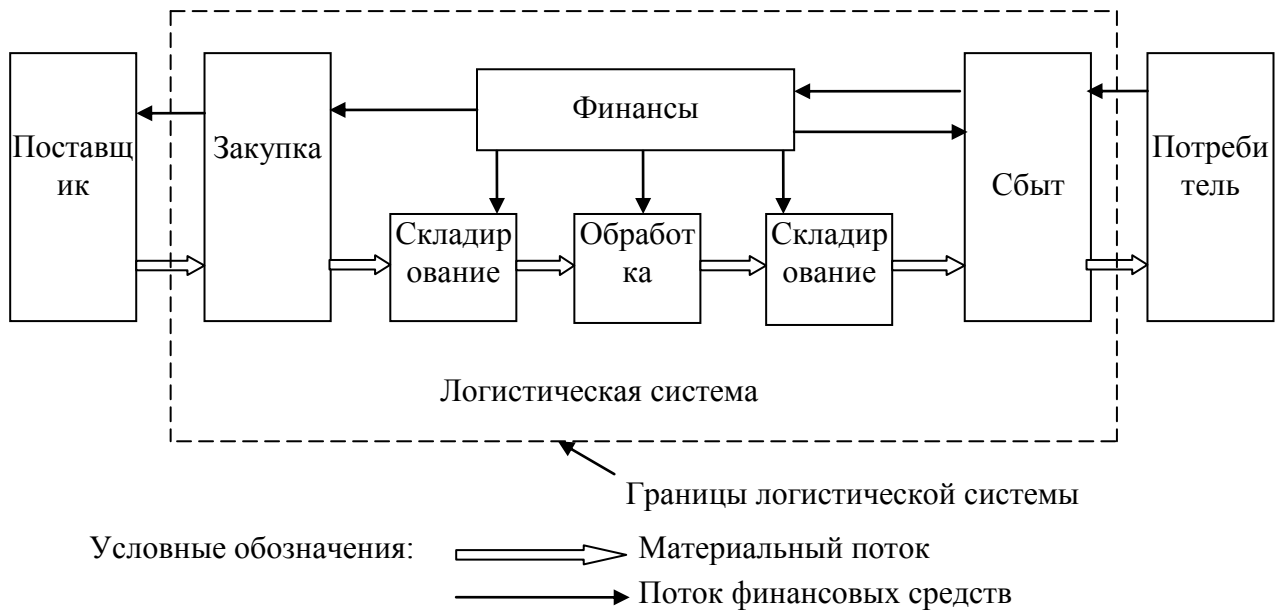


Рис. 1. Схема представления логистической системы [1, с. 36]

3. В определении логистической системы данным Л.В. Забуренной (11) отсутствует в явном виде упоминание об управлении. Однако, в последующих работах отмечается наличие в логистической системе «подсистемы логистического планирования, логистического управления, организации логистики, логистического контроля, стратегического и оперативного логистического управления» [11, с. 148].

4. Определения логистической системы, ассоциирующих ее частично с управлением, как

- систему управления движением материальным потоком (6);
- организационно-экономический (хозяйственный) механизм управления материальными и информационными потоками (8, 9).

Нерешенные составляющие общей проблемы. Как следует из проведенного анализа основной нерешенной задачей относительно определения понятия «логистическая система» является уточнение в ее составе места управления – является-ли оно

составной частью логистической системы или отдельной системой.

Формулирование целей статьи. Целью статьи является уточнение понятия «логистическая система» на основе использования системного подхода и уточнения места управления в ее составе.

Изложение основного материала исследования. В исходном виде логистическая система представлялась как процесс формирования и движения материального потока (рис 1.) В общем случае поток представляет собой совокупность объектов, воспринимаемую как единое целое, существующую как процесс на некотором временном интервале и измеряемую в абсолютных единицах за определенный период времени.

Материальный поток представляет собой движение сырья, материалов, полуфабрикатов и комплектующих изделий в процессе снабжения от поставщика до предприятия; хранение и движение материалов между операциями процесса производства; движение и хранение готовой продукции между

предприятием и потребителями. Весь процесс движения материального потока предполагает выполнение, в общем случае, следующих операций:

- закупочная логистика (ЗЛ) – удовлетворение производства материалами с максимальной экономической эффективностью, качеством и кратчайшими сроками. Закупочная логистика проходит по поиску и выбору альтернативных поставщиков изготовителей;

- распределительная логистика (РЛ) – это комплекс взаимосвязанных функций, реализуемых в процессе распределения материального потока между различными оптовыми покупателями и продавцами;

- сбытовая логистика (СЛ) – процесс распределения материального и сопутствующих ему потоков между различными потребителями, т.е. доставка нужных товаров в нужное место, в нужное время с оптимальными затратами;

- транспортная логистика (ТЛ) – система по организации доставки, а именно по перемещению каких-либо материальных предметов, веществ и др. из одной точки в другую по оптимальному маршруту;

- логистика запасов (ЛЗ) – включает в себя решения о размере закупки или производства запасов на производственных предприятиях и распределительных центрах; о способах распределения с одного или нескольких складов;

- складская логистика (СЛ) – оптимизация бизнес-процессов приемки, обработки, хранения и отгрузки товаров на складах.

Перечисленные виды функциональной логистики не исчерпывают всех видов, но являются основными и определяют оптимизацию материального потока.

Совокупность последовательно выполняемых видов функциональных логистик позволяет предположить что оно

образуют подсистему объекта управления. Если эта совокупность отвечает четырем свойствам (целостность и членимость, интегрирование качества, связи и организация), то ее можно считать системой. (подсистемой). Проверка показывает что совокупность перечисленных видов функциональных логистик отвечает вышеперечисленным свойствам системы:

1. *Целостность и изменчивость.* Системой считается совокупность элементов взаимодействующих друг с другом. Подсистема объекта управления соответствует этим требованиям, она состоит из совокупности функциональных логистик.

2. *Интегрирование качества (эмерджентность).* Рассмотренная совокупность элементов нацелена на поставку потребителю конкретного продукта соответствующего качества в необходимом количестве и ассортименте, в нужное место и в нужное время с минимальными затратами ресурсов.

3. *Связи* – это то, что соединяет подсистемы и свойства в системном процессе в целое. Подсистемы находятся в определенных связях и отношениях одним за одним, обеспечивая при этом достижения конечных целей.

4. *Организация* – это внутренняя упорядоченность, согласованность взаимодействия подсистем системы.

Таким образом, совокупность последовательно выполняемых видов функциональных видов логистик формирующих непрерывный, синхронный поток, движение которого должно происходить без задержек, сбоев, затоваривания и обеспечивает поступление готовой продукции в нужном количестве и требуемом качестве, в нужное время с минимальными затратами ресурсов можно считать подсистемой логистической системы – объектом управления.

При этом, под термином «управление следует понимать

целенаправленную координацию, осуществляемую посредством:

- планирования - определения способов движения цели;
- реализации – выполнения мероприятий;
- учета, контроля, анализа – отражения фактических результатов и сопоставления их с запланированными;
- регулирования – корректировки планов по каналам обратной связи». [13, с. 9]

В настоящее время, как отмечает В.И. Кацька « при традиционном подходе к управлению каждое звено логистической цепи имеет собственную систему управления, ориентированную на собственные цели и критерии эффективности. Исходный материальный поток каждого предыдущего логистического звена логистической цепи, сформированный под влиянием системы управления этого звена с учетом его целей и критериев, является исходным для последующего звена. Результирующим материальным потоком всей логистической цепи является исходящий поток последнего звена. Его параметры получают в результате независимых управленческих действий, которые осуществляются последовательно в каждом звене логистической цепи. Поэтому с точки зрения общих целей управления они являются спонтанными» [14].

Т.Г. Дудар считает, что функции управления логистикой «реализуются на основе формирования и обеспечения функционирования специальных организационных структур: службы маркетинга, службы материально-технического снабжения и т.п.» [12, с. 12]. Таким образом, субъект управления выносится за рамки логистической системы.

При системном подходе объект управления – система, деятельность которой регламентируется управляющей системой. В менеджменте под объектом

управления понимают систему деятельности людей, выделенную из общественно – экономической среды, имеющую единую цель и систему управления. В производственных системах объектами управления являются: отдельные предприятия и их объединения, организационно обоснованные подразделения, функции, отдельные работники и т.п. Объектом логистического управления является материальный поток на всем пути своего движения от первичного источника сырья до конечного потребителя.

Формирование и движение материального потока происходит в условиях многообразия среды, которая оказывает на него воздействия способствующие (неспособствующие) достижению им установленных целей. Целесообразное «воздействие на объект (систему), которое обеспечивает придание ему требуемых свойств или состояний» называется управлением. Оно «представляет собой некоторое принуждение, насилие над системой как частью среды, призванное скорректировать естественное движение, определяемое начальными условиями... Наградой за это насилие является достижение цели» [15, с. 76-77]. Приведение объекта управления в желаемое состояние, при котором он достигает своих целей, возлагается на субъект управления. В качестве последнего принимается активно действующий, познающий, обладающий сознанием человек или коллектив, которые могут проявлять инициативу и самостоятельность, принимать и реализовывать решения, оценивать свое влияние на объект. Субъектом оценивания процессов формирования и движения материального потока является управляемая подсистема, состоящая из работников централизованных или децентрализованных служб предприятия занятых управлением процессами

формирования и движения материального потока.

Субъект управления или управляющая подсистема вырабатывает управленческие воздействия и сообщают их объекту управления (управляемой подсистеме), обеспечивая при этом траекторию его оптимального движения. Взаимодействие объекта и субъекта управления происходит в рамках специфической формы управленческой системе. Она представляет собою разновидность информационной системы, перерабатывающей информацию о состоянии внешней среды и ее воздействии на управляемую систему, о воздействии управляющей среды на управляемую подсистему и внешнюю среду, о состоянии управляющей подсистемы и ее воздействии на управляемую подсистему. Информация о функционировании элементов потокового процесса передается по каналам обратной связи управляемой подсистемы; под ее влиянием, информации о состоянии внешней среды и нормативной информации, определяющей параметры оптимального функционирования управляемой подсистемы и ее элементов формируется управленческое решение, реализация которого обеспечивает оптимальное движение потокового процесса, интеграцию и координацию функционирования его элементов.

Вышеизложенное позволяет сделать вывод, что *логистическая система*, как и система любого вида деятельности предприятия, состоит из управляемой и управляющей подсистем. Последняя предназначена для обеспечения процессов формирования и движения материальных ресурсов, незавершенного производства и готовой продукции от поставщика до конечного потребителя. Управляемая подсистема предназначена для оптимизации протекания этих процессов, в обеспечении доставки материального потока в нужном ассортименте, количестве и качестве, в

нужное место и нужное время с минимумом затрат ресурсов.

Выводы. Таким образом, установлено, что логистическая система – это система управления, предназначенная для оптимизации процессов формирования и движения материальных ресурсов, незавершенного производства и готовой продукции от поставщика до конечного потребителя в нужном ассортименте, в нужное место и нужное время с минимумом затрат ресурсов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Миротин Л.Б. Транспортная логистика: Учеб. пособ. / Л.Б. Миротин, И.Э. Ташбаев. – М.: Брандос, 1996. – 212 с.
2. Крикавський Е.В. Логістика: основа теорії: підручник / Е.В. Крикавський – Львів, Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2006. – 456 с.
3. Організація та проектування логістичних систем: підручник / Денисенко М.П., Левковец П.Р., Михайлова Л.І. та ін.. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 336 с.
4. Гаджинский А.М. Основы логистики: Учеб. пособие / А.М. Гаджинский. - М.: ИВЦ «Маркетинг», 1995. – с. 124.
5. Основы логистики: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина и В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 200 с.
6. Гордов М.П. Логистика товародвижения / М.П. Гордов, С.Б. Карнаухов, - М.: Центр Экономики и маркетинга, 1999. – 208 с.
7. Чухрай Н. Інноваційна діяльність підприємства як шлях отримання конкурентних переваг / Н.Чухрай, Р. Потора // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. – Ч.1. – Івано-Франковськ, 1999. – с. 93-95.
8. Кальченко А.Г. Логістика: підручник / А.Г. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2004. – 284 с.

9. Окландер М.А. Логістика: підручник. / М.А. Окландер. – К.: ЦУЛ, 2008. – 346 с.
10. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. / В.И. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 608 с.
11. Забуранна Л.В. Логістична концепція формування систем управління підприємством / Л.В. Забуранна, О.М. Глущенко // Науковий вісник ЧДТЕУ. – 2011. - №4 (12). – с. 182-191.
12. Дудар Т.Г. Основи логістики. Навч. посіб./ Т.Г. Дудар, Р.В. Волошин. – К.: Центр навчальної літератури, 2012. – 176 с.
13. Окландер М. Контуры экономической логистики / М. Окландер. - К.: Наук. думка, 2000. – 174 с.
14. Кацьма В.І. Сутність та роль логістичного управління в системі управління підприємством / В.І. Кацьма // Економічний аналіз. 2016 р. Том 23. №2. – с. 61-65.
15. Могилевский В.Д. Методология систем: вербальный подход / В.Д. Могилевский. – М.: ОАО «Издательство «Экономика», 1991. – 251 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133640

УДК 330.341.1:656.2

ТРАНСФОРМАЦІЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Дикань О.В., д.е.н., професор,
Зікій І.В., магістр програми-ТЕМПУС (УкрДУЗТ)*

У статті, спираючись на праці провідних вчених у галузі економіки, досліджено сутність поняття «інновація» та «інноваційна діяльність», виділені головні принципи інноваційної діяльності та досліджені сучасні теорії інноваційного розвитку. Проаналізовані основні напрямки та практичні результати впровадження інновацій у залізничному комплексі України, визначено чинники, що гальмують інноваційні процеси у транспортній галузі.

Ключові слова: інновація, інноваційна діяльність, залізничний транспорт, кластер, конкурентоспроможність, концепції модернізації, теорії інноваційного розвитку.

ТРАНСФОРМАЦИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Дикань Е.В., д.э.н., профессор,
Зикий И.В. магистр программы-ТЕМПУС (УкрГУЖТ)*

В статье, опираясь на труды ведущих ученых в области экономики, исследованы сущность понятия «инновация» и «инновационная деятельность», выделены главные принципы инновационной деятельности и исследованы современные теории инновационного развития. Проанализированы основные направления и практические результаты внедрения инноваций в железнодорожном комплексе Украины, определены факторы, тормозящие инновационные процессы в транспортной отрасли.

Ключевые слова: инновация, инновационная деятельность, железнодорожный транспорт, кластер, конкурентоспособность, концепции модернизации, теории инновационного развития.

TRANSFORMATION OF INNOVATIVE ACTIVITY OF INDUSTRIAL COMPANIES OF RAILWAY TRANSPORT

*Dykan O.V., Doctor of Economic Sciences, professor,
Zikiy I.V., Master TEMPUS (USURT)*

In the article, based on the work of the leading scientists in the field of economics, the essence of the concept of "innovation" and "innovation activity", the main principles of innovation activity and the modern theories of innovation development are researched.

The innovative development of a modern enterprise is a key element in ensuring its competitiveness in a changing and extremely rigid external environment. The conditions of the environment constantly change, respectively, the transformation of innovation activity and

© Дикань О.В.,
Зікій І.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

the emerging theories of innovation development. The main directions and practical results of implementation of innovations in the railway complex of Ukraine are analyzed, factors which hinder innovative processes in the transport industry are determined.

The study of existing theories of innovation development showed that in the world there were such types of: the theory of cyclic crises, the theory of "long waves", the theory of innovative development, the theory of S. Kuznets, the neoclassical theory of innovations, the concept of the formation of technological systems and the diffusion of innovations, the theory of technological breakdown, the theory of intellectual technology, the theory of innovation economics and entrepreneurship society, socio-psychological model, theory of convergence of innovation activity, theory of convergence of innovation activity.

The management system of organizations, which uses entrepreneurial, innovative approaches to the functioning and development of the enterprise, is called to solve a number of tasks, sometimes contradictory and even mutually exclusive: constant updating of the range of products, services; updating and creating new production systems; increasing the efficiency of production and sales activities, primarily due to increased productivity of staff and reduction of all types of costs; development and implementation of strategy and tactics of struggle for leadership on the basis of the concept of efforts and resources on the most promising directions of development of technology, technology, needs, etc.; combination of flexibility and adaptability of small-scale production.

One can confidently state that the innovative activity of the enterprise is transformed over time, it changes the source of its origin and production, means of achieving the goal, as well as ensuring the efficiency of innovation activity.

Key words: *innovation, innovation activity, railway transport, cluster, competitiveness, concept of modernization, theory of innovation development.*

Постановка проблеми. Конкурентоспроможність сучасного підприємства залежить від інновацій та інноваційної діяльності, адже постійно відчувається швидке старіння техніки і технології виробництва, продукції та її характеристик, методів просування товару на ринок, а також інших чинників, що зумовлює концентрацію зусиль підприємства на інноваційній діяльності.

Тобто інновації мають вирішальне значення в діяльності підприємства, а ефективно сформована та організована інноваційна діяльність дозволяє постійно отримувати конкурентні переваги в мінливому та жорсткому зовнішньому середовищі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичну основу статті склали роботи провідних вітчизняних вчених і фахівців у сфері розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, зокрема С. Ілляшенка [2], В. Захарченка [4], В.Л. Диканя [13], Й.

Шумпетера [9], М. Римара [6] та інших. Водночас, в науковій літературі недостатньо висвітлені певні аспекти інноваційного розвитку транспортної галузі, зокрема останні досягнення та практичні результати впровадження інновацій на залізничному транспорті, щодо сучасного розвитку галузі та модернізації залізничних підприємств на інноваційній основі, вплив інноваційних рішень на модернізаційні процеси та подальший розвиток України.

Метою статті є дослідження поняття «інноваційна діяльність», виокремлення головних принципів інноваційної діяльності та дослідження існуючих теорій інноваційного розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розглянемо суть поняття «інноваційна діяльність» і визначимо її особливості для промислових підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

Найбільш вживаним є визначення, наведене в українському законодавстві, інноваційна діяльність – діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень і розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоспроможних товарів і послуг.

Інноваційна діяльність – процес, спрямований на реалізацію результатів завершених наукових досліджень і розробок або інших науково-технічних досягнень у новий або вдосконалений продукт, що реалізується на ринку, у новий або вдосконалений технологічний процес, що використовується у практичній діяльності, а також супутні наукові дослідження і розробки.

Інноваційна діяльність розпочинається з виникнення науково – технічної ідеї і завершується розповсюдженням продукту [1].

Суть інноваційної діяльності полягає в її напрямках:

- управління процесами створення нових знань;
- управління творчим потенціалом тих, хто створює нові знання;
- управління освоєнням і розповсюдженням (дифузією) нововведень;

На думку Ілляшенка С.М. інноваційна діяльність – це процес створення, впровадження і поширення інновацій [2].

Найбільш влучним і комплексним є визначення, наведене у роботі [3] де наголошується, що інноваційна діяльність пов'язана з трансформацією наукових досліджень і розробок, винаходів і відкриттів у новий продукт або технологічний процес, які впроваджуються у виробничий процес, або в новий підхід до соціальних послуг. Інноваційна діяльність передбачає створення цілого комплексу наукових, технологічних, організаційних, фінансових і комерційних заходів, які у своїй сукупності ведуть до створення

інновації «під ключ», тобто повністю готової до реалізації на ринку.

Об'єктом інноваційної діяльності є інновації. Це новостворені та вдосконалені технології, продукція чи послуги, а також організаційно – технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що суттєво поліпшують структуру та якість виробництва та або соціальної сфери.

Розглянемо основні види інноваційної діяльності.

Залежно від мети здійснення інноваційна діяльність може бути некомерційною та комерційною [4].

Некомерційною слід визнати таку інноваційну діяльність, метою здійснення якої є виконання довгострокових науково – технічних програм з тривалими строками окупності витрат і впровадження нових науково-технічних досягнень у виробництво та інші сфери суспільного життя.

Комерційною є інноваційна діяльність, яка спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень і розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоспроможних товарів і послуг.

Види інноваційної діяльності відповідно до ст. 327 ГК України визначаються залежно від її напрямів:

- проведення наукових досліджень і розробок, спрямованих на створення об'єктів інтелектуальної власності, науково-технічної продукції;
- розроблення, освоєння, випуск і розповсюдження принципово нових видів техніки та технологій;
- розроблення та впровадження нових ресурсозберігаючих технологій, призначених для поліпшення соціального та екологічного становища;
- технічне переозброєння, реконструкція, розширення, будівництво нових підприємств, що здійснюються вперше як промислове освоєння

виробництва нової продукції або впровадження нової технології.

Існуючий інноваційний потенціал вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту дозволяє їм виконувати майже весь спектр видів інноваційної діяльності [5]: проводити дослідно – конструкторські розробки і дослідно – експериментальні розробки; виконувати організаційно – економічну роботу і виготовляти інноваційну продукцію.

Успішне досягнення поставлених цілей і інноваційної діяльності залежить від її принципів.

На думку Ілляшенка С., інноваційна діяльність повинна здійснюватися за такими принципами [2] :

1) адаптивності – прагнення до підтримання певного балансу зовнішніх і внутрішніх можливостей розвитку (внутрішніх спонукальних мотивів діяльності суб'єкта господарювання і зовнішніх, що генеруються ринковим середовищем);

2) динамічності – динамічне приведення у відповідність цілей і спонукальних мотивів діяльності підприємства;

3) самоорганізації – самостійне забезпечення умов функціонування, тобто самопідтримка обміну ресурсами між елементами виробничо-збутової системи підприємства, а також між підприємством і зовнішнім середовищем;

4) саморегуляції – коригування системи управління виробничо – збутовою діяльністю підприємства відповідно до змін умов функціонування;

5) саморозвитку – самостійне забезпечення умов тривалого виживання і розвитку підприємства.

Римар М.В., Ликун М.В. вважають, що перелік принципів, на яких повинна ґрунтуватись інноваційна діяльність підприємства, має містити [6]:

- принцип економії, що полягає у впровадженні тих інноваційних програм,

які в підсумку дозволять підприємству мінімізувати витрати;

- принцип ритмічності, який полягає у постійному здійсненні інноваційної діяльності підприємством, що не лише забезпечить постійний темп оновлення, але й дозволить оптимально розподіляти і використовувати фінансові ресурси;

- принцип адаптації, що дозволить підприємству швидко реагувати на зміни в середовищі та оперативно реагувати на них з максимальною віддачею;

- принцип взаємоузгодженості, що полягає у відсутності суперечностей між цілями підприємства, його стратегією, маркетинговою орієнтацією та інноваційною діяльністю;

- техніко – економічний принцип, що покликаний об'єктивно оцінити власні можливості підприємства з фінансування та реалізації інноваційних програм;

- принцип ризику, який передбачає і враховує ризики інноваційної діяльності та можливі шляхи їх уникнення;

- принцип масштабності, що полягає в можливості залучення не лише внутрішніх ресурсів підприємства, а й зовнішніх;

- принцип поверненості та прибутковості, що передбачає окупність і прибутковість вкладених в інновації коштів, адже інновації є, по суті, ризиковими інвестиціями.

Сьогодні в умовах агресивного зовнішнього середовища головним джерелом забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних промислових підприємств є кластеризація, що передбачає наявність великої кількості суб'єктів господарювання в одному виробничому циклі.

Крім того, основою формування високотехнологічного виробництва є інноваційно-орієнтовані системи функціонування яких пов'язано зі зростанням кількості суб'єктів інноваційної діяльності та конвергенцією їх інноваційної діяльності.

Саме тому до зазначених вище принципів інноваційної діяльності слід обов'язково включити принцип взаємопроникнення, що повинен реалізуватися за рахунок взаємопроникаючого інноваційного проектування, тиражування та дифузії інновації при розробленні і реалізації міжгалузевих та інноваційних рішень, що дозволить виготовити спільну високотехнологічну конкурентоспроможну інноваційну продукцію.

Все це свідчить про об'єктивну необхідність врахування принципу логістичного забезпечення при здійсненні інноваційної діяльності в кластері. Принцип логістичного забезпечення полягає в координації, оптимізації та генерації інноваційних, матеріальних, інформаційних, фінансових та інших потоків на всіх етапах життєвого циклу інновації, а також забезпечення потреб споживачів щодо виконання вимог часу, місця та умов надходження інноваційної продукції.

Інноваційний розвиток сучасного підприємства є ключовою ланкою в процесі забезпечення його конкурентоспроможності в мінливому та вкрай жорсткому зовнішньому середовищі. Умови зовнішнього середовища постійно змінюються, відповідно спостерігається і трансформація інноваційної діяльності та сформованих теорій інноваційного розвитку. Для формування дієвої концептуальної основи забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємства та відповідно до його конкурентоспроможності розглянемо існуючий теоретичний базис і виділимо особливості інноваційної діяльності сьогодення.

Дослідження існуючих теорій інноваційного розвитку показало, що у світі виникли такі їх види:

1 Теорія циклічних криз (К. Маркс) – матеріальною основою циклічного руху

економіки є середній термін життя основного капіталу, вкладеного в засоби виробництва. На економічні процеси суттєво впливають технічні відкриття. Засоби праці постійно вдосконалюються, тому кожен новий середньостроковий цикл – це новий рівень науково – технічного прогресу і розвитку продуктивних сил. Виділявся екстенсивний та інтенсивний технічний прогрес [7].

2 Теорія «довгих хвиль» (М. Кондратьєв) – технологічний прогрес пов'язаний з кластерами базисних інновацій, які радикально змінюють технічну і енергетичну бази виробництва, форми його організації, галузеву і просторову структури [8].

3 Теорія інноваційного розвитку (Й. Шумпетер) – вперше введено термін «інновації». Інновації з'являються в економічній системі не рівномірно, а у вигляді більш – менш одночасно освоєваних поєднаних новацій – кластерів. Основною причиною утворення довгих хвиль в економіці є концентрація важливих нововведень в одній галузі [9].

4 Теорія С. Кузнеца – революційні інновації виникають переважно випадково, під впливом певних зовнішніх обставин. Економічні цикли пов'язані з циклами інноваційних технологій, виокремлення водночас випадковості появи інновацій [10].

5 Неокласична теорія нововведень – погіршення становища підприємства породжує стимул до інновації, і навпаки. Підприємства мають ввести продуману й сконцентровану програму накопичення наукових знань за допомогою досліджень [11].

6 Концепція формування технологічних систем і дифузії нововведень – введено поняття технологічної системи як системи взаємозалежних сімей технічних і соціальних нововведень. Відповідно до поглядів зазначених економістів темпи економічного зростання залежать від

формування, розвитку і старіння технологічних систем.

7 Теорія технологічного розриву – конкурентна ціна товару на тій або іншій стадії його життєвого циклу підсилює переваги (доходи) тих, хто впроваджує інновації, сприяє послідовному поширенню інновацій на ринках збуту країн відповідно до їх рівня розвитку з подальшим перенесенням виробництва до країн з дешевою робочою силою тощо.

8 Теорія інтелектуальної технології – розширення інформації, яку використовують у повсякденній діяльності сучасні підприємці, стало поштовхом до розроблення інформаційних та інтелектуальних технологій, даючи змогу швидко і системно опрацювати величезні масиви інформації [10].

9 Теорія інноваційної економіки і підприємницького суспільства – інноваційна економіка має такі характеристики: головною продукцією є нові рішення; провідна роль в економіці належить малим і середнім підприємствам; інтелектуалізація праці є основним процесом розвитку виробництва та ін.

10 Соціально – психологічна модель – ключовим чинником економічного розвитку є людський капітал, який трансформується в нові знання.

11 Теорія конвергенції інноваційної діяльності – концентрація ключових нововведень відбувається в декількох галузях одночасно під час взаємопроникнення інноваційних знань однієї галузі в іншу. За рахунок конвергенції інноваційної діяльності стає можливим постійне продукування міжгалузевих високотехнологічних інноваційних рішень, що забезпечує високотехнологічний розвиток учасників міжгалузєвого інноваційного об'єднання.

Система менеджменту організацій, яка використовує підприємницький, інноваційний підходи до функціонування і розвитку підприємства, покликана вирішувати низку завдань, інколи

суперечливих і навіть взаємовиключних: постійне оновлення асортименту продукції, послуг; оновлення і створення нових виробничих систем; підвищення ефективності виробничо – збутової діяльності, насамперед через збільшення продуктивності праці персоналу і зниження всіх видів витрат; розроблення і реалізація стратегії і тактики боротьби за лідерство на основі концепції зусиль і ресурсів на найперспективніших напрямках розвитку техніки, технології, потреб тощо; поєднання гнучкості та адаптивності дрібносерійного виробництва [12]:

Інноваційна економіка за Друкером, має такі характеристики:

- головною продукцією є нові рішення;

- провідна роль в економіці належить малим і середнім підприємствам, які очолюють підприємці, що діють на свій страх і ризик;

- інтелектуалізація праці є основним процесом розвитку виробництва, а витрати на нього і поширення знань – головною формою інвестицій; завдання науки – сприяння інноваціям, які зароджуються, системне, організоване застосування знань у створенні самих знань, що робить їх продуктивними;

- головна форма власності – це інтелектуальна власність, що структурує суспільство і визначає його розвиток;

- для розуміння найважливіших економічних процесів, крім мікро – і макроекономіки, необхідна метаекономіка, яка враховує вплив таких могутніх економічних чинників, як демографія, освіта, нові технології, екологія та психологія людей, рівень культури тощо.

Висновок. Підсумовуючи вищесказане, можна з впевненістю стверджувати, що інноваційна діяльність підприємства з часом трансформується, вона змінює джерело свого виникнення та продукування, засоби досягнення поставленої мети, а також забезпечення ефективності інноваційної діяльності.

Дослідивши існуючі теорії інноваційного розвитку, вважаємо за доцільне виділити рівень інноваційного розвитку, що пов'язаний із конвергенцією інноваційної діяльності між підприємствами різних галузей.

Особливістю його є той факт, що концентрація ключових нововведень відбувається не в окремих галузях, як наголошував Шумпетер Й., а в декількох галузях одночасно під час взаємопроникнення інноваційних знань однієї галузі в іншу (це стосується біоенергетики (поєднання біохімії і технології), телекомунікаційних мереж і багатofакторного комп'ютерного моделювання (поєднання виробництва процесорної техніки та програмного забезпечення) та ін.).

Крім того, головним джерелом інновацій та інноваційної діяльності сьогодні стає не окремий суб'єкт господарювання, а різноманітні форми інноваційних об'єднань (інноваційні системи, інноваційні кластери, інноваційні альянси та ін.), що мають спільну стратегічну мету. За рахунок об'єднання і відповідно поєднання інноваційних потенціалів окремих суб'єктів господарювання, а також інтеграції і конвергенції їх інноваційної діяльності стає можливим постійне продукування міжгалузевих високотехнологічних інноваційних рішень, що забезпечує перехід учасників інноваційного об'єднання до 5 – го та 6 – го технологічних укладів і відповідно є джерелом формування їх конкурентних переваг.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Скрипко Т. О. Інноваційний менеджмент: підручник/ Т. О. Скрипко. – Київ : Знання, 2011. – 423 с.
- 2 Ілляшенко С. М. Управління інноваційним розвитком: навч. посіб./ С. М. Ілляшенко. – 2-ге видання, перероб. і доп. – Суми: ВТД «Університетська

книга»; К. : Видавничий дім «Княгиня Ольга», 2005. – 324 с.

3 Сутність та взаємозв'язок понять інновація, інноваційний процес, інноваційна діяльність, інноваційний менеджмент [Електронний ресурс] : <http://library.if.ua/book/4/475.html>. - Назва з екрана.

4 Захарченко В. І. Інноваційний менеджмент: навч. посіб./ В. І. Захарченко, Н. М. Корсікова. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 448 с.

5 Дикань О. В. Інноваційна діяльність машинобудівних підприємств з метою забезпечення їх конкурентоспроможності/ О. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доповідей за матеріалами ІХ Міжнар. наук.-практ. конф. (5 – 7 червня 2013 р.) – Х.: УкрДАЗТ. – С. 117.

6 Римар М. В. Етапи та принципи здійснення інноваційної діяльності підприємства [Електронний ресурс]/ М. В. Римар, Н. В. Ликун // Львів. – 2012. – Режим доступу: http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/15927/1/55_360365_Vis_725_Ekonomika.pdf. - Назва з екрана

7 Свободная энциклопедия [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5_%D1%86%D0%B8%D0%BA%D0%BB%D1%8B .- Загл.с екрана.

8 Кондратьев Н. Д. Большие циклы конъюнктуры: Доклады и их обсуждения в Институте экономики. / Н. Д. Кондратьев. – М. 1928. – 288 с.

9 Шумпетер Й. А. Теория экономического развития / Й. А. Шумпетер. – М. : Прогресс, 1982. – 278 с.

10 Шульгіна Л. М. Інноваційний розвиток підприємств: формування стратегій: монографія / Л. М. Шульгіна, В. В. Юхименко // Нац. техн. ун-т України «КПІ». – К.: Univest PrePress, 2015. – 212 с.

- 11 Дослідження Г. Менша // Менеджмент в России и за рубежом. – [Електронний ресурс] . – Режим доступу: 1999. – №5. – С.15.
<http://www.managerhelp.org/hoks-1458-1.html>. - Назва з екрана.
- 12 Ефремов В. С. Бизнес – системы постиндустриального мира / В.С. Ефремов
- 13 Дикань В. Л. Развитие промышленного потенциала украинских предприятий / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. - № 46. – С.136 – 142.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133668

УДК 330.322:629.42

КОНЦЕПЦІЯ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ В ТЕОРЕТИЧНОМУ ПІДХОДІ ДО ВИБОРУ ВАРІАНТУ ІНВЕСТИЦІЙ В ОНОВЛЕННЯ ПАРКА ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ

*Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор,
Каменева Н.М., к.е.н., доцент,
Зленко Д.Д., магістр (УкрДУЗТ)*

Проаналізовано проблеми, що виникають у зв'язку із реалізацією програми оновлення тягового рухомого складу локомотивного господарства залізниць України. Розглянуто теоретичні положення вибору варіанту оновлення тягового рухомого складу з урахуванням його життєвого циклу. Визначено, що використання економічного показника вартість життєвого циклу є одним з основних критеріїв при виборі варіанту рішень інвестиційного характеру на довгостроковий період. Визначено, що запропонований науково-прикладний підхід слід покласти в основу техніко-економічного обґрунтування альтернативних варіантів інвестиційних рішень розвитку локомотивного господарства залізниць України.

Ключові слова: інвестиції, локомотивне господарство, тяговий рухомий склад, оновлення, вартість життєвого циклу.

КОНЦЕПЦИЯ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА В ТЕОРЕТИЧЕСКОМ ПОДХОДЕ К ВЫБОРУ ВАРИАНТА ИНВЕСТИЦИЙ В ОБНОВЛЕНИЕ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

*Калабухин Ю.Е., д.т.н., профессор,
Каменева Н.Н., к.э.н., доцент,
Зленко Д.Д., магистр (УкрГУЖТ)*

Проанализированы проблемы, связанные с реализацией программы обновления тягового подвижного состава локомотивного хозяйства железных дорог Украины. Рассмотрены теоретические положения выбора варианта обновления тягового подвижного состава с учетом его жизненного цикла. Определено, что использование экономического показателя стоимость жизненного цикла является одним из основных

критериев при выборе варианта решений инвестиционного характера на долгосрочный период. Определено, что предложенный научно-прикладной подход следует положить в основу технико-экономического обоснования альтернативных вариантов инвестиционных решений развития локомотивного хозяйства железных дорог Украины.

Ключевые слова: инвестиции, локомотивное хозяйство, тяговый подвижной состав, обновление, стоимость жизненного цикла.

CONCEPTION OF LIFE CYCLE IN THEORETICAL APPROACH TO CHOICE OF VARIANT OF INVESTMENTS IN UPDATE OF HAULING MOBILE COMPOSITION

*Kalabukhin Y.E., Dr. techn. Sciences,
Kameneva N.N., Candidate of Economic Sciences, associate professor
Zlenko D.D., master's degree (USURT)*

Updating of hauling rolling stock of railway transport can be realized both due to purchase of new technique and due to modernisation of existing one. In both cases it requires considerable capital investments, especially when purchase or modernisation options are examined with bringing in of foreign producers. In the conditions of limitation of investments a railway transport needs realization of engineering and economical analysis and scientific rationale for choosing of possible variants of new technique updating. Thus engineering and economical calculations must take into account the following stages: productions of progressive types of technique, its maintenance and utilization. These stages are the protracted period of time (30-40) during this period such changes are possible: in the national economy; volumes of transportations; cost indexes and normative base; indexes of the technical state (of reliability, economy, productivity, ecological safety of technical equipments).

Presently abroad for the estimation of efficiency of investment projects conception of life cycle cost (Product Life Cycle Cost - LCC) is widely used.

The problems related to the realization of the program of hauling rolling stock updating of locomotive economy of the Ukrainian railways are analysed in the article. Theoretical positions of choice of variant of hauling rolling stock updating are considered taking into account its life cycle. It is defined that the use of economic indicator of life cycle cost is one of basic criteria at the choice of variant of decisions of investment character on a long-term period. It is defined that proposed scientifically-applied approach is necessary to take as a basis of feasibility study of alternative variants of investment decisions of locomotive economy development of the Ukrainian railways.

Key words: investment, locomotive economy, traction rolling stock, upgrading, life cycle costs.

Постановка проблеми. Віковий та технічний стан існуючого тягового рухомого складу залізниць України вимагає скорішого його оновлення. Це можливо як за рахунок його модернізації, так і за рахунок придбання нових зразків вітчизняного або зарубіжного виробництва. Це знайшло своє

відображення в «Комплексній програмі оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки», яка введена в дію наказом Міністерства транспорту і зв'язку від 14 жовтня 2008 р. №1259 [1].

Розробка, освоєння виробництва і придбання сучасного тягового рухомого складу потребує проведення техніко-

економічного аналізу і наукового обґрунтування вибору можливих варіантів оновлення нової техніки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На теперішній час невід'ємним компонентом економічних відносин на ринках промислової продукції між виробниками та замовниками залізничної техніки стає взаємодія в рамках концепції вартості життєвого циклу (LCC).

Розвиток ринкових відносин ставить перед залізницями задачу більш широкого використання цього економічного показника як одного з основних критеріїв при оцінках і ухваленні рішень інвестиційного характеру на довгостроковий період. Основні положення життєвого циклу, оцінки його вартості стосовно до тягового рухомого складу розглянуто в роботах Іванової Н.Г., Павлова Л.М., Тартаковського Е.Д., Грищенко С.Г., Фалендиша А.П. та ін. [2-10].

Невирішені питання у загальній темі дослідження. Необхідність інвестиційного забезпечення розвитку

локомотивного господарства залізниць України охоплює оновлення широкого спектру тягового рухомого складу як за видами тяги, так і за видами експлуатаційної роботи, що ним планується виконувати. Незважаючи на значну кількість результатів дослідження стосовно використання економічного показника LCC як одного з основних критеріїв при оцінках і ухваленні рішень інвестиційного характеру на довгостроковий період, питання адаптації цього показника до експлуатаційних особливостей залізниць України потребує подальшого розвитку.

Мета статті. Метою статті є виклад теоретичних положень вибору варіанту інвестицій в оновлення парку тягового рухомого складу з урахуванням життєвого циклу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вартість життєвого циклу парку тягового рухомого складу за альтернативним варіантом інвестицій в його оновлення визначається за формулами:

$$LCC_1 = \sum_{t=t_{п1}}^{t=t_{к1}} (m_{1t} \cdot Ц_{1t}^n \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{п1}}^{t=t_{к1}} (K_{1t}^{суп} \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{п1}}^{t=t_{к1}} (m_{1t} \cdot Ц_{1t}^{KP} \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{п1}}^{t=t_{к1}} (m_{1t} \cdot Ц_{1t}^M \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{п1}}^{t=t_{к1}} (m_{1t} \cdot И_{1t} \cdot \alpha_t) - \sum_{t=t_{п1}}^{t=t_{к1}} (m_{1t} \cdot Л_{1t} \cdot \alpha_t) \quad , \quad (1)$$

$$LCC_2 = \sum_{t=t_{п2}}^{t=t_{к2}} (m_{2t} \cdot Ц_{2t}^n \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{п2}}^{t=t_{к2}} (K_{2t}^{суп} \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{п2}}^{t=t_{к2}} (m_{2t} \cdot Ц_{2t}^{KP} \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{п2}}^{t=t_{к2}} (m_{2t} \cdot Ц_{2t}^M \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{п2}}^{t=t_{к2}} (m_{2t} \cdot И_{2t} \cdot \alpha_t) - \sum_{t=t_{п2}}^{t=t_{к2}} (m_{2t} \cdot Л_{2t} \cdot \alpha_t) \quad , \quad (2)$$

$$LCC_i = \sum_{t=t_{пi}}^{t=t_{ки}} (m_{it} \cdot Ц_{it}^n \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{пi}}^{t=t_{ки}} (K_{it}^{суп} \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{пi}}^{t=t_{ки}} (m_{it} \cdot Ц_{it}^{KP} \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{пi}}^{t=t_{ки}} (m_{it} \cdot Ц_{it}^M \cdot \alpha_t) + \sum_{t=t_{пi}}^{t=t_{ки}} (m_{it} \cdot И_{it} \cdot \alpha_t) - \sum_{t=t_{пi}}^{t=t_{ки}} (m_{it} \cdot Л_{it} \cdot \alpha_t) \quad , \quad (3)$$

де m_{1t}, m_{2t}, m_{it} – кількість одиниць тягового рухомого складу відповідно, за 1, 2...i-им варіантом інвестицій, яку придбано в рік t життєвого циклу;

$\Pi_{1t}^{\Pi}, \Pi_{2t}^{\Pi}, \Pi_{it}^{\Pi}$ – ціна придбання одиниці тягового рухомого складу відповідно, за 1, 2...i-им варіантом інвестицій в рік t життєвого циклу, грн.;

$K_{1t}^{\text{суп}}, K_{2t}^{\text{суп}}, K_{it}^{\text{суп}}$ – одноразові супутні витрати при втіленні парку тягового рухомого складу відповідно, за 1, 2...i-им варіантом інвестицій в рік t життєвого циклу, грн.;

$\Pi_{1t}^{\text{KP}}, \Pi_{2t}^{\text{KP}}, \Pi_{it}^{\text{KP}}$ – ціна капітального ремонту одиниці тягового рухомого складу відповідно, за 1, 2...i-им варіантом інвестицій в рік t життєвого циклу, грн.;

$\Pi_{1t}^{\text{M}}, \Pi_{2t}^{\text{M}}, \Pi_{it}^{\text{M}}$ – ціна модернізації одиниці тягового рухомого складу відповідно, за 1, 2...i-им варіантом інвестицій в рік t життєвого циклу, грн.;

I_{1t}, I_{2t}, I_{it} – поточні витрати на експлуатацію та утримання в технічно справному стані парку тягового рухомого складу відповідно, за 1, 2...i-им варіантом інвестицій в рік t життєвого циклу, грн.;

L_{1t}, L_{2t}, L_{it} – ліквідаційна вартість одиниці тягового рухомого складу відповідно, за 1, 2...i-им варіантом інвестицій в рік t життєвого циклу, грн.;

α_t – коефіцієнт дисконтування;

$t_{\Pi_1}, t_{\Pi_2}, t_{\Pi_i}$ – рік придбання парку тягового рухомого складу відповідно, за 1, 2...i-им варіантом інвестицій;

$t_{K_1}, t_{K_2}, t_{K_i}$ – рік ліквідації парку тягового рухомого складу відповідно, за 1, 2...i-им варіантом інвестицій.

Очевидно перший доданок у формулах (1)-(3) уявляє собою інвестиції залізниць України в оновлення парку тягового рухомого складу за варіантом,

другий доданок – супутні витрати на втілення парку тягового рухомого складу за варіантом інвестицій (в залежності від умов придбання можуть бути віднесені до етапу придбання або експлуатації), третій доданок – витрати на капітальні ремонти парку тягового рухомого складу за варіантом інвестицій, четвертий доданок – витрати на модернізацію парку тягового рухомого складу за варіантом інвестицій, п'ятий доданок – поточні витрати на експлуатацію та утримання в технічно справному стані парку тягового рухомого складу за варіантом інвестицій, шостий доданок – ліквідаційну вартість парку тягового рухомого складу за варіантом інвестицій.

Позначимо:

$$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_K} K_{\Pi_i}^I = \sum_{t=t_{\Pi_i}}^{t=t_{K_i}} (m_{it} \cdot \Pi_{it}^{\Pi} \cdot \alpha_t), \quad (5)$$

$$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_K} K_{\text{суп}_i}^{I/\Pi} = \sum_{t=t_{\Pi_i}}^{t=t_{K_i}} (K_{it}^{\text{суп}} \cdot \alpha_t), \quad (6)$$

$$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_K} K_{\text{KP}_i}^{\Pi} = \sum_{t=t_{\Pi_i}}^{t=t_{K_i}} (m_{it} \cdot \Pi_{it}^{\text{KP}} \cdot \alpha_t), \quad (7)$$

$$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_K} K_{M_i}^{\Pi} = \sum_{t=t_{\Pi_i}}^{t=t_{K_i}} (m_{it} \cdot \Pi_{it}^{\text{M}} \cdot \alpha_t), \quad (8)$$

$$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_K} I_i^{\Pi} = \sum_{t=t_{\Pi_i}}^{t=t_{K_i}} (m_{it} \cdot I_{it} \cdot \alpha_t), \quad (9)$$

$$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_K} L_i^{\text{III}} = \sum_{t=t_{\Pi_i}}^{t=t_{K_i}} (m_{it} \cdot L_{it} \cdot \alpha_t). \quad (10)$$

де I – етап придбання парку тягового рухомого складу залізницями України за i-им варіантом інвестицій;

II – етап експлуатації парку тягового рухомого складу залізницями України за i-им варіантом інвестицій;

III – етап ліквідації парку тягового рухомого складу залізниць України за i-им варіантом інвестицій.

З урахуванням виразів (5)-(10) формула (4) приймає вид

$$LCC_i = \sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{пi}}^I + \sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{супi}}^{I/II} + \sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{крi}}^{II} + \sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{мi}}^{II} + \sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} И_i^{II} - \sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Л_i^{III}. \quad (11)$$

де $t_{\text{поч}}$ – рік початку експлуатації парку тягового рухомого складу.

Вартість життєвого циклу відображає лише абсолютні витрати користувача нової техніки на її експлуатацію та утримання в технічно справному стані. Тому для більш повного аналізу доцільності інвестицій цей показник слід доповнити відносними показниками ефективності використання матеріальних ресурсів, енергоресурсів, робочої сили, екологічної безпеки та соціальної ефективності від застосування парку нового тягового рухомого складу.

Середньо-експлуатаційна ефективність i -го варіанту інвестицій в оновлення парку тягового рухомого складу визначається за формулою

$$\bar{E}\phi_i = \frac{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_i^{II}}{LCC_i}, \quad (12)$$

де $\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_i^{II}$ – обсяг експлуатаційної роботи (ОЕР), який виконано парком нового тягового рухомого складу за життєвий цикл за i -им варіантом інвестицій, ОЕР.

Середньо-експлуатаційна ефективність використання всіх видів ресурсів для роботи парку нового тягового рухомого складу за i -им варіантом інвестицій визначається за формулою

$$\bar{C}_i = \frac{LCC_i}{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_i^{II}}. \quad (13)$$

Середньо-експлуатаційна енергоємність парку нового тягового рухомого складу за i -им варіантом інвестицій визначається за формулою

$$\bar{E}_i = \frac{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} E_i^{II}}{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_i^{II}}, \quad (14)$$

де $\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} E_i^{II}$ – енергоспоживання

парку нового тягового рухомого складу за життєвий цикл за i -им варіантом інвестицій, кг(кВт-год).

Середньо-експлуатаційний виробіток при застосуванні парку нового тягового рухомого складу за i -им варіантом інвестицій визначається за формулою

$$\bar{H}_i = \frac{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_i^{II}}{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} L_i^{II}}, \quad (15)$$

де $\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} L_i^{II}$ – трудомісткість

експлуатації та утримання парку нового тягового рухомого складу в технічно справному стані за життєвий цикл за i -им варіантом інвестицій, чол-год.

Середньо-експлуатаційна матеріаломісткість парку нового тягового рухомого складу за i -им варіантом інвестицій визначається за формулою

$$\bar{M}_i = \frac{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} M_i^{II}}{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_i^{II}}, \quad (16)$$

де $\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} M_i^{II}$ – матеріаломісткість

експлуатації парку нового тягового рухомого складу за життєвий цикл за i -им варіантом інвестицій, грн.

Середньо-експлуатаційна маса викидів шкідливих речовин парком нових тепловозів та дизель-поїздів за і-им варіантом інвестицій визначається за формулою

$$\bar{W}_i = \frac{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} W_i^{\text{II}}}{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_i^{\text{II}}}, \quad (17)$$

де $\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} W_i^{\text{II}}$ – маса викидів шкідливих речовин парком нових тепловозів та дизель-поїздів за життєвий цикл за і-им варіантом інвестицій, кг.

Середньо-експлуатаційна екологічна безпека парку нових тепловозів та дизель-поїздів за і-им варіантом інвестицій визначається за формулою

$$\bar{y}_i = \frac{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} y_i^{\text{II}}}{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_i^{\text{II}}}, \quad (18)$$

де $\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} y_i^{\text{II}}$ – оцінка шкоди, яка

наноситься навколишньому середовищу від експлуатації парку нових тепловозів та дизель-поїздів за життєвий цикл за і-им варіантом інвестицій, грн.

Середньо-експлуатаційна соціальна ефективність за і-им варіантом інвестицій в оновлення парку тягового рухомого складу визначається за формулою

$$\bar{C}e_i = \frac{\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Ce_i^{\text{II}}}{LCC_i}, \quad (19)$$

де $\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Ce_i^{\text{II}}$ – соціальна

ефективність за і-им варіантом інвестицій в оновлення парку тягового рухомого складу за життєвий цикл, грн.

Вищенаведені показники життєвого циклу та критерії доцільності альтернативних варіантів інвестицій в оновлення парку тягового рухомого складу зведемо до таблиці 1.

Таблиця 1

Показники життєвого циклу інвестицій в оновлення парку тягового рухомого складу

Найменування показника	Значення за варіантом інвестицій в оновлення			Критерій вибору
	1	2	i	
1	2	3	4	5
Тривалість життєвого циклу, роки	T_1	T_2	T_i	-
Обсяг експлуатаційної роботи, який виконано парком ТРС за життєвий цикл	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_1^{\text{II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_2^{\text{II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} Q_i^{\text{II}}$	-
Парк ТРС	m_{1t}	m_{2t}	m_{it}	-
Ціна придбання одиниці ТРС в рік t життєвого циклу, грн.	C_{1t}^{II}	C_{2t}^{II}	C_{it}^{II}	-
Інвестиції в оновлення парку ТРС за життєвий цикл, грн.	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{п1}^{\text{I}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{п2}^{\text{I}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{пi}^{\text{I}}$	-
Супутні витрати на втілення парку ТРС за життєвий цикл, грн.	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{суп1}}^{\text{I/II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{суп2}}^{\text{I/II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{супi}}^{\text{I/II}}$	-
Ціна капітального ремонту одиниці ТРС в рік t життєвого циклу, грн.	C_{1t}^{KP}	C_{2t}^{KP}	C_{it}^{KP}	-

Продовження табл. 1

1	2	3	4	5
Витрати на капітальні ремонти парку ТРС за життєвий цикл, грн.	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{КР}1}^{\text{II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{КР}2}^{\text{II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{КР}i}^{\text{II}}$	-
Ціна модернізації одиниці ТРС в рік t життєвого циклу, грн.	Ц_{1t}^{M}	Ц_{2t}^{M}	Ц_{it}^{M}	-
Витрати на модернізацію парку ТРС за життєвий цикл, грн.	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{M}1}^{\text{II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{M}2}^{\text{II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} K_{\text{M}i}^{\text{II}}$	-
Поточні витрати на експлуатацію та утримання в технічно справному стані парку ТРС за життєвий цикл, грн.	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} \text{И}_1^{\text{II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} \text{И}_2^{\text{II}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} \text{И}_i^{\text{II}}$	-
Ліквідаційна вартість парку ТРС за життєвий цикл, грн.	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} \text{Л}_1^{\text{III}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} \text{Л}_2^{\text{III}}$	$\sum_{t_{\text{поч}}}^{t_k} \text{Л}_i^{\text{III}}$	-
Вартість життєвого циклу парку ТРС, грн.	LCC_1	LCC_2	LCC_i	$\text{LCC}_n \rightarrow \min$
Середньо-експлуатаційна ефективність інвестицій в оновлення парку ТРС, ОЕР/грн.	$\bar{\text{E}}\phi_1$	$\bar{\text{E}}\phi_2$	$\bar{\text{E}}\phi_i$	$\bar{\text{E}}\phi_n \rightarrow \max$
Середньо-експлуатаційна ефективність використання всіх видів ресурсів для роботи парку ТРС, грн./ОЕР	$\bar{\text{C}}_1$	$\bar{\text{C}}_2$	$\bar{\text{C}}_i$	$\bar{\text{C}}_n \rightarrow \min$
Середньо-експлуатаційна енергоємність парку ТРС, кг (кВт-год)/ОЕР	$\bar{\text{E}}_1$	$\bar{\text{E}}_2$	$\bar{\text{E}}_i$	$\bar{\text{E}}_n \rightarrow \min$
Середньо-експлуатаційний виробіток парку ТРС, ОЕР/чол-год	$\bar{\text{H}}_1$	$\bar{\text{H}}_2$	$\bar{\text{H}}_i$	$\bar{\text{H}}_n \rightarrow \max$
Середньо-експлуатаційна матеріаломісткість парку ТРС, грн./ОЕР	$\bar{\text{M}}_1$	$\bar{\text{M}}_2$	$\bar{\text{M}}_i$	$\bar{\text{M}}_n \rightarrow \min$
Середньо-експлуатаційна маса викидів шкідливих речовин тепловозами та дизель-поїздами, кг/ОЕР	$\bar{\text{W}}_1$	$\bar{\text{W}}_2$	$\bar{\text{W}}_i$	$\bar{\text{W}}_n \rightarrow \min$
Середньо-експлуатаційна екологічна безпека тепловозів та дизель-поїздів, грн./ОЕР	$\bar{\text{Y}}_1$	$\bar{\text{Y}}_2$	$\bar{\text{Y}}_i$	$\bar{\text{Y}}_n \rightarrow \min$
Середньо-експлуатаційна соціальна ефективність, грн./грн.	$\bar{\text{C}}e_1$	$\bar{\text{C}}e_2$	$\bar{\text{C}}e_i$	$\bar{\text{C}}e_n \rightarrow \max$

Висновки. Таким чином, в умовах безпосередньо впливає на забезпечення ринкових відносин і обмеження інвестицій національної безпеки і вимагає проблема вибору варіантів оновлення системного, програмного підходу шляхом тягового рухомого складу залізниць проведення злагодженої політики між України висувається на рівень проблем ученими, виробниками і державного значення, рішення якої експлуатаційниками. В основу аналізу і

регулювання аспектів економічної ефективності варіантів оновлення тягового рухомого складу, починаючи від його розробки, реалізації і використання, закінчуючи утилізацією, повинна бути покладена концепція вартості життєвого циклу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 жовтня 2008 року № 1259.
2. Павлов Л.Н. Концепция стоимости жизненного цикла как инструмент взаимодействия поставщиков и потребителей в условиях рыночной экономики в Европе / Л.Н. Павлов // Железнодорожный транспорт. – 2006. – № 9. – С. 75-77.
3. Иванова Н.Г. Применение методики расчета стоимости жизненного цикла при оценке эффективности инноваций на железнодорожном транспорте / Н.Г. Иванова // Локомотив-информ. – 2007. – № 8. – С. 12-15.
4. Иванова Н.Г. Применение показателя стоимости жизненного цикла при оценке эффективности новых локомотивов / Н.Г. Иванова // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 1. – С. 21-25.
5. Калабухін Ю.Є. Теоретичні положення визначення вартості життєвого циклу тягового рухомого складу / Ю.Є. Калабухін // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 24. – С. 221–225.
6. Калабухін Ю.Є. Теоретичні положення оновлення тягового рухомого складу з урахуванням життєвого циклу / Ю.Є. Калабухін, Е.Д. Тартаковський // Зб. наукових праць. – Х. : УкрДАЗТ. – 2009. – Вип. 111. – С. 106-120.
7. Мирошниченко Р.В. Экономическая оценка инвестиционных предложений производителей железнодорожного состава при заключении долгосрочных договоров / Р.В. Мирошниченко // Сборник ВНИЖТ «Экономические проблемы развития железнодорожного транспорта на этапах его инновационных и структурных преобразований». – 2009. – С. 159-163.
8. Тиматков В.В. Особенности расчета стоимости жизненного цикла железнодорожной техники при рассмотрении ее отдельных узлов / В.В. Тиматков // Транспорт Российской Федерации. – 2010. – №2(27) – С. 54-55.
9. Методы оценки жизненного цикла подвижного состава железных дорог: монография / Э. Д. Тартаковский, С. Г. Грищенко, Ю. Е. Калабухин, А. П. Фалендыш. – Л.: Ноулидж, 2011. – 174 с.
10. Тартаковский Э.Д. Оценка жизненного цикла / Э.Д. Тартаковский, А.П. Фалендыш, Ю.Е. Калабухин, С. Г. Грищенко // Локомотив-информ. – 2013. – №2(80). – С. 56-60.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133671

УДК 330.322:656.2

ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Корінь М.В., к.е.н., доцент,
Кондратюк М.В., к.е.н., доцент,
Обруч Г.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

У статті досліджено основні джерела інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту. Проаналізовано сучасний фінансовий стан залізничної галузі, що дозволило виявити дефіцит власних фінансових можливостей для забезпечення її ефективного функціонування. Розглянуто ключові напрямки інвестування залізничного транспорту на 2018 рік, що надало змогу окреслити його основні інвестиційні потреби. Сформовано модель інвестиційного забезпечення розвитку залізничної галузі, що передбачає створення Національного фонду інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту, виділення суб'єктів та інструментів інвестування. Зазначено, що формування такого роду інвестиційної структури створить умови для цілеспрямованого фінансування окреслених інвестиційних потреб залізничного транспорту, забезпечуючи прозорість інвестиційної діяльності залізничної галузі і підвищення її інвестиційної привабливості для потенційних інвесторів.

Ключові слова: залізничний транспорт, інвестиційне забезпечення, суб'єкти інвестування, інструменти інвестиційного забезпечення, інструменти компенсації інвестованих коштів.

ИНВЕСТИЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Коринь М.В., к.э.н., доцент,
Кондратюк Н.В., к.э.н., доцент,
Обруч А.В., к.э.н., ст. преподаватель (УкрГУЖТ)*

В статье исследованы основные источники инвестиционного обеспечения развития железнодорожного транспорта. Проанализировано современное финансовое состояние железнодорожной отрасли, что позволило выявить дефицит собственных финансовых возможностей для обеспечения её эффективного функционирования. Рассмотрены ключевые направления инвестирования железнодорожного транспорта на 2018 год, что дало возможность определить его основные инвестиционные потребности. Сформирована модель инвестиционного обеспечения развития железнодорожной отрасли, что предусматривает создание Национального фонда инвестиционного обеспечения развития железнодорожного транспорта, выделение субъектов и инструментов инвестирования. Отмечено, что формирование такого рода инвестиционной структуры создаст условия для целенаправленного финансирования определенных инвестиционных потребностей железнодорожного транспорта, обеспечивая прозрачность инвестиционной деятельности железнодорожной отрасли и повышение её инвестиционной привлекательности для потенциальных инвесторов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инвестиционное обеспечение, субъекты инвестирования, инструменты инвестиционного обеспечения, инструменты компенсации инвестированных средств.

INVESTMENT MAINTENANCE OF THE DEVELOPMENT RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE

*Korin M., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Kondratyuk M., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Obruch H., Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer (USURT)*

Today the railway industry is characterized by a critical level of wear and tear of rolling stock and railway infrastructure, reducing the level of implementation of transit potential, deteriorating financial and economic performance of the railway company, reducing its investment and credit ratings, lack of necessary funding for processes of innovation and technological development of rail transport. Therefore, it is necessary to determine the perspective directions of investment support for the development of domestic rail transport in terms of integration into the world transport and logistics system. In the article analyzes the main sources of investment support for the development of rail transport, among which the most important is their own financial resources. The modern financial situation of the railway industry has been analyzed, which has revealed the shortage of own financial capabilities for ensuring its effective functioning. The key directions of investment of rail transport for 2018 are considered, which has made it possible to outline its main investment needs: construction of objects modern transport and logistics infrastructure; ensuring the electrification of rail transport; introduction of intelligent rail transport systems; ensuring innovation and technological modernization and updating of rolling stock and railway infrastructure; introduction of high-speed traffic on railway transport; provision of technical and technological development of production and repair base of industrial enterprises of railway transport, etc. A model of investment support for the development of the rail industry is formed, which involves the creation of a National Investment Fund for the development of rail transport, the allocation of subjects and investment instruments. It is noted that the formation of this type of investment structure will create conditions for targeted financing of the identified investment needs of rail transport, ensuring transparency of investment activity of the railway industry and increase its investment attractiveness for potential investors.

Keywords: *railway transport, investment support, investment subjects, investment support instruments, instruments for compensation of invested funds.*

Постановка проблеми. Сьогодні функціонування якої неможливо формування інноваційно-індустріальної забезпечити відродження національної моделі економічного розвитку України в економіки та її інтеграцію у світове значній мірі залежить від забезпечення економічне співтовариство. У цьому безперервного функціонування суб'єктів контексті особливого значення набуває вітчизняної транспортно-логістичної створення умов для інтелектуально- системи, яка виступає не просто ключовим інноваційного розвитку залізничного елементом державної інфраструктури, що транспорту, що забезпечує 58 % здійснює перевезення вантажів та вантажообігу та 43 % пасажирообігу в пасажирів, а, насамперед, міжгалузєвою державі [1]. координуючою системою, без ефективного

Однак, залізнична галузь наразі знаходиться досить у складному становищі, що характеризується критичним рівнем зносу рухомого складу та залізничної інфраструктури, зниженням рівня реалізації транзитного потенціалу, погіршенням фінансово-економічних показників діяльності залізничної компанії, зниженням її інвестиційного та кредитного рейтингів, і, відповідно, відсутністю необхідних обсягів фінансування процесів інноваційно-технологічного розвитку залізничного транспорту, що унеможливило повноцінне та якісне задоволення потреб суспільства і промисловості у перевезеннях відповідно до міжнародних стандартів надання транспортно-логістичних послуг. Тому наразі особливої актуальності набуває визначення перспективних напрямків інвестиційного забезпечення розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах інтеграції до світової транспортно-логістичної системи.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження процесів інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту знаходиться в центрі уваги багатьох вітчизняних науковців, зокрема таких як: В. Дикань [2-3], О. Дикань [4], Г. Ейтутіс [5], М. Корінь [6], В. Овчиннікова [7], І. Токмакова [8], О. Ярмоліцька [9] та ін. Зокрема, вченими розглянуто перспективні джерела інвестування розвитку залізничного транспорту, у тому числі приміських пасажирських перевезень, визначено засади інноваційно-інвестиційного відтворення основних засобів залізничної галузі, сформовано модель інвестування інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту тощо. Віддаючи належне здобуткам науковців, потребує подальшого дослідження проблематика інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту та визначення перспективних джерел інвестування його

зростання у контексті реалізації політики масштабного інноваційно-технологічного оновлення і модернізації рухомого складу та залізничної інфраструктури.

Метою статті є розробка моделі інвестиційного забезпечення розвитку вітчизняного залізничного транспорту у контексті реалізації інноваційно-технологічної політики зростання залізничної галузі.

Виклад основного матеріалу. Сьогодні вітчизняна залізнична галузь опинилася у ситуації, коли погіршення фінансового стану залізничної компанії, відсутність бюджетного фінансування реалізації інфраструктурних проектів і повноцінної компенсації пільгових пасажирських перевезень з боку держави призвело до неможливості її самофінансування та забезпечення інноваційно-технологічних перетворень у галузі.

Аналіз динаміки фінансових показників діяльності ПАТ «Українська залізниця» за період 2012-2017 рр. підтверджує той факт, що власні фінансові можливості залізничної компанії досить обмежені (таблиця 1). Згідно до консолідованої фінансової звітності за 2017 р., складеної за міжнародними стандартами, фінансовим результатом діяльності залізничної компанії є прибуток у розмірі 114,5 млн. грн., порівняно до 2014-2016 рр., що ознаменувалися негативною тенденцією – отриманням збитку в сумі 15443,8 млн. грн., 16781,9 млн. грн. та 7322,041 млн. грн. відповідно. У якості основної причини такого стану виділяють вплив курсових різниць, що спровокував збиток у розмірі 14243,4 млн. грн., 13905,1 млн. грн. та 4505,5 млн. грн. відповідно [10-11]. Попри наголошене, у 2018 р. компанією заплановано покращення фінансового результату діяльності і, відповідно, отримання чистого прибутку в розмірі 709,879 млн. грн. [12].

Таблиця 1

Динаміка фінансових показників діяльності ПАТ «Українська залізниця» за період 2012-2017 рр. [10-11]

	Роки					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Дохід від реалізації продукції, млн. грн.	52725,8	51049,8	49455,6	60125,6	66570,2	73938,2
Операційні витрати, млн. грн.	47470,2	46087,5	46240,5	54337,6	64728,2	68603,6
Операційний прибуток, млн. грн.	5254,6	4962,3	3215,1	5788,0	1842,0	5334,6
Прибуток / збиток за звітний період, млн. грн.	833,8	557,6	(15443,8)	(16781,9)	(7322,0)	114,5
Чистий прибуток / збиток від курсових різниць, млн. грн.	(30,2)	128,0	(14243,4)	(13905,2)	(4505,5)	(1139,6)

У такий тяжкий час для залізничної галузі важливого значення набуває отримання державної фінансової підтримки та виконання зобов'язань держави щодо розвитку залізничного транспорту, закріплених у законодавчій та нормативно-правовій базі. Однак, всупереч зазначеному, спостерігається посилення податкового навантаження (15,2 млрд. грн. у 2016 р. та 17,6 млрд. грн. у 2017 р.) [11] і соціального тягаря, пов'язаного з відсутністю необхідного обсягу компенсації державою пільгових пасажирських перевезень, що завдає значного негативного впливу на фінансовий стан залізничної компанії.

Наразі залишається невирішеним питання, що стосується компенсації пасажирських перевезень пільгових категорій населення, вартість проїзду яких покриває лише 10 % фактичної собівартості перевезень. Так, у 2014 р. рівень компенсації державою соціальних перевезень склав 44,3 % (борг досягнув 174,1 млн. грн.), у 2015 р. – 39,7 % (242,7 млн. грн.), у 2016 р. – 9,2 % (242,7 млн. грн.), за 11 місяців 2017 р. – 15,0 % (325,0 млн. грн.) [13]. Враховуючи той факт, що пасажирські перевезення є досить збитковим видом діяльності (у 2017 р. розмір збитку склав близько 11 млрд. грн.) [14], відсутність державного фінансування, зокрема здійснення компенсаційних виплат, значно впливає на погіршення фінансово-економічних

показників функціонування залізничної галузі.

Варто зазначити, що якщо раніше компенсація витрат за пільгові перевезення здійснювалася за рахунок цільових субвенцій з державного бюджету, то наразі вирішення даної проблеми має договірний характер та покладене на місцеві органи влади, які не виконують належним чином взятих на себе зобов'язань. Однак, більшість сплачених коштів земельного податку за користування землею під залізничними коліями та спорудами зараховуються до місцевих бюджетів. Так, нині податкове навантаження на ПАТ «Укрзалізниця» за користування земельними ділянками значно збільшилося – у 2017 р. компанія сплатила 1,69 млрд. грн. земельного податку, що більше за аналогічний період 2016 р. на 41,2 % [10]. За попередніми розрахунками у 2018 р. потреба у компенсації залізничному транспорту перевезень пільгових пасажирів складе близько 930 млн. грн. окремо від інших бюджетних призначень [15]. Проте, на повноцінну компенсацію понесених збитків залишається лише сподіватися.

Попри сказане, доцільно наголосити, що основним джерелом інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту залишаються власні кошти, питома вага яких у загальному обсязі фінансування 2017 р. склала 94,8 % (таблиця 2) [10-11].

Відповідно до консолідованого фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» на 2018 р. передбачено освоєння капітальних інвестицій у розмірі 26947,8 млн. грн., зокрема власних коштів 20736,8 млн. грн., залучених ресурсів – 6122,0 млн. грн., у тому числі коштів інвесторів – 89,0 млн. грн. Проте, зазначений розмір інвестиційних коштів складає лише 46,5 % потреби у капітальних інвестиціях

розвитку залізничного транспорту [12]. У відсотковому співвідношенні рівень капітальних інвестицій від суми активів ПАТ «Українська залізниця» складає 2,4 %, що в 3-6 разів нижче, ніж у залізничних компаній інших країн світу. Так, наприклад, у Росії це значення досягає 7,2 %, у Канаді – 7,4-7,6 %, у США – 8,9 %, у Казахстані – 14,6 % [16].

Таблиця 2

Динаміка інвестиційного забезпечення ПАТ «Укрзалізниця» за період 2010-2017 рр. [9-11]

	Роки							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Обсяг капітальних інвестицій, млн. грн., у тому числі:	10239,9	14200,9	13973,8	5329,1	3508,2	4,5	6885,8	10904,08
- кошти державного бюджету, млн. грн.	785,4	886,1	336,8	-	-	-	-	-
у % до загального підсумку	7,67	6,24	2,41	-	-	-	-	-
- власні кошти, млн. грн.	6044,7	7442,7	5660,8	2648,5	1743,9	4,2	6209,0	10337,23
у % до загального підсумку	59,03	52,41	40,51	49,7	49,71	93,05	90,2	94,8
залучені кошти, млн. грн.	3409,9	5872,1	7976,2	2680,5	1764,3	0,3	676,8	566,85
у % до загального підсумку	33,3	41,35	57,08	50,3	50,29	6,95	9,8	5,2

Результатом катастрофічної нестачі інвестиційних ресурсів для забезпечення інноваційно-технологічної модернізації рухомого складу та залізничної інфраструктури стало загострення проблеми їх критичного зношення, що, у свою чергу, перешкоджає повноцінному задоволенню потреб суспільства у перевезеннях. Так, відсутність необхідного обсягу фінансування на оновлення рухомого складу зумовила ситуацію, коли рівень зносу рухомого

складу залізниць досягає 90 %, у тому числі: тепловозів – 95,1 %, електровозів – 90,7 %, пасажирських вагонів – 85,9 %, вантажних вагонів – 88,2 %. При цьому рухомий склад українських залізниць не лише фізично зношений, але й технічно, конструктивно і морально застарілий. Абсолютну більшість тягового рухомого складу залізниць побудовано за технічними вимогами 60-70-х років минулого століття. Переважна кількість локомотивів за своїм технічним станом

вимагають на 40-60 % більше витрат на технічне обслуговування та ремонт, і мають низьку економічність у порівнянні з сучасними моделями [17].

Так, запланований обсяг капітальних інвестицій у рухомий склад на 2018 р. складає 18,4 млрд. грн., зокрема передбачається оновлення тягового рухомого складу (модернізація та модифікація 50 вантажних і 29 пасажирських електровозів, 18 вантажних, 4 пасажирських та 61 маневрових тепловозів; придбання 30 локомотивів General Electric), вантажних (закупівля 3550 напіввагонів із залученням кредиту ЄБРР, виготовлення 3600 вантажних вагонів на власних виробничих потужностях, модернізація 10009 вантажних вагонів) і пасажирських вагонів (придбання 60 пасажирських вагонів та 2 секцій електропоїздів, модернізація 226 пасажирських вагонів та 100 секцій електропоїздів). Що стосується довгострокових інфраструктурних проектів, спрямованих на покращення пропускної спроможності інфраструктури та ефективності залізничних перевезень, то загальна вартість запланованих проектів складає близько 10 млрд. грн, з яких у 2018 р. планується освоєння 2,5 млрд. грн. До таких інфраструктурних проектів відносяться: електрифікація напрямку Долинська – Миколаїв – Колосівка за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій; електрифікація напрямку Потоки – Золотнишине і Ковель – Ізов – Держкордон; збільшення пропускної спроможності напрямку Запоріжжя – Комиш-Зоря – Волноваха – Маріуполь; реалізація Інвестиційної програми з постачання та розподілу електричної енергії; реконструкція 300 км колій [18].

За офіційними даними обсяги капітальних інвестицій Укрзалізниці в першому кварталі 2018 року склали 3,869 млн. грн. Найбільша частина коштів – 2,43 млрд. грн або майже 63 % була спрямована на придбання основних

засобів, 524 млн. (13,5 %) – на капітальне будівництво, 497 млн. грн (12,9 %) – на модернізацію основних засобів, 314 млн. грн (8,1 %) – капітальний ремонт [19].

Звичайно, в умовах дефіциту власних фінансових можливостей для забезпечення розвитку залізничного транспорту, залізнична компанія змушена вдаватися до механізмів залучення позикових коштів. Однак, наразі довгостроковий кредитний рейтинг Укрзалізниці за оцінкою Fitch Ratings знаходиться на рівні CCC, тобто емітент знаходиться у положенні близькому до дефолту, а здатність виконати фінансові зобов'язання залежить від ділової або економічної кон'юнктури [20].

Станом на 1 квітня 2018 р. кредитний портфель Укрзалізниці склав 31,5 млрд. грн., з яких 42 % – єврооблігації (дол. США), 36 % – кредитні кошти місцевих банків (дол. США), 8 % – кредитні кошти Експортно-імпортного банку Кореї (дол. США), 5 % – кредитні кошти місцевих банків та інших (грн.), 4 % – кредитні кошти Європейського інвестиційного банку, 4 % – кредитні кошти Європейського банку реконструкції та розвитку тощо [21]. У контексті зазначеного доцільно наголосити, що у травні 2013 р. Укрзалізницею було випущено єврооблігацій на 500 млн. дол. з терміном обігу п'ять років. У березні 2016 р. компанією було реструктуризовано єврооблігації, що дозволило продовжити термін погашення до 15 вересня 2021 р., проте призвело до підвищення відсоткової ставки з 9,5 % до 9,875 % річних. Також було змінено графік погашення основної суми позики: 60 % повинно бути сплачено в 2019 р., 20 % – у 2020 р. та 20 % – у 2021 р. [12].

На 2018 р. залізничною компанією заплановано запозичення у розмірі 18,7 млрд. грн., зокрема 0,195 млрд. грн. від ЄІБ, 2,55 млрд. грн. від ЄБРР, 0,3 млрд. грн. від сумісного кредитування ЄІБ та ЄБРР, 0,25 млрд. грн. від німецького державного банку KfW, 3,4 млрд. грн. від

General Electric (лізинг локомотивів) і 12 млрд. грн. за рахунок інших джерел інвестування (у тому числі за рахунок випуску єврооблігацій та внутрішніх облігацій тощо) [21].

Як доводить світова практика в умовах постійного бюджетного дефіциту одним із найефективніших інструментів стимулювання інфраструктурного розвитку країни є використання моделі комплексного інвестиційного проекту, за якої забезпечується спільна участь держави та бізнесу в реалізації інфраструктурних проектів, що знайшла втілення в моделі державно-приватного партнерства. Як механізм залучення фінансових ресурсів «державно-приватне партнерство» розглядається з точки зору системи публічно-приватних відносин, що виникають між державою та приватним капіталом, з приводу реалізації інвестиційно-інноваційних проектів розвитку, у процесі реалізації яких відбувається зосередження активів та зобов'язань учасників, а також розподіл ризиків та доходів [7].

У якості дієвого інструменту вирішення проблеми збитковості пасажирських перевезень запропоновано впровадження державних дотацій за перевезення пасажирів, що набуло широкого поширення в країнах Європи. Сумарний розмір таких державних дотацій в країнах ЄС складає близько 75 млрд. євро на рік. Зокрема, у Німеччині виділяється 10 млрд. євро на рік з державного бюджету, із яких 5,4 млрд. євро на покриття збитків від пасажирських перевезень та придбання нових пасажирських вагонів, і 4,6 млрд. євро – на утримання та розвиток інфраструктури [15].

У Польщі одним з найбільш ефективних фінансових механізмів реалізації інфраструктурних проектів стало створення Національного дорожнього фонду, призначеного для вдосконалення інвестиційного процесу

будівництва доріг, а також підвищення ефективності використання державних коштів шляхом підтримки реалізації урядової програми будівництва доріг. Основними джерелами наповнення Фонду є грошові надходження в розмірі 80 % від паливного збору, кредитні кошти, кошти від емісії облігацій, надходження від електронного збору плати за проїзд платними автострадами та інші надходження. Одним з найбільш значущих джерел наповнення є кошти в рамках програм ЄС, які спільно фінансуються з фондів ЄС, і призначені для розвитку дорожньої інфраструктури [22]. Приймаючи до уваги європейський досвід, наразі в Україні також створено Державний дорожній фонд, основною задачею якого є забезпечення цільового фінансування дорожньої галузі. Передбачається наповнення фонду за рахунок акцизних зборів з вироблених в Україні та ввезених нафтопродуктів й автотранспорту, ввізного мита на нафтопродукти, транспорт та шини до нього, штрафів за порушення вагових норм великоваговиками тощо. У 2018 році через Дорожній фонд галузь отримає загалом 33 млрд. грн. Окрім цього, державою передбачено виділення 14 млрд. грн. на ремонт ряду ключових магістралей [23-24]. Однак, варто зазначити, що в бюджеті новоствореного фонду не передбачено фінансування галузі залізничного транспорту.

У контексті зазначеного, і приймаючи до уваги інвестиційні потреби вітчизняного залізничного транспорту, важливого значення набуває розробка моделі інвестиційного забезпечення залізничної галузі, що передбачає створення Національного фонду інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту, створеного для цільового фінансування розвитку саме залізничної галузі (рис. 1).

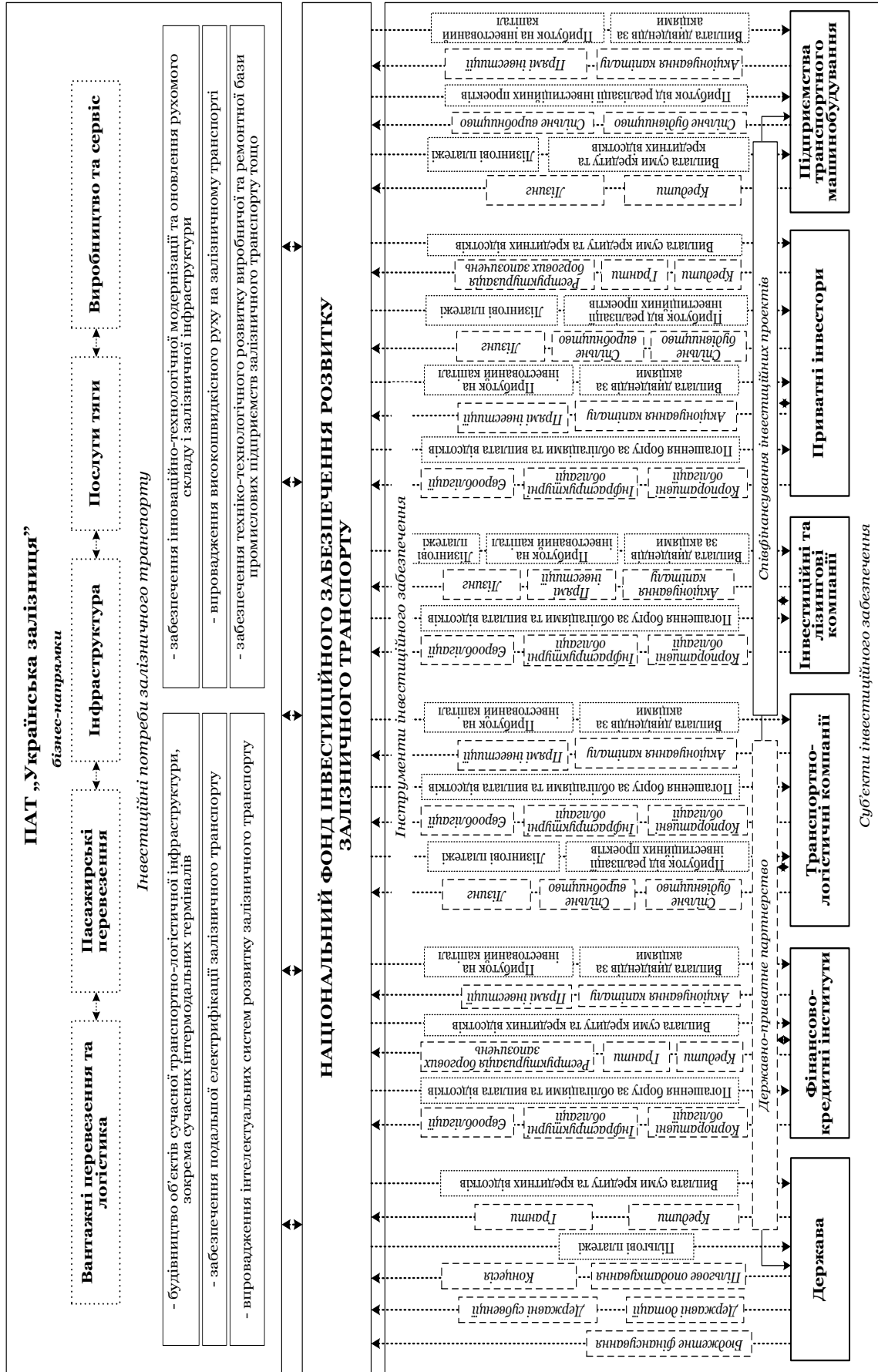


Рис. 1. Модель інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту України

Основними інвестиційними потребами залізничного транспорту виділено такі: будівництво об'єктів сучасної транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема сучасних інтермодальних терміналів; забезпечення подальшої електрифікації залізничного транспорту; впровадження інтелектуальних систем залізничного транспорту; забезпечення інноваційно-технологічної модернізації та оновлення рухомого складу і залізничної інфраструктури; впровадження високошвидкісного руху на залізничному транспорті; забезпечення техніко-технологічного розвитку виробничої та ремонтної бази промислових підприємств залізничного транспорту тощо.

До суб'єктів інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту віднесено: державу, фінансово-кредитні інститути та організації, зокрема і Національний фонд інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту, транспортно-логістичні компанії, інвестиційні та лізингові компанії, приватних інвесторів, підприємства транспортного машинобудування. Серед основних інструментів інвестиційного розвитку залізничного транспорту виділено: бюджетне фінансування; державні дотації та субвенції; пільгове оподаткування; концесія; лізинг; кредити; гранти; корпоративні, інфраструктурні та єврооблігації; реструктуризація боргових запозичень; акціонування капіталу; прямі інвестиції; спільне будівництво та виробництво; державно-приватне партнерство; співфінансування інвестиційних проектів тощо. Також, відповідно, розкрито інструменти компенсації отриманих інвестиційних коштів, що включають такі із них, як пільгові платежі; виплата суми кредиту та кредитних відсотків; погашення боргу за облігаціями та виплата відсотків; виплата дивідендів за акціями; виплата прибутку на інвестований капітал; здійснення

лізингових платежів; виплата прибутку від реалізації спільних інвестиційних проектів тощо. Звичайно, цей перелік не є вичерпним, і може включати інші суб'єкти та інструменти фінансово-інвестиційної діяльності як на національному, так і міжнародному рівні. Однак, варто наголосити, що формування Національного фонду інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту і максимальне врахування та використання наведеного спектру інструментів інвестиційного забезпечення створить умови для цілеспрямованого фінансування окреслених інвестиційних потреб залізничного транспорту, забезпечуючи прозорість інвестиційної діяльності залізничної галузі і підвищення її інвестиційної привабливості для потенційних інвесторів.

Висновки. Таким чином, в умовах катастрофічного дефіциту власних коштів та бюджетного фінансування розвитку залізничної галузі, актуальним питанням є визначення альтернативних джерел інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту у контексті реалізації масштабних інфраструктурних проектів. У зв'язку з цим досліджено поточний фінансовий стан залізничної компанії, проаналізовано її кредитний рейтинг та перспективні можливості залучення позикових коштів. Сформовано модель інвестиційного забезпечення розвитку залізничної галузі, що передбачає створення Національного фонду інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту як базису цільового фінансування інтелектуально-інноваційного зростання залізничної галузі, виділення суб'єктів та інструментів інвестиційного забезпечення і компенсації інвестованих коштів. Зазначено, що створення такого роду інвестиційної структури дозволить гарантувати цілеспрямоване фінансування визначених інвестиційних потреб залізничного транспорту, забезпечуючи прозорість фінансово-інвестиційної діяльності і

підвищення інвестиційної привабливості залізничної галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017-2021 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

[//www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_fin1.pdf](http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_fin1.pdf). – Назва з екрана.

2 Дикань В.Л. Перспективи фінансування приміських пасажирських перевезень в умовах акціонування залізничного транспорту [Текст] / В. Л. Дикань, Ю.В. Єлагін // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і Менеджмент». - 2016. - № 16/2016. - С. 46-48.

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

4 Дикань О. В. Модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничного транспорту України [Текст] / О.В. Дикань // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. - 2016. - Вип. 7. Ч. 1. - С. 125-130.

5 Ейтутіс Г. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації [Текст] / Г. Ейтутіс, О. Никифорук, О. Бойко // Економіст. - 2012. - № 8. - С. 64-69.

6 Корінь М.В. Аспекти фінансового забезпечення реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на підприємствах залізничного транспорту України [Текст] / М.В. Корінь, А.В.

Кузьменко: тези XIV міжн. наук.-практ. конф. «Проблеми економіки транспорту» // Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, 2016. - С. 90

7 Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України [Текст]: монографія / В.О. Овчиннікова. - Харків: УкрДУЗТ, 2017. - 427 с.

8 Токмакова І. В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України [Текст]: монографія / І.В. Токмакова. - Харків: УкрДУЗТ, 2015. - 403 с.

9 Ярмоліцька О.В. Економічні засади інноваційно-інвестиційного відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту [Текст]: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук; спеціальність: 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / Ярмоліцька Ольга Василівна. - Київ, 2016. - 237 с.

10 Консолідована фінансова звітність ПАТ «Укрзалізниця» за 2012-2017 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/>. – Назва з екрана.

11 Аналітичні довідки щодо виконання показників фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» за 2016-2017 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/. - Назва з екрана.

12 Пояснювальна записка до консолідованого фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» за 2018 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/. – Назва з екрана.

13 Місцеві бюджети у 2016-му компенсували за перевезення пільговиків приміськими поїздами наймізернішу суму за останні 10 років – лише 9,2 % [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/442881/. – Назва з екрана.

14 Мобильный тариф: зачем УЗ повышать цены на билеты. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mind.ua/ru/publications/20181040-mobilnyj-tarif-zachem-uz-povyshat-ceny-na-bilety>. - Назва з екрана.

15 Хто заплатить за пасажирів приміських поїздів? // Укрінформ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2374113-hto-zaplatit-za-pasaziriv-primiskih-poizdiv.html>. - Назва з екрана.

16 Полный износ украинской железной дороги [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://biz.censor.net.ua/resonance/3031893/polnyuy_iznos_ukrainskoj_jeleznoj_dorogi. - Назва з екрана.

17 Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі: аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>. – Назва з екрана.

18 Соболевський А. Ключові інвестиційні проекти ПАТ «Укрзалізниця» / А. Соболевський // Український інфраструктурний форум. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://a7conf.com/ru/upcoming-events-ru/ukrainian-infrastructure-forum-18>. - Назва з екрана.

19 У першому кварталі 2018 року Укрзалізниця інвестувала втричі більше,

ніж роком раніше, – Євген Кравцов. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-3/472961/. – Назва з екрана.

20 Fitch підтвердив кредитний рейтинг «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.censor.net.ua/news/3022941/fitch-podtverdil-kreditnyy-reyting-ukrzhalyznytisi>. - Назва з екрана.

21 Фінансова звітність компанії за 2017 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.uz.gov.ua/files/file/UZ%202017%20UA%20\(fin\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/UZ%202017%20UA%20(fin).pdf). – Назва з екрана.

22 Никифорок Е.И. Перспективы финансирования транспортных проектов в рамках международной финансовой помощи [Текст] / Е.И. Никифорок, Л.Ю. Чмырева, Н.А. Федяй // Экономика Украины. - 2015. - № 4 (633). - С. 45-57.

23 В Україні запрацював Дорожній фонд: на дороги виділять 47 млрд [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/2375085-v-ukraini-zapracuvav-doroznij-fond-na-dorogi-vidilat-47-mlrd.html>. - Назва з екрана.

24 Верховна рада України ухвалила закони про дорожній фонд та децентралізацію Укравтодору [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukravtodor.gov.ua/press/news/verkhovna_rada_ukrainy_ukhvalyla_zakony_pro_dorozhnii_fond_ta_detsentralizatsiiu_ukravtodoru.html. - Назва з екрана.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133744

УДК 656.2

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Котик В.О., к.е.н., доцент,
Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

У статті наводяться результати теоретичного дослідження сутності інноваційного проекту. Виявляються загальні особливості і характеристики сутності інноваційного проекту, як, наприклад, терміни, виконавці та ін. Відзначаються особливості, які обумовлюють ефективність інноваційного проекту. Враховуються фактори, що визначають умови для прийняття рішення по реалізації проекту. Проводиться огляд підходів і методів економічної оцінки ефективності інноваційних проектів і порівняння таких методів, як статичні, динамічні і спеціальні.

Ключові слова: інновації, проект, ефективність, оцінка ефективності інноваційного проекту, підприємство залізничного транспорту.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Котик В.О., к.э.н., доцент,
Котик В.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье приводятся результаты теоретического исследования сущности инновационного проекта. Выявляются общие особенности и характеристики сущности инновационного проекта, как, например, сроки, исполнители и др. Отмечаются особенности, которые обуславливают эффективность инновационного проекта. Учитываются факторы, определяющие условия для принятия решения по реализации проекта. Проводится обзор подходов и методов экономической оценки эффективности инновационных проектов и сравнение таких методов, как статические, динамические и специальные.

Ключевые слова: инновации, проект, эффективность, оценка эффективности инновационного проекта, предприятие железнодорожного транспорта.

CONCEPTUAL APPROACHES TO ESTIMATE THE EFFICIENCY OF INNOVATIVE PROJECTS OF RAILWAY TRANSPORT

*Kotyk V.O., PnD of Economics, Associate Professor
Kotyk V.V., PnD of Economics, Associate Professor (USU of RT)*

Currently, the issues of innovation development are the objects of attention, both at the level of state regulation, and at the level of individual enterprises. One of the methods of increase of innovative activity is the financing of innovation. Investments in innovative projects determine the degree of development, and in consequence of the success of the

structures at different levels. Naturally, it is impossible to completely commercialize all innovation projects. In this regard, increased responsibility in the adoption of competent management decisions on the effectiveness and selection of innovative projects based on the methodological principles and evaluation criteria of the projects selected subject to assessment. In contrast to investment, to innovation projects, specific risks and uncertainties due to technological backwardness and market novelty of innovation. Therefore there is a need for new approaches to the assessment of the effectiveness of any innovation project.

The article is devoted to approaches to evaluation of efficiency of innovative projects. The evaluation results are the basis for making management decisions about the implementation of the project, both at the level of state power, and at the level of the entity. The article notes the relevance of innovative design, including the introduction of innovative projects at the enterprises of railway transport. The results of theoretical investigation of the essence of the innovative project. Identifies the General features and characteristics of the essence of the innovation project, such as deadlines, performers, etc. are Marked features causing the efficiency of the innovative project. Factors that determine the conditions for decision-making on project implementation. A review of approaches and methods of economic estimation of efficiency of innovative projects and compare methods such as static, dynamic and special. The comparison describes their advantages and disadvantages regarding the application of the innovative project. The advantage of application of a method of evaluation of the effectiveness of advocates simplicity and ease of calculations. When assessing the effectiveness of various methods vary depending on the indicators and criteria of effectiveness of these indicators of efficiency of the innovative project. Each indicator is given a short characteristic. Highlights specific features that contribute to the future development of the innovation project. The conclusion is formulated about the lack of research results concerning approaches to the evaluation of efficiency of the innovative project, and the need for further research.

Key words: *innovation, project, efficiency, effectiveness evaluation of the innovation project, the railway transport enterprise.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. На сучасному етапі виключно важливе значення має науково-обґрунтоване вимір економічної ефективності інвестицій та інновацій. Завдяки інвестуванню відбувається збільшення сукупного попиту, зайнятості та доходу населення [1]. Направляючи інвестиції в реальні активи (засоби виробництва, особливо пріоритетні проекти), ми отримуємо ефект у вигляді зростання продуктивності праці, економії енергоресурсів та інших матеріальних витрат на одиницю продукції, що сприяє економічному зростанню країни, підвищенню конкурентоспроможності на ринку та ін. [1].

Пошук інноваційних можливостей і формування їх ефективних комбінацій для

залізничного транспорту зводиться до вибору та реалізації конкретного інноваційного проекту, який являє собою складну систему взаємообумовлених і взаємопов'язаних за ресурсами, термінами і виконавцям заходів, спрямованих на досягнення цілей. На сучасному етапі теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми на залізничному транспорті розроблені не в повній мірі. Питання про визначення тенденцій розвитку інноваційних можливостей галузі у взаємодії зі зміною державного регулювання залишаються відкритими та вважається актуальним.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Проблематика реалізації інноваційної діяльності набула достатнього висвітлення у працях науковців. Зокрема, на нашу думку, слід

виокремити дослідження В.Л. Диканя, О.В. Зубенко, О.Г. Кірдіної, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіної [5, 6], А.В. Базавлук [2], Т.М. Головченко, Б.В. Рябошапки [3], Л.І. Федулової [4] та ін. В даний час питання інноваційного розвитку є об'єктами пильної уваги, як на рівні державного регулювання, так і на рівні окремих підприємств.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Одним з методів підвищення інноваційної активності є фінансування інновацій. Інвестиції в інноваційні проекти визначають ступінь розвитку, а в слідстві успішність структур різного рівня. Природно, що неможливо комерціалізувати абсолютно всі інноваційні проекти. У зв'язку з цим зростає відповідальність у прийнятті грамотних управлінських рішень по оцінці ефективності та відбору інноваційних проектів на основі діючих методичних положень і критеріїв оцінки проектів, виділених суб'єктами оцінки. На відміну від інвестиційних, для інноваційних проектів характерні специфічні ризики і невизначеності, обумовлені технічною відсталістю та ринковою новизною інновацій. Тому виникає потреба в нових підходах оцінки ефективності того чи іншого інноваційного проекту.

Формування цілей статті (постановка завдання). Проблеми інноваційної політики розвитку залізничного транспорту України на сьогоднішній потребує подальших досліджень. Зокрема, вона вимагає сучасного підходу до визначення стратегічної мети, завдань, елементів та проблем, що потребують розв'язання дослідження і аналізу інноваційної політики залізничного транспорту України, що має забезпечити вирішення задач оптимізації вантажних та пасажирських потоків. Ефективні стратегічні рішення мають базуватися на якісній і кількісній оцінках умов і чинників, які впливають або діють на самому підприємстві і поза ним. Тому без

необхідної інформації неможливо правильно виявити і оцінити всю сукупність чинників, що визначають той чи інший стан інноваційної політики залізничного транспорту України.

Викладення основного матеріалу. Ринкові умови зумовлюють важливість процесу інноваційного проектування, яке є фундаментом для нового виробництва і підвищення конкурентоспроможності продукції. З огляду на роль результатів прийняття управлінського рішення про впровадження того чи іншого інноваційного проекту, слід розглянути сутність інноваційного проекту і підходи до оцінки його ефективності. Теоретичні дослідження в області інноваційних проектів дозволяють визначити кілька основних визначень для розуміння сутності інноваційного проекту.

Одні автори інноваційними проектами вважають ті, які забезпечують розробку нового виробу або технології і припускають інвестиції в нематеріальні активи [5, 6]. Інші вчені під інноваційним проектом розуміють систему організаційних, правових, фінансових документів, що формується з певною метою і яка передбачає здійснення ряду певних дій [2, 3]. Деякі автори трактують інноваційний проект як комплекс робіт і заходів, таких як виробництво і просування нового високотехнологічного товару і його планомірне здійснення з певною метою в певний період часу з певними ресурсами і виконавцями [4].

В результаті теоретичного дослідження в цих трьох напрямках сутність інноваційного проекту видається складною системою термінів і виконавців певних заходів, взаємопов'язаних з певними ресурсами, з певною інноваційною метою по всіх пріоритетних напрямках розвитку науки і техніки, в тому числі для підприємств залізничного транспорту.

В цьому випадку можна говорити про ефективність інноваційного проекту як фінансової віддачі проекту, до чого

повинні проявити інтерес розробники, інвестори і споживачі [5].

При цьому необхідними умовами для прийняття проекту до реалізації виступають такі фактори, як відшкодування вкладених коштів з доходів від реалізації отриманих результатів; отримання прибутку, яка дозволила б забезпечити плановий рівень рентабельності вкладених інвестицій; окупність інвестицій в терміни, прийнятні і для підприємств в тому числі і підприємств залізничного транспорту [6].

Традиційно методи оцінки економічної ефективності інноваційних проектів бувають статичного, динамічного і спеціального виду. Методи спеціального виду включають теорію оцінки опціонів, економічну додану вартість, модель Едвардса-Белла-Ольсона, що використовує оцінку чистих активів і додану економічний прибуток, індекс перевагу, спосіб венчурного капіталу. Методи статичного і динамічного видів найбільш універсальні, в силу чого вони більш широко застосовуються [4, 5, 6].

Розглянемо показники групи статичних методів. При оцінці ефективності статичним методом використовується показник сумарного прибутку від реалізації проекту, іншими словами чистого доходу, виражений різницею між загальними результатами і витратами за весь термін реалізації проекту. Критерій ефективності цього показника – його позитивне значення. Показник середньорічного прибутку відображає сумарний прибуток, усереднену за весь період розрахунку. Критерієм ефективності цього показника є його позитивне значення. Показник простий норми прибутку, іншими словами рентабельності інвестицій, обчислюється відношенням показника прибутку на одну гривну інвестицій. Критерій ефективності в цьому випадку – величина показника, отримана в результаті розрахунку, більша, ніж норма прибутку, прийнята інвестором. Показник простого терміну окупності,

іншими словами періоду часу, за який величина прибутку без урахування дисконтування покриває інвестиції, характеризує залежність величини загальної очікуваного прибутку в результаті реалізації проекту від терміну окупності. Критерій ефективності при цьому виступає ступінь близькості до останнього етапу розрахунку. Чим вона більше, тим нижче ефективність проекту.

Незаперечна перевага застосування статичного методу оцінки ефективності полягає в простоті і зручності розрахунків.

Однак, представленим вище показниками властивий і ряд серйозних недоліків, що характеризуються ігноруванням фактів різної вартості грошових коштів в різні часові моменти, а ще розподілом результату і витрат за весь період розрахунку.

Щоб подолати зазначені недоліки застосовують методи динамічні, які дозволяють здійснити дисконтування, іншими словами приведення майбутнього грошового потоку до певного моменту часу.

Розглянемо показники цієї групи.

Чиста поточна вартість – найважливіший показник ефективності, що характеризує дисконтований ефект за етапами наростаючим підсумком, називається чистим дисконтованим доходом або чистої поточної вартістю. Його величина показує на скільки сумарні грошові надходження вище сумарних витрат для справжнього проекту, враховуючи нерівноцінність результатів і витрат, що відносяться до різних часових моментів. При цьому розрахунок показника чистої поточної вартості враховує лише грошові потоки від результатів інвестиційної та операційної діяльності. Результатом оцінки ефективності інноваційного проекту має бути позитивне значення чистого дисконтованого доходу. Незаперечна перевага цього методу полягає в простоті розрахунків, заснованої на внутрішній інформації.

Слід зазначити, що при цьому методі розглядається динаміка грошових потоків, приведених до одного тимчасового моменту, вирішуючи, таким чином, проблему різночасових грошових потоків. Важливо, що чисту наведену вартість можна вважати найбільш наближеним до реальності економічним ефектом від реалізації інноваційного проекту.

При розрахунку чистого дисконтованого доходу необхідно брати до уваги ризики інноваційного проекту, які враховуються лише в нормі дисконту, що розраховується методом кумулятивного побудови, використовуюваного в своїй основі експертну оцінку індивідуального ризику проекту з поправкою на безризикову ставку позичкового відсотка.

Цей метод дозволяє здійснити прогнозування значень грошових потоків зі змінами на часовому відрізку. Ризики інвестування, які визначаються при методі кумулятивного побудови оцінюються факторами «ключових фігур» в команді менеджерів на підприємстві, недостатній диверсифікації ринків збуту продукту, недостатній диверсифікації джерел придбаних ресурсів, недостатній диверсифікації продукції, обмеженості списку джерел фінансування і т.д.

Для визначення факторів ризику інноваційного проекту, що визначаються при методі кумулятивного побудови, використовуються методичні рекомендації щодо оцінки ефективності інвестиційних проектів, що ставить під сумнів наявність однакової поправки на ризик для всієї різноманітності інноваційних проектів в різних галузях і на різних підприємствах, в тому числі на підприємствах залізничного транспорту. Це являє собою основний недолік застосування даної методики, притому, що не у всіх формулах розрахунку показника норма дисконту враховується поправка на ризик [2, 4].

При кількісному аналізі ризиків, на якому заснована розробка і прийняття

антирискового рішення, виникає проблема відсутності універсальної моделі, здатної оцінити ефективність обраного методу управління. Серед ризиків, що супроводжують процес реалізації інноваційних проектів слід відзначити ризики: запуску і проведення НДДКР (технологічні ризики); виробничі; маркетингові; фінансові; кадрові; системні та управлінські; правові; інформаційні; екологічні [6].

Динамічний показник внутрішньої норми прибутковості, який використовується для розрахунку ефективності інноваційного проекту, є нормою дисконту (єдиною та позитивною), при якій відбувається компенсування дисконтованих притоків грошових коштів їх дисконтованими відтоками. Результатом є нульове значення чистого дисконтованого доходу. Так як внутрішня норма прибутковості є нормою дисконту, економічну ефективність інноваційного проекту за цим показником визначають, порівнюючи з нормою дисконту. При перевищенні внутрішньої норми прибутковості прийнятої норми дисконту інноваційний проект вважається ефективним.

Показник індексу прибутковості дисконтованих інвестицій свідчить про відносну «віддачі» проекту на вкладення коштів і представляється збільшеним на одиницю ставленням величини чистого дисконтованого доходу до величини дисконтованих інвестицій. Проект буде визнаний ефективним в разі, якщо значення індексу прибутковості відповідає величині, що перевищує одиницю. Цей показник характеризується проведенням найбільш чіткого ранжирування проекту на предмет ефективності та формування портфеля проектів.

Показник дисконтованого строку окупності характеризує часовий період, за який дисконтованих ефектом, наростаючим підсумком покриваються кошти, вкладені в проект. Критерієм ефективності виступає термін окупності,

який повинен настати за термін реалізації проекту, або покриття вкладених коштів не буде.

Фактори прийняття рішення Ухваленню рішення в процесі проведення порівняльної оцінки інноваційних проектів супроводжують умови невизначеності початкової інформації, а для вибору будь-якого проекту потрібно облік і кількісних, і якісних факторів для їх оцінки. Йдеться про екологічні, соціальні, політичні та навіть корупційних чинників.

Важливо розуміти, що інноваційним проектам властиві специфіка широкого кола учасників, обов'язкового проведення порівняльного аналізу ефективності проектів, багатокритеріальності ти оцінки ефективності.

Застосування лише кількісних критеріїв ефективності обумовлює їх коригування. При цьому метою деяких інноваційних проектів не є отримання надприбутків, а, наприклад, зростання рівня життя населення, охорони здоров'я або добробуту. Таким проектам рідше віддається перевага, на відміну від проектів, що виглядають привабливіше в короткостроковий період, однак при цьому деструктивніше в довгостроковій перспективі. При цьому нормі дисконту, багато в чому визначальною результат оцінки ефективності вкладених коштів, може відповідати мінімальне значення, яке демонструє цим наявність мінімального ризику або мінімальної вартості при фінансуванні проекту. Норма дисконту при оцінці інноваційних проектів використовується для приведення різночасових результатів і витрат до єдиного періоду часу.

Для об'єктивної оцінки економічної ефективності інноваційних проектів важливе значення має обґрунтування інвестицій і витрат. За характером зв'язків з інноваційним проектом розглядаються: прямі інвестиції (безпосередньо пов'язані зі здійсненням проекту); супутні (в

об'єкти, на які проект впливає); поєднані (в інші галузі, які забезпечують проект основними фондами й обіговими коштами). На різних стадіях розрахунків ефективності використовуються різні методи визначення інвестицій. На ранніх стадіях оцінки використовуються техніко-економічні показники, укрупнені показники вартості, питомі нормативи капітальних вкладень на одиницю потужності, площі, роботи тощо. На наступних стадіях розрахунки мають базуватися на проектно-кошторисній документації, встановленні обґрунтованих цін і витрат в залежності від масштабу виробництва, потужності й інших факторів [2, 3].

Парні інвестиції слід розглядати тоді, коли проект, що розглядається, має суттєвий вплив на розвиток пов'язаних галузей. Їх розмір може встановлюватися на основі річних приростів потреби в матеріалах та інших ресурсах [2, 3]. Склад поточних витрат, що враховуються при розрахунку ефективності визначається номенклатурою витрат по основній діяльності залізниць. Експлуатаційні витрати можуть бути визначені методом безпосереднього розрахунку або методом одиничних витратних ставок.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, результати теоретичного дослідження поняття сутності інноваційного проекту і методів оцінки його ефективності свідчать про відсутність формулювання підходу до оцінки ефективності нововведення, що економічна ефективність інновацій повинна оцінюватися інакше ніж інвестиційні проекти, що визначає специфіку розвитку інноваційних проектів та обумовлює необхідність подальших досліджень в цій області.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.:

розпорядження КМУ від 20.10.2010 №2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

2. Базавлук, А.В. Інноваційний розвиток залізничного транспорту України та його фінансове забезпечення [Текст] / А.В. Базавлук // Наука й економіка: Науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – 2012. – Вип. 3(27). – С.7-12.

3. Головченко, Т.М. Інноваційний розвиток як основний напрямок забезпечення конкурентоспроможності підприємства [Текст] / Т.М. Головченко, Б.В. Рябошапка // Економічний простір: збірник наукових праць. –

Дніпропетровськ: ПДАБА, 2009. – №7.– С. 60-66.

4. Федулова, Л.І. Державна політика в національній інноваційній системі: стабільність зберігається [Текст] / Л.І. Федулова // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – №4(22). – С. 90-103.

5. Дикань, В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. –Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

6. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навч посібник / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна; за ред. В.Л. Диканя. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – 314 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133747

УДК 005.342:330.322(477+00)

РОЗВИТОК ВЕНЧУРНОГО ІНВЕСТУВАННЯ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

*Швець Ю.О., к.е.н., ст. викладач,
Нужна Ю.Р., студентка (ЗНУ)*

Стаття присвячена дослідженню особливостей венчурного інвестування в Україні та світі. Розглянуто взаємозв'язок інноваційного розвитку та венчурного інвестування. Проаналізовано динаміку змін обсягів венчурних інвестицій в Україні, США, Європі. Досліджено рівень приросту активів інститутів спільного інвестування, порівняно з обсягами венчурних інвестицій в США. Наведено рекомендації щодо підвищення обсягів венчурних інвестицій в Україні.

Ключові слова: венчурні інвестиції, інновації, інвестування, інноваційний розвиток, інвестиційні фонди, інститути спільного інвестування.

РАЗВИТИЕ ВЕНЧУРНОГО ИНВЕСТИРОВАНИЯ В УКРАИНЕ И МИРЕ

*Швец Ю.А., к.э.н., ст. преподаватель,
Нужная Ю.Р., студентка (ЗНУ)*

Статья посвящена исследованию особенностей венчурного инвестирования в Украине и мире. Рассмотрено взаимосвязь инновационного развития и венчурного

інвестирования. Проанализировано динамику изменения объемов венчурных инвестиций в Украине, США, Европе. Исследовано уровень прироста активов институтов совместного инвестирования, сравнено с объемами венчурных инвестиций в США. Приведены рекомендации относительно повышения объемов венчурных инвестиций в Украине.

Ключевые слова: венчурные инвестиции, инновации, инвестирование, инновационное развитие, инвестиционные фонды, институты совместного инвестирования.

DEVELOPMENT OF VENTURE INVESTMENT IN UKRAINE AND THE WORLD

*Shvets Yu., Candidate of Economic Sciences (PhD), senior lecturer,
Nuzhna Yu., student (Zaporizhzhia National University)*

The article deals with research of venture investment features in Ukraine and the world. Venture investment can influence to the innovative development of the economy and this is a very important for the development of the world economy. The main idea of the article is the necessity of venture investments for economic development of separate country and whole world. The paper consider the volume of investments of venture investors in the US, Ukraine and EU. The USA is the best example of development of venture investment. According to the text, the increase in risk capital investments contributes to the development of high-tech industries, such as information technology, biotechnology, etc. Venture investors invest the most funds in enterprises at expansion stages. In the USA, it is not so common to invest in a start-up. The article highlighted the importance of significant level of the venture investment. According to the author, this is one of the leading factors that has a huge impact on the country's economic development. Increasing the volume of venture investments requires large financial investments, that is associated with a high level of risk, but at the same time, it gives a high income.

The level of venture investment in the EU countries is lower than in the US, but one of the highest among the rest of the world. The largest investor in Europe is the United States. The author presents the analysis of dynamics and structure of venture investment. Investment funds are the largest investors in Europe as well as in Ukraine. The analysis of the situation with the venture investment in Ukraine was also conducted. Volumes of investments of venture funds in Ukraine grow at a higher rate than other types of funds. The results of this analysis determined that the main problem of low level of investment is an unattractive investment climate. The main reason is the instability of the economy. Also, the other most important problems are the distrust of the population towards investment funds and the imperfection of the regulatory framework. In conclusion, it is necessary to implement certain essential actions that were proposed in this article, for the development of venture investment in Ukraine.

Key words: *venture investment, innovation, investment, innovative development, investment funds, development of enterprises, joint investment institutes.*

Постановка проблеми в необхідним для нормального загальному вигляді. Для будь-якої країни функціонування підприємства, значну роль відіграє інвестування, яке підтримання стабільного рівня доходу, то сприяє розвитку економіки. Якщо фінансування нових бізнес-ідей або інвестування в основні засоби є підприємств, які тільки розвиваються

шляхом вкладення венчурних інвестицій є вагомим поштовхом до інноваційного розвитку економіки.

Венчурне інвестування приваблює вкладників високим рівнем доходу, але консервативні інвестори не надають перевагу такому виду вкладень, що обумовлено великими ризиками, повною невизначеністю в майбутньому. Інноваційний розвиток не можливий без венчурного інвестування, це найпоширеніший метод фінансування нововведень через те, що винахідники найчастіше не мають необхідну кількість коштів для впровадження своєї ідеї в життя. Тому, в умовах сьогодення, нагальною проблемою є аналіз динаміки венчурного інвестування в Україні та світі, виявлення його впливу на інноваційний розвиток.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемам розвитку венчурного інвестування та виявлення причин його низького рівня розвитку присвячено чимало статей українських науковців, серед яких слід виокремити Дідик Н.В. [1] та Єрешко Ю.О. [2], які у своїх працях проаналізували тенденції щодо розвитку венчурного інвестування в світі; Коніну М.О. та Тузову К.О. [3], також дослідили особливості та тенденції венчурного інвестування в Україні, що привнесло значний внесок у розгляд та подальший розвиток цього питання. Поряд з цим питання венчурного інвестування підіймається у наукових працях іноземних вчених, а саме Прадхан Р.П., Арвін М.Б., Найр М. та Беннетт С.Е. [4] провели аналіз на макрорівні стосовно впливу венчурного капіталу на стан фінансового сектору, а також на рівень економічного зростання; Канніс М.В., Аллен Дж. П. та Гарразо М. [5] досліджували, які саме питання необхідно досліджувати за поглядами венчурних капіталістів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на достатню кількість наукових робіт, обсяги венчурного інвестування в Україні є

недостатніми та однією з причин чого є недостатня обізнаність важливості такого виду фінансування, його переваг для економіки країни.

Мета статті. Головним завданням статті є розкриття значення венчурних інвестицій для інноваційного розвитку економіки, проведення аналізу стану та визначення основних проблем венчурного інвестування в Україні, тенденцій та закономірностей розвитку в сучасних умовах та виокремлення рекомендацій щодо підвищення його рівня.

Основний матеріал. За умов розвитку високими темпами інформаційних технологій, вони є однією зі стратегічних галузей провідних економік світу, а також поширеним є венчурне інвестування як найкращий спосіб фінансування цієї сфери. Впровадження інновацій є ризиковим видом діяльності, тому що вони пов'язані з невизначеністю майбутніх результатів. Для фінансування таких заходів зазвичай не вистачає власних коштів, банківські установи неохоче надають кредити через високу ризикованість, що відштовхує й консервативних інвесторів. У даному випадку найкращим видом фінансування є венчурні інвестиції.

Венчурні інвестори відносяться до вкладників, які погоджуються з великим рівнем ризику задля отримання високого доходу. Інвестування у оновлення обладнання та розширення виробництва не є привабливими для таких типів інвесторів. Створення start-up, нової продукції, технології, за сприятливих умов, можуть принести великий прибуток, саме тому венчурні інвестори вкладають свої кошти в інноваційну діяльність.

Венчурне інвестування поширене у всьому світі, найбільші його обсяги спостерігаються у США. Саме тому країна має значний розвиток новітніх технологій, таких як ІТ, біотехнології тощо. Ці галузі належать до одних з найбільших за обсягами венчурного інвестування. Починаючи з 2010 р. найбільш

поширеними галузями вкладення венчурного капіталу в США є: програмне забезпечення, біотехнології, фінансові послуги, ЗМІ та розваги, ІТ послуги. З 2009 р. в США відбувалось зростання венчурного інвестування та лише у 2012 та 2016 рр. були незначні зменшення (рис. 1).

З наведеного рис. 1 видно, що обсяг інвестування значно зріс (з 36,9 млрд. дол. США у 2008 р. до 84,2 млрд. дол. США у 2017 р.), на 128 %. Найбільше піднесення відбулось протягом 2013-2015 рр. На рис. 2 наведено структуру венчурних інвестицій за етапами розвитку підприємств, які є об'єктами вкладення.

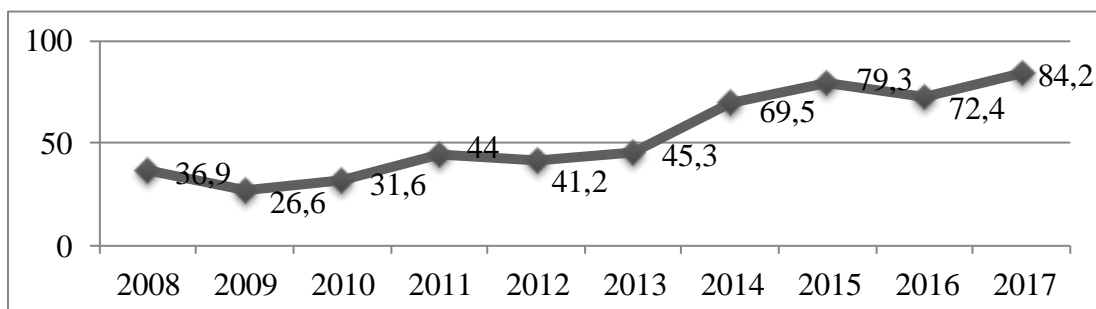


Рис. 1. Обсяг венчурних інвестицій в США, млрд. дол. США [6]

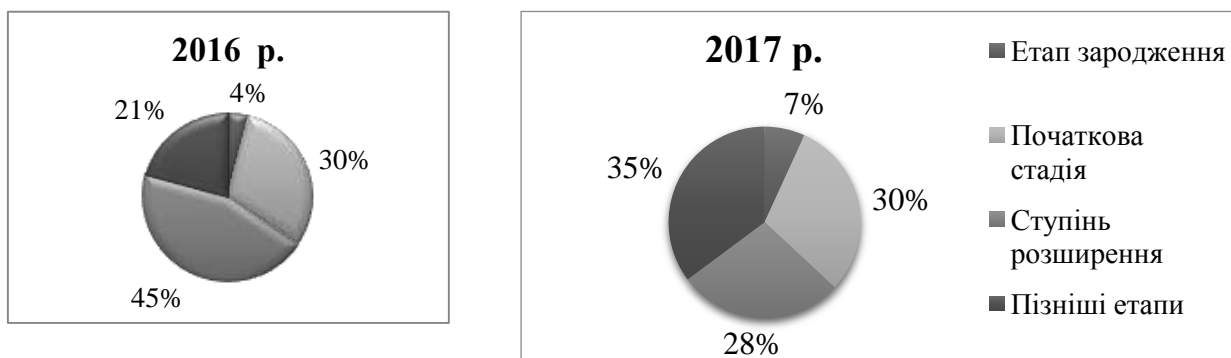


Рис. 2. Венчурні інвестиції в США за етапом розвитку підприємств [6]

Враховуючи дані рис. 2 можна визначити, що найменш поширеним є вкладення у підприємства на етапі зародження, це спричинено складністю вибору перспективних бізнес-ідей та довгостроковості вкладень. Найбільш поширеним у 2016 р. були вкладення у підприємства, які знаходяться на стадії розширення. Вони є менш ризикованими, проте дуже важко розпізнати етап початку активного розвитку суб'єкта

господарювання. Наприкінці 2017 р. ситуація змінилась, найбільший обсяг інвестування був направлений в підприємства на початкових та пізніх стадіях розвитку.

Інвестори США є одними з найпотужніших вкладників у суб'єкти господарювання інших країн. США займає друге місце серед регіонів походження венчурних інвестицій в Європі (табл. 1).

Таблиця 1

Джерела фінансування венчурного капіталу в Європі, млрд. євро

Період	США	Європа	Азія	Інші країни
2013	2,2	3,6	0,1	0,2
2014	3,4	6,0	0,8	0,4
2015	4,9	9,5	0,9	0,2
2016	4,6	11,0	1,4	0,5
2017	6,6	11,1	3,4	1,0

Примітка. Джерело: [7]

Згідно даних табл. 1, близько 30 % венчурного капіталу в Європі припадає на США. Найбільший обсяг належить європейським інвесторам – 11,1 млрд. євро у 2017 р.. Частка Азії є найменша, хоча вона збільшилась більше ніж вдвічі у 2017

р. (3,4 млрд. євро) порівняно з 2016 р. (1,4 млрд. євро). Динаміка загального обсягу венчурних інвестицій у Європі є не такою стрімкою як у США та для неї характерні часті коливання (рис. 3).

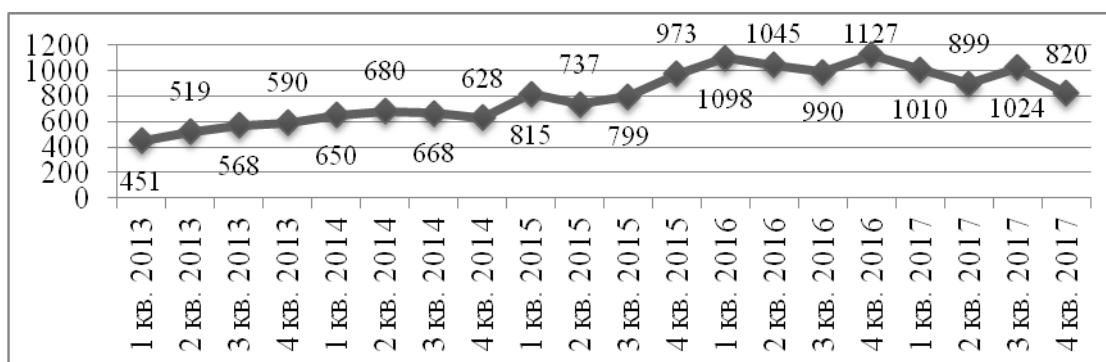


Рис. 3. Обсяг венчурних інвестицій в Європі, млрд. євро [7]

Загальна зміна обсягу венчурних інвестицій за даними рис. 3 з 2013 р. – 2128 млрд. євро до 2017 р. – 3753 млрд. євро та складає приріст у 76 %. Найбільшими інвесторами у Європі є інвестиційні фонди (рис. 4).

інвестицій – 67,7%. у 2017 р. Вона мала позитивну тенденцію протягом останніх років. Частка корпоративного фінансування становить 29,1% та бізнес-ангелів, краудфандінгу та інших інвесторів – 3,2%. У табл. 2 наведено п'ять найбільших інвесторів в Європі за кількістю угод.

Згідно рис. 4 частка інвестиційних фондів серед загального обсягу венчурних

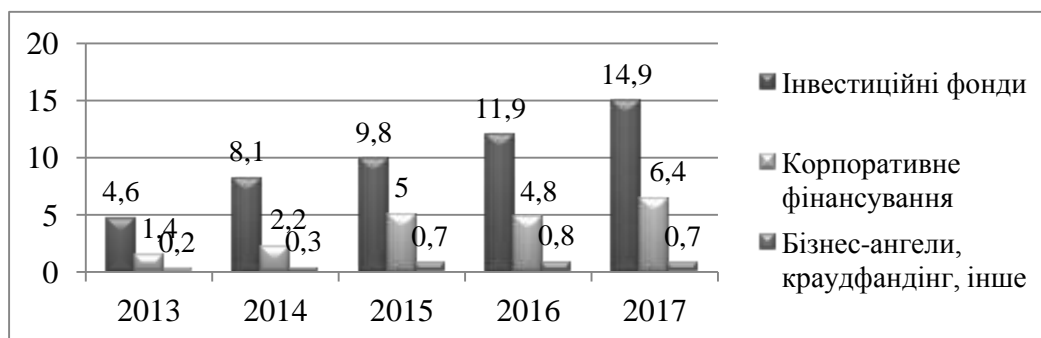


Рис. 4. Джерела фінансування венчурного капіталу в Європі, млрд. євро [7]

Таблиця 2

Найбільш активні венчурні інвестори у Європі

Інвестор	4 кв. 2016		1 кв. 2017		2 кв. 2017	
	Кількість угод	Обсяг інвестування, МЛН. Євро	Кількість угод	Обсяг інвестування, МЛН. Євро	Кількість угод	Обсяг інвестування, МЛН. Євро
Bpifrance	29	379	29	100	25	125
Crowdcube	5	4	18	41	9	11
High-Tech Gründerfonds	12	12	12	22	12	27
Index Ventures	7	13	6	227	8	31
Almi Invest	3	9	4	9	10	4

Примітка. Джерело: [8]

Щодо даних табл. 2 можна визначити, що найбільші інвестори вкладають в велику кількість проектів, в середньому укладають близько 20 угод. Обсяги інвестування є дуже різними, від 4 до 380 млн. Євро.

Отже, у країнах Європи та США венчурне інвестування є достатньо поширеним та має постійну загальну тенденцію щодо збільшення. Це сприяє постійному інноваційному розвитку найбільших галузей економіки.

В Європі та США поширеними є різні типи венчурних інвесторів, в той час, як для України головними є інститути спільного інвестування (ІСІ). Інститути спільного інвестування являють собою інвестиційні фонди, які акумулюють кошти індивідуальних інвесторів з метою отримання прибутку за рахунок вкладення цих коштів у активи. Вони поділяються на декілька видів, серед яких є саме венчурні інститути спільного інвестування. Порівняно з іншими типами такі фонди найбільш зростають за кількістю (рис. 5).

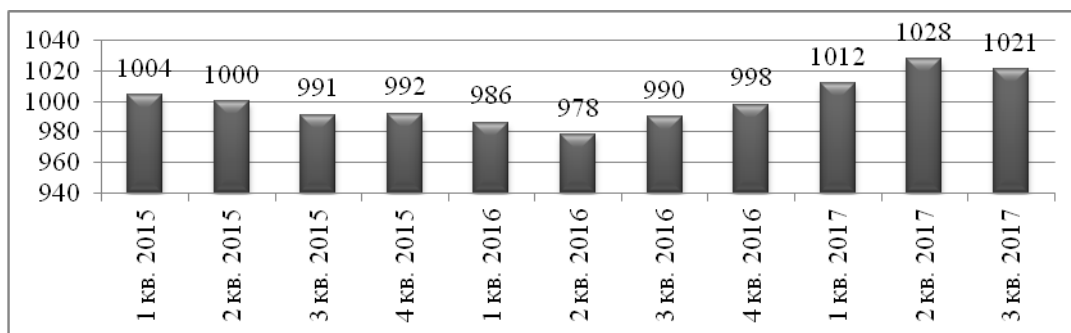


Рис. 5. Кількість венчурних інститутів спільного інвестування в Україні, одиниць [9]

Станом на кінець 3 кварталу 2017 р. кількість венчурних інститутів спільного інвестування складає 1021 фондів (рис. 5). З 2-го кварталу 2016 р. їх кількість зростала, у 3-му кварталі скоротилась на 7 фондів. Найбільшими інвесторами у їх активи є юридичні особи (67,9% у 2017р.). Найбільшими венчурними фондами є: ПАТ «Авераж»; ПАТ «Закритий не

диверсифікований венчурний корпоративний інвестиційний фонд «Авісто»; ПАТ «ЗНВ КІФ «Оптімал» [10]. Активи українських венчурних фондів відрізняються від інших типів інститутів спільного інвестування. Для відкритих та інтервальних фондів основна частка активів припадає на цінні папери, для венчурних фондів складає 20 % (рис. 6).



Рис. 6. Структура вартості чистих активів венчурних інститутів спільного інвестування в Україні станом на 30.09.2017 [11]

Відповідно до рис. 6 активи паперів поширеними є акції – 9,16 %. складаються переважно з корпоративних прав та позики, а також інших активів та становлять 78,24 % у 2017 р.. Серед цінних

Загальна динаміка вартості чистих активів подана на рис. 7.

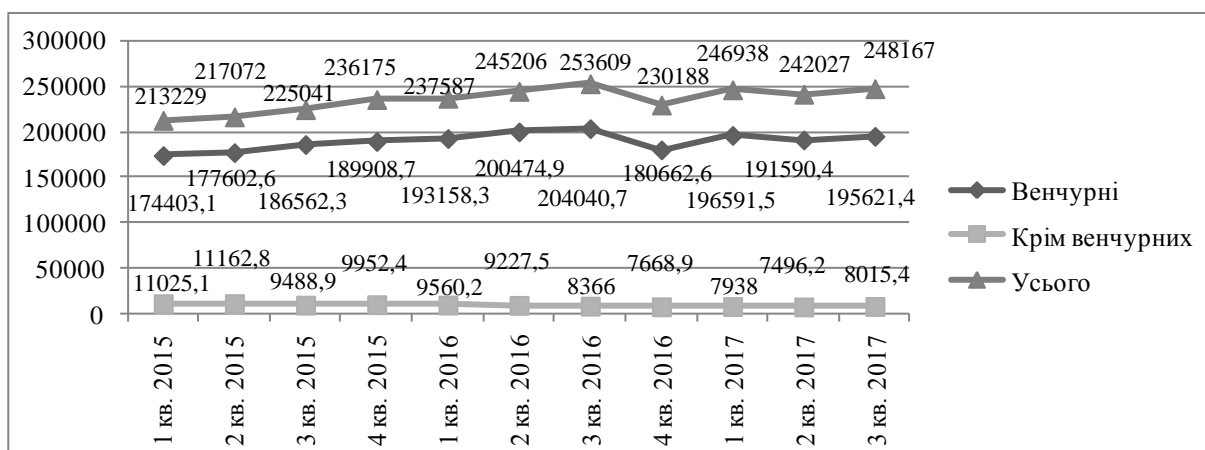


Рис. 7. Вартість чистих активів інститутів спільного інвестування в Україні, млн. грн. [12]

Відповідно до рис. 7 найбільший спад вартості активів припав на четвертий квартал 2016 р., але за цим зменшенням відбулось значне підвищення. Станом на 3 квартал 2017 р. їх вартість складає 195621,4 млн. грн., що на 12,2 % більше ніж на початку 2015 р. Ці темпи є достатньо низькими порівняно з країнами Європи та Америки.

За результатами проведеного дослідження доцільно спрогнозувати методом експоненційного згладжування обсяги активів венчурних інвестицій на 1 квартал 2018 р. в Україні та США за умов незмінної тенденції. Отримані дані наведені в табл. 3.

Отже, враховуючи нестабільність економіки України, значні перепади в обсягах інвестування ускладнюють здійснення прогнозу, що можна побачити у відхиленні прогнозних значень від фактичних даних. Згідно проведеного прогнозу активи венчурних фондів в Україні у першому кварталі 2018 р. складуть 193362,9 млн. грн., що на 4,1 % більше ніж в аналогічному періоді прогнозованих даних на минулий рік. Такий показник є незначним, для розвитку інноваційної діяльності темпи зростання венчурного інвестування повинні бути більшими, близько 10 %. За фактичними даними приріст протягом 2015 р. склав 10,8 %, 2016 р. – 1,8%. У США прогнозований

рівень інвестицій на 1 квартал 2018 р. прогнозованими даними. Для США у складає 15,3 млрд. дол.. США, що на 21,7 % табл. 4 розраховано річний приріст більше ніж в 1 кварталі 2017 р. за венчурних інвестицій.

Таблиця 3

Прогнозовані дані методом експоненційного згладжування

Період	Україна		США	
	Прогноз, млн. грн.	Фактичні дані, млн. грн.	Прогноз, млрд. дол. США	Фактичні дані, млрд. дол. США
1 кв. 2012	114301,3	114301,3	6,3	6,3
1 кв. 2013	114301,3	137935,4	6,3	6,2
1 кв. 2014	130845,2	166051,0	6,2	10,8
1 кв. 2015	155489,3	174403,1	9,4	13,6
1 кв. 2016	168728,9	193158,3	12,3	12,7
1 кв. 2017	185829,5	196591,5	12,6	16,5
1 кв. 2018	193362,9	-	15,3	-

Примітка. Джерело: [розроблено автором]

Таблиця 4

Приріст обсягів венчурного інвестування в США

Період	Приріст, %	Період	Приріст, %
2009 до 2008	-27,9	2014 до 2013	+53,4
2010 до 2009	+18,8	2015 до 2014	+14,1
2011 до 2010	+39,2	2016 до 2015	-8,7
2012 до 2011	-6,4	2017 до 2016	+16,3
2013 до 2012	+10,0	Середній приріст	+12,1

Примітка. Джерело: [розроблено автором]

Отже, США як найкращий приклад за обсягами венчурного інвестування, досвід якого необхідно переймати іншим країнам, в тому числі Україні, нарощує венчурні інвестиції кожного року у середньому на 12,1 %. Хоча у деякі роки у країні обсяг інвестування зменшувався, він значно нарощувався у наступні роки.

Аналізуючи стан венчурного інвестування у США можна сказати, що саме ця країна показує найбільший розвиток такого виду фінансування. У США створені всі умови для інвестування як для резидентів, так і для нерезидентів, лише у деякі періоди виникала проблема у сфері нормативно-правового регулювання вкладення венчурного капіталу з боку іноземних інвесторів. Ще однією проблемою можна назвати періодичні різкі зміни обсягу інвестування. Багато уваги останнім часом приділяється інвестуванню у start-up, питома вага венчурних інвестицій

у підприємства, які знаходяться на початковій стадії розвитку є порівняно невелика. В той час, для інвесторів існують ряд складнощів щодо вибору об'єкту інвестування, що пов'язано з їх великою кількістю та різноманітністю. Для вибору найбільш відповідного об'єкту поставленій меті необхідно зібрати значний обсяг інформації та проаналізувати. Наступною проблемою є висока конкуренція серед інвесторів. Вона вимагає швидкого реагування від вкладників, а також пропонування більших обсягів інвестицій. Для вирішення перелічених проблем необхідним є здійснення наступних заходів: постійний перегляд нормативно-правової бази та аналіз впливу впровадження змін на сферу венчурного інвестування, функціонування іноземних інвесторів на ринку; розробка програми щодо зацікавлення інвесторів вкладати у підприємства на початкових стадіях

функціонування; розвиток платформ для розміщення підприємствами пропозицій щодо інвестування у їх проекти коштів; удосконалення методик збору та аналізу інформації; розширення ринків інвестування як в географічному, так і галузевому напрямках.

В Україні спостерігається чимало проблем у сфері венчурного інвестування. До них можна віднести: недосконалість законодавчої бази у сфері інвестування, низький рівень захищеності інвесторів, нестабільність економічної та політичної ситуації, недовіра з боку населення до інститутів спільного інвестування, складність прогнозування щодо майбутніх доходів від інвестування, складність вирішення спорів, у разі їх виникнення, недостатній рівень науково-технічного прогресу, а через це й низький рівень інноваційної діяльності підприємств, достатньо складна процедура створення нових підприємств у вигляді start-up. Для України важливим є підвищення обсягів венчурного інвестування, що сприятиме розвитку високотехнологічних галузей, які є двигуном інноваційного розвитку країни. Для цього необхідним є здійснення наступних заходів: покращення інвестиційного клімату; спрощення процедури венчурного інвестування; вдосконалення законодавчої бази; підвищення рівня захисту прав інвесторів; підвищення фінансової грамотності населення; залучення іноземних інвестицій; підвищення ефективності моніторингу та контролю за діяльністю венчурних інститутів спільного інвестування для забезпечення їх стійкого функціонування; розроблення державних програм підтримки наукового розвитку; на рівні великих підприємств створення підрозділів науково-технічних досліджень; спрощення проходження процедури створення та реєстрації start-up.

Висновки та напрямки подальших досліджень. Інноваційний розвиток є пріоритетним напрямком усіх розвинених країн світу. Він дозволяє не тільки

залишатись таким країнам вагомими економіками світу, але й рухатись вперед. Венчурне інвестування – це найефективніший шлях втілити наявні бізнес-ідеї в життя з користю як для розробника, так і для самого інвестора, поряд з цим здійснюючи соціальний ефект. Проте, не кожний інвестор піде на високий ризик, притаманний венчурним інвестиціям, але можливість отримати значні доходи приваблюють все більшу кількість вкладників.

Для України розвиток венчурного інвестування є можливістю не тільки стабілізувати економіку, а й надати їй значні темпи зростання. Україна має достатньо низькі обсяги інвестування, що спричинено відсутністю довіри до інвестиційних фондів у населення, нестабільність економічної ситуації, за якої дуже складно спрогнозувати майбутній результат інвестування. Все це негативно впливає на стан економіки, розвиток інформаційних технологій, нанотехнологій. Яскравими прикладами для країни є США та Європа, у яких дуже поширеним є такий вид фінансування розвитку підприємств. США характерна тенденція зростання обсягів венчурного вкладень в економіку, причому у цьому секторі представлено багато видів інвесторів та об'єктів вкладення. Для України темпи зростання венчурного інвестування є набагато менші, входження іноземних інвесторів є складнішим та загальна економічна ситуація є нестабільною, що заважає розвитку даного виду інвестування. Отже, необхідно розробити стратегію покращення інвестиційного клімату та розширення венчурного інвестування, до основних заходів якої повинні входити: перегляд законодавчої бази, покращення інвестиційного клімату та заходи щодо стабілізації економічної ситуації в країні.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дідик Н.В. Світовий досвід венчурного фінансування як сучасної

форми фінансування / Н.В. Дідик // Економіка і суспільство. – 2017. – Вип. 10. – С. 42–47.

2. Єрешко Ю.О. Венчурне інвестування: становлення та світовий досвід / Ю.О. Єрешко // Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». – 2015. – № 12. – С. 429–433.

3. Коніна М.О. Особливості венчурного інвестування в Україні / М.О. Коніна, К.О. Тузова // Международный научный журнал. – 2016. – № 4. – С. 75–79.

4. Pradhan R.P. Venture capital investment, financial development, and economic growth: the case of European single market countries / R.P. Pradhan, M.B. Arvin, M. Nair, S.E. Bennett. – Режим доступу : <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=24491031600>.

5. Cannice M.V. What do venture capitalists think of venture capital research? / M.V. Cannice, J. P. Allen, M. Tarrazo // An International Journal of Entrepreneurial Finance «Venture Capital». – 2016. – Vol. 18. – pp. 1–20.

6. Venture monitor [Електронний ресурс] / Офіційний сайт National Venture Capital Association. – Режим доступу : <https://nvca.org/research/venture-monitor/>

7. Annual European Venture Capital Report 2017 [Електронний ресурс] /

Офіційний сайт Dealroom. – Режим доступу: <https://blog.dealroom.co/wp-content/uploads/2018/02/Dealroom-2017-vFINAL.pdf>

8. Second Quarter of 2017 European Venture Capital Report [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Dealroom. – Режим доступу : <https://blog.dealroom.co/wp-content/uploads/2017/07/Q2-2017-European-Venture-Capital-Report.pdf>

9. Квартальні та річні огляди [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Української Асоціації Інвестиційного Бізнесу. – Режим доступу : http://www.uaib.com.ua/analituaib/publ_ici_quart.html

10. Венчурні фонди за ВЧА 2016 [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Української Асоціації Інвестиційного Бізнесу. – Режим доступу : http://www.uaib.com.ua/analituaib/rankings/ici/by_types/vench_ici/vcha.html

11. Структура активів ІСІ [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Української Асоціації Інвестиційного Бізнесу. – Режим доступу : <http://www.uaib.com.ua/analituaib.html>

12. Ренкінги ІСІ [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Української Асоціації Інвестиційного Бізнесу. – Режим доступу: <http://www.uaib.com.ua/analituaib/rankings/ici.html>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133750

УДК 331.108.2

УПРАВЛІННЯ ПОВЕДІНКОЮ ПЕРСОНАЛУ

**Барабанов І.В., к.е.н., доцент,
Мисливець К.В., студентка (ХНУБА)**

В сучасному світі управління поведінкою персоналу грає дуже важливу роль в розвитку суспільства, оскільки від правильного підходу до управління поведінкою персоналу залежить управління організацією в цілому. За допомогою людських ресурсів керівники досягають поставлених цілей та завдань, використовуючи працю, інтелект і мотиви поведінки інших людей. У зв'язку з цим оволодіння основами організації процесу управління поведінкою персоналу набуває особливої актуальності і задля цього ми розглядаємо проблему саме ефективного управління поведінкою сучасного персоналу. Розглянуто значення ефективного управління поведінкою персоналу в економічному розвитку організації. Доведено, що управління поведінкою персоналу – вирішальний фактор у розвитку підприємства. У процесі дослідження проаналізовано ключові теоретичні аспекти процесу управління поведінкою персоналу на підприємстві в умовах трансформаційних перетворень економіки; уточнено призначення персоналу на підприємстві, виділено його основну роль стосовно підприємства; для розкриття значення персоналу розглянуто його соціально-психологічні особливості на підприємстві; сформульовано сучасні засади управління поведінкою персоналу.

Ключові слова: поведінка, організаційна поведінка, трудова поведінка, поведінка колективу, управління поведінкою.

УПРАВЛЕНИЕ ПОВЕДЕНИЕМ ПЕРСОНАЛА

**Барабанов И.В.,-к.э.н.,доцент,
Мисливец Е.В.,студентка (ХНУСА)**

В современном мире управления поведением персонала играет очень важную роль в развитии общества, поскольку от правильного подхода к управлению поведением персонала зависит управления организацией в целом. С помощью человеческих ресурсов руководители достигают поставленных целей и задач, используя труд, интеллект и мотивы поведения других людей. В связи с этим овладение основами организации процесса управления поведением персонала приобретает особую актуальность и для этого мы рассматриваем проблему именно эффективного управления поведением современного персонала. Рассмотрено значение эффективного управления поведением персонала в экономическом развитии организации. Доказано, что управление поведением персонала - решающий фактор в развитии предприятия. В процессе исследования проанализированы ключевые теоретические аспекты процесса управления поведением персонала на предприятии в условиях трансформационных преобразований экономики; уточнено назначения персонала на предприятии, выделено его основную роль по отношению к предприятию; для раскрытия значения персонала рассмотрены его социально-психологические особенности на предприятии; сформулированы современные принципы управления поведением персонала.

© Баранов І.В.,
Мисливець К.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

Ключевые слова: поведение, организационное поведение, трудовое поведение, поведение коллектива, управление поведением.

MANAGEMENT THE CONDUCT OF PERSONNEL

*Barabanov I.V., Candidate of Economics, assistant professor,
Myslyvetc K.V., a student (KHNYSА)*

In the modern world, personnel management plays a very important role in the development of society, since the management of the organization as a whole depends on the correct approach to personnel management. With the help of human resources, managers achieve their goals and objectives, using the work, intelligence and motives of other people's behavior. In this regard, the mastery of the bases of the organization of the process of managing the behavior of staff becomes of particular relevance and for this, we consider the problem of the most effective management of the behavior of the modern one. Due to the growing role of the human factor in modern production, one of the most important functions of personnel management is the development of personnel, and not just bringing it in line with the availability of jobs, which requires a different approach to making managerial decisions. This became an argument for the allocation of human resources management in a separate direction of management.

Personnel management is a set of principles, methods and means of purposeful influence on personnel that ensure maximum utilization of their intellectual and physical abilities when performing labor functions for the achievement of the objectives of the enterprise. The mechanism of behavior management as an individualized activity is less defined, since it involves the introduction of regulators that are at the subconscious level. But the generalization of experience gives grounds to say that the behavior of the team is influenced by internal sociopsychic characteristics of people, the nature of leadership, the value of corporate culture, the nature of socio-psychological climate in the team, etc. Consequently, labor behavior: reflects the functional algorithm of the production process, is a behavioral analogue of labor activity; is a form of adaptation of the employee to the requirements and conditions of the technological process and social environment; acts as a dynamic manifestation of social standards, stereotypes and professional settings that are internalized by the individual in the process of socialization and concrete life experience; reflects the characterological features of the employee's personality; is a certain way and means of human action to its surrounding production and social environment.

Key words: behavior, organizational behavior, labor behavior, collective behavior, behavior management.

Постановка проблеми. Одним із найважливіших чинників забезпечення ефективності діяльності підприємства в сучасних умовах виступає управління персоналом і не зважаючи на темпи науково-технічного прогресу та стрімке зростання ролі машин, комп'ютерів та штучного інтелекту в житті людства та роботі підприємств, значення людських трудових ресурсів абсолютно не зменшується. Знання, навички, досвід та потенціал кадрів безпосередньо впливають на загальну продуктивність роботи організації. Для належного виконання поставлених завдань працівникам необхідні належні умови праці та сприятливий соціально-психологічний клімат. Саме це лежить в основі управління поведінкою персоналу. Поведінка людини – це певна послідовність дій в певній ситуації, які залежать від її соціальних поглядів,

характеру та індивідуальних особливостей. У випадку сумлінної роботи керівництва у даному напрямку, співробітники добросовісно виконують поставлені завдання і готові пристосовуватись до нових умов і змін, оскільки розуміють, що керівництво їх цінує. В літературі можна зустріти інші варіанти структурування системи підприємства, але завжди виділяється кадрова складова, як основна частина системи управління. Управління персоналом - це сукупність принципів, методів та засобів цілеспрямованого впливу на персонал, що забезпечують максимальне використання їх інтелектуальних і фізичних здібностей при виконанні трудових функцій для досягнення цілей підприємства. В зв'язку із зростаючою роллю людського фактору в сучасному виробництві, однією з найважливіших функцій управління персоналом стає розвиток персоналу, а не просто приведення його чисельності у відповідність до наявності робочих місць, що потребує іншого підходу до прийняття управлінських рішень. Це стало аргументом для виділення управління поведінкою персоналу в окремий напрямок менеджменту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема вдосконалення механізму управління поведінкою персоналу не є для нас новою. Її актуальність не зменшується, а навпаки – стрімко набирає обороти. Цим питанням займалось дуже багато дослідників, серед них Криворучко О.М, Ринейська Л.С., Єкімова О.О., Кулик Ю.Є, Морщенок Т.С. та ін.[1-10]. Вони вивчали дану проблему з різних сторін і дійшли певних висновків, які знадобляться нам в нашій роботі.

Виділення не вирішених частин. Незважаючи на високий рівень професіоналізму названих авторів, все ще існує досить широкий комплекс проблем, пов'язаних із розробкою методичного інструментарію економічної діагностики системи управління поведінкою персоналу

на підприємстві. На думку багатьох дослідників головними моментами в роботі з персоналом повинні бути:

-ресурсна орієнтація, тобто використання індивідуальних здібностей працівників у відповідності до стратегічних цілей організації (в першу чергу для оволодіння новими технологіями);

-інтеграція прагнень, потреб та запитів працівників з інтересами організації. В промисловості України більше половини співробітників служб управління персоналом зайняті нормуванням та оплатою праці, в той час, як в системах управління трудовими ресурсами в США найбільша частина працівників зайнята відбором, адаптацією та оцінкою персоналу. На підбір одного кандидата в США затрачується до 16-18 людино-годин, в Японії – до 48 людино-годин, показники по Україні є меншими в декілька разів. Кожен рік кількість працівників кадрових служб в США зростає на 2 %.

Наразі в Україні немає широкого застосування досвіду іноземних держав у сфері управління персоналом. Лише деякі підприємства вводять нетрадиційні системи оплати праці, навчання спеціалістів явище поки що занадто рідкісне, підбору персоналу не надається потрібної уваги. Лише деякі нововведення знайшли місце на українських підприємствах.

Визначення мети та завдання дослідження. Метою статті є визначення різновидів поведінки персоналу та їх відмінності, а також особливості стимулювання поведінки персоналу. Актуальним є також питання вдосконалення менеджменту персоналу, як важливого елемента управління підприємством, установою, організацією будь-якої форми власності. Необхідно вдосконалювати та структурувати ринок праці, що дасть можливість вже для безпосереднього ефективного контролю менеджера на своїх підлеглих, але, і

найголовніше, досягнути відповідності між оплатою праці та внеском працівника безпосередньо у процес виробництва. Це перш за все стосується управлінських кіл.

Виклад основного матеріалу. В умовах інформатизації та інтелектуалізації суспільних процесів зростає вплив соціально-психологічних факторів на результати діяльності підприємства, що вимагає від менеджерів розвитку навичок управління поведінкою колективів. Для прийняття виважених рішень у цій сфері особливого значення набуває розроблення відповідного методичного забезпечення. Його обґрунтування вимагає уточнення сутності та змісту системи понять, серед яких – «поведінка», «організаційна поведінка», «трудова поведінка», «поведінка колективу».

Зазвичай термін «поведінка» в менеджменті вживається стосовно особистості, і її як предмет дослідження обирають багато учених [4, с.9], [5, с.6],[7, с.2]. Так, в літературі вже достатньо розроблене методичне забезпечення аналізу соціальних процесів, які впливають на роботу підприємств [2, с.23], визначені потреби, що активізують поведінку організацій, запропоновані методики оцінки колективної думки.

До числа провідних категорій соціології праці відносяться соціальна поведінка і її модифікації — трудова, економічна, організаційна, функціональна, комунікаційна, виробнича, демографічна, нормативна. У них відображені властивості основних суб'єктів соціального життя: особи, групи, колективу. Різновидом соціальної поведінки є трудова діяльність і трудова поведінка.

Трудова діяльність — незалежно від способу, засобів і результатів — характеризується рядом загальних властивостей: функціонально-технологічним набором трудових операцій, наказаної робочим місцем функціональною програмою; набором відповідних якостей суб'єктів праці,

зафіксованих в професійних, кваліфікаційних і посадових характеристиках; матеріально-технічними умовами і просторово-часовими рамками реалізації; певним способом організаційно-технологічного і економічного зв'язку суб'єктів праці із засобами і умовами їх реалізації; нормативно - алгоритмізованим способом організації, за допомогою якого формується поведінкова матриця індивідів, включених у виробничий процес (організаційно-управлінською структурою).

Трудова поведінка — це індивідуальні і групові дії, що показують спрямованість і інтенсивність реалізації людського чинника у виробничій організації. Це свідомо регульований комплекс дій і вчинків працівника, пов'язаних із збігом професійних можливостей і інтересів з діяльністю виробничої організації, виробничого процесу. [3,с.17].

Механізм управління поведінкою як індивідуалізованою діяльністю менш визначений, оскільки пов'язаний з введенням в дію регуляторів, які знаходяться на рівні підсвідомості. Метою управління поведінкою персоналу є: 1) підвищення конкурентоспроможності підприємства в ринкових умовах; 2) підвищення ефективності виробництва і праці, зокрема у досягненні максимального прибутку; 3) забезпечення високої соціальної ефективності функціонування колективу.

Але узагальнення досвіду дає підстави говорити про те, що на поведінку колективу впливають внутрішні соціопсихічні характеристики людей, характер лідерства, цінності корпоративної культури, характер соціально-психологічного клімату в колективі тощо. Отже, трудова поведінка: відображає функціональний алгоритм виробничого процесу, є поведінковим аналогом трудової діяльності; є формою пристосування працівника до вимог і умов

технологічного процесу і соціального оточення; виступає динамічним проявом соціальних стандартів, стереотипів і професійних установок, які інтерналізовані індивідом в процесі соціалізації і конкретного життєвого досвіду; відображає характерологічні риси особистості працівника; є певний спосіб і засіб дії людини на навколишнє його виробниче і соціальне середовище.

Менеджерам необхідно знати, що у кожній групі, в кожному колективі різному складаються співвідношення процесів співробітництва та конкуренції. В одних колективах чіткіше виражені процеси конкуренції на міжособистісному рівні (наприклад, за право отримати більшу матеріальну винагороду), в інших — міжособистісні відносини мають характер співробітництва, а конкуренція переноситься на взаємини з іншими групами. Це спонукає керівників до застосування різних засобів використання конкуренції для нарощування продуктивності роботи колективу, що вимагає певного мистецтва. Можна сказати, що поведінка колективу – це його комплексна характеристика, яка може бути представлена будь-якою комбінацією її варіантів у певній ситуації. Такі комбінації розвитку поведінки колективу повинні бути під контролем його керівника. Оскільки результат роботи колективу значною мірою залежить від стосунків його з керівником, за необхідних умов змінювати свою поведінку, в першу чергу, повинен керівник, як особа, якій делеговані права, обов'язки та відповідальність за дієздатність колективу.

Різна поведінка людей в організації дозволяє виділити типи темпераменту, характери, враховуючи їх в управлінні. Визначивши психологічний тип партнера, керівник може вибрати правильні дії. Можна виділити чотири типи поведінки людини в організації [9]. Перший тип поведінки (відданий і дисциплінований член організації) характеризується тим,

що людина повністю приймає цінності і норми поведінки, намагається поводити себе таким чином, щоб своїми діями ніяк не входила в протиріччя з інтересами організації. Вона щиро намагається бути дисциплінованою, виконувати свою роль відповідно до прийнятих в організації норм і форм поведінки. Результати дій такої людини, в основному, залежать від її особистих можливостей і здібностей і від того, наскільки правильно визначено зміст її ролі. Для цих людей керівництво і підпорядкування являють собою усвідомлену необхідність, в тому числі й ту, що витікає з почуття обов'язку.

Другий тип поведінки «приспосованець» характеризується тим, що людина не сприймає цінностей організації, проте намагається поводити себе, дотримуючись норм і форм поведінки, прийнятих в організації. Вона робить все за правилами, але її не можна вважати надійним членом організації, оскільки вона, хоча і є хорошим і старанним працівником, може в будь-який момент покинути організацію або вчинити дії, що суперечать її інтересам, але відповідні їй власним. Для цих людей керівництво або підпорядкування внутрішньо бажані і приносять певне задоволення. У керівників це обумовлено можливістю проявити себе, продемонструвати власну владу, отримати насолоду від цього відчуття; підлеглі звільняються від необхідності думати, приймати самостійні рішення.

Третій тип поведінки «оригінал» характеризується тим, що людина сприймає цінності організації, але не сприймає існуючі в ній норми поведінки. У даному випадку у неї може бути багато труднощів у взаєминах з колегами та керівництвом. У тому випадку, коли організація може відмовитися від усталених норм поведінки щодо таких її членів і забезпечити їм свободу вибору форм поведінки, вони можуть знайти своє місце в організації, успішно пристосуватися до організаційного

оточення.

Четвертий тип поведінки «бунтар» характеризується тим, що людина не сприймає ні норм поведінки, ні цінностей організації, весь час входить в протиріччя з організаційним оточенням і створює конфліктні ситуації. Необхідність певного типу поведінки для таких людей є вимушеною, зовні нав'язаною, що обумовлено як нерозумінням важливості, необхідності цінностей і норм поведінки в організації, так і відсутністю відповідних навичок і звичок. Основні правила індивідуальної та групової поведінки задає сама організація, встановлюючи коло обов'язків, відповідні права та повноваження, міру відповідальності, стандарти ділового спілкування. Необхідна узгодженість поведінки людей досягається організацією за рахунок постановки загальної мети, підтримання у персоналу відчуття його цінності, впровадження певних схем рольової поведінки та рольової взаємодії, використання стандартів організаційної поведінки, які вважають одні її типи як бажані, схвалювані організацією, а інші – як небажані, осуджувані.

Поведінка підлеглого в організації є результатом складного поєднання різних впливів. Одні впливи усвідомлюються, а інші ні; деякі раціональні, а деякі ірраціональні; одні узгоджуються з цілями організації, а інші ні. Оскільки практично завжди навчання являє собою невід'ємну частину роботи, менеджери зацікавлені в умінні навчати працівників поводити себе найбільш вигідним для організації чином. Керуючи навчанням співробітників покроково, менеджер формує їх поведінку. Формування поведінки – систематичне підкріплення кожного успішного кроку, який просуває індивіда до бажаного. Існують чотири системи формування поведінки: позитивне підкріплення, негативне підкріплення, покарання і погашення. Про позитивне підкріплення говорять тоді, коли реакція супроводжується чимось приємним.

Прикладом цього є ситуація, коли начальник дякує підлеглому за добре виконану роботу. Коли реакція супроводжується закінченням або видаленням чогось неприємного, це називається негативним підкріпленням. Негативне підкріплення закріплює патерн поведінки, який усуває небажані наслідки, у той час як покарання веде до небажаних наслідків. Так, у знову виниклій аналогічній ситуації зразок поведінки, що дозволив позбутися негативних наслідків, повторюється. Наприклад, якщо викладач ставить запитання, а студент не знає відповіді і переглядає свої записи лекцій, то така його поведінка, ймовірно, позбавить його від необхідності відповідати, буде перешкоджати тому, щоб йому запропонували висловитися. Це негативне підкріплення, бо студент навчиться того, що якщо він буде діловито переглядати свої записи, це буде захищати його від питань викладача. Д. Ньюстром наводить такий випадок: «Авіаmechanік після того, як провів одну з робочих змін без захисних навушників, зрозумів, що вони прекрасно охороняють від дискомфорту, що викликається гулом літаків; негативне підкріплення спонукало його постійно носити захисне спорядження» [8]. Покарання викликає неприємну ситуацію при спробі припинити небажану поведінку. Покарання, по суті, є управлінням за допомогою несприятливих наслідків, мета якого – запобігання в майбутньому небажаного підкріплення. Дводенне призупинення роботи без оплати за появу в нетверезому вигляді – приклад використання покарання. Усунення будь-якого підкріплення, яке підтримує поведінку, називається погашенням. Непідкріплена поведінка має тенденцію до поступового згасання. Викладачі, які не хочуть заохочувати задавання питань студентами, можуть погасити таку поведінку, ігноруючи підняті руки студентів, охочих поставити питання. Підняття рук з часом припиниться, якщо

буде постійно зустрічати відсутність підкріплення. Бажане засвоєння працівником поведінки потребує підкріплення, за відсутності підкріплення отриманий ефект поступово згасає. Обидва види підкріплення (і негативне, і позитивне) впливають на навчання. Вони посилюють реакцію і збільшують ймовірність повторення. Так, похвала стимулює поведінку, спрямовану на виконання хорошої роботи, оскільки похвала бажана. А поведінка, яка показує, що ви зайняті справою, подібним чином посилює і збільшує ймовірність припинення небажаного наслідку. Покарання та погашення послаблюють поведінку, і є тенденція до зниження їхньої частоти. Негативне і позитивне підкріплення мають сильний вплив на людину і вражаючий вплив як інструменти формування. І саме підкріплення викликає у дослідників більший інтерес, ніж покарання або погашення. Завдяки огляду наукових робіт з виявлення впливу, що чиниться підкріпленням на поведінку в організаціях, можна зробити нижчевикладені висновки.

- Деякі типи підкріплення необхідні для того, щоб викликати зміну в поведінці.
- Деякі типи винагород є більш ефективними для використання в організаціях, ніж інші.
- Швидкість, з якою відбувається навчання, і сталість ефектів будуть визначатися часом підкріплення.

Режимно підкріплення діляться на постійне і тимчасове. Постійне підкріплення присутнє в тих випадках, коли бажана поведінка підкріплюється кожен раз. Непостійне підкріплення спостерігається тоді, коли бажана поведінка підкріплюється досить часто, щоб поведінка повторювалася, але не кожного разу. Непостійні підкріплення технічно можуть змінюватися залежно від інтервалу та співвідношення параметрів. Режим підкріплення за коефіцієнтом

залежить від числа дій, які робить працівник. Поведінка індивіда підкріплюється після того, як конкретна поведінка повториться певну кількість разів. Режими стосовно залежать від того, скільки часу минуло після останнього підкріплення. З інтервальним режимом працівник буде підкріплений за правильну поведінку тільки після певного часу. Підкріплення може бути фіксованим або мінливим. У результаті ми отримуємо чотири типи непостійних технік адміністрування винагород.

Режим фіксованого інтервалу – винагороди розміщуються в однакових часових інтервалах. Вирішальною змінною є час, і він константний. Таке підкріплення дуже поширене: це щотижнева або щомісячна оплата праці.

Режим змінного інтервалу – винагороди розподіляються за часом так, що підкріплення непередбачуване. Як приклад можна взяти візити інспекції.

Режим фіксованого коефіцієнта – винагороди даються після фіксованого або постійного числа реакцій. Наприклад, набір 1 сторінки тексту коштує N грн. Таким чином, підкріплення зафіксовано кількістю набраних сторінок. З кожною сторінкою працівник заробляє нові N грн. Або, приміром, співробітнику, який продає певне число одиниць досить дорогого товару, видається премія. Режим змінного коефіцієнта – винагорода змінюється залежно від поведінки індивідуума. Приклад тому комісійна винагорода продавців. Продавці отримують підкріплення тільки за вдалі дзвінки, що забезпечують продаж, а не за будь-які, і не за фіксоване число дзвінків клієнтам. Винагорода, таким чином, – величина змінна, що залежить від частини вдалих дзвінків у загальній кількості зроблених. Або підкріплення дається після невизначеного числа правильних реакцій.

Дослідження показують, що постійний режим підкріплення може призвести до раннього перенасичення. Під впливом такого режиму поведінка швидко

слабшає, якщо підкріплення зникає. Постійне підкріплення підходить тільки для епізодично виникаючих, нестабільних або рідкісних реакцій, наприклад, освоєння нових професійних процедур, операцій вимагає на початку постійного підкріплення.

На противагу цьому непостійні підкріплення перешкоджають ранньому перенасиченню, оскільки вони супроводжують не кожен реакцію. Непостійні підкріплення оптимальні для стабільних і частих реакцій, оскільки засвоєні операції доцільно підкріплювати непостійно.

У цілому змінні режими ведуть до більш хорошого виконання, ніж фіксовані режими. Наприклад, багато хто отримує підкріплення через фіксований часовий інтервал. Тому підкріплення не пов'язується з роботою, винагорода не пов'язана з певною поведінкою працівника. На противагу цьому режими змінного інтервалу викликають більш високі показники реакцій і більш стабільну та стійку послідовну поведінку за високої кореляції між виконанням і винагородою. А також тому, що є невизначеність, – працівники намагаються бути більш пильними, оскільки сильний фактор несподіванки.

Позитивне підкріплення – сильний інструмент модифікації поведінки. Ідентифікуючи і винагороджуючи за поведінку, яка пов'язана з виконанням роботи, керівництво збільшує ймовірність повторення бажаної поведінки. Знання про навчання також припускає, що підкріплення є більш ефективним інструментом, ніж покарання. Покарану поведінку скоріше буде тільки тимчасово придушено, ніж викоренено. Люди, що отримали покарання, обурюються і ображаються на того, хто їх покарав. Хоча покарання усуває небажану поведінку швидше, ніж негативне підкріплення, ефект від нього лише тимчасовий і пізніше воно може дати неприємні побічні ефекти, як зниження морального духу, настрою,

зростання рівня абсентеїзму або плинності кадрів. З цих причин менеджерам рекомендується використовувати підкріплення, а не покарання.

Висновок. Управління персоналом є важливою структурною одиницею в системі загального менеджменту підприємства. І власне від якості управління й буде залежати успішність підприємства. Підприємство разом з його працівниками – є основою формування валових доходів держави, тому мистецтво управління не тільки ним, але й персоналом, є складовою економічної формули успіху. В економічній системі все взаємопов'язано: починаючи від одного працівника і закінчуючи загальносвітовими масштабами, тому проблему ефективного управління потрібно вирішувати в комплексі. Щодо України – то необхідно вдосконалювати та структурувати ринок праці, що дасть можливість вже для безпосереднього ефективного контролю менеджера на своїх підлеглих, але, і найголовніше, досягнути відповідності між оплатою праці та внеском працівника безпосередньо у процес виробництва. Також, основним засобом сучасного управління персоналом слід визнати ідентифікацію. Інакше кажучи, працівник оптимально реалізує свої цілі, прагнучи досягти цілей виробництва. Межі управління персоналом визначаються кадровою політикою, яка є складовою економічної політики і кадрового господарства. Носіями кадрової політики є, з одного боку, керівництво організації, а з іншого — працівники. Кадрова політика здійснюється як з економічною, так і з соціальною метою, причому досягти її прагнуть (хоч і різною мірою) усі носії кадрової політики. Для досягнення мети кадрової політики в організації застосовують спеціальний інструментарій, що має певні можливості для впливу на процес праці і співвідноситься з мотивами працівників.

Мотиви працівника і його мотивація за допомогою відповідних інструментів є предметом вивчення психології праці та організації. Найвідомішими теоретиками з цих питань є А.Маслоу і Ф.Герцберг.Формування ринкової економіки обумовило появу негативних тенденцій не тільки у фінансовій, але і у соціальній сфері життєдіяльності суспільства. До недавнього часу основна увага керівників підприємства була звернута на підтримку стабільності фінансово – економічної діяльності. Однак резерви цієї сфери скоро будуть вичерпані.

Людина була і остається головним критерієм підприємства, як виробничої організації. Її роль у теперішній час зростає у зв'язку з розгляданням її, як соціального ресурсу. У цьому контексті кожний співробітник підприємства має індивідуальну поведінку, яка у сукупності визначає поведінку організації, як цілісної системи. Спираючись на цей факт і була обрана тема цієї наукової статті. Для ефективного управління поведінкою персоналу менеджера необхідно знати, що кожний робітник – це індивідуальність, до якої необхідний особливий підхід.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Братченко В.Ф. Управління персоналом організації в сучасних умовах/ В.Ф. Братченко// Персонал. - 2006.- № 3.- С. 5-10.
2. Арутюнов В.В. Управление персоналом: учеб. пособие /В.В. Арутюнов, И.В. Волынский. – Ростов-на-Дону, 2009. – 448 с.
3. Дятлов В.А. Управление персоналом: учеб. пособие / В.А. Дятлов.- М.: ПРИОР, 2009. – 365 с.
4. Веснин В. Р. Управление персоналом. Теория и практика: учебник /В.Р. Веснин. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2011. – 688 с.
5. Шапиро С.А., Основы управления персоналом в современных организациях. Экспресс-курс/ С.А., Шапиро, О.В. Шатаева. — М.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2008. – 468 с.
6. Кибанов А.Я. Основы управления персоналом: учеб. / А.Я. Кибанов.- М.: ИНФРА-М, 2011. – 304 с.
7. Криворучко О.М. Оцінка якості управління персоналом/ О.М. Криворучко// Актуальні проблеми економіки. – 2009. – с. 98-105
8. Ринейська Л.С. Менеджмент персоналу як фактор підвищення ефективності міжнародного бізнесу/ Л.С. Ринейська// Економіка і регіон. – 2009. – с. 209-212
9. Єкімова О.О. Теоретичні аспекти кадрової політики суб'єктів господарювання / О.О. Єкімова// Економіка і регіон. – 2009. – с. 214-127
10. Морщенок Т.С. Стратегічні напрями удосконалення управління персоналом: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами» /Морщенок Тамара Сергіївна; Полтавський національний технічний університет. – Маріуполь, 2008. – 20 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133751

УДК 330.143.21

РОЛЬ КОНТРОЛІНГУ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ

Герасименко В.М., ст.викладач (НА НГУ)

У статті виконано аналіз існуючих визначень категорії контролінгу, за результатами якого уточнено дане поняття. Визначено місце контролінгу в системі управління підприємством як центральної підсистеми. Окреслено завдання, сфери застосування та об'єкти контролінгу. Розглянута процедура послідовності проведення контролінгу на підприємстві. Зазначено, що завдання контролінгу – моніторинг змін зовнішнього середовища. Досліджено основні методи та інструменти контролінгу.

Ключові слова: контролінг, управління підприємством, управлінське рішення, інструменти контролінгу, методи контролінгу

РОЛЬ КОНТРОЛЛИНГА В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Герасименко В.Н., ст. преподаватель (НА НГУ)

В статье выполнен анализ существующих определений категории контроллинга, по результатам которого уточнено данное понятие. Определено место контроллинга в системе управления предприятием как центральной подсистемы. Определены задачи, сферы применения и объекты контроллинга. Рассмотрена процедура последовательности проведения контроллинга на предприятии. Отмечено, что задача контроллинга - мониторинг изменений внешней среды. Исследованы основные методы и инструменты контроллинга.

Ключевые слова: контролинг, управление предприятием, управленческие решения, инструменты контроллинга, методы контроллинга

THE ROLE OF CONTROLLING IN THE SYSTEM OF MANAGEMENT OF HIGH-TECH ENTERPRISES

*Gerasimenko V.M., senior lecturer
(National Academy of National guard of Ukraine)*

The experience of modern enterprises shows that the presence of a well-functioning and successfully functioning controlling system is an important factor in the commercial success of the business entity. Controlling concepts are based on the understanding of the enterprise as a system that is in the process of continuous response to internal and external changes. This requires broad horizontal ties between a large number of highly specialized areas of management that are typical of a modern enterprise. There is a need to integrate all management functions of the organization with their qualitative updating, separating from them the coordination superstructure - the subsystem controlling. The use of controlling methods and tools allows you to transfer enterprise management to a new level by integrating, coordinating and focusing the activities of the services and units of the enterprise on the set goals.

© Герасименко В.М.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

The whole system of management is divided into functional subsystems, the number and types of which can vary in different enterprises or organizations depending on the specifics of the activity. Controlling is presented by us as a certain layer, which connects the functional control subsystems with the decision area, taking on the functions of systematic collection, planning, analysis of information, as well as the development of alternative managerial decisions. Functional control subsystems are the source of input data for controlling and, at the same time, consumers of its output data, ie the principle of feedback is implemented.

It is advisable to consider controlling both the operational level of the enterprise's activity and the strategic one. Therefore, distinguish operational and strategic control. Their functions within the enterprise are closely intertwined, but there is also a certain difference between strategic and operational control.

Controlling task - monitoring of changes in the environment; the formation of specific goals to achieve the ultimate goal of the activity; reflection of these goals in the system of balanced indicators; definition of the planned values of these indicators; control of actual values of indicators; analysis and identification of the reasons for the deviation of the actual values of the indicators from the planned; development of management decisions to minimize deviation. Moreover, in my opinion, controlling tasks do not include the adoption of managerial decisions, its functions are limited to the comprehensive preparation of such decisions, the development and justification of its alternatives.

Keywords: *controlling, enterprise management, management decisions, controlling tools, controlling methods*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Досвід сучасних підприємств показує, що наявність відлагодженої і успішно функціонуючої системи контролінгу є важливим чинником комерційного успіху господарюючого суб'єкта. Концепції контролінгу ґрунтуються на розумінні підприємства як системи, яка знаходиться в процесі постійного реагування на внутрішні і зовнішні зміни. Це вимагає широких горизонтальних зв'язків між великою кількістю вузько спеціалізованих сфер управління, характерних для сучасного підприємства. Виникає необхідність інтеграції усіх управлінських функцій організації при їх якісному оновленні, виділенні з них координаційної надбудови - підсистеми контролінгу. Використання методів і інструментів контролінгу дозволяє перевести управління підприємством на новий рівень за рахунок інтеграції, координації і фокусування діяльності служб і підрозділів підприємства на поставлених цілях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. В роботі [1] наведено особливості здійснення контролінгу з позицій адміністративного менеджменту. Розгляд проблематики контролінгу з точки зору економічної теорії пропонується в науковій праці [2]. Менеджмент контролінгу розглядається в роботах [3, 4]. Сучасні аспекти ефективного контролінгу в економіці знань знайшли свого відображення в роботах [5, 6]. Проте в літературних джерелах є відсутнім розгляд проблеми лідерства в сучасних умовах постіндустріальної економіки.

Отже метою роботи є дослідження ролі контролінгу в системі управління високотехнологічним підприємством.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз визначень контролінгу свідчить про відсутність однозначного тлумачення цього поняття. Більшість вчених використовують системний підхід при встановленні сутності контролінгу, інші – процесний, а окремі вчені розглядають контролінг лише

як методологічну базу для прийняття управлінських рішень. Думки вчених не збігаються і у визначенні набору функцій, що виконує контролінг. Одні з них вважають контролінг системою управління, наділяючи його повноваженнями приймати управлінські рішення, інші – підсистемою системи управління, що виконує сервісні функції. Неоднакове ставлення вчених і до об'єкта застосування контролінгу. Більшість із них розглядає контролінг лише у застосуванні до підприємства в цілому. Залишається без уваги можливість його застосування на окремих управлінських ланках та для оперативного управління. Часто вчені, акцентуючи увагу на властивості контролінгу об'єднувати, пов'язувати інші функції управління між собою, забувають про таку важливу функцію контролінгу, як аналіз тенденцій змін зовнішнього середовища з метою адаптації системи управління до змінених умов функціонування з метою забезпечення ефективної діяльності підприємства.

Запропонуємо визначення контролінгу, яке, на мій погляд, найбільш точно та повно окреслює місце контролінгу в системі управління, його функції та мету застосування.

Контролінг – центральна підсистема системи управління підприємством або окремим процесом, яка пов'язує, координує, узгоджує, спрямовує, контролює діяльність усіх функціональних управлінських одиниць з метою адаптації їхньої діяльності до змінних зовнішніх умов, здійснює інформаційне забезпечення прийняття управлінських рішень, і умовою існування якої є відповідний образ мислення керівництва підприємством або процесом, який сфокусований на оптимальному використанні усіх видів ресурсів і на тривалому розвитку підприємства.

Уся система управління поділена на функціональні підсистеми, кількість та види яких можуть відрізнятися на різних підприємствах або організаціях залежно від

специфіки діяльності [7]. Контролінг представлено нами як певний прошарок, який з'єднує функціональні підсистеми управління із зоною прийняття рішення, беручи на себе функції систематичного збору, планування, аналізу інформації, а також розроблення альтернативних управлінських рішень. Функціональні підсистеми управління є джерелом вхідних даних для контролінгу і водночас споживачем його вихідних даних, тобто реалізується принцип зворотного зв'язку.

Контролінг доцільно розглядати як на оперативному рівні діяльності підприємства, так і на стратегічному. Відтак, розрізняють оперативний і стратегічний контролінг. Їхні функції на підприємстві між собою тісно переплітаються, проте існує і певна відмінність між стратегічним та оперативним контролінгом. Насамперед це параметр часу: стратегічний контролінг зорієнтований на тривалу перспективу, охоплюючи стратегію підприємства, мету існування тощо, тоді як оперативний контролінг спрямований на вирішення проблем сьогодення чи найближчого майбутнього і передбачає вирішення фінансових відхилень на короткотривалу перспективу. Загалом стратегічний контролінг спрямований на забезпечення ліквідності підприємства і виконання його стратегії та досягнення мети, тоді як оперативний контролінг спрямований на забезпечення ліквідності підприємства й отримання прибутку. Тобто стратегічний контролінг спрямований на забезпечення існування підприємства в майбутньому, оперативний – на існування підприємства сьогодні. Взаємозв'язок між цими видами контролінгу проявляється і в тому, що лише за умови існування підприємства сьогодні можна забезпечити його існування в майбутньому. Залежність оперативного контролінгу від стратегічного проявляється в тому, що координувати і регулювати діяльність підприємства сьогодні можливо лише за умови існування чіткого плану дій на

майбутнє, тобто існування стратегії підприємства, ефективного функціонування якої забезпечує стратегічний контролінг.

На наш погляд, процедура проведення контролінгу має виконуватися такої послідовності. На першому етапі проведення контролінгу має здійснюватися вибір оптимальних для даного підприємства методів аналізу інформації. На другому етапі має виконуватися збір інформації для розрахунку показників, аналіз яких слід виконати при застосуванні обраних методів. На третьому етапі має виконуватися порівняння фактичних показників з прийнятими нормативами, аналіз потенційного впливу відхилень на ймовірність досягнення мети діяльності підприємства або організації, причин відхилень, розроблення альтернативних управлінських рішень. На четвертому етапі оброблена інформація має повертатися функціональним підсистемам у вигляді рекомендацій щодо вибору альтернативних напрямів розвитку підприємства та очікуваних результатів їх впровадження.

Завдання контролінгу – моніторинг змін зовнішнього середовища; формування конкретних цілей для досягнення кінцевої мети діяльності; відображення цих цілей у системі збалансованих показників; визначення планових значень цих показників; контроль фактичних значень показників; аналіз та з'ясування причин відхилення фактичних значень показників від запланованих; розроблення управлінських рішень з мінімізації відхилення. Причому, на мій погляд, до завдань контролінгу не входить прийняття управлінських рішень, його функції обмежуються всебічною підготовкою таких рішень, розробленням та обґрунтуванням його альтернативних варіантів.

Системи управління, підсистемою яких може бути контролінг, можуть бути як макроекономічними (управління промисловістю), так і мікроекономічними (управління підприємством), і зовсім дрібними (управління фінансуванням, забезпечення персоналом, виробництва,

маркетингу і т.ін.). Відповідно до систем управління, підсистемою яких може бути контролінг, об'єкти контролінгу можуть бути теж як макроекономічними (надходження до держбюджету від машинобудування), мікроекономічними (прибуток підприємства) і навіть дрібними (витрати, збут, маркетинг, інновації тощо).

Сьогодні в Україні існує практика впровадження контролінгу далеко не в усі системи управління підприємства, але розвиток теорії контролінгу дещо активізує поширення сфер його застосування.

Основні споживачі результатів контролінгу – найвище керівництво, керівники і фахівці функціональних підрозділів підприємства.

Для розв'язання завдань контролінгу можуть використовуватися відомі інструменти, які, як правило, є універсальними і можуть застосовуватися у різних сферах. У такому випадку необхідно лише здійснити відбір серед їх розмаїття найбільш вдалих, економічно доцільних. Але якщо для вирішення поставленого завдання відомих інструментів виявиться недостатньо, то перед контролінгом може бути поставлено ще й завдання розроблення нових методик та інструментів.

Під час застосування контролінгу на підприємстві доцільно звернути увагу на інструменти та методи контролінгу. Методи контролінгу – це сукупність дій, організованих для досягнення певної мети. Інструменти контролінгу – це сукупність дій, організованих для досягнення конкретного завдання. Тобто, метод – це набагато ширше поняття, ніж інструмент. Метод передбачає наявність ширших цілей і завдань та потребує використання великої кількості інструментів, тоді як інструмент виконує конкретне завдання. Інструмент є складовою методу.

Висновки: Застосування наведених методів та інструментів у стратегічному управлінні підприємством дозволяє ефективно застосовувати стратегічний контролінг, що значно

впливає не лише на майбутній розвиток підприємства, але й на напрям його дій сьогодні.

Розуміння сутності контролінгу допоможе керівникам підприємства успішніше застосовувати контролінг, а наведені методи дають змогу усвідомити завдання контролінгу, а відтак, визначитись з інструментами контролінгу, які якнайкраще підходять в тій чи іншій ситуації. Графічна інтерпретація інструментів та методів контролінгу унаочнює концепцію контролінгу, що спрощує розуміння цієї концепції.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Соколовський С.А. Адміністративний менеджмент: навчальний посібник / С. А. Соколовський, С. П. Павлов, М. В. Черкашина, М. О. Науменко. – Х.: НАНГУ, 2017 - 216 с.

2. Науменко М.О. Основи економічної теорії: навчальний посібник / М.О. Науменко, Б.А. Рудов, Л.В. Морозова. -Х.: АВВМВСУ, 2012. - 340 с.

3. Івашкевич В.Б. Контролінг / Івашкевич В. Б. – М. : Финансы, 2004. - 159 с.

4. Контролінг: учебник / [Карминский А. М., Фалько С. Г., Жевага А. А., Иванова Н. Ю.] ; под ред. А.М. Карминского, С.Г. Фалько. - М. : Финансы и статистика, 2006. - 366 с. : ил.

5. Шепітько Г.Ф. Контролінг : посібник [для студентів економічних спеціальностей усіх форм навчання] / Шепітько Г. Ф. - К. : Вид-во Європ. ун-ту, 2005. — 136 с.

6. Давидович І. Є. Контролінг / Давидович І. Є. – К. : Вид- во ЦУЛ, 2008, - 552 с.

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

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133956

УДК 658.014.1

НАУКОВО-ПРАКТИЧНІ МЕТОДИ ОЦІНКИ ІННОВАЦІЙНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ

Давидова О.Ю., к.т.н., доцент (ХДУХТ)

У статті за результатами аналізу підходів вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів щодо оцінки управління, інноваційного управління та розвитку підприємств сформовано авторську систему методів оцінки інноваційного управління розвитком підприємств. Визначено критерії відбору методів оцінки ефективності формування інноваційного управління розвитком підприємств. Розроблено алгоритм використання методів оцінки інноваційного управління розвитком підприємства. Визначено, що інноваційне управління розвитком підприємства треба оцінювати комплексно за критеріями і напрямками діяльності.

Ключові слова: управління, розвиток, інноваційне управління розвитком підприємств, методи оцінки, ефективні управлінські рішення.

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ОЦЕНКИ ИННОВАЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ПРЕДПРИЯТИЙ

Давыдова О.Ю., к.т.н., доцент (ХГУПТ)

В статье по результатам анализа подходов отечественных и зарубежных ученых-экономистов по оценке управления, инновационного управления и развития предприятий сформирован авторскую систему методов оценки инновационного управления развитием предприятий. Определены критерии отбора методов оценки эффективности формирования инновационного управления развитием предприятий. Разработан алгоритм использования методов оценки инновационного управления развитием предприятия. Определено, что инновационное управление развитием предприятия нужно оценивать комплексно по критериям и направлениям деятельности.

Ключевые слова: управление, развитие, инновационное управление развитием предприятий, методы оценки, эффективные управленческие решения.

SCIENTIFIC AND PRACTICAL METHODS ESTIMATION INNOVATIVE MANAGEMENT ENTERPRISE DEVELOPMENT

*Davydova O.Y., Ph.D in Technical, Associate Professor
(Kharkiv State University of Food Technology and Trade)*

A management is impossible development any enterprise without development strategic directions of activity, that based on innovations and have innovative character. Innovative character in a management development enterprise is one important factors qualificatory his success with a market environment, his stability and competitiveness.

In the article on results the analysis approaches home and foreign scientists-economists estimation management, innovative management and development enterprises the authorial system methods estimation innovative management is formed by development enterprises. The criteria selection methods estimation efficiency forming innovative management development enterprises are certain.

Activity enterprise comes true under influence external and internal environment, therefore, estimation innovative management allows to educe backlogs his increase development enterprise both inwardly and outside with the purpose forming strategic development and increase competitiveness.

The algorithm the use methods estimation innovative management is worked out by development enterprise, that will allow to promote efficiency functioning enterprises, will provide steady development at the competition market.

Forming effective decisions on introduction innovative management development enterprise maybe due to realization theoretical ground choice methods, determination their advantages and defects, to define expediency their use for to the certain range problems.

All considered methods estimation innovative management by development enterprises unidirectional : one method takes into account backlogs in the use factors production, other is a cost these factors, third is a motivational factor etc. It is certain that innovative management it is needed to estimate development enterprise complex on criteria and directions activity.

Key words: management, development, innovative management of enterprise development, assessment methods, effective management decisions.

Постановка проблеми. В сучасних умовах функціонування більшість промислових вітчизняних підприємств знаходяться в критичному стані, це пов'язано з тим, що використовуються застарілі технології та обладнання, випускається продукція, яка є неконкурентоспроможною, не відповідає світовим вимогам, низький рівень кваліфікації працівників та ін. Для виходу з кризового стану необхідно впроваджувати систему інноваційного управління розвитком підприємств, але для цього необхідно виявити недоліки та переваги в роботі самого підприємства за допомогою використання методів оцінки роботи підприємства потребує.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем оцінки інноваційного управління та розвитку підприємств присвячено багато робіт вітчизняних та зарубіжних вчених – економістів, таких як: Диканя В. [1], Мескона М. [3], Перерви П. [4], М. Портера [5], Прохорової В [6], Татар М. [9], Чобіток В. [7], Фатхутдинов Р. [8], Янкового О. [2] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на значні досягнення в формуванні методів оцінки інноваційного управління розвитком підприємств, які ґрунтуються на наукових дослідженнях і накопиченому досвіді, залишається багато невирішених теоретичних і практичних питань.

Метою статті є обґрунтування методів оцінки оцінки інноваційного управління розвитком підприємств та рекомендації щодо їх ефективного використання на основі аналізу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Кожний метод розробляється в межах певної теорії, яка тим самим виступає його необхідною передумовою. Ефективність, сила кожного методу обумовлена змістовністю, глибиною, фундаментальністю теорії. У свою чергу, метод розгортається в систему і використовується для подальшого

заглиблення й розгалуження знання та його матеріалізації.

Різноманітність сфер людської діяльності обумовлює великий спектр методів, які можуть бути кваліфіковані за різними критеріями. Насамперед, слід виділити методи матеріальної і духовної (ідеальної, теоретичної) діяльності. Водночас, методи можна класифікувати: за масштабами (згідно з філософськими категоріями) на одиничні (специфічні) особливі й загальні (всезагальні).

Під час вибору методів управління розвитком підприємств вирішальне значення має спрямованість на впровадження інноваційних напрямів. Єдиної формули корпоративної філософії не існує. Головне, щоб вона була зрозуміла колективу й чітко визначала місію і цілі; відповідальність підприємства; пріоритет корпоративних принципів над доходами; чітку корпоративну культуру – загальний стиль компанії, відчуття, яке вона формує.

Для ефективного інноваційного управління розвитком підприємств необхідно використовувати набір різних інструментів менеджменту. Головною базою сучасних підходів до інноваційного управління розвитком підприємств є процесний підхід, який припускає визначення набору процесів, що виконуються на підприємстві, і подальшу роботу з ними.

На основі вибору методів для здійснення окремих етапів дослідження визначається загальна методика дослідження - сукупність методів і прийомів, необхідних для його проведення.

Головне призначення будь-якого методу - на основі відповідних принципів (вимог, приписів і т. п.) забезпечити успішне вирішення певних пізнавальних і практичних проблем, приріст знання, оптимальне функціонування і розвиток тих чи інших об'єктів.

Аналіз літературних дозволив сформулювати систему показників оцінки інноваційного управління розвитком підприємств, яка представлено на рис. 1.

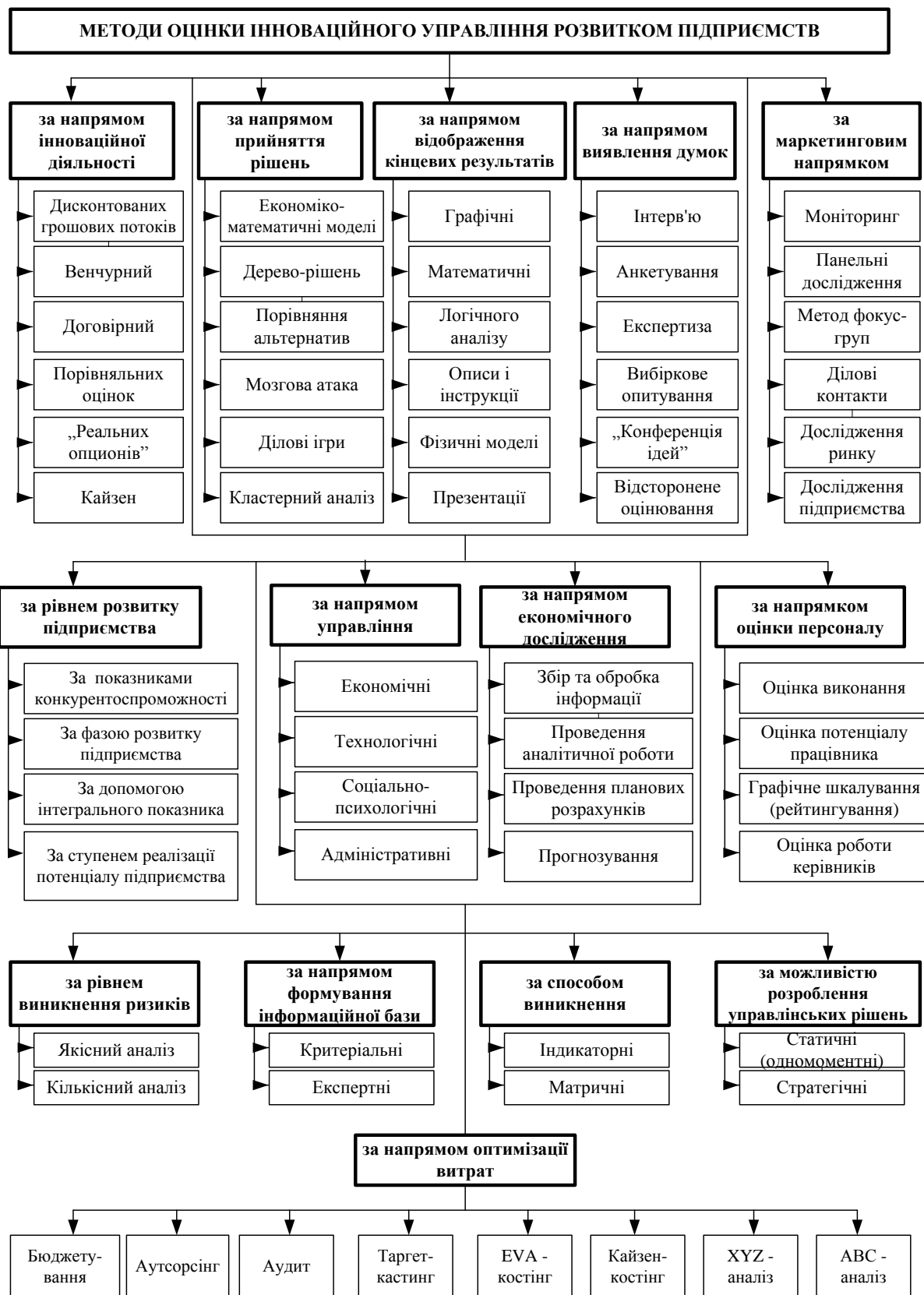


Рис. 1. Методи оцінки інноваційного управління розвитком підприємств

Доречно зауважити, що для формування сукупності показників було попередньо проаналізовано підходи вчених-економістів до оцінювання інноваційного управління розвитком підприємств.

Аналіз сучасної економічної вітчизняної та зарубіжної практики свідчить, що вагомих результатів підприємства можуть досягати лише за умови систематичного і цілеспрямованого новаторства, націленого на пошук можливостей, які відкриває середовище господарювання щодо впровадження нових креативних методів управління, які нададуть можливість освоєння нових ринків і форм функціонування. Це передбачає особливий, новаторський стиль господарювання, в основі якого – орієнтація на нововведення та систематичну і цілеспрямовану інноваційну діяльність.

Отже, для оцінки ефективності інноваційного управління розвитком підприємств необхідно використовувати комплекс методів, результати яких нададуть змогу оцінити переваги та недоліки, виявити додаткові резерви, мотивувати персонал, знижувати витрати, підвищувати попит та завойовувати нові ринки.

Для ефективного використання обґрунтованого методу необхідним є наявність кількісного та якісного інформаційного забезпечення з урахуванням впливу зовнішнього та внутрішнього середовища підприємств.

З метою оцінки інноваційного управління розвитком підприємств використовується ряд загальнонаукових прийомів: аналіз, синтез, індукція, дедукція, аналогія, спостереження, порівняння, моделювання, абстрагування, конкретизація, системний аналіз, оцінка, класифікація та ін.

У сучасних умовах ринкової економіки конкурентоспроможність - реальна і потенційна здатність компаній проектувати, виготовляти і збувати

продукцію. Згідно із теорією ефективної конкуренції інтенсивність конкуренції визначають потенціалом ринку; конкурентними позиціями підприємств; можливостями для нововведень тощо.

Аналіз цих чинників є складним комплексним процесом, оскільки складається з безлічі різних чинників. Проте ця оцінка необхідна підприємству для розробки основних напрямів зі створення та виготовлення продукції або надання послуг, що мають попит; оцінки перспективи продажу конкретних видів виробів і формування номенклатури; встановлення цін на продукцію та послуги. Складність інноваційного управління розвитком підприємств обумовлюється розмаїттям підходів до його оцінки.

Для визначення необхідної методичної бази оцінки інноваційного управління розвитком підприємств різних видів, необхідно розглянути характеристики кожного методу з точки зору аналітичної інформації, підходів до її обробки, прийнятих критеріїв аналізу, засобу інтерпретації результатів.

Раціонально використовувати для більш детальної оцінки рівня інноваційного управління розвитком підприємств методи : за напрямом інноваційної діяльності; за напрямом прийняття рішень; за напрямом відображення кінцевих результатів; за напрямом виявлення думок; за маркетинговим напрямком; за рівнем розвитку підприємства; за напрямом управління; за напрямом економічного дослідження; за напрямком оцінки персоналу; за рівнем виникнення ризиків; за напрямом формування інформаційної бази; за способом виникнення; за можливістю розроблення управлінських рішень; за напрямом оптимізації витрат.

Отже, необхідно визначити критерії відбору методів оцінки ефективності формування інноваційного управління розвитком підприємств, що наведені на рис. 2.



Рис. 2. Критерії відбору методів оцінки ефективності формування інноваційного управління розвитком підприємств

Діяльність підприємства здійснюється під впливом зовнішнього і внутрішнього середовища, тому, оцінка інноваційного управління розвитком підприємства дозволяє виявити резерви його збільшення як всередині, так і зовні з метою формування стратегічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності.

Для визначення необхідної методичної бази оцінки інноваційного управління розвитком підприємства різного типу та масштабу необхідно розглянути характеристики кожного методу з точки зору аналітичної інформації, прийнятих критеріїв аналізу, підходів до обробки, інтерпретації результатів тощо.

Таким чином, у результаті дослідження проведено аналіз існуючих методів оцінки інноваційного управління розвитком підприємства шляхом визначення відповідності методів заздалегідь висунутим та теоретично обґрунтованим критеріям їх відбору.

Отже, автором запропоновано алгоритм використання методів оцінки інноваційного управління розвитком

підприємства, що узагальнює та синтезує у собі теоретичні та методичні особливості формування етапів вибору комплексу методів

Алгоритм використання методів оцінки інноваційного управління розвитком підприємства дозволить підвищити ефективність функціонування підприємств, забезпечить стійкий розвиток на конкурентному ринку (рис.3).

На нашу думку, формування ефективних рішень щодо впровадження інноваційного управління розвитком підприємства можливе за рахунок проведення теоретичного обґрунтування вибору методів, визначення їх переваг та недоліків, визначити доцільність їх використання для конкретної проблематики.

Якщо інформації про метод достатньо, необхідно переходити до другого блоку – аналітичного. Визначити вплив зовнішніх та внутрішніх факторів, визначення терміну використання (довгострокового чи короткострокового), отримати необхідні вхідні данні.

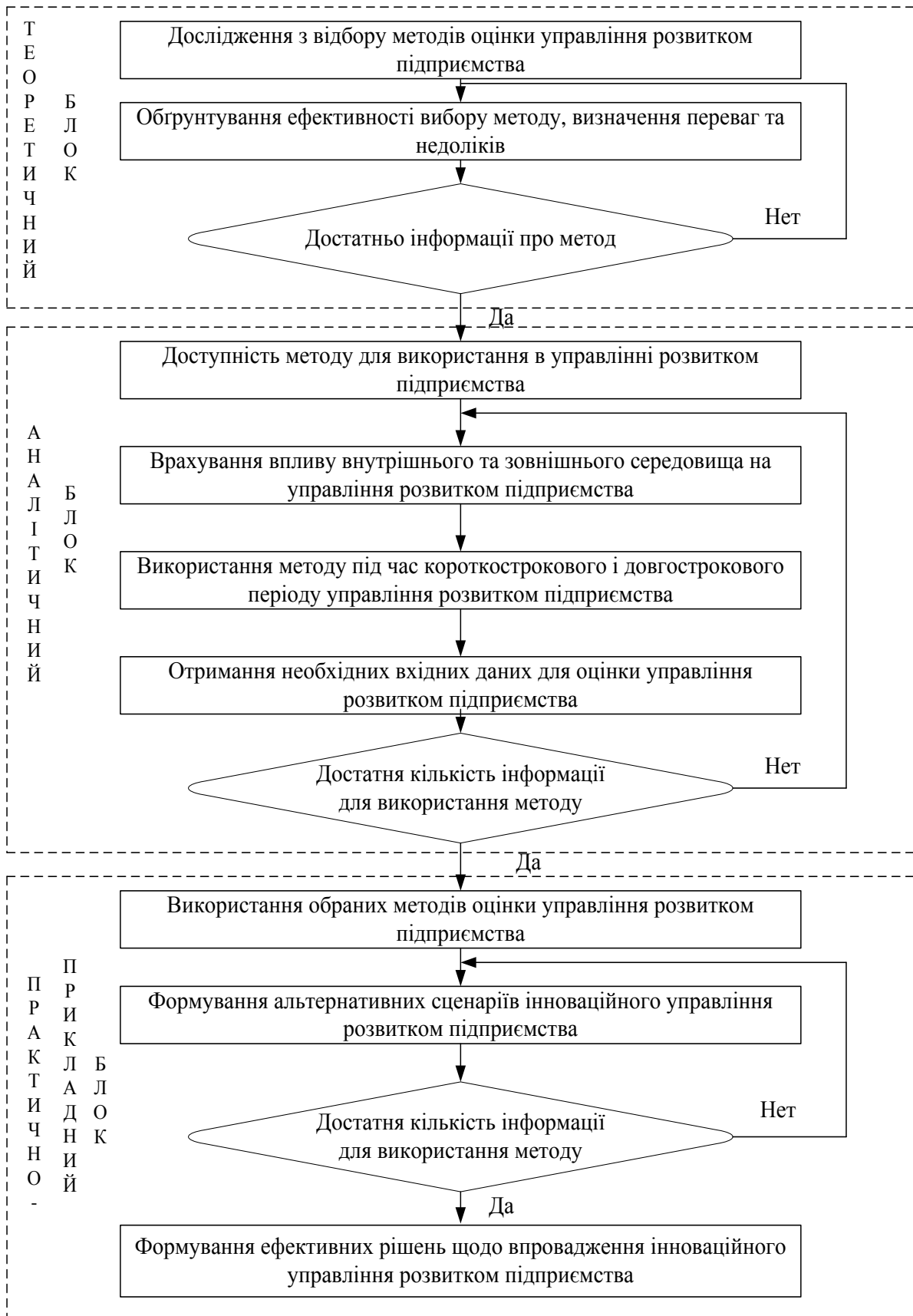


Рис. 3. Алгоритм використання методів оцінки інноваційного управління розвитком підприємства

Якщо кількість інформації та бази даних достатньо для використання методу, тоді проводяться аналітичні розрахунки, якщо даних не достатньо, то повертаються до попереднього етапу.

Наступний блок практично-прикладний, на цьому етапі активно використовують методи оцінки інноваційного управління розвитком підприємства, формуються альтернативні сценарії та при достатній кількості інформації розробляються та впроваджуються управлінські рішення щодо впровадження інноваційного управління розвитком підприємства.

Оскільки математично-статистичний апарат оцінки інноваційного управління розвитком підприємства відповідно до коефіцієнтного методу базується на конкретних показниках, то доцільним є визначення сукупності показників, які будуть комплексно відображати реальний стан конкретного підприємства.

Висновок. Отже, необхідно зазначити, що вищеперераховані методи оцінки інноваційного управління розвитком підприємства односпрямовані: один метод враховує резерви у використанні чинників виробництва, інший - вартість цих чинників, наступний – мотиваційний фактор та ін. На наш погляд, інноваційне управління розвитком підприємства треба оцінювати комплексно за критеріями і напрямками діяльності.

Більшість з наведених методів може бути застосована для оцінки інноваційного управління розвитком підприємства, але жоден не може бути використаний окремо, без доповнень та змін.

На основі аналізу було систематизовано методи оцінки інноваційного управління розвитком підприємства. Проведений аналіз показав, що необхідно у повному обсязі вивчити зарубіжний досвід у сфері методології оцінки інноваційного управління розвитком підприємства, обрати найбільш

прийнятні для вітчизняної системи обліку, статистики та планування підходи, та вже на цій основі будувати власну систему оцінки інноваційного управління розвитком підприємства, оскільки досвіду формування «оцінки інноваційного управління розвитком підприємства» не має жодна країна розвинутої ринкової економіки так само, як не мають його країни з перехідною економікою, у тому числі й Україна.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань, В. Л. Методичні підходи до оцінки конкурентоспроможності підприємства / В. Л. Дикань, Т. В. Пономарьова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Серія «Економіка». – 2011. – Випуск 36. – С. 100–105.
2. Конкурентоспроможність підприємства: оцінка рівня та напрями підвищення: [монографія] / за заг. ред. О.Г. Янкового. – Одеса: Атлант, 2014. – 470 с.
3. Мескон М. Основы менеджмента / Мескон М., Альберт М., Хедоури Ф., Пер. с англ. – М. : Дело, 1997. – 704 с.
4. Перерва П.Г. Збалансована система показників в інноваційно-інвестиційній політиці промислового підприємства / П.Г.Перерва, Т.О.Кобелєва, Н.П.Ткачова // Вісник Нац. техн. ун-ту «ХПІ» : зб. наук. пр. Темат. вип. : Технічний прогрес та ефективність виробництва. – Харків : НТУ «ХПІ». – 2015. – № 60 (1169). – С. 50-54.
5. Портер М. Стратегія конкуренції. / М. Портер - К.: Основи, 1998. - 390 с.
6. Прохорова В. В. Економічний розвиток підприємств: теоретико-методологічний підхід : [монографія] / В. В. Прохорова. – Хаків : УкрДАЗТ, 2010. – 523 с.
7. Чобіток В.І. Методи оцінки потенціалу конкурентоспроможності

машинобудівних підприємств/ В.І. Чобіток // Научно – практический журнал «Экономика и управление». – 2011. - №5 – С. 168-174.

8. Фатхутдинов Р. А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление / Р.А. Фатхутдинов - М.: ИНФРА - М, 2000. - 312 с.

9. Tatar M. Complex of management models of the enterprise competitiveness for steel industry in the currency instable environment / M. Tatar, O. Sergienko, S. Kavun, L. Guryanova, // Economic Studies. – 2017. – Vol. 26. – Is. 5. – P.102-124.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133957

УДК 658:331.108.2

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МЕНЕДЖМЕНТУ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ЗАСАДАХ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ НА ПЕРСОНАЛ

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

У статті визначено, що у процесі модернізації економіки України висуваються нові вимоги до ефективності менеджменту промислових підприємств, зумовлені підприємницькою активністю, зростанням динамічності бізнес-середовища, поглибленням розвитку ринкової економіки, глобалізацією економічних відносин, що потребує підвищеної уваги до персоналу промислових підприємств як основного чинника забезпечення конкурентоспроможності.

Розкрито основні підходи до формування ефективної системи управління персоналом підприємств, визначено функції та проаналізовано концепції управління витратами на персонал. Також обрано подальші шляхи розвитку системи управління витратами на персонал, систем менеджменту персоналу на вітчизняних промислових підприємствах для покращення роботи підприємства в цілому.

Ключові слова: ефективність, промислові підприємства, управління витратами, менеджмент персоналу, управління витратами на персоналом, системи управління, розвиток персоналу.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕНЕДЖМЕНТА ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ НА ПРИНЦИПАХ УПРАВЛЕНИЯ РАСХОДОВ НА ПЕРСОНАЛ

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

В статье определено, что в процессе модернизации экономики Украины выдвигаются новые требования к эффективности менеджмента промышленных предприятий, обусловленные предпринимательской активностью, ростом

динамичности бизнес-среды, углублением развития рыночной экономики, глобализации экономических отношений, что требует повышенного внимания к персоналу промышленных предприятий как основного фактора обеспечения конкурентоспособности.

Раскрыты основные подходы к формированию эффективной системы управления персоналом предприятий, определены функции и проанализированы концепции управления затратами на персонал. Также избран дальнейшие пути развития системы управления затратами на персонал, систем менеджмента персонала на отечественных промышленных предприятиях для улучшения работы предприятия в целом.

Ключевые слова: эффективность, промышленные предприятия, управление затратами, менеджмент персонала, управление персоналом, системы управления, развитие персонала.

PROCURING EFFICIENCY OF MANAGEMENT OF INDUSTRIAL ENTERPRISES ON THE PRINCIPLES OF MANAGEMENT OF EXPENDITURES FOR PERSONNEL

*Dykan V., doctor of economic sciences, professor,
Zaets A.P., postgraduate student (USURT)*

In the article it is determined that in the process of modernization of the economy of Ukraine new requirements are put forward to the effectiveness of management of industrial enterprises due to entrepreneurial activity, growth of business environment dynamics, development of market economy, globalization of economic relations, which requires increased attention to the personnel of industrial enterprises as the main factor of ensuring competitiveness.

The main approaches to the formation of an effective system of personnel management of enterprises are revealed, the functions are defined and the concepts of managing personnel costs are analyzed. Also, further ways were chosen to develop the personnel cost management system, personnel management systems at domestic industrial enterprises to improve the work of the enterprise as a whole.

Key words: efficiency, industrial enterprises, cost management, personnel management, personnel management, management systems, personnel development.

Постановка проблеми. Підвищення ефективності функціонування промислових підприємств є важливою умовою забезпечення соціально-економічного розвитку країни. Після-кризове відновлення діяльності більшості промислових вітчизняних підприємств потребує пошуку нових шляхів їх розвитку, особливо сьогодні, коли в Україні поглиблюються процеси інтеграції та глобалізації. З подальшим розвитком економічних відносин на підприємствах набувають актуальності управлінські та економічні чинники, а саме питання

стратегічного управління персоналом для оптимальної діяльності підприємства, побудови ефективної організаційної структури, забезпечення сталого розвитку підприємства в умовах нестабільності, конкурентоспроможності, раціонального використання наявних і потенційних можливостей, швидкої адаптації до змін у зовнішньому середовищі.

Досвід ведення господарювання промислових підприємств в розвинутих країнах свідчить про стабільну прибутковість підприємств за рахунок підвищення ефективності менеджменту.

Враховуючи тенденції останніх років щодо збільшення частки витрат на персонал у загальних витратах підприємств, управління витратами на персонал перетворюється на один зі стратегічних аспектів ефективного функціонування підприємства. Таким чином, одним із актуальних напрямів забезпечення ефективності діяльності підприємства є вдосконалення управління витратами на персонал.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати досліджень діяльності багатьох підприємств та накопичений ними досвід у процесі трансформаційних змін в економіці показує, що формування ефективної системи управління персоналом є вирішальним фактором загальної ефективності підприємства. Особливо, коли характерною рисою управління будь-яким підприємством стає зростання ролі людського фактору і розвиток нових форм і методів управління персоналом. Питанням управління персоналом, аналізу чинників, що впливають на вибір засобів і методів менеджменту персоналу присвячено роботи вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: В. Дикань [3], В. Компанієць [9], Т. Сухорукова [11], І. Токмакова [14], Л. Калініченко [7], Й. Ситник [10], Л. Балабанова [1], В. Токарев [12] та ін. Управління витратами на персонал є однією з найбільш важливих сфер менеджменту промислових підприємств, що здатне багаторазово підвищувати його ефективність, саме тому це питання набуває актуальності для подальших досліджень.

Метою дослідження є: Метою статті є розкриття теоретичних засад управління витратами на утримання і розвиток персоналу промислових підприємств.

Виклад основного матеріалу. Ефективність менеджменту полягає у ефективному управлінні персоналом, та є одним з найважливіших напрямків в стратегії сучасного підприємства, оскільки

в умовах розвитку високотехнологічного виробництва роль людських ресурсів зростає і рівень їх професійних знань повинен відповідати здібностям, рівню знань і кваліфікації пред'являються все більш високі вимоги. Перехід на ринкові відносини, ускладнення економічних зв'язків, науково-технічний прогрес, інтенсивно розвиває продуктивні сили, що призводять до глибоких змін методів праці, що в свою чергу вимагає більш чіткої й налагодженої структури управлінських органів, гнучких методів, різносторонності менеджерських рішень спрямованих на підвищення ефективності використання кадрового потенціалу.

В останні роки у світовій і вітчизняній економічній науці все більше уваги приділяється такому напрямку менеджменту як управління витратами. Оскільки частка витрат на персонал в загальному обсязі витрат має стійку тенденцію до зростання в усіх галузях економіки, особливо у високотехнологічних галузях промисловості і промислових підприємствах, вирішальне значення набуває управління витратами на персонал. У зв'язку з цим часто використовується поняття ефективності витрат на персонал. Тим часом, дослідниками по-різному визначається як саме поняття витрат на персонал, так і поняття їх ефективності. Відсутня і чітке обґрунтування необхідності оцінки ефективності витрат на персонал.

Питання управління витратами на персонал промислових підприємств є важливим тому, що саме від даного процесу в теперішній момент часу залежить той обсяг грошових коштів, матеріальних, духовних благ, який отримує кожний робітник для своєї нормальної життєдіяльності. Принципіальні зміни в процесі управління витратами на персонал обумовлені тим, що персонал не тільки унікальний ресурс, але і суттєва стаття витрат роботодавця. Систематизована інформація про ці

витрати та їх аналіз необхідні роботодавцю для розробки ефективної в економічному та соціальному аспектах політики управління персоналом.

До середини ХХ століття в роботах економістів простежується вузький підхід до визначення витрат на персонал, який полягає в спробі звести витрати на персонал до витрат на оплату праці. Незважаючи на те, що до початку ХХ століття витрати на персонал вже безумовно не вичерпувалися оплатою праці, економісти намагалися абстрагуватися від інших видів витрат на працівників. Навіть в тому випадку, якщо в якості витрат на персонал виділялися, крім витрат на оплату праці, інші види витрат, вони носили другорядний характер.

До середини ХХ століття ситуація різко змінилася. Бурхливий розвиток світової економіки в післявоєнний період зумовило перегляд поглядів на фактори виробництва. В кінці 50 - початку 60-х років ХХ століття активно розвивається теорія «людського капіталу». Її зростаюча популярність і, як наслідок, масове поширення, змінюють і погляди економістів на поняття витрат на персонал. Однак, і сучасні вчені не прийшли до єдності у визначеннях поняття витрат на персонал. Пояснюється це різнобічними підходами до проблеми і розходженням цілей, досліджуваних тими чи іншими дослідниками в своїх роботах.

Найбільш змістовне визначення витрат на персонал - це витрати які представляють собою ту частину новоствореної в процесі суспільного відтворення вартості, яка утворює фонд життєвих засобів, потрібних для відтворення робочої сили в конкретних соціально-економічних та історичних умовах [14]. Причому витрати на персонал розглядаються як зведене поняття, яке включає витрати бюджетів різних рівнів, витрати роботодавців, а також кошти громадян «на формування і розвиток здібностей до праці». Можна

обґрунтовано говорити про утворення якоїсь частки фонду, так як поняття «фонд коштів» має на увазі певну концентрацію цих засобів, спільність їх складу і джерел їх формування. Проте, призначення витрат на персонал не може бути обмежена відтворенням робочої сили.

Дане визначення, на наш погляд, орієнтоване на розгляд витрат на персонал з точки зору підприємств промисловості, тобто носить мікроекономічний характер; що в свою чергу при формуванні визначення дозволяє звертатися до категорії суспільного відтворення. Саме тому має місце подібне розгляд питання про джерело покриття витрат на персонал.

Витрати на персонал як інтегральний показник, який включає в себе витрати, пов'язані із залученням, винагородою, стимулюванням, використанням, розвитком, соціальним забезпеченням, організацією праці та поліпшенням її умов праці, звільненням персоналу. Це визначення фактично являє витрати на персонал як перелік витрат на певні напрямки роботи з персоналом. Згідно з наказом Міністерства статистики України від 29 травня 1997 р. №131 [16] фактичні витрати роботодавців на персонал (вартість робочої сили) визначаються за такими складовими групами:

1. Пряма оплата.
2. Оплата за невідпрацьований час.
3. Премії та нерегулярні виплати.
4. Заробітна плата в натуральній формі, пільги, послуги, допомоги в натуральній і грошовій формах.
5. Витрати на оплату житла працівників.
6. Витрати на соціальне забезпечення працівників.
7. Витрати на професійне навчання.
8. Витрати на утримання громадських служб.
9. Витрати на робочу силу, які не віднесені до інших груп.
10. Податки, що відносяться до витрат на робочу силу.

На наш погляд, необхідно уникати ототожнення поняття витрат на персонал з конкретними напрямками роботи з персоналом - це дозволить зробити визначення менш залежним від появи нових і видозміни існуючих напрямків роботи з персоналом. Крім того, ми вважаємо, що послідовне перерахування напрямків (від залучення до звільнення) передбачає певний життєвий цикл даної категорії, тобто його взаємозв'язок з конкретним співробітником. Наприклад, на підприємствах Японії поряд з практикою «довічного найму» існує практика професійної наступності, коли підприємство здійснює витрати не тільки на співробітників, але і на їх дітей, бере участь в їх навчанні і розвитку, з тим, щоб з часом вони також надійшли на роботу на це підприємство.

Сутність витрат на персонал проявляється в їх функціях. Доцільно виділити, принаймні, чотири основні функції [15]:

1. Розподільча. Виявляється в розподілі фонду коштів, утвореного для функціонування системи управління персоналом по підсистемах відповідно до їх призначення, з чого можна зробити висновок про цільовий характер витрат на персонал.

2. Контрольна. Виявляється в контролі за формуванням фонду та цільовим характером використання коштів, які витрачаються з фонду, і їх розподілом за відповідними підсистемами.

3. Стимулююча. Виявляється в залежності результатів діяльності системи управління персоналом від обсягу коштів, що надходять до фонду, і термінів його формування. Зміна обсягу коштів, що спрямовуються в ту чи іншу підсистему, сприяє підвищенню (зниженню) можливостей діяльності даної підсистеми.

4. Інноваційна. Саме людина, персонал в епоху науково-технічного прогресу є головним носієм і творцем технологічних змін, на яких в значній мірі і базується науково-технічний прогрес.

Інноваційна функція витрат на персонал проявляється в тому, що кошти, що утворюють фонд, є основним джерелом нарощування інноваційного потенціалу промислових підприємств, реалізації її конкурентних переваг. Отже, чим більше підприємство орієнтовано на інновації, сучасні технології, тим більшою мірою його благополуччя залежить від реалізації даної функції.

Стосовно витрат на персонал слід відзначити наступне. Той факт, що розгляд нами ролі персоналу у чому спирається на теорію «людського капіталу», яка перестає розглядати витрати на персонал, як споживчі витрати, і встановлює їх продуктивний характер, дозволяє вважати витрати на персонал здатними приносити дохід в різних формах. Не викликає сумніву і те, що в процесі здійснення витрат відбувається перетворення капіталу, що бере участь в виробничому процесі, в інші форми. Слід відзначити, що дане перетворення не тільки має місце, але і є необхідним умовою діяльності будь-якого підприємства.

Цілеспрямований характер витрат на персонал ми встановили в процесі визначення функцій. Управління витратами на персонал в системі управління персоналом – це сукупність послідовних та безперервних управлінських дій, безпосередньо пов'язаних з витратами, що виникають у процесі функціонування підсистем управління персоналом, метою яких є забезпечення ефективності діяльності підприємства [2]. Система управління витратами на персонал включає в себе:

1) суб'єкт, який здійснює операції над об'єктом управління (керуюча підсистема), а саме структурні підрозділи та конкретні посадові особи, які беруть участь в управлінні витратами на персонал;

2) об'єкт, на який спрямована дія системи (керована підсистема) власне витрати на персонал;

3) мета, відповідно до якої здійснюється вплив суб'єкта на об'єкт управління;

4) процес управління витратами на персонал, який представляє собою хід реалізації системою управлінських функцій, тобто певну послідовність виконання операцій над об'єктом [5].

Мало розглянутими для українських підприємств є показники витрат на персонал. Їх аналіз дає можливість оцінити раціональність структури цих витрат, рівень оплати праці та її диференціації, ступінь соціальної захищеності працівників з боку держави і з боку підприємства, рівень соціального розвитку підприємства, участь персоналу у прибутках, структуру доходів працівників. Серед них: витрати на заробітну плату, витрати на соціальні виплати, витрати на додаткові соціальні виплати та пільги, витрати на утримання соціальної інфраструктури їх частка в загальній сумі, середній розмір дивідендів, витрати на навчання та розвиток персоналу та інші.

Нами вже відзначався продуктивний характер витрат на персонал, їх здатність приносити дохід і ефект в цілому. В зв'язку з цим представляється необхідним розглянути поняття ефективності витрат на персонал. Перш за все, будемо виходити з того, що витрати на персонал нерозривно пов'язані з системою управління персоналом промислових підприємств, яку, в свою чергу, необхідно розглядати як найважливішу частину системи внутрішньо підприємницького менеджменту. Таким чином, ефективність витрат на персонал пов'язана ефективністю підприємства в цілому.

Функціонування системи менеджменту на засадах управління витратами пропонується розглядати в вигляді ланцюжка «витрати - результат - цілі (функції)». Поняття ефективності автоматично прив'язується до завершеності даної ланцюжка. Тобто,

система менеджменту може бути визнана ефективною тільки в тому випадку, якщо витрати на персонал не просто успішно перетворюються в результати (тобто підвищення продуктивності праці, покращення виробітку), але і отримані результати відповідають при цьому цілям (функціям) економічних систем (промислових підприємств). Дане уявлення здається нам найбільш справедливим і застосування його для промислових підприємств, де для кожного підприємства є визначальним таке поняття, як стратегія розвитку та ефективність діяльності. Орієнтування стратегії промислових підприємств на конкретний результат для системи ефективного менеджменту є визначальним фактором в питанні ефективності діяльності підприємства та максимально раціонального використання трудових ресурсів.

Процес перетворення ресурсів має на увазі отримання результату і досягнення цілей. Звідси необхідність оцінки ефективності витрат на персонал. В тому випадку, якщо ресурси будуть витрачатися, а цілі підприємства при цьому досягатися не будуть, функціонування системи буде порушено, що приведе до її неминучого розпаду. Саме тому оцінка ефективності витрат на персонал повинна проводитися на постійної основі. Важливість оцінки ефективності витрат на персонал слід також з їх значною частки в загальному обсязі витрат. Наприклад, в промисловій галузі 65-70% витрат може доводитися на частку витрат на персонал.

Так як під ефективністю розуміється, перш за все, економічна ефективність, то основні результати також будуть виражатися економічними показниками такими, як рівень доходів, фінансовий результат і т.д. Варто відзначити, що збільшення результату може досягатися як з допомогою екстенсивних методів (наприклад, збільшення числа співробітників, обсягу

виконуваних робіт і, відповідно, обсягу витрат), так і з допомогою інтенсивних методів, останні являють значно більший інтерес для дослідження.

Результатом застосування інтенсивних методів може бути, наприклад, збільшення продуктивності праці. Саме такий підхід простежується в роботах багатьох дослідників. Додамо, що поліпшення результату досягається не просто за рахунок приросту продуктивності праці, але і за рахунок збільшення якості і раціональності прийнятих управлінських рішень, більш чіткої організаційної системи управління персоналом і промисловим підприємством в цілому, точних прогнозів щодо використання персоналу в промислових підрозділах, зниження ризиків, недопущення порушень. До вищесказаного можна додати, що джерело приросту результатів слід шукати не тільки в прирості відповідних показників, але і в недопущення, запобігання втрат і збитків як прямих, так і непрямих на персонал.

Високий рівень розвитку сучасних технологій веде до витіснення з процесу виробництва низько кваліфікованих працівників та носіїв застарілих професій, що може бути використаний як шлях для скорочення витрат на персонал, сприятиме найму адаптованого до вимог сучасних технологій персоналу, який досить гнучко реагує на професійні зміни. З одного боку, менеджери організацій повинні суттєво змінювати вимоги до працівника, професійно-кваліфікаційної і структурної зайнятості. З другого – зростає роль і значення працівників у забезпеченні ефективності виробництва.

У той час як система управління витратами на персонал являє собою взаємодію керуючої та керованої підсистем, що забезпечує оптимізацію витрат на персонал, на основі узгодження методичного, нормативно-правового, організаційного аспектів щодо вибору

напрямків витрат на персонал, визначення їх величини і джерел відшкодування.

В процесі управління витратами на персонал надзвичайно важливим завданням є визначення ефективності. Вихідним моментом для планування всіх інших показників з праці на промислових підприємствах в ринкових умовах господарювання є визначення допустимої величини витрат на персонал в виробництві одиниці вартості продукції. Тому найважливішим трудовим показником стає частка витрат на персонал у вартості продукції. Особливого значення планування витрат на персонал набуває ще й тому, що з розвитком суспільства наймана робоча сила буде неухильно дорожчати та потребувати спеціалістів більш широкого спектру робіт а не вузько профільних спеціалістів. [3].

У зв'язку з цим на кожному підприємстві потрібно створювати чітку і прозору систему показників з праці та витрат на персонал, що дає змогу здійснювати аналіз та планування діяльності, а також оцінювати свою конкурентоспроможність на науковій основі.

Загальноекономічні показники дають можливість оцінити масштаби виробництва, фінансовий стан та рівень соціального розвитку підприємства. Це такі показники як: обсяг виробництва по підприємству, вартість основних фондів, питома вага основних фондів неvirобничого призначення, прибуток, питома вага фонду споживання в прибутку.

Кадрові показники свідчать про чисельність трудового колективу, якість людського потенціалу, раціональність структури персоналу тощо. До них відносять: чисельність персоналу, частка професіоналів та фахівців, частка керівників, частка робітників, частка технічних службовців, середній кваліфікаційний розряд робітників, рівень плинності кадрів, середній вік працівників тощо.

Співвідношення показників, що характеризують результат діяльності промислових підприємств (обсяг виробництва, величина прибутку), і показників витрат дає найважливіші для економічного аналізу дані – показники ефективності. Ефективність використання трудових ресурсів визначається передусім продуктивністю праці, рентабельністю витрат на персонал і часткою витрат на персонал у вартості продукції.

Слід звернути особливу увагу на показники, що характеризують умови праці: рівень травматизму, частка працюючих у шкідливих умовах, рівень захворюваності, витрати на пільги та компенсації за шкідливі умови, тощо.

Висновки: Отже побудова ефективної системи управління персоналом на сучасних підприємствах є запорукою ефективності управління ним. Узагальнюючи викладений вище матеріал щодо змін організаційних процесів та розвитку теоретичного підґрунтя функціонування сучасних промислових підприємств, основну увагу підкреслено на таких ключових аспектах розвитку управління персоналом в системі менеджменту:

– криза парадигми традиційного менеджменту, в першу чергу, відображається в практичній діяльності сучасних організацій, що набувають рис надскладної системи та змушені реагувати на постійно зростаючу кількість факторів як внутрішнього, так і зовнішнього середовища. За таких умов а ні концепція, а ні практичний інструментарій традиційного менеджменту не надають дієвих засобів для стійкого функціонування організації та її розвитку;

– здобутки різноманітних шкіл традиційного менеджменту, в тому числі стратегічного менеджменту, стають необхідними, проте не визначальними факторами успіху сучасних організацій;

– сучасні наукові розробки щодо теоретичних засад діяльності організацій у висококонкурентному середовищі

пропонують дуже широкий перелік бізнес-концепцій, які не складають єдиної системи та, переважно, акцентують увагу на окремих явищах, процесах, функціональних сферах діяльності організації;

– сучасна економічна наука не пропонує єдиного підходу до вивчення та пояснення організаційних процесів та управління витратами на персонал, що засвідчує доволі значна кількість різноманітних позицій щодо подальшого розгляду цих питань.

Врахування всіх аспектів ефективного менеджменту при управлінні витратами на персонал дозволить підвищити лояльність персоналу, утримати найкращих працівників, розвинути стратегічні компетенції, знизити структуру ризиків, вивільнити грошові кошти на розвиток персоналу тощо. Саме тому, необхідно розробляти актуальні напрямки забезпечення ефективності діяльності промислових підприємств, та вдосконалювати управління витратами персоналу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Балабанова Л. В. Стратегічний менеджмент управління комерційною діяльністю підприємств : монографія / Л. В. Балабанова, А. С. Панчук. - Донецький нац. ун-т економіки і торгівлі ім. М. І. Туган- Барановського. – Донецьк : ДонНУЕТ, 2011. – 181 с.

2. Дикань В. Л. Сутнісні аспекти конкурентоспроможності національної економіки / В. Л. Дикань, О. Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2009. - № 28. – С. 13 – 20.

3. Дикань В.Л. Реанимирование экономики Украины / В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ. - 2014. - №. 45. - С. 11 - 17.

4. Дикань В.Л. Стратегічне управління: навчальний 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 О.В. Стратегічний менеджмент та його використання в практиці формування і досягнення цілей розвитку залізничного транспорту / О.В. Дикань, О. В. Смаль // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2017. - № 59. – С. 230-235.
6. Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. – №. 45. - С. 167-170.
7. Калініченко Л. Л. Соціально-економічна модернізація залізничного транспорту України / Дикань В.Л., Л. Л. Калініченко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті - 2012. - Т. 1, Випуск. — С.98-112.
8. Канафоцька Г. Нова парадигма менеджменту ХХІ століття / Г. Канафоцька [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.vox.com.ua/data/publ/2007>.
9. Компанієць В. В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Частина 2. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на прикладі залізничного транспорту): монографія / В. В. Компанієць. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 296 с.
10. Ситник Й.М. Засади формування парадигми менеджменту світогляду й особистісно-власницького зростання / Й.М. Ситник // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2013. – № 778. – С. 196–205 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://vlp.com.ua/node/12193>.
11. Сухорукова Т.Г. Управління розвитком персоналу підприємства // Вісник економіки і промисловості. – 2017 - № 59. – С. 256 – 264.
12. Токарев В.Г. Гипотеза о новой парадигме управления / В. Г.Токарев // Проблемы теории и практики. – 2001. – № 3 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://vasilievaa.narod.ru/8_3_01.htm.
13. Токмакова І.В. Розвиток технологій управління знаннями на підприємствах / І.В. Токмакова, І.М. Войтов, Я.В. Діденко // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2017. - № 60. – С. 258-264.
14. Токмакова І.В. Стратегічне управління персоналом на підприємствах залізничного транспорту / І.В. токмакова, А.В. Кузуб // // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2016. - № 53. – С. 110-114.
15. Толстова А.В. Модель організаційної структури управління конгломератом «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи України» / А.В. Толстова // Вісник Харківського національного аграрного університету: збірник наукових праць. – Харків: ХНАУ, 2010. - Вип. 10, Серія: «Економічні науки». – С. 270-279.
16. Наказ Міністерства статистики України від 29 травня 1997 р. №131 [Електронний ресурс]. – 1997. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0258-97>.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.136127

УДК 339.1

НАТИВНА РЕКЛАМА – НОВИЙ ІНСТРУМЕНТ ВЛУЧНОГО ОХОПЛЕННЯ ЦІЛЬОВОЇ АУДИТОРІЇ

*Зибіна К.В., асистент,
Сиволовський І.М., студент (ХНУРЕ)*

Стаття присвячена дослідженню проблеми підвищення ефективності засобів маркетингових комунікацій в умовах жорсткої конкуренції та ігнорування споживачем більшості рекламних звернень.

Обґрунтовано використання нативної реклами в інтернет-маркетингу як одного з найбільш універсальних і ефективних інструментів сучасної реклами. Розглянуто недоліки та переваги нативної реклами, приклади доцільного та невдалого її застосування, види та технології, за якими здійснюється нативна реклама в інтернеті, можливості і цілі застосування. Визначено основні характеристики нативної реклами, а саме її відмінні атрибути перед іншими видами інтернет-маркетингу.

На базі проведеного аналізу визначено специфіку та високу ефективність застосування нативної реклами, завдяки чіткому попаданню в цільову аудиторію. Доведено перспективність застосування нестандартних засобів маркетингових комунікацій на ринку рекламних послуг України.

Ключові слова: *інтернет-маркетинг, маркетингові комунікації, таргетинг, нативна реклама, контент-реклама, цільова аудиторія, бренд, соціальні мережі, медіа ринок.*

НАТИВНАЯ РЕКЛАМА – НОВИЙ ІНСТРУМЕНТ УДАЧНОГО ОХВАТА ЦЕЛЕВОЙ АУДИТОРИИ

*Зыбина К.В., асистент,
Сиволовский И.М., студент (ХНУРЭ)*

Статья посвящена исследованию проблемы повышения эффективности средств маркетинговых коммуникаций, в условиях жесткой конкуренции и игнорирования потребителем большинства рекламных обращений.

Обосновано использование нативной рекламы в интернет-маркетинге как одного из наиболее универсальных и эффективных инструментов современной рекламы. Рассмотрены недостатки и преимущества нативной рекламы, примеры удачного и неудачного ее применения, виды и технологии, по которым создается и реализуется нативная реклама в интернете, возможности и цели применения. Определены основные характеристики нативной рекламы, а именно ее отличительные атрибуты перед другими видами интернет-маркетинга.

На основе проведенного анализа определена специфика и высокая эффективность применения нативной рекламы, благодаря четкому попаданию в целевую аудиторию. Доказана перспективность применения нестандартных средств маркетинговых коммуникаций на рынке рекламных услуг Украины.

Ключевые слова: *интернет-маркетинг, маркетинговые коммуникации, таргетинг, нативная реклама, контент-реклама, целевая аудитория, бренд, социальные сети, медиа рынок.*

NATIVE ADVERTISEMENT - A NEW TOOL FOR SUCCESSFUL TASK TARGET AUDIENCE

*Zybina K., assistant,
Sivolovsky I.M., student (KNURE)*

The article is devoted to the research of the problem of increasing the efficiency of marketing communication tools in the conditions of fierce competition and neglecting of the majority of advertising appeals by the consumer.

The research of the market of advertising services of Ukraine was conducted. It is proved that in the market there is a shift of emphasis from traditional marketing technologies to new creative tools. These tools include: contextual advertising, targeted advertising, e-mailing. It is substantiated that in the world of modern advertising the necessary condition for the successful business activity is the use of a wide range of marketing communications. And it's a must-have condition - this advertisement must be effective. One such effective marketing tool is native advertising. The concept of native advertising is formed - "natural" advertising, which takes on the form and characteristics of the platform on which it is located. Native ads can be in the form of articles, tests, blogs, photos, videos, and audio. That is to have all the characteristics of content - advertising. In general terms, native advertising is a set of measures for the creation and distribution of information in social networks. Moreover, this information is clearly aimed at the individual consumer.

The use of native advertising in Internet marketing as one of the most versatile and effective tools of modern advertising is substantiated. The disadvantages and advantages of native advertising, examples of its successful and unsuccessful use, the types and technologies on which native advertising on the Internet is created and implemented, the possibilities and the purposes of application are considered. The basic characteristics of native advertising are defined, namely its distinctive attributes in front of other types of Internet marketing.

On the basis of the analysis, the specificity and high efficiency of the use of native advertising is determined, due to a clear hit in the target audience. The promise of application of non-standard means of marketing communications in the market of advertising services of Ukraine is proven.

Key words: *internet marketing, marketing communications, targeting, native advertising, content advertising, target audience, brand, social networks, media market.*

Постановка проблеми. Ринок рекламних послуг України демонструє зміщення акцентів з традиційних маркетингових технологій на нові креативні інструменти, а саме: контекстна реклама, таргетована реклама, електронні розсилки. В сучасному рекламному світі необхідною умовою успішної діяльності є використання широкого спектру комплексу ефективних маркетингових комунікацій. Одним з таких інноваційних рекламних інструментів, які досить недавно впроваджуються є нативна, «природна» реклама. Вона здатна інтегруватись в звичайний інтернет -

простір користувача, зацікавити його, мотивувати до покупки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження у сфері розвитку та становлення інтернет та контекстної реклами в Україні здійснювали такі науковці та практики з маркетингу, як: І.М. Видіш [1], Н.І. Горбаль, І.М. Єфременко, Н.В. Хомутник [5], І.І. Поліщук, А.А. Дунець, С.Є. Кур'євич Л.С. [6], Семенова А.В. [7], Ринейська [8].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не зважаючи на наявність робіт з інтернет та контекстної

реклами, треба зазначити, що нативна реклама, як інноваційний інструмент маркетингу, докладно вченими не досліджувалась. Це свідчить про актуальність теми, а відтак, зумовило вибір напрямку дослідження.

Мета статті полягає в аналізі переваг, недоліків та особливостей застосування нативної реклами в сучасному медіа просторі.

Виклад основного матеріалу. Internet-реклама набрала широкого поширення по всьому світі та є дуже популярною. Основою для цього послужила простота застосування та великі масштаби поширення інформації, а також доступність донесення потрібної та необхідної інформації до всього суспільства.

Іноді при читанні цікаво написаної статті відомого блогера про те, як гарно його обслужили в ресторані N або, навпаки, дуже погано зустріли у туристичній агенції Y, раптом розумієш, що все це майстерно завуальована реклама (чи антиреклама), яка подана через лідерів суспільної думки. Така реклама може визвати у споживача позитив або негатив, але основну свою функцію вона обов'язково виконає – приверне увагу, а може навіть і зацікавить.

Така незвична форма подачі реклами отримала назву нативна. Терміни «нативна реклама» та «контент-маркетинг» дуже часто використовуються як взаємозамінні. У цих форматах багато спільних рис - вони відповідають за розповсюдження контенту, однак кожен з них має різне значення і відкриває різні можливості. Розглянемо поняття та особливості застосування нативної реклами.

Нативна реклама (від англ. Native advertising) – це «природна» реклама, різновид контент маркетингу, що набуває форму і характеристики тієї платформи, на якій розміщується. Нативная реклама може бути виконана у вигляді: статті,

тестів, блогу, фото, відео, аудіо, інтерактивну, тобто включає усі ознаки і властивості контент - реклами. В загальному вигляді – це сукупність заходів з створення та розповсюдження інформації в соціальних мережах. Причому ця інформація чітко націлена на індивідуального споживача.

Найбільш популярні рекламні інструменти знають про нас велику кількість інформації. Щодня кожен залишає слід в інтернеті: пошукові запити, сайти, які ми відвідували, відео, які дивилися, а ще – лайки в соціальних мережах, коментарі, репости, перегляди груп. Це все формує наш цифровий відбиток, який згодом потрапляє в базу даних для налаштування реклами.

Користуючись інформацією з цієї бази, рекламні системи можуть показувати ту рекламу, яка націлена на певну аудиторію за інтересами, поведінкою, статтю, віком, географією – це називається таргетинг. Якщо споживач часто переглядає спортивні сайти, групи або відеоролики на спортивну тематику, ця інформація потрапить у категорію «Спорт». Рекламодавці зможуть націлити свою рекламу на цю категорію. Це може бути реклама спортивних товарів, прями трансляції спортивних подій або реклама тематичних сервісів [1].

Така сама ситуація відбувається і з нативною рекламою – вона теж чітко таргетована і індивідуалізована під конкретного споживача.

Взагалі мета нативної реклами – це збільшення числа кліків, продажів та інших цільових дій за допомогою створення природнього, ненав'язливого рекламного середовища. Тому не можна говорити про те, що в нативній рекламі не повинно бути заклик до дії. Він є, але подається в дещо завуальованій формі.

Оскільки ця реклама абсолютно не схожа на класичну, вона, як вважають провідні світові рекламні агентства, не повинна викликати почуття відторгнення у споживачів, навпаки, обов'язково

приверне увагу, зацікавить, мотивує на покупку, на відміну від звичайних банерів в Інтернет.

Більше того, на відміну від традиційних банерів, нативна реклама не потрапляє в «сліпу» зону, яку звичайно ігнорують. Популярні твіти, хештеги і рекламні аккаунти, рекламні пости та публікації в Facebook, Twitter теж є різновидами нативної реклами. Нативна реклама розміщується нарівні з авторськими матеріалами не рекламного характеру, тобто там, де користувачі готові з нею взаємодіяти.

Різновидом нативної реклами є також й брендіві статті, які нагадують редакційні з платнім розміщенням посеред основного рекламного контенту. В результаті стаття не «бачиться» як рекламна, за формою зливаючись з іншими друкованими матеріалами.

Треба враховувати, що таке «маскування» коштує дорого, до того ж не дає прямих продажів, тим самим залишаючись прерогативою великих гравців бізнесу, чия рекламна стратегія є довгостроковою. Тому основними гравцями ринку нативної реклами по всьому світу, як правило, стають відомі бренди.

Нативну рекламу часто плутають з таким явищем медіаринку, як контент-маркетинг, «джинса» або бренд-журналістика, через різноманітність її форматів. Але, на відміну від «джинси», нативна реклама - це не прихована реклама. Видання, що розміщує натив, не приховує, що це комерційний матеріал. Крім того, стаття повинна відповідати редакційній політиці видання: це не просто замовна стаття, за її якість відповідає не тільки сам бренд, але й сам медіа-майданчик.

Майданчики, на яких розміщують нативну рекламу можна розділити на два види: відкриті і закриті. Розміщення на закритих майданчиках означає, що створені брендами профілі та контент, який ці профілі розміщують, просувається

разом з майданчиком, за правилами цього конкретного майданчика, і на інших не публікується. Прикладом цієї форми нативної реклами є: твіти в Twitter, спонсоровані пости та історії на Facebook, оголошення на TrueView та інші види відеореклами на YouTube.

У 2012 році цікавою формою нативної реклами стала промо-кампанія у соціальній мережі Facebook на підтримку фільму Пітера Джексона «Хоббіт. Неспобівана подорож». А саме, при розміщенні фотографії VIP-персон з'являвся логотип Хоббіта в нижній частині екрану. Після цього промо на протязі всього 2013 року на Facebook багато інших брендів позначали своїм логотипом фотографії та відеокліпи користувачів, після чого заново викладали їх під брендованим аккаунтом, при цьому потрапляючи і в стрічки новин і звичайних користувачів.

Відкриті майданчики відрізняються тим, що і в соціальних мережах, і на інших платформах одночасно розміщується як контент бренду, так і звичайні рекламні повідомлення, джерелом яких виступає не власне майданчик, а сторонній ресурс, з якого і транслюється реклама. Такі гібридні майданчики дозволяють рекламодавцям як організувати власну торгову площадку, так і приймати рекламодавців з інших платформ для прямих торгів. Прикладом таких майданчиків в англomовному сегменті є StackAdapt, Adyoulike, TripleLift, Sharethrough, і навіть Washington Post, які вже почали впроваджувати на ринку власні формати реклами.

На сучасному етапі розвитку рекламного ринку нативна реклама стає все більш ефективним інструментом впливу. На радіо ведучі добре відгукуються про товар, виробники якого спонсорували програму; в відео - рекламі в Інтернет чи на телебаченні продукт піддається споживчій експертизі або має позитивні коментарі випадкових

перехожих; на сайтах публікуються цікаві статті, в яких ненав'язливо пропонуються відомі (і не дуже) бренди.

За результатами дослідження американської компанії Hexagram [2], найбільш популярні форми нативної реклами:

- спонсоровані пости блогу (65%),
- спонсоровані статті (63%);
- спонсоровані поновлення в

Facebook (56%).

Крім того:

- 62% видавців та медіа-компаній пропонують опублікувати у себе який-небудь вид нативної реклами;

- 66% брендів створюють свій власний контент для нативної реклами (в більшості випадків, видавці допомагають у створенні контенту для бренду).

Так на сьогодні нативна реклама набула неймовірної популярності саме в США. За результатами 2016 року на таке просування пішло 56% рекламних бюджетів американських компаній. Прогнози дуже оптимістичні: через кілька років, до 2021 року на нативне просування буде витрачатись близько 74% всіх рекламних бюджетів. На думку аналітиків, основну частину рекламних доходів складе дисплейна нативна реклама, в тому числі, оголошення між абзацами текстів на сайтах видань. Виторг від цього формату виросте на 17% до 2021 року і досягне 36 млрд. доларів. Фахівці прогнозують, що найбільш популярним напрямом стане нативна відеореклама у соціальних мережах та спонсорський контент на сторінках інтернет – видань [3].

Такий сплеск активності нативної реклами логічно зв'язати зі зростанням популярності соціальних мереж Facebook і Twitter. У тому числі, цей світовий тренд буде спостерігатись і в Україні, особливо після введення заборони на використання російських соціальних мереж та сайтів.

В Україні така просунута технологія, як нативна реклама,

розвивається повільно і поки що не використовується в повній мірі.

Гравців рекламного ринку, які використовують цей формат, можна порахувати на пальцях. Одна і них – компанія Trade Up, яка займається просуванням системи Phoenix-Widget. За допомогою цієї технології можна визначити інтереси споживача і автоматично «підтягнути» йому матеріали, які сподобаються йому [3].

Таке обережне ставлення українського рекламного ринку до нативної реклами визвано декількома причинами. По-перше, це нова маркетингова технологія, а українці, згідно менталітету, ніколи не були новаторами. По-друге, дослідження американських фахівців з реклами показує, що вагома кількість споживачів нативної реклами ставиться до неї негативно. Люди вважають, що ця форма просування вводить їх в оману і змушує відчувати себе обдуреними.

Наприклад, Джон Олівер в своєму шоу «Last Week Tonight», зауважив, що навіть якщо нативна реклама чітко позначена як рекламне оголошення, це не означає, що вона заслуговує на повну довіру. Він посилається на дослідження, яке показало, що половина глядачів не змогла відрізнити нативну рекламу від актуальних новин. Це вказує на те, що рекламодавці роблять ставку на споживачів, які недостатньо інтелектуально розвинені і їх легко обдурити. Тобто нативну рекламу у деяких випадках можна віднести до недобросовісної. Однак в фіналі шоу ведучий відмітив, що за даними дослідження саме старше покоління набагато частіше відчуває себе обдуреним, в той час як молоді користувачі ставляться до цього простіше [4].

Цей приклад ілюструє, що не варто розглядати нативну рекламу як спосіб замаскувати рекламні оголошення під новини. Така реклама з великою

ймовірністю потрапить в негативну категорію і приведе до повного розчарування з боку клієнтів. І навіть видаливши таку рекламу, повернути репутацію буде вже неможливо.

Однак нативна реклама має ціле коло переваг:

- можливість публікації повноцінного матеріалу з фотографіями, відео, посиланнями та іншими потрібними рекламодавцю елементами медіа, плюс можливості поширення контенту в соцмережах;

- широке охоплення і багатомайданчикова підтримка. У період бурхливого розвитку мобільного інтернету найважливіше щоб рекламний матеріал без перешкод зчитувався з усіх видів гаджетів;

- підвищення рівня «сприйняття» інформації, яка адресується брендом клієнту. Наслідок такої реклами - загальне поліпшення ставлення до бренду. На іміджеву складову додатково впливає відсутність агресивних рекламних повідомлень;

- на відміну від традиційної реклами, нативна реклама не потрапляє в зону «банерної сліпоты». Також природна реклама має більше шансів для поширення в соціальних мережах.

Втім, у всього цього є один суттєвий мінус: природна реклама на порядок складніша у виробництві. Для цього мало теми, конкурентоспроможного товару і бажання про нього розповісти. Треба щоб природна реклама не скочувалася в банальний прес-реліз, вона повинна бути подана талановито, небанально і виключно точно вписуватися в формат майданчика, на якому її розмістять.

Висновки. Однак, без сумнівів нативна реклама стає популярним і прогресивним комунікативним маркетинговим інструментом. Це новий перспективний захід реклами, використання якого є дуже ефективним для всіх сфер народного господарства

України. І це, насамперед тому, що рекламний простір перевантажений гаслами типу «купуй і тільки у нас!». Потрібно визнати, що на ці слогани споживачі вже більше не реагують. У той же час невимушена розповідь цікавої історії з життя може влучно вцілити в серце навіть вибагливої аудиторії. Тоді за ефективність рекламної кампанії можна не хвилюватись, вона буде максимальною.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ігор Видиш. Чому нас переслідує реклама в інтернеті / [І. Видиш] [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.the-village.com.ua/village/business/how/265179-chomu-nas-pereslidue-reklama-v-interneti>

2. We are the leading native advertising exchange [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://hexagram.com>

3. Все в натив: в 2017 году ожидается бум «естественной рекламы» [Електронний ресурс]. – Режим доступу <https://ain.ua/2017/02/28/vse-v-nativ-v-2017-godu-ozhidaetsya-bum-estestvennoj-reklamy>

4. Что такое нативная реклама: теория, примеры, особенности применения [Електронний ресурс]. – Режим доступу - <https://texterra.ru/blog/chto-takoe-nativnaya-reklama-teoriya-primery-osobennosti-primeneniya.html>.

5. Особенности, тенденции развития рекламы в разных странах мира / [Н.І. Горбаль, І.М. Єфременко, Н.В. Хомутник] [Електронний ресурс]. – Режим доступу : file:///C:/Users/YB3Q1R_G/Downloads/VN_ULPM_2014_797_7.pdf

6. Интернет-реклама как засіб просування товарів / [І.І. Поліщук, А.А. Дунець, С.Є. Кур'євич]. – Хмельницький, 2016. – С. 169–172. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://molodyvcheny.in.ua/files/conf/eko/19nov2016/58.pdf>.

7. Семенова А.В. Интернет маркетинг в Україні: передумови виникнення, особливості становлення, перспективи розвитку /[А.В. Семенова]. //Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». – 2013. №10. - С. 413–417. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evntukpi_2013_10_69.
8. Ринейська Л.С. Міжнародний досвід застосування Інтернет – маркетингу// Ефективна економіка. – 2015. №3– [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3895>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133958

УДК 658.168

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Кузнецова Г.В. (Комунальне підприємство «Газета «Харьковские известия Харьковского городского совета»»)

В статті проаналізовано сутність поняття «антикризове управління», запропоноване авторське визначення поняття - це система заходів, яка направлена на запобігання кризових явищ, що можуть бути викликані внутрішніми та зовнішніми факторами, шляхом залучення всіх необхідних ресурсів підприємства, для забезпечення ефективного функціонування та підвищення його рівня у конкурентному середовищі.

Розглянуто симптоми, фактори та причини виникнення кризи на підприємстві та стадії виникнення кризи їх характеристики і система антикризових заходів щодо їх подолання.

Ключові слова: антикризове управління, стратегічний розвиток, тактичний розвиток, кризові явища, ресурси підприємства.

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ АНТИКРИЗИСНОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Кузнецова Г.В. (Коммунальное предприятие «Газета» Харьковские известия Харьковского городского совета »»)

В статье проанализированы сущность понятия «антикризисное управление», предложенное авторское определение понятия - это система мер, направленная на предотвращение кризисных явлений, которые могут быть вызваны внутренними и внешними факторами, путем привлечения всех необходимых ресурсов предприятия, для обеспечения эффективного функционирования и повышения его уровня в конкурентной среде.

Рассмотрены симптомы, факторы и причины возникновения кризиса на предприятии и стадии возникновения кризиса их характеристики и система антикризисных мер по их преодолению.

Ключевые слова: антикризисное управление, стратегическое развитие, тактический развитие, кризисные явления, ресурсы предприятия.

FORMATION OF ANTI-CRISIS MANAGEMENT SYSTEM IN POPULAR ENTERPRISES

Kuznetsova G.

(Communal Enterprise «Gazeta «Kharkov News of the Kharkov City Council»»)

Most the domestic industrial enterprises are in critical condition, this is due to constant changes in the external and internal environment, the intensive development scientific and technological progress, the use obsolete technologies and equipment, production, has a low level of competitiveness, does not meet the requirements and standards, etc.

To exit domestic enterprises from crisis, it is necessary to develop and implement a system measures for crisis management enterprises, but for this it is necessary to identify shortcomings and advantages in the work the enterprise itself, attract crisis managers who have experience in overcoming crises, maximize the necessary resources, and have an enterprise.

The article analyzes the essence the concept of "crisis management", the proposed author's definition the concept - a system of measures aimed at preventing crises that can be caused by internal and external factors, by attracting all the necessary resources the enterprise, to ensure efficient operation and increase its level in competitive environment.

The causes of crises in enterprises can have different origins. To effectively and quickly solve crisis phenomena, it is necessary to develop and implement measures to overcome them. The symptoms, factors and causes the crisis in the enterprise are considered.

The emergence a systemic crisis of the enterprise is preceded by individual crisis phenomena that form a strategic crisis, a tactical crisis and a crisis of security.

The crisis stages their characteristics and the system anti-crisis measures for their overcoming are examined.

Key words: crisis management, strategic development, tactical development, crisis phenomena, enterprise resources.

Постановка проблеми. Більша частина вітчизняних промислових підприємств знаходяться в критичному стані, це пов'язано з постійними змінами у зовнішньому та внутрішньому середовищі, інтенсивним розвитком науково-технічного прогресу, використанням застарілих технологій та обладнання, виробництва продукції, яка має низький рівень конкурентоспроможності, не відповідає вимогам і стандартам та ін.

Для виходу вітчизняним підприємствам з кризового стану необхідно розробляти та впроваджувати систему заходів з антикризового

управління підприємствами, але для цього необхідно виявити недоліки та переваги в роботі самого підприємства, залучити антикризових менеджерів, які мають досвід у подоланні криз, максимально залучити необхідні ресурси, що має підприємство.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем антикризового управління на підприємствах присвячено багато робіт вітчизняних та зарубіжних вчених – економістів, таких як: Бланка І. [3], Василенко В [4], Короткова Е. [1], Лігоненко [5], Прохорової В. [6], Ситник

Л. [7], Уткіна Е. [9], Чернявського А. [10], Штангрета А. [12] та ін.

Виділення невіршених частин загальної проблеми. Не дивлячись на значні досягнення в формуванні методів, принципів, систем антикризового управління на підприємствах які ґрунтуються на наукових дослідженнях і накопиченому досвіді, залишається багато невіршених теоретичних і практичних питань.

Метою статті є обґрунтування формування системи антикризового управління на вітчизняних підприємствах у сучасних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Висока імовірність виникнення і розвитку кризи в процесі діяльності будь-якого підприємства зумовлює необхідність здійснення спеціалізованого антикризового управління. Останнім часом цей термін набув значного поширення, однак розуміння сутності цього напрямку управління, його змісту, особливостей, теоретичного підґрунтя ще знаходиться на стадії формування. Це спричинює різні підходи та тлумачення, нетотожність оцінок окремих базових положень. Аналіз сутності поняття «антикризове управління» наведено на рис. 1.

Зважаючи на те, що точний переклад слова «crisis» означає – «перелом», crisis management – це управління найбільш кризовими («переломними») ситуаціями. В західній літературі антикризове управління часто визначається як діяльність, яка необхідна для подолання стану, що загрожує існуванню суб'єкта господарювання, при цьому основна увага акцентується саме на виживанні [5].

Отже, за результатами аналізу сутності поняття, автором надане власне трактування сутності поняття «антикризове управління» - це система

заходів, яка направлена на запобігання кризових явищ, що можуть бути викликані внутрішніми та зовнішніми факторами, шляхом залучення всіх необхідних ресурсів підприємства, для забезпечення ефективного функціонування та підвищення його рівня у конкурентному середовищі.

Причини виникнення криз на підприємствах можуть мати різне походження. Для ефективного та оперативного вирішення кризових явищ необхідно розробляти та впроваджувати заходи щодо їх подолання.

Але дуже важливо бачити симптоми кризового розвитку, щоб мати можливість своєчасно продукувати та впроваджувати управлінські рішення та розробляти на основі прогнозних показників програми антикризового управління.

Криза показує сутність та характер протиріч, що накопичуються в діяльності підприємства і потребує оперативного та ефективного вирішення для забезпечення подальшого функціонування чи розвитку підприємства.

Необхідно розрізняти симптоми, фактори та причини виникнення криз (рис. 2).

Наслідками кризи на підприємстві можуть бути банкрутство та ліквідація, необхідно розглядати процес виникнення кризових явищ, як послідовний процес за рахунок виникнення збою: виробничого (простої обладнання, відсутність електроенергії та ін.); роботи персоналу (страйки, невчасні виплати заробітної платні, внутрішні конфлікти та ін.); управлінського (неефективна робота менеджерського складу, відсутність системи мотивації та ін.); маркетингового (відсутність аналізу конкурентів, аналізу ринку споживачів та ін.); інноваційного (застарілі технології та обладнання, продукція, що не має переваг на ринку та ін.); інвестиційного (відсутність внутрішніх та зовнішніх інвестицій, «не здоровий» інвестиційний клімат та ін.); та інші.



Рис. 1. Аналіз сутності поняття «Антикризове управління»

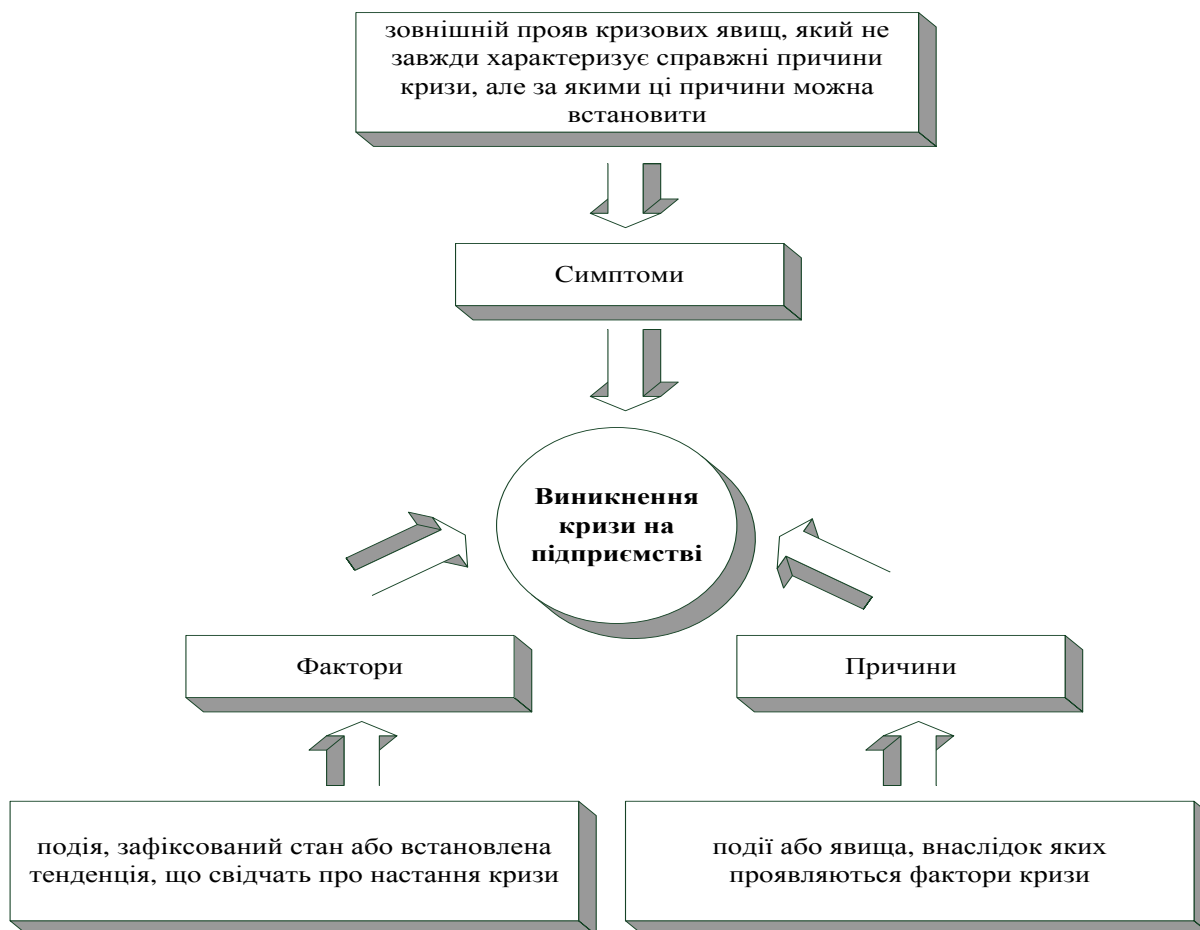


Рис. 2. Симптоми, фактори та причини виникнення кризи на підприємстві

Появленню системної кризи підприємства передують окремі кризові явища, що утворюють стратегічну кризу, тактичну кризу й кризу забезпеченості.

Під стратегічною кризою розуміють незапланований процес погіршення стану підприємства в умовах обмеження можливостей впливу з наслідками, які призводять до використання стратегічного потенціалу та втрати доцільності подальшого існування підприємства з незмінною місією, цілями, напрямками діяльності та підприємницьким потенціалом.

До стратегічної кризи призводить недостатність розвитку системи стратегічного управління підприємства, а саме: відсутність чіткої структуризації стратегічних цілей підприємства; орієнтація вищих керівників підприємства на вирішення оперативних завдань замість стратегічних; виключення процесу

розроблення стратегії підприємства з етапу планування його діяльності.

Під тактичною кризою розуміють скорочення масштабів діяльності; зниження частки на ринку; скорочення прибутків; зниження кількості персоналу тощо [4].

На рівні підприємства виділяють стадії кризи, що представлено на рис. 3.

При цьому індивідуальність кожного підприємства вимагає об'єднання діагностики фінансово-економічного стану підприємства за здійсненням заходів превентивного антикризового управління.

Водночас можливо виділити і позитивний характер виникнення криз, в результаті чого антикризове управління визначається як створення інструментів, які нададуть можливість повідомити про наближення переломного періоду та необхідності розробки нового курсу розвитку.

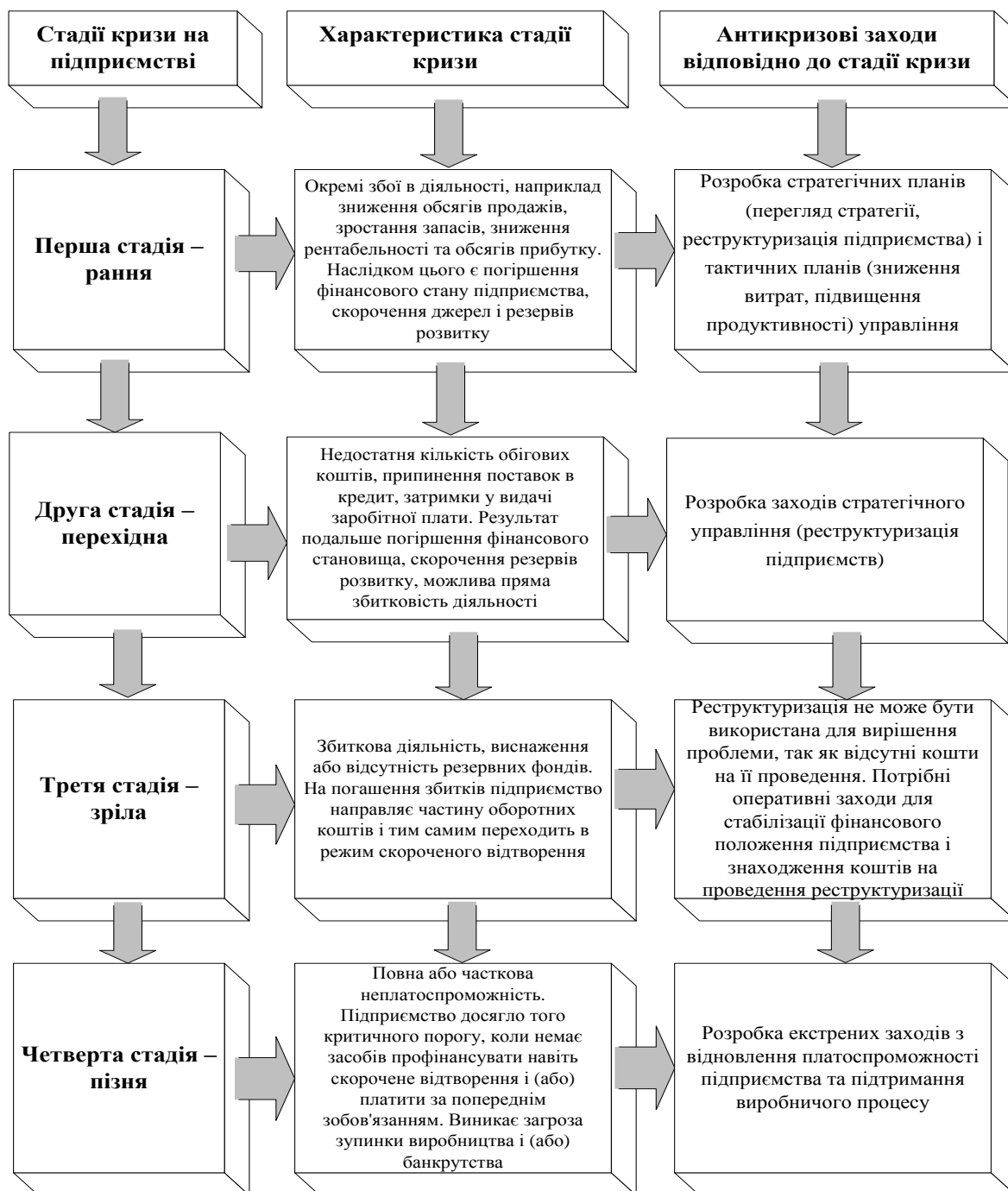


Рис. 3. Стадії виникнення кризи їх характеристики та система антикризових заходів щодо їх подолання

При формуванні системи орієнтацію управлінського впливу не антикризового управління науковці тільки на зовнішні прояви, але й на відділяють наступні принципи, а саме глибинні першопричини виникнення [3,7,9]: постійна готовність до можливого кризових явищ; терміновість реагування порушення фінансової рівноваги на окремі кризові явища в фінансовому підприємства; принцип об'єктивності, розвитку підприємства. Будь-яке використання якого передбачає зволікання при впровадженні відповідних врахування суті та механізмів виникнення заходів на підприємстві, що знаходиться в та поглиблення кризових явищ, умовах кризи, може призвести до

посилення кризового явища та його наслідків; формування управлінських рішень повинно здійснюватися на підставі оперативної і достовірної початкової інформації; необхідне чітке ранжування пріоритетних рішень для ліквідації проблем через обмеженість ресурсів і часу внаслідок виниклого кризового явища; принцип контролю, який передбачає здійснення постійного контролю за перебігом реалізації управлінських заходів з метою її постійної адаптації до умов внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства, що змінюються в часі; принцип ефективності, сутність якого полягає у максимально можливому використанні потенціалу об'єкта та суб'єкта управління для формування обґрунтованої програми антикризових дій, мінімізації часових, матеріальних та фінансових втрат, пов'язаних з кризовим станом підприємства та виходом з нього; принцип основної ланки, використання якого орієнтує на пошук та першочергове розв'язання основної проблеми (каталізатора кризи), посилення уваги до тієї сфери діяльності, яка обумовлює виникнення та поширення кризи або в якій подальше поглиблення кризи має найбільш негативний вплив на функціонування та життєздатність підприємства в цілому; принцип законності, який передбачає знання та використання в інтересах підприємства-об'єкта антикризового управління правових засад, що регламентують здійснення підприємницької діяльності, впровадження та розгляду справи про банкрутство, обумовлюють можливості фінансового оздоровлення та санації підприємств; принцип компетентності, передбачає, що реалізацією антикризового управління повинні займатися компетентні фахівці з модернізованої управлінської ієрархії згідно з вимогами кризової ситуації; кінцева орієнтація на діяльність в умовах післякризового розвитку.

Висновок. Отже, необхідно зазначити, що антикризове управління направлене на формування конкурентоспроможного становища підприємства на ринку та збереження його стійкості при можливих змінах динамічного зовнішнього та внутрішнього середовища, застосовувати ефективні управлінські інструменти для подолання тимчасових фінансових проблем, формувати та впроваджувати стратегії розвитку підприємства, відповідно до мінливих умов зовнішнього середовища.

В статті проаналізовано сутність поняття «антикризове управління», запропоноване авторське визначення поняття - це система заходів, яка направлена на запобігання кризових явищ, що можуть бути викликані внутрішніми та зовнішніми факторами, шляхом залучення всіх необхідних ресурсів підприємства, для забезпечення ефективного функціонування та підвищення його рівня у конкурентному середовищі. Розглянуто симптоми, фактори та причини виникнення кризи на підприємстві та стадії виникнення кризи їх характеристики і система антикризових заходів щодо їх подолання.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

10. Антикризисное управление: [учебник] / Коротков Э. М., Беляев А. А., Валовой Д. В. и др./ [Э. М. Коротков (ред.)]. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 432 с.
11. Антикризисный менеджмент / Под ред проф. А. Г. Грязновой. – М. : “Тандем”; Ассоциация авторов и издателей “Тандем” Изд-во ЭКМОС, 1999. – 368 с.
12. Бланк И. А. Антикризисное финансовое управление предприятием / И. А. Бланк. – К. : Эльга, Ника- Центр, 2006. – 672 с.
13. Василенко В. О. Антикризове управління підприємством: навч.

посібник. / В. О. Василенко. – К. : ЦУЛ, 2003. – 504 с.

14. Лігоненко Л. О. Антикризове управління підприємством: навч. посіб. / Л. О. Лігоненко, М. В. Тарасюк, О. О. Хіленко. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2005. – 377 с.

15. Прохорова В. В. Економічний розвиток підприємств: теоретико-методологічний аспект / В. В. Прохорова. – Харків : УкрДАЗТ, 2010. – 523 с.

16. Ситник Л. С. Організаційно-економічний механізм антикризового управління підприємством / Л. С. Ситник. – Донецьк : ІЕП НАН України, 2000. – 503 с.

17. Стратегия и тактика антикризисного управления фирмы / [А. П. Градов, Б. И. Кузин, А. В. Федотов и др.]; под общ. ред. А. П. Градова, Б. И. Кузина. – СПб. : Специальная литература, 1996. – 510 с.

18. Уткин Э. А. Антикризисное управление / Э. А. Уткин // М.: Ассоциация авторов и издателей «Тандем», изд-во «Экмос», 1997. – 400 с.

19. Чернявський А. Д. Антикризове управління підприємством: навч. посібник. / А. Д. Чернявський. – К. : МАУП, 2006. – 256 с.

20. Шершньова З. Є. Антикризове управління підприємством: навч.-метод посібник [для самост. вивч. дисц.] / З. Є. Шершньова, С. В. Оборська. – К. : КНЕУ, 2004. – 196 с.

21. Штангрет А. М. Антикризове управління підприємством: навч. посібник. / А. М. Штангрет, О. І. Копилюк. – К. : Знання, 2007. – 335 с.

22. Tatar M. Complex of management models of the enterprise competitiveness for steel industry in the currency instable environment / .Tatar, O. Sergienko, S. Kavun, L. Guryanova, // Economic Studies. – 2017. – Vol. 26. – Is. 5. – P.102-124.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133959

УДК 658.8

МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ МАРКЕТИНГОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ПОПИТУ І МОТИВІВ СПОЖИВЧОЇ ПОВЕДІНКИ ПАСАЖИРІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ДАЛЕКОГО СПОЛУЧЕННЯ

*Мельник Т.С., к.е.н., начальник відділу прогнозування ризиків
Департаменту оперативного моніторингу (ПАТ «Укрзалізниця»)*

Обґрунтовано необхідність маркетингових досліджень попиту на пасажирські перевезення і факторів, що впливають на його зміну. Запропоновано схему наповнення бази даних відносно попиту на транспортні послуги. Наведені контрольовані і неконтрольовані, цінові і нецінові фактори попиту на перевезення, виділені ключові детермінанти. Сформовано перелік раціональних та емоційних мотивів вибору пасажиром виду транспорту, типу транспортних засобів. Запропоновано алгоритм маркетингових досліджень і мотивів споживчої поведінки пасажирів залізничного транспорту далекого сполучення.

Ключові слова: *попит на транспортні послуги, детермінанти попиту, контрольовані і неконтрольовані фактори, цінові і нецінові фактори, раціональні та емоційні мотиви споживчої поведінки.*

© Мельник Т.С.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 62, 2018

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МАРКЕТИНГОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ СПРОСА И МОТИВОВ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО ПОВЕДЕНИЯ ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДАЛЬНЕГО СООБЩЕНИЯ

*Мельник Т.С., к. э. н., начальник отдела прогнозирования рисков
Департамента оперативного мониторинга (ПАО «Укрзалізниця»)*

Обоснована необходимость маркетинговых исследований спроса на пассажирские перевозки и факторов, влияющих на его изменение. Предложена схема наполнения базы данных относительно спроса на транспортные услуги. Приведены контролируемые и неконтролируемые, ценовые и неценовые факторы спроса на перевозки, выделены ключевые детерминанты. Сформирован перечень рациональных и эмоциональных мотивов выбора пассажирами вида транспорта, типа транспортных средств. Предложен алгоритм маркетинговых исследований детерминантов спроса и мотивов потребительского поведения пассажиров железнодорожного транспорта дальнего сообщения.

Ключевые слова: спрос на транспортные услуги, детерминанты спроса, контролируемые и неконтролируемые факторы, ценовые и неценовые факторы, рациональные и эмоциональные мотивы потребительского поведения.

METHODOLOGICAL ASPECTS OF MARKETING RESEARCH OF DEMAND AND MOTIVES OF CONSUMER BEHAVIOR OF PASSENGERS OF RAILWAY TRANSPORT OF FAR MESSAGE

*Melnyk T.S., Candidate of Economic Sciences (PhD),
head of the department for forecasting risks of the Department of operational
monitoring (PJSC «Ukrainian Railways»)*

The article draws attention to the lack of an integral methodology for marketing research in Ukraine's railway transport. The necessity of marketing researches of demand for passenger transportation and the factors influencing its change is proved. It is emphasized that the purpose of marketing research is not only to fix changes in demand, but also to identify goods and services, in which passengers need the most. A scheme for filling the database on the demand for transport services is proposed. Such a database should be the basis for estimating current demand and forecasting demand for the future. The article presents controlled and uncontrolled factors affecting the demand of passengers for basic and additional services. At the same time, key determinants of demand are identified, which are subject to more careful observation and research. The classification of demand factors into price and non-price factors is considered. It is emphasized that the focus in marketing research should be paid to non-price factors and, first of all, to the expectations of passengers. A list of information that marketing research should provide to understand the behavior of transport service consumers is provided. Attention is drawn to the need for a more thorough study of the intentions of consumer behavior, since such an analysis will reveal the services that can bring consumers the greatest satisfaction. The need to take into account the specific nature of the motivations of passengers, which are complex, ambiguous and multidirectional, is substantiated, which is due to the peculiarities of the transport service, its differences from other services and from transport services in other types of long-distance

passenger transport. The article says that consumer motives are based on the behavior of passengers, which are divided into rational and emotional motives. It emphasizes that more attention should be paid to emotional motives, as they are more important for passengers. The article contains a list of rational and emotional motives that determine the choice of passengers of one or another type of transport, such as vehicles. In conclusion, we propose an algorithm for marketing research of the determinants of demand and the motives for consumer behavior of long-distance railway transport passengers.

Key words: demand for transport services, determinants of demand, controlled and uncontrolled factors, price and non-price factors, rational and emotional motives of consumer behavior.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими і практичними завданнями.

Використання маркетингових досліджень як основного джерела отримання інформації має велике значення для будь-якого підприємства, працюючого на ринку, незалежно від сили конкуренції на ньому і галузевої приналежності. Інформація, отримана завдяки маркетинговим дослідженням, виступає основою прийняття управлінських рішень або використовується для перевірки правильності раніше прийнятих рішень, розроблених і впроваджуваних заходів. Результати маркетингових досліджень дозволяють визначати співвідношення ключових ринкових показників – попиту і пропозиції, а також виявляти мотиви і формувати моделі споживчої поведінки. Це дає можливість не тільки прогнозувати поведінку споживачів, а і управляти нею в певній мірі, скеровуючи попит і вибір споживачів в інтересах підприємства.

Однак для досягнення мети маркетингові дослідження повинні здійснюватись на науковій основі і носити комплексний, системний характер. Ця вимога у практиці більшості вітчизняних підприємств не виконується. Що стосується залізничної галузі країни, то тут взагалі на сьогодні відсутня цілісна методологія маркетингових досліджень у пасажирському секторі.

Пасажирський залізничний транспорт відноситься до сервісної сфери економіки, пропонуючи населенню транспортну (основну) і додаткові

послуги. Характеристики послуги як особливого виду товару розглядаються практично у всіх працях науковців-маркетологів, однак недостатньо та однотипно. Специфіці транспортної послуги приділено ще менше уваги, проте якщо це питання піднімається у ряді праць, в тому числі українських вчених, то проблеми маркетингових досліджень послуг залізничного пасажирського транспорту, мотивів споживчої поведінки і споживчого вибору пасажирів вивчались вкрай недостатньо. Однак сьогодні, коли між перевізниками йде боротьба не стільки за пасажира взагалі, скільки за платоспроможного пасажира, для якого цінність транспортного обслуговування є значно важливішою за цінність транспортної послуги, цей аспект маркетингових досліджень вимагає поглиблення і розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам теорії і методології маркетингових досліджень на різних ринках присвячені наукові праці Багієва Г.Л. [2], Голубкова Є.П. [5], Зозульова О.В. і Солнцева С.О. [7], Короткова А.В. [9], Малхотри Н.К. [11] та інших зарубіжних і вітчизняних вчених.

Маркетингу на транспорті присвячені праці Аксьонова І.М. [1], Бакалінського О.В. [3], Галабурди В.Г. (зі співавторами) [13] та інших науковців. Маркетингові дослідження на транспорті розглядаються в небагатьох працях, причому це переважно наукові статті, зокрема, таких авторів, як Бакалінський

О.В. [3], Голоскоков В.М. [4], Шапошніков В.О. [15] та ін.

Дослідження факторів, що впливають на індивідуальний та / або сукупний попит на товари і послуги, можна знайти маже у всіх працях минулих років (класичних працях) і сьогодення авторів-науковців з таких галузей знань, як економічна теорія, мікроекономіка, психологія, соціологія, маркетинг і маркетингові дослідження. Досить відомими є наукові ідеї та напрацювання з аналізу індивідуальної мотивації і факторів споживчої поведінки таких зарубіжних і вітчизняних психологів, економістів і маркетологів, як К.Лавлок [10], К.Гронроос [17], А.Парасураман [18], В.Зейтамль [20] та багатьох інших.

Сьогодні увага до дослідження споживчих мотивів помітно зросла, оскільки виявлення причин поведінки дозволяє передбачити потреби споживачів, формалізовані у тих благах, які здатні задовольнити ці потреби, а також спрогнозувати поведінку споживачів на майбутнє, запропонувати шляхи і способи максимального задоволення потреб.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Не дивлячись на значну кількість праць з обраної проблематики, цілісна методологія маркетингових досліджень на вітчизняному залізничному транспорті, зокрема, у секторі пасажирських перевезень, досі не сформована. В ній відсутній такий важливий напрям, як дослідження та аналіз споживчої цінності транспортного обслуговування з позицій пасажирів. Наукові праці вітчизняних вчених, присвячені вивченню споживчої поведінки пасажирів і факторів, що обумовлюють їх споживчий вибір, нажаль, небагаточисельні. Все це значно ускладнює пошук шляхів і способів максимізації задоволення пасажирів залізничного транспорту і знижує ефективність впроваджуваних заходів,

багато з яких на практиці виявляються помилковими.

Метою статті є побудова загального алгоритму маркетингового дослідження попиту на ринку транспортних послуг для населення, який відображає специфіку цього ринку та враховує відмінності транспортної послуги від інших послуг.

В рамках загальної мети у статті вирішується також завдання формування методологічних основ маркетингового дослідження мотивів споживчої поведінки користувачів залізничного транспорту далекого сполучення, які впливають на їх вибір виду транспорту і тим самим обумовлюють поточний попит на транспортне обслуговування. Вирішення цього завдання дозволить перевести на наукову основу прогнозування попиту на пасажирські залізничні перевезення та впливати на мотивацію споживчої поведінки його користувачів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Збирання та обробка даних є початковим етапом і важливою частиною маркетингового дослідження, оскільки від їх повноти та якості залежать результати аналізу отриманої інформації, висновки, гіпотези і рекомендації. З огляду на це, для виявлення складеного попиту на транспортні послуги, прогнозування його динаміки та оцінки перспектив, аналізу відмінностей у різних сегментах пропонуємо дотримуватись представлені нижче схеми збирання інформації (рис. 1).

Починаючи маркетингові дослідження, потрібно чітко усвідомлювати не лише специфіку транспортної послуги, а й різницю між категоріями «транспортна послуга» і «транспортне обслуговування» (мова йдеться про пасажирські перевезення). Так, основними відмінностями транспортної послуги від інших послуг, які важливо враховувати при маркетингових дослідженнях, є вторинний характер, тривалість споживання, можливість

продемонструвати пасажиру умови споживання до купівлі послуги, розрізненість етапів споживання у часі. При цьому під терміном «транспортна послуга» пропонуємо розуміти процес перевезення, а також операції, що не входять до складу перевізного процесу, однак необхідні для його підготовки і

здійснення. Поняття «транспортне обслуговування» є складнішим поняттям, ніж транспортна послуга, оскільки пасажир сприймає його з точки зору послуг, що надаються, рівня організації транспортного процесу і взаємодії з іншими користувачами.



Рис. 1. Схема наповнення бази даних щодо попиту на транспортні послуги [авторська розробка]

Існує ряд об'єктивних і суб'єктивних факторів, які в різному ступені впливають на формування, локалізацію і реалізацію попиту як на транспорт в цілому, так і окремого виду транспорту. Виявлення цих факторів та оцінку їх впливу на попит за різних варіантів сили тиску виступають обов'язковим і дуже важливим завданням маркетингових досліджень, починаючи з формування на їх основі переліку факторів для кожного сегменту пасажирів і закінчуючи встановленням кількісних параметрів виявлених факторів та оцінкою на цій основі поточного і майбутнього попиту.

Аналіз зібраної інформації – це ще один важливий етап маркетингового дослідження, який полягає в отриманні із сукупності зібраних даних найсуттєвіших відомостей і показників, виявленні тенденцій, складанні оцінок і прогнозів. Результатом цього етапу досліджень мають стати гіпотези і висновки, необхідні для прийняття управлінських рішень. Адже лише за наявності повної та актуальної інформації можливо:

визначити потребу в транспортному обслуговуванні для різних груп населення і сегментів користувачів транспорту;
організувати контроль якості і повноти транспортного обслуговування;

здійснити контроль та оцінку раціональності використання транспортних та інших засобів, застосовуваних при обслуговуванні пасажирів;

визначити перелік першочергових заходів, необхідних для підвищення рівня транспортного обслуговування;

спрогнозувати на найближчу і віддалену перспективу попит на транспортні і додаткові послуги для різних сегментів пасажирів;

виявити перспективні транспортні маршрути і сполучення;

врахувати сезонні та інші коливання попиту з метою максимального його задоволення у пікові періоди та підтримування в періоди спадів;

визначити найбільш важливі для користувачів додаткові послуги для різних сегментів пасажирів;

виявити визначальні переваги пасажирів, які чинять найсильніший вплив на їх поведінку і вибір;

виявити найкращі практики конкурентних видів транспорту, дослідити їх позитивний досвід і застосувати на своєму транспорті;

визначити власні ключові компетенції, створити стійкі конкурентні переваги, забезпечити стратегічну конкурентну позицію на транспортному ринку.

Ринковий попит не є фіксованою величиною, він виступає функцією ряду змінних – детермінантів. Споживчі запити, вимоги і пріоритети також з часом змінюються, що обумовлює змінний характер споживчої цінності транспортного обслуговування. В ході маркетингових досліджень потрібно не тільки зафіксувати зміну попиту і визначити його детермінанти, а і виявити послуги, що мають найвищу потребу у більшості пасажирів і приносять найбільшу вигоду перевізнику, а також спостерігати за зміною споживчих пріоритетів, оскільки саме вони визначають динаміку попиту.

Еволюція попиту відбувається внаслідок дії двох груп факторів –

контрольованих (внутрішніх) і неконтрольованих (зовнішніх) [2, с. 46-47, 50-57; 6, с. 40-42; 8, с. 103-111; 13, с. 118-120].

Контрольовані фактори підприємство застосовує для впливу на попит у вигляді інструментів операційного маркетингу – зазвичай це найширші категорії «4Р», які і слугують засобами маркетингового тиску на попит і споживчий вибір в інтересах виробника. Якщо ж подивитись на ці фактори з позицій пасажирів, то їх можна трактувати так:

транспортне обслуговування як набір благ, який має певну споживчу цінність, сприяє вирішенню проблеми користувача транспорту;

ціна відноситься до жертв пасажира, які він має понести для володіння благами (перевагами) обраного ним рішення;

місце придбання / користування послугою, яке є для пасажира найзручнішим і тим самим підвищує її сприйману споживчу цінність;

просування, комунікації, які надають пасажирові всю необхідну для користування послугою інформацію і здатні змінити її споживчу цінність.

Неконтрольовані фактори динамізації попиту являють собою обмеження, з якими стикається продуцент послуг (товарів) на ринку. Однак вони не є предметом розгляду в даній статті.

Як показують проведені нами спостереження, ключовими детермінантами попиту пасажирів на послуги залізничного транспорту далекого сполучення та факторами впливу на рішення щодо споживчого вибору, як правило, виступають:

- якість послуг (очікувана або сприйнята по результатах попереднього досвіду користування);

- насиченість ринку даними послугами;

- ціна послуг на залізничному транспорті відносно бюджету споживачів і порівняно з аналогічними послугами

конкурентів, якими виступають не лише транспортні організації (наприклад, послуги готелів у населеному пункті і кімнат тривалого відпочинку на вокзалі);

- доходи користувачів послуг та їх динаміка;

- вартість додаткових послуг для користувачів залізничного транспорту;

- споживчі очікування користувачів залізничного транспорту;

- споживчі переваги та ін.

Дослідження детермінантів попиту дозволяє встановити взаємозв'язок між ними і проводити аналіз їх впливу на формування і зміни попиту. Так, сприймана цінність послуги буде вище, якщо: послуга характеризується особливостями, унікальними властивостями, елементами ексклюзивності; споживачі не мають інформації щодо аналогічних послуг конкурентів; пропонується послуга не піддається (погано піддається) порівнянню; вартість послуги порівняно невисока (відносно конкурентів і доходів споживачів) тощо.

Крім групування детермінантів попиту на контрольовані і неконтрольовані, їх поділяють на цінові і нецінові [6, с. 39-42; 12, с. 89-90; 14, с. 46-48; 16, с. 55-56]. Вплив цінових детермінантів є очевидним, їх дослідження не представляє складності, проте повинне проводитись систематично. Значно більшої уваги від маркетологів потребують нецінові детермінанти і передусім – очікування споживачів. Будь-які прояви очікувань відносяться до факторів ризику споживачів, які суттєво впливають на їх поведінку.

Відмінною рисою мотивів поведінки кожної людини є цілеспрямованість, що притаманно і користувачам транспорту. При цьому, організовуючи маркетингові дослідження, спрямовані на виявлення мотивів їх поведінки, не слід забувати, що мотиви змінюються у часі, під тиском обставин, оскільки є динамічними факторами. Через

це поведінка пасажирів часто здійснюється по мотивації, суттєво відмінній від початкової.

Поведінку споживача на ринку обумовлюють різноспрямовані причини, які не співпадають у часі. Навіть в умовах дефіциту покупець діє під тиском не одного, а ряду факторів, кожний з яких зазнає впливу та сам впливає на інші фактори. У маркетингових дослідженнях клієнтів залізничного транспорту зусилля можуть бути зосереджені на пошуку тієї цінності, яка визначає вибір певного виду транспорту, типу рухомого складу, класу та інших параметрів поїздки, а також характеристик додаткових послуг. Споживач може звертати увагу не тільки на визначальну об'єктивну цінність, а і на дрібні переваги, пов'язані з користуванням тією чи іншою транспортною і додатковими послугами. У зв'язку з цим транспортній організації потрібно не тільки передбачити основні мотиви поведінки і причини вибору пасажиром певного варіанту, а й встановити вагомість кожного з мотивів, оскільки це буде покладене в основу маркетингових стимулів для здійснення пасажиром потрібного перевізнику вибору. Для цього маркетингові дослідження мають здобути таку інформацію:

- які потреби задовольняє залізниця як організація з транспортного обслуговування пасажирів на далеких відстанях;

- які фактори стримують розвиток попиту на послуги залізничного транспорту, а які виступають його детермінантами;

- які склались патерни поведінки пасажирів з приводу придбання (користування) тих чи інших послуг залізниці (транспортних і додаткових);

- як сприймається пропозиція залізниці (транспортні і додаткові послуги) різними сегментами пасажирів;

- яка суспільна думка склалась відносно успішності транспортного

обслуговування в цілому і залізничним транспортом – зокрема.

Отже, інтенції (мотиви) споживчої поведінки пасажирів мають вивчатись достатньо ретельно, оскільки такий аналіз дозволяє виявити послуги, які в найбільшій мірі задовольняють вимоги їх споживачів. Проводячи такі дослідження, потрібно враховувати складний і неоднозначний характер мотивації покупців [6, с. 42-43; 8, с. 109], що підтверджується наявністю чималої кількості достатньо відомих теорій мотивації. Серед них з позицій дослідження інтенцій споживчої поведінки заслуговує найбільшій уваги теорія Д.Шварца [19, с. 129-148], тому зупинимось на ній.

Основними раціональними мотивами, які спонукають пасажирів до користування послугами певного виду транспорту, виступають такі:

економія коштів, часу, фізичних зусиль, емоцій при отриманні бажаного рівня зручності і комфорту;

якість (очікувана) послуг, яка стає визначальним фактором для пасажирів та в його свідомості асоціюється з відповідною ціною;

зручність, тобто прагнення до максимальної простоти, швидкості і легкості отримання послуг, пристосованості процесу отримання послуг до потреб споживача в цілях мінімізації фізичних зусиль;

гарантоване обслуговування, яке обумовлює рівень надання послуг (транспортної і додаткових) і, відповідно, задоволення пасажирів;

зниження ризику, що є природним прагненням людини до фінансової стабільності і фізичної безпеки;

репутація, імідж, що виступає досить важливою інтенцією при виборі перевізника, якому довіряє пасажир, виду транспортного засобу та супутніх сервісних послуг.

До основних емоційних мотивів, обумовлюючих споживчу поведінку пасажирів, відносяться:

особисте «Я» - мотив, який виражається в прагненні кожної людини до персонального визнання, відчуття власної важливості, поваги з боку оточуючих;

визнання – відрізняється від попереднього мотиву націленістю на підвищення власного статусу, покращення репутації, оскільки одні споживачі задовольняються придбанням послуг, а інші більше цінують сам процес обслуговування;

свобода – прагнення до власної самостійності і незалежності, звільнення від будь-якого тиску при виборі варіанту і прийнятті рішення, однак і до наявності варіантів вибору;

пізнання – стійка націленість на нові знання, відкриття, дослідження, що є важливим мотивом при виведенні нових (оновлених) товарів і послуг на ринок, оскільки сприяє швидшому прийняттю новинок;

зручність – бажання зробити свої дії щодо придбання і споживання послуг максимально комфортними і простими, не потребуючими помітних емоційних і психологічних витрат;

вигода – бажання збільшити свій добробут або понести витрати з максимальною корисністю, ефективністю, віддачою;

слідування моді – бажання відповідати сучасності, новим тенденціям і віянням. Цей мотив чітко проявляється в багатьох, але не у всіх сферах обслуговування, зокрема, на транспорті виявлення його впливу є доволі складним завданням, хоча він теж має місце;

суспільне визнання – бажання бути прийнятим і зайняти певне місце в суспільстві, подібатись оточуючим;

самореалізація – прагнення до постійного розвитку, бажання досягти власних життєвих цілей, самоствердитись;

альтруїзм – прагнення зробити щонебудь корисне для свого оточення;

зниження ризику – бажання отримати гарантії безпеки для відчуття стабільності і впевненості;

престиж, імідж – двоякий мотив: з одного боку, це прагнення відноситись до певної соціальної групи, що зумовлює діяти у колективі, в рамках відповідної соціальної групи, а з іншого – прагнення до незалежності, що передбачає особливі, відмінні від інших дії.

Як бачимо, такі мотиви, як зручність, економія (вигода), зниження ризику і престиж (імідж), можуть мати як раціональну, так і емоційну основу, однак при цьому відображають різні аспекти поведінки споживачів.

Визначення інтенцій поведінки споживачів транспортної організації ускладнюється тим, що сучасне суспільство має одночасно протилежні потреби, як, наприклад, осілість і мобільність,

відпочинок і зайнятість, бажання бути сучасним і небажання піддавати себе зайвим ризикам та ін. Наявність таких двояких мотивів у пасажирів вимагає прискіпливого маркетингового аналізу інтенцій їх поведінки. При цьому більшу увагу слід приділити емоційним причинам, так як вони у більшості випадків виявляються важливішими, ніж раціональні, стають вирішальними.

Узагальнюючи вищевикладене, можемо представити етапи та послідовність досягнення цілей маркетингових досліджень споживчої мотивації пасажирів залізничного транспорту далекого сполучення у вигляді алгоритму, відображеного на рис. 2.



Рис.2. Алгоритм маркетингового дослідження детермінантів попиту і мотивів споживчої поведінки пасажирів залізничного транспорту далекого сполучення [авторська розробка]

Висновок. Користуючись послугами транспорту, пасажирів втягують у сервісний процес і пізнавально-оцінювальну діяльність, яка носить цілеспрямований характер. Логічним поштовхом для цього виступають певні мотиви, в основі яких лежать відповідні потреби, на задоволення яких спрямовані усвідомлені і спонтанні дії споживача. Способами задоволення потреб споживачів виступають мотиви їх споживчої поведінки.

Потреби користувачів пасажирського залізничного транспорту далекого сполучення є досить складними і різноманітними, носять комплексний характер.

Дослідження факторів динамізації потреб, споживчої мотивації і детермінантів, що впливають на них, дозволяють виявити актуальні споживчі переваги, зрозуміти мотиви споживчого вибору виду транспорту та інших параметрів транспортного обслуговування і завдяки цьому – з одного боку, відчутно підвищити попит на послуги (основну і додаткову) залізничного транспорту, що дозволить зміцнити його фінансово-економічний стан, а з іншого боку – значно підвищити рівень задоволення користувачів залізничного пасажирського транспорту. Однак для досягнення цілей такі дослідження мають носити всебічний і системний характер, спиратись на наукові засади. Запропонований нами порядок створення і наповнення бази даних щодо попиту на транспортне обслуговування, а також алгоритм маркетингових досліджень детермінантів попиту і споживчих мотивів роблять певний внесок у формування цілісної методології маркетингових досліджень в секторі пасажирських перевезень на залізничному транспорті та можуть бути успішно застосовані на інших видах пасажирського транспорту.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аксенов И.М. Маркетинг на объектах транспорта: Монография. – Нежин: ООО «Издательство «Аспект-Полиграф», 2006. – 336 с.
2. Багиев Г.Л., Моисеева Н.К., Черненко В.И. Международный маркетинг: Учебник для вузов. – 2-е изд. – СПб.: Питер, 2008. – 688 с.
3. Бакалінський О. В. Маркетингові дослідження ставлення пасажирів залізничного транспорту до якості обслуговування як важливого чинника його конкурентоспроможності [Текст]: звіт про НДР / ДЕТУТ; кер. Бакалінський О. В.; вик.: Кравчук О. В. – Київ, 2008. – 81 с.
4. Голоскоков В.Н. Информационная логистика в реформировании и развитии сферы услуг пассажирского железнодорожного транспорта: Автореф. дис. на соискание уч. степени докт. эк. наук. – Ростов: ГОУ ВПО «Ростовский государственный строительный университет», 2008. – 27 с.
5. Голубков Е.П. Маркетинговые исследования: теория, методология и практика. – М.: Издательство «Финпресс», 1998. – 416 с.
6. Данченко Л.А. Маркетинг: Учебное пособие, руководство по изучению дисциплины, практикум, учебная программа. – М.: Московский государственный университет экономики, статистики и информатики, 2005. – 300 с.
7. Зозулев А.В., Солнцев С.А. Маркетинговые исследования: теория, методология, статистика: Учеб. пособие. – М.: Знания, 2008. – 643 с.
8. Кислицына, В.В. Маркетинг: учебник для вузов. – Киров: Изд-во ВятГГУ, 2011. – 489 с.
9. Коротков А.В. Маркетинговые исследования: учебник для бакалавров / А. В. Коротков. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство «Юрайт», 2014. – 595 с.
10. Лавлок К. Маркетинг услуг: персонал, технологии, стратегии: [пер. с англ.] / Кристофер Лавлок. – 4-е изд. – М:

Издательский дом «Вильямс», 2005. – 1008 с.: ил. – ISBN 5–8459–0648–2 (рус.).

11. Малхотра, Нэреш К. Маркетинговые исследования. Практическое руководство, 3-е издание: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. – 960 с.

12. Транспортный маркетинг: Учебник. – Изд. перераб. и доп. / В.Г. Галабурда, Г. В. Бубнова, Е.А. Иванова и др.; под ред. В.Г. Галабурды. – М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. – 452 с.

13. Федько В.П. Товарная политика организации: Учебник для вузов. Стандарт третьего поколения. – СПб.: Питер, 2018. – 608 с.

14. Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р. Экономика. Пер. со 2-го англ. изд. – М.: Дело, 2001. – 821 с.

15. Шапошников, В.А. Методологические аспекты проведения маркетинговых исследований / В.А. Шапошников, Г.В. Астратова // [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.cfin.ru/press/practical/2007-02/03.shtml>.

16. Экономическая теория: Полный курс МВА [Электронный ресурс] / И. К. Станковская, И. А. – Москва: Стрелец: Рид Групп, 2011. 435 с. – Режим доступа: http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=8329206. – Назва з екрана (дата звернення 18.04.2018).

17. Groenroos C. Service management and marketing – a customer relationship management approach / C. Groenroos. – Chichester: John Wiley & Sons, 2007. – 483 p.

18. Parasuraman A. Conceptual Model of Service Quality and Its Implications for Future Research [Текст] / A. Parasuraman, Valarie A. Zeithaml, Leonard L. Berry // Journal of Marketing. – 1985. – Vol.49, Fall. – Pp. 41-51.

19. Schwartz S.H. Culture matters: National value cultures, sources and consequences // C.-Y. Chiu, Y.Y. Hong, S. Shavitt, R.S. Wyer (eds). Understanding culture: Theory, research and application. – N.Y.: Psychology Press, 2009. – P. 127-150.

20. Zeithaml V. A. Services marketing: integrating customer focus across the firm / V. A. Zeithaml, M. J. Bitner. – Singapore: McGraw–Hill, 2003.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133960

УДК 658.2

ЕКОНОМІЧНИЙ ЗМІСТ КОНТРОЛІНГУ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПРОДУКЦІЇ

Морозова Л.В., ст. викладач (НА НГУ)

В статті аналізуються основні економічні тенденції контролінгу управління якістю продукції, на основі чого пропонуються рішення, представлені у формі методики з управління контролем якості продукції. Визначено, що основними чинниками, які впливають на управління якістю продукції, є чинники внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства та виконано їх розкриття. Зазначено, що всі приведені чинники слід враховувати в процесі вибору виду управлінських дій з контролю якості продукції.

Ключові слова: *контролінг, управління, якість, продукція, чинники, внутрішнє та зовнішнє середовище, методика*

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ КОНТРОЛЛИНГА УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ ПРОДУКЦИИ

Морозова Л.В., ст. преподаватель (НА НГУ)

В статье анализируются основные экономические тенденции контроллинга управления качеством продукции, на основе чего предлагаются решения, представленные в форме методики по управлению контролем качества продукции. Определено, что основными факторами, которые влияют на управление качеством продукции, есть факторы внутренней и внешней среды предприятия и выполнено их раскрытия. Отмечено, что все приведенные факторы следует учитывать в процессе выбора вида управленческих действий по контролю качества продукции.

Ключевые слова: *контроллинг, управление, качество, продукция, факторы, внутренняя и внешняя среда, методика*

ECONOMIC CONTROLLING CONTROL QUALITY MANAGEMENT

*Morozova L.V., senior lecturer
(National Academy of the National Guard of Ukraine)*

The purpose of any product is to meet the needs of consumers. The ability of products to meet these needs depends, first of all, on product quality. Thus, one of the most important conditions for a successful development of an enterprise is the effective management of the quality of products at all stages of its production. A special place in the quality management of products is quality control. It is control as one of the effective means of achieving the goals set and the most important function of management promotes the correct use of those that objectively exist, as well as the conditions created by man and the conditions of production of high quality. From the measure of excellence in quality control, its technical equipment and organization depends largely on the efficiency of production in general.

The main factors influencing the quality management of products are the factors of the internal and external environment of the enterprise. To factors of the internal environment it is necessary to attribute organizational-legal form, stage of life cycle, appearance (large, medium, small), availability and quality of used financial, labor (and other) resources, type of products, general corporate, competitive and functional development strategies.

The factors of the external environment should include: loyalty of the legislation of the industry, capacity and geographical location of the market of influence, the level of competition and the pace of development of socio-economic processes in the region, the development of infrastructure, the forms and methods of financial development of the enterprise.

All of these factors should be taken into account in the process of choosing a type of managerial action to control product quality. In order to determine the most significant factors of a particular enterprise, the matrix of strategic SWOT analysis should be used.

The structure of the quality control and control methods varies depending on the quality control operations involved. Therefore, the description of the specifics of changes in the composition of parameters and control methods should be carried out within the framework of quality control operations.

Key words: *controlling, management, quality, production, factors, internal and external environment, methodology.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Призначенням будь-якої продукції є задоволення потреб споживачів. Здатність продукції задовольняти даним потребам залежить, насамперед, від якості продукції. Таким чином, однією з найважливіших умов успішного розвитку підприємства є ефективне управління якістю продукції на всіх етапах її виробництва. Особливе місце в управлінні якістю продукції займає контроль якості. Саме контроль як один з ефективних засобів досягнення намічених цілей і найважливіша функція управління сприяє правильному використанню тих, що об'єктивно існують, а також створених людиною передумов та умов випуску продукції високої якості. Від міри досконалості контролю якості, його технічного оснащення й організації багато в чому залежить ефективність виробництва в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Результати аналізу літературних джерел [1-6] свідчать про наявність стандартів з контролю якості продукції, розробленість науково обґрунтованих підходів до оцінки якості продукції, наявність інструментів контролю якості у вигляді відповідних карт. Але в спеціалізованій літературі на сьогодні є відсутньою комплексна методика автоматизації процесу управління контролем якості.

Отже *метою* роботи є аналіз економічного змісту контролінгу процесу управління контролем якості продукції на основі авторської методики.

Виклад основного матеріалу дослідження. Необхідність організації системи контролю якості в умовах безперебійного потокового виробництва, як правило, обумовлена наступними причинами:

1) нестабільність показників якості продукції різних груп складності;

2) неможливість виконання замовлень, що повторюються (періодичних), за одними й тими же нормативами;

3) наявність періодичних збоїв потокового виробництва унаслідок незадовільної якості продукції навіть при високій кваліфікації персоналу;

4) незадоволення замовників якістю продукції;

5) високі технологічні відходи матеріалів на виробництві.

В результаті аналізу літературних джерел [1,2, 7-10] були виявлені проблеми, які пов'язані з низьким рівнем управління контролем якості продукції:

1) висока вартість устаткування контролю якості;

2) неточно певні критерії для аналізу і затвердження процесів;

3) несвоєчасне проведення / відсутність атестації устаткування;

4) несвоєчасне проведення / відсутність атестації персоналу;

5) використання некоректних методик і процедур при визначенні параметрів якості продукції;

6) використання невідповідного обладнання;

7) відсутність обладнання для моніторингу і вимірювань;

8) відсутність моніторингу і вимірювань на підприємстві;

9) низька кваліфікація фахівців;

10) відсутність метрологічного нагляду, атестованими методиками виконання вимірювань, еталонами, вживаними при калібруванні, дотриманням метрологічних правил і норм;

11) неефективне впровадження державних і галузевих стандартів в діяльності;

12) несформульовані вимоги по схваленню продукту, процедур, процесів і устаткування;

13) неефективні вимоги до кваліфікації персоналу;

14) некоректні вимоги до системи управління якістю;

15) недостатня інтеграція виробничих процесів;

16) відсутність або недостатня автоматизація управління технологічними процесами у виробничих підрозділах;

17) невчасне проведення / відсутність аналізу задоволеності замовника;

18) невідповідність вимог до продукту;

19) непроведення характеристики тенденцій процесів і продуктів, включаючи можливості для запобіжних дій;

20) невчасне здійснення дій із постачальниками, наслідок – відсутність необхідних матеріалів на складі в потрібний момент;

21) недостатня мотивація співробітників;

22) відсутність стратегічного планування;

23) неефективна організація постачання витратними матеріалами;

24) необхідність перекваліфікації, навчання кадрів, відділу постачання і збуту у зв'язку з швидкими тенденціями розвитку ринку;

25) відсутність проведення аналізу маркетингової діяльності конкурентів;

26) використання застарілого устаткування;

27) відсутність стратегії якості.

На основі вказаних елементів за допомогою програми DecisionExplorer була побудована і були виділені її ключові елементи:

1) відсутність метрологічного нагляду за станом і застосуванням атестованих методик виконання вимірювань; еталонами, вживаними при калібруванні, дотриманням метрологічних правил і норм;

2) низька кваліфікація фахівців;

3) відсутність проведення вимірювань параметрів контролю якості продукції;

4) витрати на контроль якості продукції;

5) неузгодженість із замовником параметрів технологічного процесу.

Основними чинниками, які впливають на управління якістю продукції, є чинники внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства. До чинників внутрішнього середовища необхідно відносити організаційно-правову форму, стадію життєвого циклу, вигляд (велике, середнє, маленьке), наявність і якість використаних фінансових, трудових (і інших) ресурсів, вид продукції, загальнокорпоративна, конкурентні і функціональні стратегії розвитку [7].

До чинників зовнішнього оточення слід віднести: лояльність законодавства галузі, ємкість і географічне розташування ринку впливу, рівень конкуренції і темпи розвитку соціально-економічних процесів в регіоні, розвиненість інфраструктури, форми і методи фінансового розвитку підприємства [8].

Всі приведені чинники слід враховувати в процесі вибору виду управлінських дій з контролю якості продукції. Для того, щоб визначитися з найбільш значущими чинниками конкретного підприємства, слід використовувати матрицю стратегічного SWOT-аналізу (див. табл. 1). Визначити значущість і силу кожного чинника на процес управління контролем якості продукції доцільно за допомогою експертних методів, використовуючи шкали оцінок, запропоновані в табл. 2.

Загальну оцінку впливу чинників можна розрахувати за формулою:

$$B = A - П \quad (1)$$

де B – загальна оцінка впливу чинників внутрішнього і зовнішнього

середовища на процес управління контролем якості продукції на підприємстві, бали;
 контролем якості продукції на підприємстві, бали;

А – чинники, які позитивно впливають на процес управління контролем якості продукції на підприємстві, бали;
 П – чинники, які негативно впливають на процес управління контролем якості продукції на підприємстві, бали.

Таблиця 1

Матриця SWOT-аналізу

Чинники	Значущість чинника	Ступінь впливу на підприємство	Рівень важливості чинника (2x3)
1	2	3	4
1. Внутрішні можливості			
1.1			
1.2			
Разом			
2. Зовнішні можливості			
2.1			
2.2			
Разом			

Таблиця 2

Шкала оцінок чинників внутрішнього і зовнішнього середовищ підприємства

Параметр	Кількість балів	Якісна характеристика
1. Ступінь впливу чинника	1	Вплив не здійснюється
	2	Вплив неістотний
	3	Як правило, чинник впливає
	4	Чинник впливає постійно
	5	Вплив значний
2. Значущість чинника	1	Значущість впливу незначна
	2	Значущість впливу істотна
	3	Значущість впливу значна

Якщо $B > 0$, тобто має позитивне значення, підприємство може зробити наступні управлінські дії на процес управління контролем якості продукції на підприємстві:

- 1) здійснення додаткової мотивації співробітників служби контролю якості;
- 2) пошук додаткових можливостей підвищення якості продукції виходячи із сприятливих чинників зовнішнього середовища;
- 3) систематичне дослідження і впровадження нових технологій забезпечення якості продукції;

4) планування запобіжних дій виходячи з негативно впливаючих чинників.

Якщо $B < 0$, тобто має негативне значення, підприємству слід здійснити наступні дії, що управляють, на процес управління контролем якості продукції на підприємстві:

- 1) впровадження сучасного устаткування контролю якості;
- 2) проведення систематичної перевірки роботи служби контролю якості;

3) посилювання процедур і операцій по контролю якості на всіх етапах;

4) проведення атестації устаткування і персоналу;

5) впровадження коректуючи заходів з урахуванням чинників, що негативно впливають.

Структура параметрів контролю якості і методи контролю різні залежно від відповідного складу операцій контролю якості. Тому опис специфіки зміни складу параметрів і методів контролю слід здійснювати в рамках операцій по контролю якості.

Висновки: Таким чином, в даному дослідженні науковий результат запропонованого рішення представлений у формі методики з управління контролем якості продукції.

Практичним результатом є рекомендації системі менеджменту з усунення проблем з управління контролем якості продукції.

Подальшим напрямком даного дослідження може стати проектування методики розробки інформаційного забезпечення контролю якості продукції на основі систем підтримки прийняття рішень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Брун М. Управление качеством: затраты и выгоды / М. Брун, Д. Геогри// Проблемы теории и практики управления. - 2000. - № 1. - С. 70-75.

2. Воскобойников В. Новые подходы к управлению качеством продукции./В. Воскобойников// Экономика и жизнь. – 1999.- №50.- с.15.

3. Соколовський С.А. Управління якістю виробництва та обслуговування:

навчальний посібник / С.А.Соколовський, С.П. Павлов,

М.В. Черкашина М.О. Науменко, Є.М.Грабовський. - Харків: НАНГУ, - 2015. – 264с.

4. Романовський О.Г. Аудит і оцінювання управлінської діяльності/ О. Г. Романовський, М. В. Черкашина, М. О. Науменко, Є.М.Грабовський, Т. В. Гура, Є. В. Воробйова. – Х.: АВВМВСУ, 2014. - 296 с.

5. ДСТУ ISO 9000-1-95, часть 1. Стандарты по управлению качеством и обеспечению качества – Режим доступа: <http://www.budinfo.com.ua/dstu/289.htm> (19.03.2017). – Загл. с экрана: ДСТУ ISO 9000-1-95 Государственный стандарт Украины.

6. ДСТУ ISO 9000-2-96, часть 2. Стандарты по управлению качеством и обеспечению качества – Режим доступа: <http://www.budinfo.com.ua/dstu/290.htm> (21.03.2017). – Загл. с экрана: ДСТУ ISO 9000-2-96 Государственный стандарт Украины.

7. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 4 (40). - С. 117 – 120.

8. Каличева Н.Є. Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева, С.Є. Бохан// Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). С. 5 – 15.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133963

УДК 629.49

ВДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПРОДУКЦІЇ ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Науменко М.О., д.філ. екон. напр., професор (НА НГУ)

У статті розроблено механізм управління якістю продукції; обґрунтовано його складові елементи – принципи, методи, функції, інструменти; визначено напрями управлінського впливу на якість продукції. Досліджено, що управління якістю продукції містить у собі ті аспекти виконання функцій управління, що визначають цілі і відповідальність у сфері якості. Обґрунтовано доцільність застосування соціальних методів управління в системі якості.

Ключові слова: механізм, якість продукції, управління, методи, функції, персонал

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ ПРОДУКЦИИ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Науменко Н.А., д. фил. экон.напр., профессор (НА НГУ)

В статье разработан механизм управления качеством продукции; обоснованы его составляющие элементы – принципы, методы, функции, инструменты; определены направления управленческого влияния на качество продукции. Доказано, что управление качеством продукции включает в себя те аспекты выполнения функций управления, определяющие цели и ответственность в области качества. Обоснована целесообразность применения социальных методов управления в системе качества.

Ключевые слова: механизм, качество продукции, управление, методы, функции, персонал.

IMPROVING THE QUALITY MANAGEMENT OF THE PRODUCTION OF HIGH-TECH ENTERPRISES

*Naumenko M.A., Ph.D. economic direction, professor
(National Academy of the National Guard of Ukraine)*

The center of economic policy at the present stage is the task of comprehensive upgrading of the technical level and quality of products, which should implement the latest achievements of scientific thought, to satisfy the highest techno-economic, aesthetic and other requirements of consumers. Improving the quality of domestic products in a market economy is one of the components of the mechanism of accelerating the socio-economic development of society, requires the strengthening of the effectiveness of state standards to its technical level.

The mechanism of product quality management is considered one of the elements of the general economic mechanism of the enterprise. With this in mind, quality policy is an element of overall policy and is endorsed by senior management. It represents the general intentions and direction of the enterprise to the quality, formally formulated by the supreme

leadership. In other words, quality policy is a guideline for the general direction of the enterprise's activities in quality management of products.

Quality policy is aimed at choosing the areas of work on product quality management, goals and the choice of real means for their achievement, which will allow the production of high quality products. The main focus of quality policy should be to maximize the use of all internal reserves to achieve a high level of product quality, as well as to find solutions that would reduce costs without compromising quality.

The mechanism of product quality management is a set of methods and techniques of influence from the management of the company to its employees in order to effectively direct their actions and use of potential properties to quality work.

Product quality management includes those aspects of management functions that define goals and responsibilities in the field of quality. Therefore, quality management functions are used for quality management, quality assurance, quality control, training and motivation of employees in the field of quality. All these functions are interlinked in the form of loops of quality and collectively represent a process of quality management within the entire enterprise.

Key words: *mechanism, quality of production, management, methods, functions, personnel*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. У центр економічної політики на сучасному етапі поставлено завдання всебічного підвищення технічного рівня і якості продукції, яка повинна втілювати останні досягнення наукової думки, задовольняти найвищі техніко-економічні, естетичні та інші вимоги споживачів. Підвищення якості вітчизняної продукції в умовах ринкової економіки є однією зі складових механізму прискорення соціально-економічного розвитку суспільства, вимагає посилення дієвості державних стандартів на її технічний рівень. Внаслідок вказаного вельми актуального значення набуває проблематика вдосконалення управління якістю продукції високотехнологічних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. У сучасних роботах, пов'язаних з проблемою забезпечення якості, висвітлюють різні аспекти процесу вдосконалення управління якістю продукції високотехнологічних підприємств. Так, в роботі [1] висвітлюються загальні засади

управління якістю продукції. В дослідженні [2] аналізуються проблеми якості аудиту та оцінювання управлінської діяльності. В роботі [3] запропоновано розгляд особливостей метрології, стандартизації, сертифікації та акредитації продукції та підприємств. Орлов П.А. в дослідженні [4] розглядає особливості менеджменту якості продукції. Разом з тим, на сьогодні недостатньо опрацьовані питання вдосконалення управління якістю продукції високотехнологічних підприємств.

Отже метою статті є вдосконалення механізму управління якістю продукції високотехнологічних підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Механізм управління якістю продукції вважається одним з елементів загального господарського механізму підприємства. З огляду на це політика у сфері якості є елементом загальної політики та схвалюється вищим керівництвом. Вона являє собою загальні наміри та спрямованість підприємства на якість, які офіційно сформульовані найвищим керівництвом. Іншими словами, політика якості є орієнтиром для загального спрямування діяльності

високотехнологічного підприємства на управління якістю продукції.

Політика якості спрямована на вибір напрямків роботи з управління якістю продукції, цілей та вибору реальних засобів для їх досягнення, які дозволять виготовляти продукцію високої якості. Головним напрямом в політиці якості повинне бути максимальне використання усіх внутрішніх резервів для досягнення високого рівня якості продукції, а також пошук таких рішень, які дозволили б скоротити витрати без зниження якості.

Механізм управління якістю продукції являє собою сукупність методів та прийомів впливу з боку керівництва підприємства на його працівників з метою ефективного спрямування їх дій та використання потенційних властивостей до якісної праці. Запропонований механізм спрямований на забезпечення ефективного процесу управління якістю продукції, що сприяє створенню якісної продукції. Основною кінцевою метою механізму управління якістю продукції визначено забезпечення створення якісної продукції згідно міжнародних стандартів якості. Поставлена мета досягається на основі ефективної взаємодії елементів механізму: методів, принципів, функцій, інструментів управління якістю продукції (рис. 1).

Управління якістю продукції містить у собі ті аспекти виконання функцій управління, що визначають цілі і відповідальність у сфері якості. Тому із функцій управління якістю застосовуються: планування якості, організація робіт з формування якості, контроль якості, навчання та мотивація працівників в області якості. Всі ці функції пов'язані між собою у вигляді петлі якості і у сукупності являють собою процес управління якістю в рамках всього підприємства.

Планування якості є складовою частиною управління якістю, що зосереджена на встановленні цілей у сфері

якості, визначенні операційних процесів, відповідних ресурсів, необхідних для досягнення цілей у сфері якості високотехнологічними підприємствами. Планування якості охоплює також оцінку якості праці виконавців і якості продукції, підготовку системи і програми якості, розробку положень з її поліпшення. Планування якості здійснюється, виходячи з аналізу вимог замовників та ринків збуту і спрямовано на їх задоволення.

Організація робіт в області якості передбачає побудову структури і забезпечення її ефективного функціонування, розподілу відповідальності, повноважень, взаємовідносин між працівниками, розробку відповідних схем зв'язків із зовнішніми організаціями, а також розробку системи якості. При цьому для створення системи якості, що відповідає сучасному рівню, використовуються рекомендації міжнародних стандартів ISO 9000:2009, в яких узагальнено досвід створення таких систем, накопичений у розвинених країнах.

Після розробки йде етап впровадження системи якості, протягом якого проводяться внутрішні перевірки системи і, як правило, її доопрацювання за результатами перевірок. Завершальним етапом є сертифікація системи якості на відповідність стандартам ISO 9000. Одержання сертифікату від авторитетного незалежного органу істотно зміцнює позиції підприємства на ринках збуту, оскільки дає замовникам додаткову впевненість у можливості підприємства стабільно забезпечувати необхідний рівень якості. При організації робіт в області якості необхідно забезпечити на всіх етапах виробничого процесу застосування якісних матеріалів, сучасного устаткування, засобів вимірів, професійно підготовленого, мотивованого трудового потенціалу з творчим та інтелектуальним капіталом, необхідну документацію.

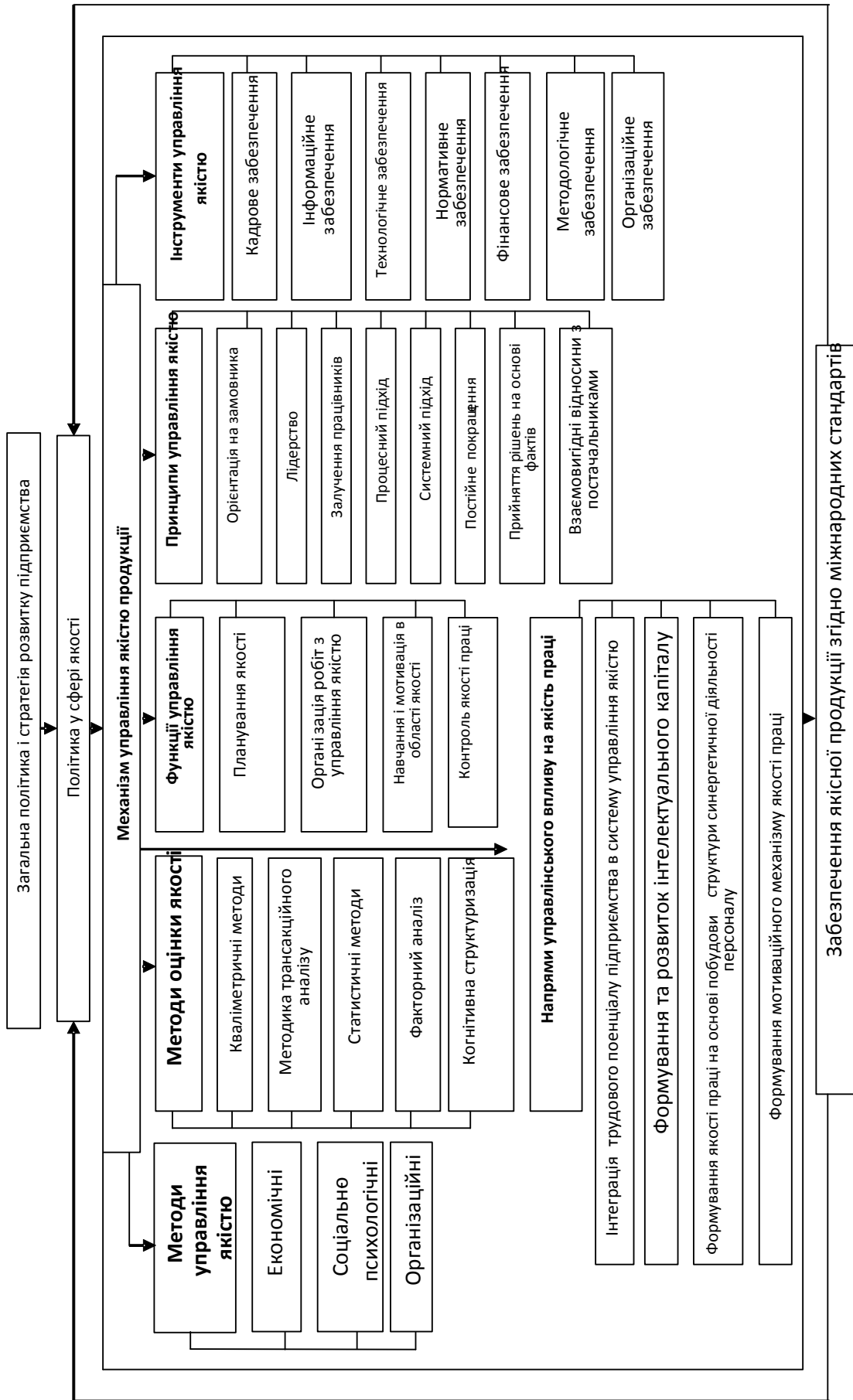


Рис. 1. Механізм управління якістю продукції

Навчання і мотивація працівників спрямовані на формування активного і кваліфікованого трудового потенціалу, який поряд з матеріально-технічною базою і організацією робіт є одним з основних факторів виготовлення високоякісної продукції [5]. Навчання працівників слід орієнтувати на виконання ключових функцій, серед яких: надання праці творчого характеру, згуртованість трудових колективів, формування і розвиток інтелектуального капіталу, підвищення кваліфікації працівників, зниження втрат від неефективних, нераціональних, некваліфікованих дій.

Працівники всіх рівнів управління повинні бути ознайомлені з основними положеннями чинного законодавства у сфері якості, в першу чергу – із законами про захист прав споживачів, сертифікацію, єдність вимірів, стандартизацію, міжнародними стандартами якості, методами, які використовуються для оцінки якості та її підвищення, удосконалення технічного рівня знань, навчання в галузі технологічних інновацій у виробництві, раціональне використання природних ресурсів [6].

Так, керівництво високотехнологічного підприємства повинне чітко розуміти принципи забезпечення якості продукції, уміти правильно визначати політику у сфері якості і здійснювати стратегічне планування з урахуванням зовнішніх і внутрішніх факторів. Управлінський персонал повинен бути обізнаний з функціями своїх підрозділів у системі якості і методами їх виконання, досконало знати систему якості, усвідомлювати свою роль та місце в цій системі. Працівники служби якості повинні мати достатні теоретичні знання в сфері якості, мати досвід з розробки системи якості, практично здійснювати управління і контроль за якістю праці, знати технологію і організацію виробництва.

При навчанні виробничого персоналу необхідно усвідомлювати, що якість

продукції формується у виробничому процесі, а методи розробки і виготовлення продукції повинні бути спрямовані на досягнення необхідних її техніко-економічних характеристик. Тому навчання якості нерозривно пов'язане з професійним навчанням, при якому рекомендується вивчати метрологію, статистику, кваліметрію, документи з стандартизації тощо.

Для навчання питанням якості необхідно залучати, крім сторонніх спеціалістів, власних працівників, які практично займаються питаннями якості та досконало знають специфіку підприємства. За результатами навчання повинна бути передбачена оцінка знань та умінь працівників для їх офіційної атестації, а також визначення можливостей їх професійного росту і просування по службі. При цьому необхідною умовою є те, що працівники повинні чітко уявляти залежність кар'єрного зростання від результатів навчання. Для досягнення ефективності процесу формування якості праці необхідно запровадити процес постійного підвищення кваліфікації і перепідготовки працівників за всіма необхідними напрямками, у тому числі – управлінням якістю продукції, вивченням нових властивостей продукції, методів забезпечення її якості та надійності. При цьому необхідно застосовувати диференційований підхід до навчання залежно від ролі і функцій працівників на підприємстві.

Під час планування потреб у загальній та професійній підготовці слід враховувати зміни, викликані характером процесів, що застосовуються на високотехнологічному підприємстві, етапами підвищення кваліфікації працівників та культурою підприємства. Це дає змогу забезпечити працівників знаннями та вміннями, які, разом із досвідом, підвищуватимуть їхню компетентність. Процес навчання повинен забезпечувати участь кожного працівника в управлінні якістю продукції. При цьому всі

працівники підприємства повинні мати доступ до інформації про якість продукції; нововведення, які впроваджуються; поліпшення, які здійснюються на підприємстві тощо. Організацією навчання займається відділ або група підготовки кадрів, проте програми навчання з питань якості повинні розроблятися відділом якості із залученням, за необхідності, сторонніх спеціалістів.

Крім того, беручи активну участь у виробничому процесі, працівник повинен мати загальне уявлення про діючу систему якості продукції, усвідомлювати свою роль і місце в ній, взаємодіяти з іншими працівниками з приводу питань якості та адміністрацією. Комплекс цих та інших питань, що поповнюють професійні знання, повинен стати предметом спеціального навчання у сфері якості.

Мотивація працівників, як уже зазначалось, є однією з головних функцій управління якістю продукції високотехнологічного підприємства. Ефективність управління якістю продукції визначає система стимулів, які формують мотиви досягнення працівниками підприємства цілей в області якості. Від пов'язання цих стимулів з об'єктивно існуючими інтересами працівників, які постійно змінюються, залежать якісні результати їх праці і стан трудового колективу. Перелік заходів з мотивації працівників передбачає їх стимулювання шляхом підвищення заробітної плати та премії, надання можливостей реалізації власних цілей та інтересів, активізацію особистих та професійних якостей працівників, створення умов для продуктивної спільної роботи, можливості навчання та професійного росту, творчу реалізацію.

Контроль якості – одна з основних функцій у процесі управління якістю, складова частина управління якістю, яка зосереджена на виконанні вимог до якості. Значення контролю полягає в тому, що він дозволяє вчасно виявити причини недостатньої якості праці, оперативно

усунути їх з мінімальними втратами. Ця діяльність включає проведення вимірів, експертизи, випробування, оцінювання однієї або декількох характеристик об'єкта і порівняння отриманих результатів із встановленими вимогами для визначення відповідності за кожною з цих характеристик.

Важливим елементом механізму управління якістю продукції є принципи управління якістю, покладені в основу міжнародних стандартів ISO серії 9000:2009. Ці принципи є першоосновою систем управління якістю продукції.

Наступним елементом механізму управління якістю продукції є методи, за допомогою яких здійснюється безпосередній вплив на якість продукції. До методів управління якістю продукції належать: соціальні, економічні та соціально-психологічні. Методи оцінки якості продукції включають евристичне прогнозування на основі експертної оцінки, транзакційний аналіз витрат на якість продукції, кваліметричний метод, економіко-математичне моделювання, статистичні методи, когнітивізацію.

Аналіз існуючих розробок з управління якістю продукції показує його недостатню соціальну орієнтованість, що призводить до негативних наслідків у загальному процесі управління якістю. Через те пропонується широке застосування соціальних методів управління якістю продукції, що створює об'єктивні передумови для накопичення інтелектуального капіталу, забезпечення якості праці на основі якості трудового потенціалу, формування працівників творчого типу. Методи активізації трудового потенціалу передбачають соціальне планування і прогнозування потреб працівників на основі експертної оцінки, методи стимулювання розвитку творчості, ініціативи, інноваційних здібностей, участь працівників у процесі управління якістю продукції. Виділення даних методів активізації трудового потенціалу обумовлене соціальною

спрямованістю управління якістю продукції.

Інструментами моделі управління якістю продукції є підтримка ефективного процесу забезпечення якості за рахунок: кадрового, інформаційного, технологічного, нормативного, фінансового, методологічного та організаційного забезпечення. На основі ефективної взаємодії елементів механізму управління якістю продукції можна сформулювати напрями управлінського впливу на якість продукції. Такими є: інтеграція трудового потенціалу в систему управління якістю продукції, розвиток інтелектуального капіталу, побудова структури синергетичної діяльності працівників, формування мотиваційного механізму якості праці. Використовуючи дані напрями, розробляється стратегія управління якістю продукції, яка відображається у політиці якості і зорієнтована на регулювання процесів в системі управління якістю, досягнення якості праці, розвитку трудового потенціалу і відповідає цілям розвитку підприємства. Метою стратегії управління якістю продукції є забезпечення умов для формування якісних показників, розвитку трудового потенціалу, запобігання дефектів праці, накопичення інтелектуального капіталу.

Висновки: Таким чином, в умовах глобалізації ринків якості продукції і послуг виступає не лише складовою конкурентоспроможності виробника, вона є необхідною передумовою функціонування підприємств та цілих країн. Головною орієнтацією, за таких умов, має стати спрямування до постійної адаптації та вдосконалення сучасних методів і моделей управління якістю продукції з тим, щоб якнайкраще забезпечити показники конкурентоспроможності високотехнологічного підприємства стосовно інших суб'єктів господарювання [7].

Запропонований механізм управління якістю продукції

високотехнологічних підприємств дозволить науково обгрунтовано підійти до створення якісної продукції в умовах інформаційної економіки.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Соколовський С.А. Управління якістю виробництва та обслуговування: навчальний посібник / С.А.Соколовський, С.П. Павлов, М.В. Черкашина, М.О. Науменко, Є.М.Грабовський. - Харків: НАНГУ, - 2015. – 264с.
2. Романовський О.Г. Аудит і оцінювання управлінської діяльності/ О.Г. Романовський, М. В. Черкашина, М.О. Науменко, Є.М.Грабовський, Т.В. Гура, Є.В. Воробйова. – Х.: АВВМВСУ, 2014. - 296 с.
3. Боженко Л.І. Метрологія, стандартизація, сертифікація та акредитація/ Л.І. Боженко. – Львів: УАД, 2004 – 320 с.
4. Орлов П.А. Менеджмент качества и сертификация продукции: учебное пособие/ П.А. Орлов. – Х.: Издательский Дом «ИНЖЭК», 2004. – 304 с.
5. Каличева Н.Є. Удосконалення системи управління персоналом в умовах розвитку підприємства / Н.Є. Каличева, М.І. Стецюк// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2015. - Вип. 49. - С. 195 - 198.
6. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств : підручник / В.Л. Дикань, Ю.Т. Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.
7. Каличева Н.Є. Аналіз напрямів забезпечення конкурентоспроможності підприємств приладобудування в сучасних умовах /Н.Є. Каличева, А.С. Сілантьєв// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017 . - № 59 . -С. 122-128.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133965

УДК 658.011

ЗАСТОСУВАННЯ ТРИРІВНЕВОЇ КОНЦЕПЦІЇ МЕРЧАНДАЙЗИНГУ ДЛЯ ФОРМУВАННЯ КУПІВЕЛЬНОЇ ЛОЯЛЬНОСТІ

Парфентенко І.А., старший викладач (НТУ «ХПІ»)

Проаналізовано існуючі підходи до визначення поняття «купівельна лояльність». Визначено та обґрунтовано необхідність застосування трирівневої концепції мерчандайзингу, його інструментів і правил в процесі формування купівельної лояльності. Удосконалено понятійно-категоріальний апарат з проблематики дослідження, зокрема, визначення цілей мерчандайзингу в роздрібній торгівлі шляхом встановлення логічного взаємозв'язку між базовими поняттями «поведінка споживачів», «процес прийняття споживачем рішення про покупку», «мерчандайзинг», «купівельна лояльність».

Ключові слова: купівельна лояльність, трирівнева концепція мерчандайзингу, завдання мерчандайзингу, бренд, прихильність.

ПРИМЕНЕНИЕ ТРЕХУРОВНЕВОЙ КОНЦЕПЦИИ МЕРЧАНДАЙЗИНГА ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ПОКУПАТЕЛЬСКОЙ ЛОЯЛЬНОСТИ

Парфентенко И.А., старший преподаватель (НТУ «ХПИ»)

Проанализированы существующие подходы к определению понятия «покупательная лояльность». Определены и обоснованы необходимость применения трехуровневой концепции мерчандайзинга, его инструментов и правил в процессе формирования покупательской лояльности. Усовершенствован понятийно-категориальный аппарат по проблематике исследования, а именно, определение целей мерчандайзинга в розничной торговле путем установления логической взаимосвязи между базовыми понятиями «поведение потребителей», «процесс принятия потребителем решения о покупке», «мерчандайзинг», «покупательная лояльность».

Ключевые слова: покупательная лояльность, трехуровневая концепция мерчандайзинга, задачи мерчандайзинга, бренд, привязанность.

APPLICATION OF THE THIRD CONCEPT OF MERCHANTISING FOR FORMING BUYING LOYALTY

Parfentenko I., Senior Lecturer (NTU «KPI»)

Problem of necessity of increase of purchasing loyalty is sufficiently clear traced in many scientific labors of the known scientists, however much unity in going near determination of essence and forming of the outlined concepts absents and needs clarification. Today, in the conditions of hard competitive activity, for successful activity of enterprise at the Ukrainian market of long duration partner relationships are needed with an user by the programs of loyalty. To form the protracted purchasing loyalty – relationships with an user, which will be based on emotions and trust, are needed. To

influence on the conduct of users, form their favour to the shop, to increase the amounts of loyal and new buyers; to retain already existent clients – to stimulate the repeated purchases in combination with the construction of the emotional liking for a trade mark it is needed by merchandizing.

The article analyzes the existing approaches to the definition of «consumer loyalty». The necessity of application of the three-level concept of merchandising, its tools and rules in the process of formation of consumer loyalty has been determined and substantiated. The key factors of the success of the market activity of the enterprise and the principles of building long-term relations with clients are investigated. The main tools of formation of consumer loyalty are outlined and their scope of application is outlined. The three-level concept of merchandising, which involves the use of visual elements for the creation of a suitable favorable atmosphere on the basis of psychophysiological behavioral laws, is proposed in order to form a long-term customer loyalty and construct an emotional attachment to the brand. The conceptual-categorical apparatus on research issues was improved, in particular, the definition of the objectives of merchandising in retail trade by establishing a logical relationship between the basic concepts of «consumer behavior», «the process of consumer acceptance of a purchase decision», «merchandising», «consumer loyalty».

Key words: *consumer loyalty, three-level concept of merchandising, task of merchandising, brand, affection.*

Постановка проблеми. Підвищення купівельної лояльності, концентрація уваги покупця на продукті чи бренду безпосередньо в точці кінцевого споживання (за термінологією американських спеціалістів, POS-pointofsale – *власне магазин і його внутрішній простір*) – основна мета мерчандайзингу. Статистика свідчить, що українські споживачі 97% покупок здійснюють через підприємства роздрібною торгівлі, 2/3 всіх рішень про покупку споживачі приймають безпосередньо в магазинах. Основна мета мерчандайзингу тісно пов'язана з цілями, що ставить перед собою роздрібний торговець, серед яких основними є: формування прихильності споживачів до магазину, збільшення кількості лояльних і нових покупців; утримання вже існуючих клієнтів – стимулювання повторних покупок в поєднанні з побудовою емоційної прихильності до торгової марки, удосконалення рекламно-комунікаційної політики магазину; вплив на поведінку споживачів [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням поняття

«купівельна лояльність» займалось багато провідних фахівців б зарубіжних і вітчизняних учених, серед яких праці Д. Аакера [2], Дж. Хофмейра [3], Ф.Ф. Райхельда [4], Т.Л. Кейнингем [5], С. Бутчера [6], Дж. Енджела [7], Дж. Лендсколда [8], І. Альшиної [9], Г. Лі [10], Н. Вудкока [11], П. Гембла [11], Хойера Д. [12], Ф. Котлера [13], Ж.-Ж. Ламбена [14], М. Стоуна [11] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Слід зазначити, що проблематика необхідності підвищення купівельної лояльності досить чітко простежується у багатьох наукових працях відомих вчених, проте єдність у підходах до визначення сутності та формування окреслених понять відсутня та потребує уточнення.

Метою статті є узагальнення поглядів відомих вчених на формування купівельної лояльності, їх систематизація та визначення і обґрунтування необхідності застосування трирівневої концепції мерчандайзингу, його інструментів і правил в цьому процесі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Купівельна лояльність – це

позитивне відношення покупця до того значущих для покупця чинників, лежить або іншого продукту, марки, магазину, швидше в емоційній сфері [15]. послуги і т.п., яке хоча і є наслідком

Таблиця 1

Аналіз підходів до визначення поняття «купівельна лояльність» та інструментів її формування

Автор, джерело	Поняття «купівельна лояльність» та інструменти її формування
1	2
Д. Аакер [2]	Міра прихильності споживача бренду Лояльність показує, яка міра вірогідності переходу споживача на інший бренд, особливо коли він зазнає зміни цінкових або яких-небудь інших показників. При зростанні лояльності знижується схильність споживачів до сприйняття дій конкурентів.
Дж. Россітер, JL Персі [16]	Регулярне придбання продукту конкретної марки, засноване на тривалому з нею знайомстві і сприятливому до неї ставленні.
Р. Пліс [17]	Лояльність - це високий рівень довіри клієнта до конкретної організації, в результаті чого клієнт не розглядає пропозиції від організацій-конкурентів.
Ф. Котлер [13]	Перевага споживача, яка формується внаслідок уособлення почуттів, емоцій, думок відносно організації та послуг.
Д. Гремлер, С. Браун [25]	Це ступінь, за яким споживач здійснює повторні покупки, має позитивне ставлення до постачальника і, коли виникає потреба в послугах, розглядає тільки одного (того самого) постачальника.
Г. Лі [10]	Лояльність - це певне позитивне ставлення споживачів до всього, що стосується діяльності організації, продуктів та послуг, що виробляє, продає або надає організація, персоналу компанії, іміджу організації, торгових марок, логотипу тощо. Лояльними можна називати тих споживачів, які достатньо довго (порівняно з терміном функціонування товару) залишаються з компанією і здійснюють повторні покупки.
Х. Войнаровська [26]	Емоційне ставлення клієнта до товару, марки, місця купівлі; повторюваність та частота здійснення покупок упродовж тривалого періоду; запланований, а не випадковий характер вибору товару або послуги; свідомий вибір конкретного товару серед альтернатив.
І. І Альошина [9]	1) схильність до поведінкової реакції; 2) яка триває протягом довгого періоду; 3) щодо однієї або більше альтернативних марок; 4) зумовлено психологічними чинниками (емоційною прив'язаністю). Науковець ототожнює два поняття: «лояльність» та «відданість».
П. Гембл, М. Стоун, Н. Вудкок [11]	Споживач може бути відданий одночасно кільком конкуруючим між собою компаніям. Але ні повторна покупка, ні «раціональна відданість» не пояснюють природу лояльності.
П. Тім (Paul Timm) [22]	Лояльність споживача - складна концепція, що включає п'ять основних складових: 1) покупці повністю задоволені якістю наданих послуг; 2) покупці бажають встановити міцні взаємини з компанією; 3) споживачі хочуть купувати бренд знову і знову; 4) споживачі готові рекомендувати бренд іншим; 5) у покупців не виникає спокуси купувати товари/послуги у конкурентів.

Продовження табл. 1

1	2
Ф. Рейхельд [4]	Якість, яка притаманна користувачеві цінності (товару, послуги), щоразу повертається до свого джерела і передає це джерело у спадок.
Д. Гріффін (Jill Griffin) [23]	Лояльний споживач - це споживач, який: 1) здійснює повторні покупки бренду, стосовно до якого оцінюється лояльність; 2) здійснює покупки в рамках представленого асортименту продукції та послуг бренду; 3) рекомендує бренд; 4) демонструє імунітет стосовно до всіх інших конкурентів (тобто фактично не має наміру перемикатися на інший бренд).
Д. Хойер [24]	Лояльність споживачів - почуття, яке спонукає людей платити гроші саме за продукцію підприємства.
А.В. Цисар [18]	Ступінь нечутливості поведінки покупців товару чи послуги до дій конкурентів - таким як зміни цін, товарів, послуг - супроводжуваний емоційною прихильністю до товару чи послуги.
А.Г. Андреев [19]	Рішення насамперед про регулярне споживання того чи іншого бренду (усвідомлене чи неусвідомлене), що виражається через увагу або поведінку.
М. Димшиц [20]	Розглядає купівельну лояльність виключно з точки зору поведінкової характеристики: вибір того ж бренду при повторній покупці в товарній групі і перевага того ж місця обслуговування (магазину, салону, торгового центру, кінотеатру і т.п.) при повторному поході за покупками. Тільки конкретна поведінка, конкретні суми, витрачені повторно на той самий товар, або вибір того ж місця можуть розглядатися як вимірний і контрольований параметр споживчої поведінки.
Дж. Хофмейер, Б. Райс [3]	Стала поведінкова реакція щодо певного бренду, що виникла внаслідок психологічного процесу його оцінки.
Дж. Джейкоб (Jacoby) Р.В.Чеснат (Chestnut) [21]	Упереджена (не випадкова) поведінкова реакція (тобто купівля), що виражається періодично певним центром прийняття рішень стосовно до одного або більше альтернативних брендів з групи таких брендів, а також є психологічною функцією процесів прийняття рішень, оцінки.

На основі даних визначень можна зробити висновок, що лояльність споживачів є ключовим фактором успішності ринкової діяльності підприємства і означає побудову довгострокових відносин, у яких споживач (клієнт) із прихильністю ставиться до продукції виробника, бренда чи магазину і стає його постійним клієнтом [27].

Існує багато підходів до розроблення програми лояльності. Одні з них формуються на засадах традиційних

програм стимулювання попиту, інші передбачають тільки деякі заходи запровадження сезонних знижок, розпродажів, коригування цін тощо. Тому кожна з них має право на віднесення до програми лояльності, оскільки за будь-яким із зазначених заходів споживач отримує відповідну вигоду [28]. Більшість програм лояльності, які діють в Україні, пропонують клієнтам передусім, матеріальні привілеї, за суттю – знижки. Світовий досвід діючих програм лояльності свідчить про те, що низька ціна

не створює зв'язок між клієнтами і купівельної лояльності, що представлені в товаром, маркою або компанією [29]. табл. 2.

Більшість авторів виділяють інструменти

Таблиця 2

Існуючі інструменти формування купівельної лояльності

Види програм	Організаційна компонента
Дисконтні програми	Повернення частини вартості товару в момент покупки. Вартісні привілеї
Накопичувальні дисконтні картки	Накопичення відсоткового розміру знижок на наступну покупку. Вартісні привілеї
Бонусні програми заохочень	Накопичення балів для наступної знижки на куплений чи інший товар. Вартісні привілеї
Подарункові сертифікати	Отримання сертифікату, який можна подарувати чи використати як дисконтну картку. Соціально-вартісні привілеї
Розіграші призів	Розіграші призів серед споживачів, що здійснили покупку у відповідний період часу. Соціальні привілеї
Брендові клуби споживачів	Надання споживачам VIP-статусу для надання соціальних і вартісних привілеїв
Сервісне обслуговування (після продажне)	Додаткові безкоштовні послуги з метою стимулювання повторної покупки. Вартісні привілеї

Щоб сформувати тривалу купівельну лояльність – потрібно відносини із споживачем, які будуть базуватись на емоціях та довірі. Пропонувати унікальні та цінні привілеї в рамках програми, матеріальні переваги – замало, оскільки, із даних статистики, українські споживачі 97% покупок здійснюють через підприємства роздрібної торгівлі, та більшість рішень про покупку приймають безпосередньо в магазинах. Тому, впливати на поведінку споживачів, формувати їх прихильності до магазину, збільшувати кількості лояльних і нових покупців; утримувати вже існуючих клієнтів – стимулювати повторні покупки в поєднанні з побудовою емоційної прихильності до торгової марки потрібно за допомогою тривірневої концепції мерчандайзингу.

Мерчандайзинг – це не тільки планування торговельного залу та викладки товару на полицях торговельного обладнання, але й образ магазину, у тому числі його візуальні елементи. Тому на практиці виділяють тривірневу концепцію

мерчандайзингу[1].

I рівень – зовнішній вигляд магазину і прилеглої території є складовою візуального мерчандайзингу:

1. Сприйняття магазину цільовою аудиторією;
2. Формування назви, рекламного слогана та вивіски магазину;
3. Оформлення вітрини магазину, його фасаду та входної групи;
4. Вимоги до території навколо магазину та стоянки;
5. Кольорові рішення, які використовують в оформленні магазину.

II рівень – планування торговельного залу, відповідає за створення атмосфери магазину, враховує основні закони психофізіологічної поведінки людини.

Атмосфера магазину – це сукупність зовнішніх і внутрішніх елементів торгового об'єкта, що впливають на сенсорні рецептори та формують психологічний стан покупця.

Для формування атмосфери магазину використовують архітектуру, планування, візуальні компоненти,

освітлення, кольори, музику, запахи, температуру й інші елементи, що здатні формувати передбачуваний емоційний стан відвідувачів, забезпечувати позитивне сприйняття товарів покупцями, створювати у свідомості покупців визначений образ торгового об'єкта та його індивідуальність.

III рівень – викладка товару на полицях. Правильна викладка товарів дає можливість покупцям оглянути та вибрати необхідні товари з мінімальними витратами часу і максимальними зручностями [1].

Таким чином, застосування трирівневої концепції мерчандайзингу сприятиме формуванню тривалої купівельної лояльності, відносинам із споживачами, що базуються на емоціях та довірі. Виробники та постачальники підприємств роздрібною торгівлі збільшать загальний прибуток, активи іміджу магазину, ступінь задоволеності покупців від процесу купівлі-продажу, що в свою чергу створить конкурентні переваги магазину.

Висновок. Сьогодні, в умовах жорсткої конкурентної боротьби, для успішної діяльності підприємства на українському ринку необхідні довготривалі партнерські відносини із споживачем за допомогою програм лояльності. В результаті досліджень інструментів формування купівельної лояльності зроблено висновки в необхідності застосування трирівневої концепції мерчандайзингу. Мерчандайзинг є комплексом технологій продажу, об'єктивно необхідний для активізації збуту продукції, підвищення рентабельності торговельного простору, є чинником зовнішнього та емоційного впливу на процес прийняття споживачем рішення про покупку.

У перспективі подальших досліджень формування купівельної лояльності та завдань мерчандайзингу в роздрібній торгівлі – є удосконалення цінової стратегії, запровадження гнучкої цінової політики та умов закупівель,

покращення виробником (постачальником) логістичного сервісу для магазинів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Тягунова Н. М. Мерчандайзинг: кредитно-модульний курс, навч. Посіб. / Н. М. Тягунова, В. В. Лісіца, Ю. В. Іванов. – К.: Центр учбової літератури, 2014. – 332 с.
2. Аакер Д.А. Создание сильных брендов : пер. с англ. / Д.А. Аакер. – М.: Изд. дом Гребенникова, 2008. – 440 с.
3. Hofmeyr J. Commitment-Led Marketing / J. Hofmeyr and B-John Wiley Rice and Sons, 2000. – p. 85.
4. Райхельд Ф., Тил Т. Эффект лояльности: движущие силы экономического роста, прибыли и непреходящей ценности./ Ф. Райхельд, Т. Тил. - М.: Вильямс, 2005. – 384 с.
5. Кейнингем Т.Л. Мифы о маркетинге лояльности потребителей / Тимоти Л. Кейнингем, Терри Г. Вавра, Лержан Аксой, Генри Уоллард. - М. : Изд-во «Добрая книга», 2007. - 344 с.
6. Бутчер С. Программы лояльности и клубы постоянных клиентов : пер. с англ. Е.В. Трибушиной / Стефан Бутчер. - М. : Изд. дом «Вильямс», 2006. -272 с.
7. Энджел Дж. Поведение потребителей./ Дж. Энджел, Р.Д. Блэкуэлл, П.У. Миниард.- СПб.: Питер Ком, 2006. - №6. - с.36
8. Лендсколд Дж. Рентабельность инвестиций в маркетинг. Методы повышения прибыльности маркетинговых кампаний./ Дж. Лендсколд –СП.; Питер,2005-272 с.
9. Алешина И. В. Поведение потребителей: Учебн. пособие для вузов. / И. В. Алешина. - М.: Экономистъ, 2000.- 525 с.
10. Ли Г. Удовлетворенность потребителей и лояльность [Електроний ресурс] / Г. - Ли Режим доступу: www.retail-ua.com - Назва з екрана.
11. Гембл П. Маркетинг взаимоотношений с потребителями / П.

- Гембл, М. Стоун, Н. Вудкок. - М. : Торгов, дом «Гранд», 2002. - 347 с.
12. Хойер Д. Война за клиента. Лояльность раз и навсегда : пер. с англ. И.В. Гродель / Д. Хойер. - Минск : Изд. дом «Попурри», 2010. - 112 с.
13. Котлер Ф. Основы маркетинга : пер. с англ. / Ф. Котлер, Г. Армстронг. - Изд. 2-ое, [перераб. и доп.]. -М. : Изд. дом «Вильямс», 1998. - 1056 с.
14. Ламбен Ж. Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок : пер. с англ. / Ж. Ж. Ламбен, Р. Чумпитас, И. Шулинг / под ред. В.Б. Колчанова. - Изд. 2-ое, [перераб. и доп.]. - СПб. : Изд. дом «Питер», 2008. - 720 с.
15. Сисоева С., Нейман А. Насильно милым не будешь або що таке лояльність покупців/ С. Сисоева , А. Нейман. // Маркетолог. - 2004.- № 2.-с.43
16. Росситер Дж. Реклама и продвижение товаров : пер. с англ. / Дж. Росситер, Л. Перси / под ред. Л.А. Волковой. - СПб. : Изд. дом «Питер», 2000. - 656 с.
17. Плис Р. Лояльность, в основе которой неценовые факторы –наивысшая ценность [Электронный ресурс] / Р. Плис – Режим доступа: www.publicity.kiev.ua. – Назва з екрана.
18. Цысарь А.В. Лояльность покупателей: основные определения, методы измерения, способы управления / А.В. Цысарь. // Маркетинг и маркетинговые исследования, 2002. - № 5.- С. 56-57.
19. Андреев А.Г. Лояльный потребитель - основа долгосрочного конкурентного преимущества компании / А.Г. Андреев . // Маркетинг и маркетинговые исследования, 2003. - № 2. - С. 16.
20. Дымшиц М.Н. Потребительская лояльность: механизмы повторной покупки / М.Н. Дымшиц. -М. : Изд-во «Вершина», 2007. - 196 с.
21. Jacob J, R. W. Chestnut. Brand loyalty, measurement and management./ J. Jacob , Chestnut R. W. - New York:John Wiley & Sons, 1978. - p.120
22. Тимм Пол. 50 идей, необходимых для удержания клиентов : пер. с англ. Е. Минеева, О. Цветкова / Пол Тимм. – М.: Изд. дом «Питер», 2004.-208 с.
23. Griffin J. Customer loyalty: how to earn it, how to keep it. Second edition. / J.Griffin // San Francisco : Jossey-Bass, 2002. - p. 252.
24. Хойер Д. Война за клиента. Лояльность раз и навсегда : пер. с англ. И.В. Гродель / Д. Хойер. - Минск : Изд. дом «Попурри», 2010. - 112 с.
25. Gremler Dwayne D. Service loyalty: Its nature, importance, implications / Dwayne D. Gremler and Stephen W. Brown. // Proceedings American Marketing Association, 1996. - p. 171-180.
26. Wojnarowska. H. Znaczenie lojalnosci klientow w kreowaniu rynkowej wartosci przed siebiorstwa: Monografiaz Miedzynarodowej Konferencji Naukowej «Marketingowe strategie budowania wartosci przedsie biorstwa» / . H. Wojnarowska - Krakow: Akademia Ekonomiczna w Krakowie, 2006- s.547.
27. Бояринов А.А. Потребность бизнеса в повышении лояльности клиентов [Электронный ресурс] / А.А. Бояринов. – Режим доступа : <http://marketing.spb.ru> – Назва з екрана.
28. Иванюк И. Брендинг как часть системы лояльности [Электронный ресурс] / И. Иванюк. - Режим доступа: <http://www.ereklama.ru/useful/brand/0/html> – Назва з екрана.
29. Журнал ROYAETY.INFO – Эффективные программы лояльности. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.loyalty.info> – Назва з екрана.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133967

УДК 339.15.2

ЛОГІСТИЧНЕ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Товма Л.Ф., к.т.н., доцент (НА НГУ), капітан

Розкрито основні наукові підходи до визначення сутності логістичного управління підприємством, обґрунтовано мету і принципи логістичного управління. Проаналізовано основні причини, що зумовлюють труднощі імплементації основних положень логістики на вітчизняних підприємствах. Зазначено, що логістичне управління здійснюється на основі загальних принципів управління з урахуванням специфіки логістичної діяльності підприємства. Розкрито, що ефективна діяльність підприємства неможлива без запровадження інформаційної системи управління.

Ключові слова: логістичне управління, логістичний підхід, логістична система, матеріальні потоки, інформаційна логістична система.

ЛОГИСТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

Товма Л.Ф., к.т.н., доцент (НА НГУ), капитан

Раскрыты основные научные подходы к определению сущности логистического управления предприятием, обоснованно цели и принципы логистического управления. Проанализированы основные причины, обуславливающие трудности имплементации основных положений логистики на отечественных предприятиях. Отмечено, что логистическое управление осуществляется на основе общих принципов управления с учетом специфики логистической деятельности предприятия. Раскрыто, что эффективная деятельность предприятия невозможна без внедрения информационной системы управления.

Ключевые слова: логистическое управление, логистический подход, логистическая система, материальные потоки, информационная логистическая система.

LOGISTIC MANAGEMENT OF THE ENTERPRISE IN THE CONDITIONS OF THE MARKET ECONOMY

Tovma L.F., Candidate of Technical Sciences, Associate Professor (National Guard of Ukraine), Captain

The main preconditions for the entry of Ukraine's economy into the sphere of logistics are its specificity, which is conditioned by the temporary factors associated with the transitional character of the Ukrainian economic system, as well as with longer and more permanent factors, in particular, such as the size and geographic location of the country; types, volumes, quality and availability of natural resources; availability of intellectual potential and skilled labor resources; size, specialization and distribution of production complexes and centers on the territory of the country; level of integration into the world economic space.

Despite the multifaceted and breadth of logistic management goals, logistic scientists highlight the common goals inherent in all logistics system participants. The main among them are: improvement of processes of physical movement of resources and finished products in all the structures covered by logistics management; Harmonization of strategic, tactical and operational logistics goals with the general goals and strategies of enterprises or other participants in the logistics chain; direction of the integrated activity of logistics chain participants on effective customer service on the principle of "high value - allowable costs".

Characteristic for the logistic concept of thinking by system categories requires the interpretation of logistic tasks as a complex of dependencies, and logistics - as the only enclosed in it space tasks of the enterprise. In the theory of enterprise management, such a sphere of tasks is defined as an important function of the enterprise.

Effective enterprise activity is impossible without the introduction of an information management system, the availability of which allows faster response to changes in the market, streamline the management process, automate the implementation of a number of operations.

Key words: *logistic management, logistic approach, logistic system, material flows, information logistic system.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. У сучасних умовах розвитку ринкової економіки виникає потреба досягнення підприємством стабільності на ринку та закріплення його позицій серед конкурентів. Вирішення цієї проблеми пов'язане із формуванням власної ринкової стратегії, проведенням постійних маркетингових досліджень, моніторингу мікро- і макросередовища фірми та виробленням певної моделі поведінки, що дасть змогу розвиватись та освоювати нові ринкові сегменти. Проведення в Україні економічних реформ багато вчених і практиків пов'язують з можливістю використання на всіх рівнях управління класичних інструментів менеджменту, маркетингу, логістики. Однак, як показав досвід реформування вітчизняної економіки, ці інструменти добре зарекомендували себе в стабільній економіці розвинених країн, не завжди і не скрізь успішно застосовуються у вітчизняних реаліях. Це стосується насамперед логістики, яка, на відміну від менеджменту та маркетингу, до сьогодні не має чіткого концептуального бачення для її ефективного використання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Значення

логістики для досягнення цілей підприємства досліджувалося в роботах [1, 2]. Проблеми розвитку логістики під час формування ринкової економіки розглядалися в працях [3, 4]. Особливості застосування логістики в умовах функціонування розвиненої економіки знайшли свого відображення в роботі [5]. Проте зазначені літературні джерела не містять систематизованої інформації стосовно логістичного управління підприємством в умовах ринкової економіки.

Отже **метою** роботи є дослідження питань щодо сутності логістичного управління підприємством в умовах ринкової економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Незважаючи на те, що застосування логістики в економіці України зумовлене сучасними реаліями, управлінню підприємствами на засадах логістичних підходів приділяється поки що недостатньо уваги порівняно із розвиненими країнами. Зарубіжні компанії давно й успішно використовують логістичні підходи, тоді як українські підприємці роблять тільки перші кроки в цьому напрямі.

Труднощі імплементації основних положень логістики на вітчизняних підприємствах полягають, насамперед, у

нестабільності економіки України, а найважливіші проблеми, пов'язані з ефективним використанням логістики у вітчизняному підприємстві, на думку науковців [2, 3], можна поділити на об'єктивні й суб'єктивні [6]

Об'єктивними причинами є недосконалість методологічної бази впровадження логістики в реальний сектор економіки України; невизначеність меж використання логістики в існуючих господарських системах; нестійке правове поле діяльності підприємницьких структур, а також непродумана система оподаткування; відсутність необхідної структуризації діяльності господарських систем, яка потрібна для впровадження логістики; значний моральний і фізичний знос виробничого устаткування; слаборозвинена транспортна інфраструктура, яка не відповідає сучасним вимогам (високий ступінь фізичного і морального зносу транспортних засобів і, як наслідок, низька ефективність їх функціонування); низький рівень розвитку виробничо-технічної бази складського господарства; недостатній рівень розвитку й використання сучасних систем електронних комунікацій, електронних мереж, систем зв'язку та телекомунікацій.

Суб'єктивними причинами є відсутність кваліфікованих фахівців з логістики і потенційне небажання менеджерів змінювати сталі стереотипи роботи на тлі загальної низької правової й управлінської культури. Начальники служб постачання, доставки, продажів, які звикли виконувати свої традиційні функції, перешкоджають упровадженню наскрізної схеми управління матеріальними потоками підприємства, оскільки цілі логістики не збігаються з цілями окремих функціональних підрозділів. Більше того, окреме підприємство, оптимізоване з погляду логістики, може виявитися неоптимальною ланкою в загальному логістичному ланцюзі зв'язку з тим, що логістичний підхід передбачає включення в ланцюг безпосередньо виробничого

підприємства і пов'язаних з ним постачальників, посередників, клієнтів. Саме координація роботи ланцюга, що складається з різних підприємств, є найважчою при використанні логістичних методів управління.

Основні передумови входження економіки України у сферу логістичного управління мають свою специфіку, зумовлену як тимчасово діючими факторами, пов'язаними з перехідним характером української системи господарювання, так і з більш тривалими та постійно діючими факторами, зокрема такими, як розміри і географічне розташування країни; види, обсяги, якість і доступність природних ресурсів; наявність інтелектуального потенціалу і кваліфікованих трудових ресурсів; розміри, спеціалізація і розподіл по території країни виробничих комплексів і центрів; рівень інтеграції у світовий економічний простір [4].

Не зважаючи на багатоаспектність і широту цілей логістичного управління, науковці-логісти [5] виділяють спільні цілі, властиві всім учасникам логістичних систем. Головними серед них вважаються: удосконалення процесів фізичного переміщення ресурсів і готової продукції в усіх структурах, охоплених логістичним управлінням; гармонізація стратегічних, тактичних і оперативних логістичних цілей із загальними цілями і стратегіями підприємств або інших учасників логістичного ланцюга; спрямування інтегрованої діяльності учасників логістичного ланцюга на ефективне обслуговування клієнта за принципом "висока користь – допустимі витрати".

Логістичний підхід до управління підприємством націлений на забезпечення раціоналізації потокових процесів у рамках керованої системи з позиції єдиного матеріалопровідного ланцюга, інтеграція окремих частин якого здійснюється на технічному, технологічному, економічному, методологічному рівнях, а мінімізація витрат часу і ресурсів

досягається шляхом оптимізації наскрізного управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками. Таким чином, логістичне управління полягає в цілеспрямованому впливі на логістичні потоки з метою синхронізації їхньої взаємодії і досягнення ефекту синергізму.

Як головна підсистема загальної системи управління підприємством логістичне управління спрямоване на досягнення стратегічних і тактичних цілей розвитку підприємства. Логістичне управління інвестиційною, інноваційною, виробничою, фінансовою, кадровою та інформаційною сферами діяльності сприяє реалізації стратегічних, а всіма поточними процесами в ланцюзі «закупівля ресурсів – транспортування – виробництво – складування – реалізація – сервісне обслуговування кінцевих споживачів» – тактичних цілей підприємства.

Загальною метою логістичного управління є реалізація й узгодження економічних інтересів безпосередніх і опосередкованих учасників підприємницьких процесів через найефективніше використання ресурсів в існуючих на даний час умовах господарювання. Загальна мета діяльності кожного підприємства конкретизується у підцілях, які визначаються потребами оптимізації і раціоналізації підприємницької діяльності, розвитком інфраструктури логістичної системи з урахуванням чинного законодавства про створення сучасної матеріально-технічної бази виробництва і товарного обміну, активного використання прогресивних інформаційних технологій.

Діяльність будь-якого підприємства можна охарактеризувати як процес, що постійно повторюється, тому логістичне управління можна розглядати як замкнений управлінський цикл, який також постійно повторюється. Як циклічний процес логістичне управління розглядають з позицій структурного, процесного та

функціонального підходів, які тісно пов'язані між собою.

Діяльність промислового підприємства як логістичної системи, тобто такої, що підлягає логістичному управлінню, може бути подана за фазовим поділом трьома блоками [1]:

- логістика постачання, під якою розуміють комплексне планування, управління та фізичне опрацювання потоку матеріалів, сировини, комплектуючих та відповідного інформаційного потоку від їх переміщення від постачальників до початкового виробничого складування;

- логістика виробництва, яка включає управління процесами від початку виробництва до передавання продукції у сферу збуту;

- логістика збуту охоплює управління переміщенням готових виробів до замовника. Відмінною рисою логістичного управління є системний, цілісний підхід до організації та здійснення переміщень матеріалів і готових виробів на всьому шляху від виготовлення до кінцевого споживання. Логістичний підхід надає можливість розглядати рух вантажу від постачальника до споживача як систему, що становить поєднання взаємодіючих логістичних ланцюгів.

Характерне для логістичної концепції мислення системними категоріями вимагає трактування логістичних завдань як комплексу залежностей, а логістики – як єдиного замкненого в собі простору завдань підприємства. У теорії управління підприємством така сфера завдань визначається як важлива функція підприємства. Тобто логістика трактується як одна з важливих функцій, які реалізуються на підприємстві, серед яких можна виділити основні й допоміжні [7].

Якщо трактувати функції досліджень і розвитку, постачання, виробництва і збуту, які впливають безпосередньо з ринкових завдань як “основні функції” підприємства, то “допоміжними функціями”, окрім

логістичної, можна вважати ті функції, які стосуються персоналу, фінансів та інформації. Допоміжний характер цих функцій не означає другорядності їх ролі щодо основних функцій, а вказує на взаємозв'язок з останніми. Яка з функцій має більше значення для ефективності діяльності підприємства, залежить від існуючої ситуації у сфері конкуренції і витрат.

Досвід провідних зарубіжних країн доводить високу ефективність логістики в отриманні стійких конкурентних переваг. Завдяки їй підприємства забезпечують необхідний рівень обслуговування кінцевого споживача, надаючи йому при цьому певні додаткові користи (цінності). Ці додаткові цінності можуть стосуватися і еластичності поставок щодо величини партії, і еластичності щодо умов оплати, і еластичності щодо термінів та місця виконання замовлення. Пов'язуючи викладене із характеристикою концепції логістики, зупинимось детальніше на сутності найбільш важливих логістичних складових конкурентоспроможності підприємства, серед яких можна назвати наступні: – елімінація часу логістичних операцій; – підвищення якості надання послуг; – зниження логістичних витрат.

Елімінація часу виконання логістичних операцій полягає у використанні методу цілісності часу виробництва. Науковці по-різному трактують сутність цього методу. Й. Монден описує так: «Метод цілісності часу виробництва – це виробництво продукції в необхідній кількості у необхідний час за мінімальний проміжок часу». Р. Халл, визначаючи цей метод як філософію виробництва, зазначає: «це транспортування і доставка матеріалів з метою постачання необхідних ресурсів та матеріалів у певний час у певному місці». Таким чином метод цілісності часу виробництва містить весь процес виробництва з постачанням необхідної кількості ресурсів та матеріалів у певний час. Використання методу скорочення часу

логістичних операцій дає можливість підприємству гнучко реагувати на зміни у ринковому середовищі. Тому, розглядаючи сутність поняття виробничого циклу, який вимірюється синхронністю часу, містить виробництво, планування асортименту і якості, зміни технологій та транспорту, зберігання й організацію збуту, в якості критерію організації виробництва варто застосовувати метод цілісності часу, мінімізуючи загальні витрати часу. У такому випадку основною ціллю підприємства є організація роботи й узгодження інтересів постачальників та посередників. Як наслідок, показники організаційної діяльності впливають на мінімізацію додаткових витрат, підвищення стійкості виробництва та якості виробленої продукції. Цілісність часу виробництва визначає, що необхідну продукцію потрібно виробляти у потрібний час і в потрібній кількості та якості, що вимагає синхронного планування доставки продукції від виробника до споживача.[8].

Логістичне управління здійснюється на основі загальних принципів управління з урахуванням специфіки логістичної діяльності [9]. Серед принципів логістичного управління можна виділити такі:

- системність і комплексність, які полягають в управлінні всіма потоковими процесами взаємодії та узгодженні окремих етапів бізнес-процесів з метою оптимізації всієї логістичної системи;
- узгодження критеріїв оцінки ефективності функціонування окремих ланок логістичного ланцюга на мікро- і макрологістичному рівнях;
- організацію обліку витрат на управління матеріальними й пов'язаними з ними інформаційними, фінансовими та сервісними потоками вздовж усього логістичного ланцюга;
- активніше використання інформаційних технологій та сучасних методів моделювання в управлінні логістичними системами та ін.

Ефективна діяльність підприємства неможлива без упровадження інформаційної системи управління, наявність якої дозволяє швидше реагувати на зміни ринку, раціоналізувати управлінський процес, автоматизувати здійснення ряду операцій.

Основними концептуальними положеннями логістичного підходу до управління внутрішньовиробничими потоками промислового підприємства є сучасні тенденції в галузі управління потоками сировини та матеріалів, що передбачають перехід до гнучких планів виробництва, обміну та споживання [10]. Наявність гнучких планів дозволяє уникнути проблем, пов'язаних із використанням традиційних методів управління внутрішньовиробничими потоками промислового підприємства. Перш за все стає можливим складання більш збалансованих та внутрішньо узгоджених планів управління виробничими потоками й виробничо-господарською діяльністю промислового підприємства. Крім того, до таких планів значно легше і простіше вносити необхідні корективи.

Висновки: Таким чином, використання логістики в господарській діяльності ринкових структур в умовах реформування економіки України не може обмежитися лише раціоналізацією їх систем управління, а повинна супроводжуватися паралельним перетворенням їх у системи. У результаті ефект від її використання набагато перевищить додаткову вигоду суб'єктів господарювання від раціональної (оптимальної) організації управління їх поточковими процесами. Розгляд потенціалу логістики та її складників обумовлено потребою розробки механізму оцінки можливості застосування сучасних економічних підходів в практичній діяльності підприємства. Оцінка її потенціалу дасть змогу виявити приховані резерви в розвитку підприємства, а отже – збільшити віддачу від більш

обґрунтованого застосування сучасних економічних інструментів, підвищити ефективність логістичних процесів та отримати такий економічний ефект, як скорочення витрат і часу у сферах виробництва та обігу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Науменко М.О. Маркетинг: навчальний посібник / М. О. Науменко, В. І. Пеньков, Б. А. Рудов, Н. Г. Гончаренко. – Х.: АВВМВСУ, 2010. - 232 с.
2. Соколовський С.А. Управління якістю виробництва та обслуговування: навчальний посібник / С.А.Соколовський, С.П. Павлов, М.В. Черкашина М.О. Науменко, Є.М.Грабовський. - Харків: НАНГУ, - 2015. – 264с.
3. Устенко М.О. Основні проблеми транспортної логістики» / М.О. Устенко//Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ, – 2010. – № 29. – С. 236-238
4. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2006. – № 13. – С. 13–20.
5. Науменко М.О. Основи економічної теорії: навчальний посібник./ М.О. Науменко, Б.А. Рудов, Л.В. Морозова. - Х.: АВВМВСУ, 2012. = 340 с
6. Науменко М.О. Управління розвитком кластерно-мережних структур /М.О. Науменко// «Бізнес Інформ» ХНЄУ, 2015. – Випуск № 3. – С. 269 – 275.
7. Науменко М.О. Розробка моделей стратегічного управління інтегрованими корпоративними структурами/ М.О. Науменко/ / Science Rise. – 2017. - № 3 (32). – С. 25-28.
8. Науменко М.О. Удосконалення організаційної та функціональної структури логістичного забезпечення Збройних сил України / М.О. Науменко,

Л.В. Морозова/ «Бізнес Інформ» ХНЕСУ, 2016. – Випуск № 3. – С. 269 – 275.

9. Каличева Н.Є. Роль транспортно-логістичних систем у забезпеченні стійкого розвитку економіки [Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017. - № 58 . -С. 103-109.

10. Каличева Н.Є. Логістичні підходи, як основа раціональної організації виробничого процесу на підприємстві/ Н.Є. Каличева , В.О. Маслова// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2014. - № 47. - С. 83 - 86.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133970

УДК 338:12.1

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСОМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ КОМЕРЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Черкашина М.В., к.е.н., доцент (НА НГУ)

В статті досліджено питання аналізу процесу забезпечення ефективності комерційної діяльності підприємств в сучасних умовах. Проведення такого аналізу дозволило дослідити основні стратегічні орієнтири організації бізнесу в постіндустріальній економіці. Встановлено взаємозв'язок факторів ефективності управління та управлінських задач. Визначено, що в основі забезпечення й підвищення ефективності комерційної діяльності підприємств лежить також процес побудови тісних інноваційно-виробничих зв'язків із суб'єктами ринкового середовища.

Ключові слова: стратегія, управління, процес, ефективність, підприємство, зв'язки.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Черкашина М.В., к.э.н., доцент (НА НГУ)

В статье исследованы вопросы анализа процесса обеспечения эффективности коммерческой деятельности предприятий в современных условиях. Проведение такого анализа позволило исследовать основные стратегические ориентиры организации бизнеса в постиндустриальной экономике. Установлена взаимосвязь факторов эффективности управления и управленческих задач. Определено, что в основе обеспечения и повышения эффективности коммерческой деятельности предприятий лежит также процесс построения тесных инновационно-производственных связей с субъектами рыночной среды.

Ключевые слова: стратегия, управление, процесс, эффективность, предприятие, связи.

STRATEGIC MANAGEMENT OF THE PROCESS OF ENSURING EFFICIENCY OF BUSINESS ACTIVITY OF THE ENTERPRISE

*Cherkashina M.V., Ph.D., Associate Professor
(National Academy of the National Guard of Ukraine)*

Strategic management creates competitive advantages that ensure the successful existence and development of enterprises in the long run. The conditions of a post-industrial economy form a management style of a company that is oriented towards the achievement of competitive advantages. At the managerial level, competitive advantages can be transformed into appropriate factors to ensure the effectiveness of business activities of the enterprise.

Management of commercial activities is primarily due to the need to take into account a number of aspects that form the basis of economic activity and, therefore, should be attributed to economic factors.

The basis of providing and increasing the efficiency of business enterprises is the process of building close innovation and industrial relations with the actors of the market environment in the person of innovative structures, large business associations, etc. The company faces an important task, which consists of forming the representation of the subject of interaction about the feasibility and expediency of the implementation of this process and the prospects that it can provide. It is proposed to consider the prospects as factors of influence on the decision on the possibility of the interaction process (from the position of the subject to which the impacts are directed) and simultaneously as factors of increasing the efficiency of the enterprise, which manifests itself in raising its level of competitiveness, contributing to the formation of a stable income structure as the enterprise itself, and the entire innovation and production chain, receiving profits in an amount sufficient to direct its share to the intensification of the development of the enterprise, the provision of a high level of capital turnover and rapid return on costs, changes in the ratio of capital investments and balance profits of the enterprise, etc.

To build strong innovation and production ties, the company should act as an activator of the process of interaction.

Key words: *strategy, management, process, efficiency, enterprise, communications.*

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Постіндустріальна економіка диктує специфічні умови для діяльності підприємств, пов'язані з необхідністю клієнтоорієнтованого підходу, широкого застосування мережових технологій і, зокрема, систем електронної комерції, врахування більш жорсткого рівня конкуренції на ринку. Внаслідок цього, актуального значення для менеджерів підприємств набирає задача забезпечення ефективності комерційної діяльності, що, в свою чергу, вимагає необхідності виділення комплексу факторів, які впливають на результативність бізнесу в постіндустріальній економіці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. У дослідженнях [1–3] аналізується поняття ефективності комерційної діяльності підприємств, обґрунтовуються певні управлінські заходи забезпечення високого рівня ефективності бізнесу, даються рекомендації менеджерам для результативної комерційної діяльності. Але, в сучасних дослідженнях бракує систематизованого комплексу факторів забезпечення ефективності бізнесу підприємства в умовах постіндустріальної економіки, який би надавав можливість зосередження уваги менеджера на найбільш важливих аспектах комерційної діяльності.

Отже, метою статті є систематизація та формування комплексу факторів стратегічного управління процесом забезпечення ефективності комерційної діяльності підприємства, а також обґрунтування системи оцінювання факторів на локальному рівні окремо взятого підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стратегічне управління створює конкурентні переваги, які забезпечують успішне існування й розвиток підприємства в довгостроковій перспективі [4]. Умови постіндустріальної економіки формують у керівництва

підприємства певний стиль мислення, орієнтований на досягнення конкурентних переваг. На управлінському рівні конкурентні переваги можуть бути трансформовані у відповідні фактори забезпечення ефективності комерційної діяльності підприємства.

Формування комплексу факторів забезпечення ефективності управління слід здійснювати шляхом аналізу відповідних управлінських задач (табл. 1), виділених на основі вивчення спеціалізованих літературних джерел [2–5] і практики комерційної діяльності підприємств.

Таблиця 1

Взаємозв'язок факторів і управлінських задач

Управлінські задачі стосовно підвищення ефективності комерційної діяльності	Фактори забезпечення ефективності	Особливості прояву факторів
Максимізація економічного потенціалу фірми, оптимізація джерел фінансування	Економічні фактори	Формують основу комерційної та господарської діяльності підприємства
Забезпечення високого рівня якості послуг, клієнтоорієнтований підхід	Фактори маркетингової політики	Забезпечують просування товарів і послуг на ринку
Покращення дистрибуторських мереж, організація логістичних потоків, підвищення ефективності транспортування продукції	Фактори логістики	Створюють інфраструктуру систем телекомунікацій, контролю й моніторингу поставок
Забезпечення високого рівня модернізації та екологічної «чистоти» технології	Технологічні фактори	Забезпечують технологічну базу комерційної діяльності
Управління інформаційною системою комерційної діяльності, підвищення ефективності доставки інформації	Інформаційні фактори	Здійснюють контроль інформаційних потоків
Забезпечення унікальності торгової марки й можливості задовольняти потреби клієнтів	Фактори іміджу	Формують образ підприємства у споживачів

Управління комерційною діяльністю перш за все пов'язано з необхідністю врахування ряду аспектів, що створюють основу господарської діяльності й, отже, мають бути віднесені до **економічних факторів**. Такими факторами слід вважати:

1) економічний потенціал фірми: чисельність штатних співробітників,

величина валового виторгу від реалізації послуг, фондоозброєність на одного співробітника (відношення залишкової балансової вартості до чисельності оцінювачів);

2) ефект досвіду: рік створення підприємства, кількість тендерів, виграних за звітний період;

3) ефект масштабу (більш низькі питомі витрати при більш високих обсягах виробництва);

4) можливість вишукування й ефективного використання джерел фінансування.

Комерційна діяльність підприємства вимагає надання споживачам комплексу якісних послуг за прийнятними цінами, що є атрибутом **факторів маркетингової політики**, якими слід вважати:

1) інтегральний показник рівня якості послуги або оцінка якості послуги по атрибутах: доступність (послугу легко одержати в зручному місці, у зручний час); комунікабельність (опис послуги виконаний мовою клієнта і є точним); компетентність; безпека (надавані послуги не несуть ризику й не дають приводу для сумнівів); відчутність (відчутні компоненти послуги відбивають її якість); розуміння/знання клієнта;

2) асортименти послуг;

3) ціна: рівень і динаміка цін, гнучкість цінової політики;

4) просування (маркетингові комунікації): рівень рекламної діяльності, рівень і методи стимулювання збуту, використання персональних продажів, використання методів PR.

Якщо маркетинг надає й реалізує стратегію фірми, то кожен з його етапів розвитку («підприємницький», «стандартний», «постстандартний» або інтегральний маркетинг) поступово зближає його з логістикою, тому що організація продажів і післяпродажне обслуговування зливаються в єдину систему, спрямовану на завойовування клієнта. Тому виникає необхідність виділення **факторів логістики** в загальному переліку факторів забезпечення ефективності підприємства в умовах постіндустріальної економіки. Такими факторами є:

1) інтеграція й партнерство з логістичними посередниками;

2) рівень удосконалювання глобальної мережі дистрибуції;

3) надійність систем телекомунікацій, контролю й моніторингу поставок;

4) ефективність способів і засобів транспортування [6];

5) рівень оптимізації логістичних витрат;

6) ефективність організації потоків у логістиці. При оцінці ефективності логістичного потоку необхідно визначати коефіцієнт якості кожного з потоків і коефіцієнт вартості). Знаючи число партнерів фірми (як замовників, так і постачальників), заплановану й фактичну потужність потоку, час потоку, асортимент і якість продукції, комплектність поставки, схоронність тари й упакування, можна сформувати вектор відхилення потоку від заданої величини, що й буде свідчити про якість потоку.

Продукти та послуги комерційної діяльності підприємства базуються на використанні певних технологій, що обумовлює необхідність врахування **технологічних факторів**:

1) фактор екологічної «чистоти» технології. Для багатьох підприємств головною проблемою стають екологічні рамки оскільки вони роблять все більший вплив на рішення клієнтів щодо покупки товару й вибору товарної марки. Тому «чисті» технології користуються зростаючою увагою з боку саме тих підприємств, які надають пріоритетного значення екологічним інноваціям;

2) рівень модернізації технології.

Управління комерційною діяльністю повинно базуватися на надійній інформаційній інфраструктурі, яку забезпечують **інформаційні фактори**:

1) наявність банку даних про клієнтів;

2) наявність інформації про інфраструктуру ринку;

3) оснащеність засобами зв'язку, електронною поштою, мережею Інтернет;

4) наявність web-сайту підприємства;

5) ефективність доставки інформації, що визначається рівнем розвитку комунікаційних мережі, зокрема, Інтернет. На противагу традиційної push-моделі

доставки інформації, в основі Інтернет лежить логістична pull-модель, у якій інформація надається по запиту (demand pull). Ця особливість Інтернет пов'язана з активною роллю споживачів, тому що користувачі мережі мають контроль над пошуком інформації.

В умовах постіндустріальної економіки цінність послуг в значній мірі обумовлюється зовнішніми параметрами підприємства, які враховують **фактори іміджу підприємства:**

- 1) унікальність торгівельної марки;
- 2) можливість задовольняти специфічні потреби клієнта [7];
- 3) впізнаваність бренду підприємства.

Сильний імідж підприємства і його товарів є підтвердженням того, що підприємство має унікальні ділові можливості (спеціальні навички, уміння), що дозволяють підвищувати цінність товарів і послуг.

Додана цінність вимірюється за допомогою опитувань шляхом вивчення сприйняття споживачами товарів і їхніх переваг; інакше кажучи, це суб'єктивні переконання споживачів. Вибираючи марку (виробника), споживач заявляє про свій статус, демонструючи стиль життя, інтереси, цінності й рівень добробуту.

У спеціальній літературі [2] приводяться наступні вимоги до іміджу й торгівельної марки підприємства, як до фактора успіху:

1) забезпечувати унікальність власної марки в порівнянні з конкуруючими протягом тривалого часу, для чого сильні сторони даної фірми співвідносяться зі слабкими сторонами суперника;

2) задовольняти специфічні потреби клієнта; іншими словами, відносно сильні сторони підприємства повинні давати релевантну вигоду даній цільовій групі споживачів;

3) будуватися на специфічних можливостях і ресурсах підприємства, які повинні бути оригінальними в порівнянні з

конкурентами і які важко або неможливо імітувати.

Створення сильної торгівельної марки може дати економічний ефект, пов'язаний з наступними аспектами:

- споживачі готові заплатити за послугу високу ціну;

- сильна торгівельна марка допомагає розширити частку ринку, тобто збільшити обсяг продажів, оскільки її прагнуть продавати роздрібні торговці й охоче купують споживачі (у неї більш можливостей для подальшого росту);

- у силу лояльності споживачів вона приносить стабільно більш високий прибуток, оскільки знижує ризики, подальші маркетингові витрати, більш успішно переборює знеацька виниклі перешкоди;

- забезпечує більш високу норму повернення інвестицій, що принципово важливо для інвесторів;

- у неї високі захисні бар'єри й високі можливості розвитку;

- створює доброзичливе ставлення до підприємства всіх зацікавлених груп: допомагає знайти нових працівників, акціонерів, забезпечити суспільну й державну підтримку.

В основі забезпечення й підвищення ефективності комерційної діяльності підприємств лежить також процес побудови тісних інноваційно-виробничих зв'язків із суб'єктами ринкового середовища в особі інноваційних структур, великих підприємницьких об'єднань тощо. Перед компанією стоїть важливе завдання, що полягає у формуванні представлення у суб'єкта взаємодії про можливість та доцільність здійснення даного процесу та перспективах, які він може надати. Саме перспективи пропонується розглядати, як фактори впливу на рішення про можливість процесу взаємодії (з позиції суб'єкта, на якого спрямовані впливи) та одночасно, як фактори підвищення ефективності діяльності підприємства, що проявляється у підвищенні рівня її конкурентоспроможності, сприянні

формування стабільної структури доходів як самої підприємства, так і всього інноваційно-виробничого ланцюжка, отриманні прибутку в обсязі, достатньому для спрямування його частки на активізацію процесу розвитку підприємства, забезпеченні високого рівня обіговості капіталу та швидкої окупності витрат, зміні співвідношень капітальних вкладень та балансового прибутку підприємства та ін.

Для побудови тісних інноваційно-виробничих зв'язків, компанія повинна виступити у якості активатора процесу взаємодії. Це забезпечується застосуванням засад інформаційної рефлексії, як “процесу

та результату міркувань агента про те, які значення невизначених параметрів, що про ці значення знають та думають його опоненти (інші агенти)” [8, С. 13]. У якості агента виступає сама компанія, у якості інших агентів – підприємства та підприємства, що зацікавлені у співпраці в рамках спільних проектів, спрямованих на комерціалізацію інновацій. Як невизначені параметри пропонується розглядати фактори впливу на формування рішення про можливість та доцільність здійснення взаємодії з компанією. Перелік факторів впливу, сформований за методологією, наведеною у [1], подано у табл. 2.

Таблиця 2

Фактори впливу на формування представлення про можливість та доцільність взаємодії із компанією

Назва групи	Назва фактора впливу	Стадії інноваційного проекту
Фінансова	витрати на рекламну діяльність	маркетинг
	витрати на здійснення лізингових відносин	освоєння, виробництво
	додаткові пільги	виробництво збут
	прибуток від реалізації товару	збут
	прибуток від нових підприємств-споживачів	збут
Науково-інноваційна	відповідність інноваційним потребам бізнес-середовища	фундаментальні та прикладні дослідження
	науковий розвиток інноваційної складової	розробка, проектування
Ринкова (конкурентна)	додаткова частка ринку (у %-х), яку можна отримати, реалізуючи спільний проект по виробництву інноваційної продукції	освоєння, виробництво, збут
	загальна частка споживачів конкурентів-виробників (у %-х), що є найбільш доцільної для претендування	виробництво, збут
Виробнича	склад нових властивостей продукції	фундаментальні та прикладні дослідження, розробка, проектування
	кількісно-якісний склад виконання виробничих функцій	освоєння, виробництво
Соціально-психологічна	соціальна потреба у партнерській взаємодії	виробництво
	психологічна потреба у взаємодії при виконанні виробничих функцій	виробництво

Розраховані значення даних факторів пропонується розглядати, як такі, що відображають конкретні результати інноваційно-виробничої й комерційної діяльності підприємства.

Висновки. Таким чином, у даному дослідженні знайшов свого відбиття аналіз процедури забезпечення ефективності комерційної діяльності підприємства.

Науковою новизною даної роботи є виділення і систематизація основних факторів, що обумовлюють ефективність комерційної діяльності підприємства в сучасних умовах господарювання.

Практичне значення проведеного дослідження полягає у вдосконаленні стратегії управління високотехнологічною компанією на основі врахування запропонованих факторів.

Подальшим напрямком даного дослідження може виступати розроблення методики оцінки ефективності бізнесу підприємства в умовах постіндустріальної економіки в розрізі основних факторів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бондар І. О. Моделювання взаємодії між малим підприємством та великим виробничим об'єднанням / І. О. Бондар// Коммунальное хозяйство городов. Науч.-техн. сб. - Вып. 73. – К.: Техніка, 2006. – С. 280–289.
2. Соколовський С. А. Адміністративний менеджмент: навчальний посібник/ С. А. Соколовський, С. П. Павлов, М. В. Черкашина, М. О. Науменко. – Х.: НАНГУ, 2017, - 216 с.
3. Михальски Т. Конкурентные преимущества глобальных компаний как результат прямых инвестиций / Т. Михальски, К. Раше// Управление инвестиционной и инновационной деятельностью. – 2001. – №2. – С. 15–23.
4. Дикань В. Л. Стратегічне управління: навч. посіб. / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко, О. В. Маковоз, І. В. Токмакова, О. В. Шраменко – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.
5. Моисеева Н. К. Логистика как фактор конкурентоспособности предприятий в информационном обществе [Электронный ресурс] / Н. К. Моисеева// Электронный журнал “Системотехника”. – 2004. – №2. – Режим доступа: <http://systech.miem.edu.ru>.
6. Каличева Н. С. Роль транспортно-логистических систем у обеспеченні стійкого розвитку економіки / Н. С. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017. - № 58. - С. 103-109.
7. Каличева Н. С. Підходи до створення універсального іміджу для забезпечення конкурентоспроможності підприємств громадського харчування/ Н. С. Каличева, А. О. Прокопенко// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2017. - № 60. - С. 140-146.
8. Новиков Д. А. Рефлексивные игры/ Д. А. Новиков, А. Г. Чхартишвили// Серия “Управление организационными системами”. – М.: СИНТЕГ, 2003. – 160 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133975

УДК 658.2

ОСОБЛИВОСТІ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Чухлата Ж.Г., ст. викладач (НА НГУ)

В статті розкрито сучасні особливості стратегічного управління підприємством із врахуванням змін у зовнішньому середовищі. Досліджена проблематика формування стратегічного механізму управління підприємством. Визначено, що стратегічне управління не може бути універсальним для будь-яких ситуацій і задач. Важливим аспектом дослідження стратегічного управління є розробка та обґрунтування рекомендацій, спрямованих на вдосконалення системи його функціонування на підприємстві.

Ключові слова: стратегія, управління, підприємство, функції, планування, процесний підхід

ОСОБЕННОСТИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Чухлата Ж.Г., ст. преподаватель (НА НГУ)

В статье рассмотрены современные особенности стратегического управления предприятием с учетом изменений во внешней среде. Исследована проблематика формирования стратегического механизма управления предприятием. Определено, что стратегическое управление не может быть универсальным для любых ситуаций и задач. Важным аспектом исследования стратегического управления является разработка и обоснование рекомендаций, направленных на совершенствование системы его функционирования на предприятии.

Ключевые слова: стратегия, управление, предприятие, функции, планирование, процессный подход

PECULIARITIES OF STRATEGIC MANAGEMENT OF THE ENTERPRISE IN MODERN CONDITIONS

Chuhlata.G., senior lecturer (National Academy of National guard of Ukraine)

Strategic planning and management for many Ukrainian enterprises is new, unusual, but gaining momentum. The need for it is manifested both in the process of transition from the planned economy to the market, and in the complex, volatile conditions of the development of the world economy. The importance of strategic management is also due to the fact that the pace of change of the environment at the speed of manifestation often outstrips the corresponding reaction of the enterprise, which increases the frequency of unexpected, unpredictable difficulties for the enterprise. Strategic management is intended to broaden the horizons of foresight, create opportunities for timely reaction of the company to changes in the environment in the markets of goods, services and technologies, in the scientific, technical, social and political spheres.

Based on the process approach, strategic management of the enterprise is a coherent process of implementation of interrelated actions aimed at achieving the final result. If the system looks at the relationships between its elements, the process focuses on the sequence of implementation of interrelated actions aimed at achieving the goals. There are many descriptions of the sequence of the individual stages of strategic management, but the fact that one must define a mission, analyze the external and internal environment, formulate goals and strategies for their achievement, develop and execute strategic plans, projects and programs, all agree. It is also worth bearing in mind that application of the process approach to the definition of strategic enterprise management is somewhat arbitrary, since in practice such a process can often be violated due to the frequent repetition of individual stages of work.

The need to maintain strategic orientation of the company makes the strategic management of the process uninterrupted and dynamic. Therefore, one-time analysis and diagnosis can not be the basis of this process, since they provide limited information. In this case, the development of strategic decisions can not be long-term due to a fairly rapid change in the environment in which the company operates.

An important aspect of strategic management research is the development and substantiation of recommendations aimed at improving the system of its operation at the enterprise.

Key words: *strategy, management, enterprise, functions, planning, process hike.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Стратегічне планування та управління для багатьох українських підприємств є новим, незвичним, але таким, що набирає силу явищем. Необхідність в ньому проявляється як в процесі переходу від планової економіки до ринкової, так і в складних, нестабільних умовах розвитку світової економіки. Важливість стратегічного управління обумовлюється також тим, що темпи змін зовнішнього середовища за швидкістю прояву часто випереджають відповідну реакцію підприємства, у зв'язку з чим зростає частота появи несподіваних, непередбачуваних для підприємства труднощів. Стратегічне управління покликане розширити горизонти передбачення, створити можливості своєчасної реакції підприємства на зміни зовнішнього середовища на ринках товарів, послуг і технологій, в науково-технічній, соціальній і політичній сферах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.

Висвітленню проблем формування системи управління підприємством присвячено наукові праці Р. Хорварта та В. М. Кобелева [1, 2]. Дослідження проблематики формування стратегічного механізму управління підприємством знайшло свого відображення у роботах Г.І. Кіндрацької та В.О. Козловського [3, 4]. Аудит і управління стратегічною діяльністю підприємства розглядаються в дослідженні Помановського [5]. Але розглянуті дослідження не в повній мірі відображають комплексний розгляд особливостей стратегічного управління підприємством в сучасних умовах.

Отже, **метою** статті є теоретичне обґрунтування та систематизація особливостей стратегічного управління підприємством в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. В ринкових умовах кожне підприємство самостійно будує своє майбутнє і в перспективі його може супроводжувати як успіх, так і статися банкрутство. В цих умовах перед підприємством стоять завдання з дослідження ринку і виявлення потреб споживачів, а цим самим забезпечення

існування в довгостроковій перспективі; визначення цілей розвитку підприємства; визначення обсягів виробництва; налагодження ефективних зв'язків з партнерами; забезпечення конкурентоспроможності підприємства за допомогою виважених стратегій і досягнення конкурентних переваг; уміння управляти власними фінансами та ефективним використанням вкладених інвестицій; визначення необхідного кадрового складу та його високого професійного рівня; ефективного використання інновацій технічного, технологічного, економічного та соціального спрямування. Тобто у процесі функціонування перед підприємством постають різні завдання, що в остаточному підсумку позначаються на зміні системи управління. До основної об'єктивної проблеми варто віднести постійно зростаючу нестабільність (непередбачуваність, новизну, складність) зовнішнього середовища, практичне вирішення якої вимагає розробки більш складних і деталізованих систем управління та залежить від ступеня засвоєння керівниками організацій методології і методів стратегічного управління.

В сучасних умовах господарювання можна виділити такі підходи до вироблення стратегій:

1. Контроль над затратами. Стратегії такого типу базуються на зниженні власних витрат в порівнянні із затратами конкурентів шляхом обов'язкового контролю над затратами, або шляхом регулювання розміру підприємства і обсягу продукції, завдяки чому досягається вища ефективність виробництва.

2. Стратегія диференціації, її суть полягає в концентрації організацією своїх зусиль на декількох пріоритетних напрямках, де вона намагається мати більше переваг над іншими. Ці напрями можуть бути різними, тому варіантів стратегії на практиці існує дуже багато.

3. Стратегія фокусування. В цьому випадку підприємство цілеспрямовано орієнтується на якусь групу споживачів, або на обмежену частину асортименту продукції, або на специфічний географічний ринок. У такому випадку часто говорять про нішу на ринку.

Формування вдалої стратегії залежить від постійного аналізу таких елементів підприємства як фінансовий стан організації, який визначає, яку стратегію вибере керівництво в майбутньому; виробництво - має велике значення для своєчасної адаптації внутрішньої структури організації до змін зовнішнього оточення і її виживання в конкурентному середовищі; персонал; організаційна культура та імідж організації.

Умовами успіху реалізації стратегії вважаються: забезпечення відповідності стратегії середовища; впевненість персоналу й менеджерів у своїх здібностях; готовність фірми до змін. Проблемами, пов'язаними з реалізацією стратегії, є: її невідповідність структурі фірми; високий ризик; відсутність навичок; слабкість інформаційних систем; недосконалість методів діяльності [6].

Процес стратегічного управління загалом складається з трьох взаємопов'язаних етапів:

– підготовчого, який слугує основою інформаційного забезпечення розробки стратегії;

– головного етапу - етапу розробки стратегії;

– заключного етапу - етапу реалізації, корегування і зворотнього зв'язку.

На кожному етапі реалізуються певні функції:

1. Стратегічний аналіз і прогнозування зовнішнього й внутрішнього середовища організації.

2. Стратегічне планування.

3. Стратегічна організація і мотивація, контроль і регулювання.

Таким чином, основні функції виконуються в процесі певних взаємопов'язаних дій і втілюються в конкретні результати. Основні результати стратегічного управління можна представити у вигляді логічного ланцюга стратегічних результатів: діагноз (оцінка) – прогноз – стратегія – стратегічний план – програма – проект – оцінка результатів.

Слід зазначити, відмінність стратегічного управління від стратегічного планування, бо перше з них – більш ширше і місткіше поняття. Стратегічне планування відповідає на питання «що робити?», тоді як стратегічне управління – на питання «що, хто і як повинен робити?». Між ними існують ті самі розбіжності, що й між плануванням та управлінням узагалі:

– вони мають різні цілі.

Стратегічне планування – це управління планами, а стратегічний менеджмент – це управління результатами;

– стратегічне планування – процес аналітичний, тоді як стратегічне управління є симбіозом аналітичного й організаційного процесів;

– при стратегічному плануванні використовується інформація економічного, як правило, внутрішнього, рідше – зовнішнього характеру. При стратегічному управлінні, крім того, обробляється інформація соціально-політичної спрямованості, враховуються спонукальні впливи зовнішнього економічного середовища; стратегічне управління включає економічні механізми (інструменти) реалізації стратегій.

Виходячи з процесного підходу, стратегічне управління підприємством є послідовним процесом реалізації взаємопов'язаних дій, направлених на досягнення кінцевого результату. Якщо система розглядає взаємозв'язки між її елементами, то процес акцентує увагу на послідовності виконання взаємопов'язаних дій, спрямованих на досягнення поставлених цілей. Існує

багато описів послідовності проходження окремих етапів стратегічного управління, однак з тим, що треба визначити місію, проаналізувати зовнішнє та внутрішнє середовище, сформулювати цілі та стратегії їхнього досягнення, розробити й виконати стратегічні плани, проекти та програми, погоджуються всі. Варто також пам'ятати й про те, що застосування процесного підходу до визначення стратегічного управління підприємством є дещо умовним, оскільки на практиці такий процес часто може порушуватись через часту повторюваність окремих етапів робіт.

Стратегічне управління не може бути універсальним для будь-яких ситуацій і задач. Воно має такі обмеження:

1. Стратегічне управління не може дати точного і детального опису стану підприємства та його положення у бізнес-середовищі. Це сукупність якісних характеристик підприємства, що стосуються майбутнього стану, його положення в конкурентному середовищі, потенціалу необхідного для виживання.

2. Система стратегічного управління – це певна філософія чи ідеологія бізнесу, що не повинна зводитися до набору формалізованих правил, процедур і схем. При розробці стратегії необхідне поєднання інтуїції і мистецтва, високого професіоналізму і творчості менеджерів і залучення всіх працівників до реалізації стратегії.

3. Для впровадження системи стратегічного управління необхідні великі витрати часу та ресурсів, треба також створити спеціальний підрозділ, що буде відповідати за всі питання, пов'язані зі стратегічним аналізом і простим моніторингом зовнішнього середовища, розробкою і виконанням стратегії.

4. У ринкових умовах помилки при виборі стратегії не можна виправити жодними ефективними прийомами оперативного менеджменту, що призводить до поразки в конкурентній боротьбі.

5. За стратегічного управління часто забагато уваги приділяють стратегічному плануванню. Проте розробка стратегічного плану не настільки важлива. Головне – це реалізація стратегічного плану, проведення змін, що призводить до опору персоналу та відбувається зі значними складнощами.

На підставі розглянутих особливостей зазначимо, що стратегічне управління не є панацеєю від всіх управлінських недуг для підприємств.

Концепція стратегічного управління ще знаходиться в стадії становлення і тому для забезпечення успіху діяльності підприємства потребує вмілого використання її з урахуванням специфіки зовнішніх умов.

Необхідність підтримки стратегічної орієнтації підприємства робить стратегічне управління процесом безперервним і динамічним. Тому одноразовий аналіз та діагностика не можуть бути основою такого процесу, оскільки надають обмежену інформацію. В даному випадку, розробка стратегічних рішень не може бути довготривалою через досить швидку зміну середовища, в якому функціонує підприємство.

Важливим аспектом дослідження стратегічного управління є розробка та обґрунтування рекомендацій, спрямованих на вдосконалення системи його функціонування на підприємстві.

Варто виділити кілька основних підходів до визначення сутності стратегічного управління підприємством: системний, процесний та ситуаційний. Так, з одного боку, стратегічне управління підприємством розглядається як самостійно діюча система, яка передбачає аналіз стану усіх сфер функціонування підприємства. З другого боку, стратегічне управління підприємством є процесом реалізації розроблених заходів, спрямованих на досягнення ефективного економічного розвитку цього підприємства. З третього – стратегічне управління повинно ґрунтуватись на

постійному аналізі й розумінні ситуації, динаміки її зміни.

Висновки. Отже, стратегічне планування не може і не повинне підмінювати собою стратегічне мислення, стратегічне бачення й у цілому систему стратегічного управління. Стратегічне планування є складовою частиною процесу розробки стратегії і, відповідно, невід'ємним елементом стратегічного управління.

Узагальнюючи викладене, зазначимо переваги та недоліки стратегічного управління. Основна перевага стратегічного управління полягає в тому, що організація може звести до мінімуму негативні наслідки фактора невизначеності майбутнього. По-друге, підприємство має змогу зосередитися на вивченні чинників зовнішнього середовища, що формують зміни, і відповідно пристосуватися до них [7]. По-третє, підприємство може отримати необхідну базу для прийняття стратегічних і практичних рішень. По-четверте, підприємство стає більш керованим, бо завдяки стратегічним планам є можливість порівнювати досягнуті результати з поставленими цілями, конкретизованими у вигляді планових завдань.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Horwath Rich. The Origin of Strategy/ Rich Horwath // Strategic Thinking Institute, 2006. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.strategyskills.com/>
2. Кобелев В. М. Теоретичні та методологічні основи формування стратегії розвитку підприємства / В. М. Кобелев, Ю. В. Захарченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 42. – С. 297-303.
3. Кіндрацька Г. І. Стратегічний менеджмент [Текст]: навч. посіб / Г. І. Кіндрацька. – Львів: Львівська політехніка, 2010. – 407 с.

4. Козловський В. О. Внутрішній економічний механізм виробничих підприємств: монографія / В. О. Козловський, Л. Г. Дончак. – Тернопіль: Крок, 2013. – 204 с.

5. Романовський О.Г. Аудит і оцінювання управлінської діяльності/ О. Г. Романовський, М. В. Черкашина, М. О. Науменко, Є.М.Грабовський, Т. В. Гура, Є. В. Воробйова. – Х.: АВВМВСУ, 2014. - 296 с.

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

7. Каличева Н.Є. Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева, С.Є. Бохан// Науковий огляд. - 2017. – Вип. 5 (37). - С. 5 – 15.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133978

УДК 330.59

КРИТЕРИИ И МЕТОДОЛОГИИ ОЦЕНКИ УРОВНЯ И КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ

Комаренко О.А., аспирант (ХНУ им. Каразина)

В статье конкретизируется содержание понятия «критерий», рассмотрены критерии оценки уровня и качества жизни населения и подробно проанализированы существующие методологические подходы к их измерению. В процессе исследования, исходя из авторской трактовки категории «качество жизни», выявлены положительные и отрицательные стороны объективного (объективистского), субъективного (субъективистского) и комбинированного (объективистско-субъективистского) подходов к оценке уровня и качества жизни населения и сделан вывод о высокой востребованности в современных условиях последнего из них.

Ключевые слова: уровень жизни, качество жизни, критерии оценки уровня и качества жизни населения, объективный, субъективный, комбинированный подходы к измерению уровня и качества жизни населения.

КРИТЕРІЇ ТА МЕТОДОЛОГІЇ ОЦІНКИ РІВНЯ І ЯКОСТІ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ

Комаренко О.О., аспірант (ХНУ ім. Каразіна)

У статті конкретизується зміст поняття «критерій», розглянуті критерії оцінки рівня і якості життя населення і детально проаналізовані існуючі методологічні підходи до їх вимірювання. У процесі дослідження, виходячи з авторського трактування категорії «якість життя», виявлено позитивні та негативні сторони об'єктивного (об'єктивістського), суб'єктивного (суб'єктивістського) і комбінованого (об'єктивістсько-суб'єктивістського) підходів до оцінки рівня і якості життя населення та зроблено висновок про високу затребуваність в сучасних умовах останнього з них.

Ключові слова: рівень життя, якість життя, критерії оцінки рівня і якості життя населення, об'єктивний, суб'єктивний, комбінований підходи до вимірювання рівня і якості життя населення.

CRITERIA AND METHODOLOGIES OF THE LIVING STANDARDS AND THE PEOPLE'S WELL-BEING ESTIMATION

Komarenko O.A., postgraduate student (V.N. Karazin Kharkiv National University)

In this article the content of the criteria's conception is concretized, criteria's of the living standards and people's well-being estimation are considered and the existing methodological approaches are analyzed in detailed properties for their measurement. Estimation of the level and quality of life in this item is considered as an elucidation of the question of how close are the most important indicators of the people's activities according to their needs, worldview and comprehension of the level of the well-being that suits it. An assessment of the level and quality of life achieved by society occurs through an appropriate

system of criteria and indicators. Regarding measurement of the level and quality of life, the criterion expresses their essential characteristics and completeness of manifestation in a specific place and time. Given the specific historical character of the category "standard of living" and "quality of life", the system of criteria for their evaluation will change over time and determine the characteristics of the people's activities in each specific period. In the process of research, based on the author's interpretation of the category "quality of life", positive and negative aspects of objective (objectivist), subjective (subjectivist) and combined (objectivist-subjectivist) approaches to the assessment of the level and quality of life of the population were revealed, and a conclusion was made about the high demand for modern conditions of the last of them.

Key words: *living standard, quality of life, criteria for assessing the level and quality of people's life, objective, subjective, combined approaches to measuring the living standards and quality of people's life.*

Постановка проблеми. Темпы экономического развития, его направленность, политическая, экономическая и социальная стабильность в украинском обществе во многом зависят от решения проблем уровня и качества жизни населения. Эффективность проводимой государством социальной политики по повышению уровня и качества жизни населения в свою очередь зависит от наличия полной и достоверной социально-экономической информации об их состоянии и динамике. Поэтому вопросы адекватной оценки уровня и качества жизни населения, выбора методики и системы показателей для расчетов, имеют первостепенное значение для формирования направлений политики государства в области поддержки и защиты населения как стратегической задачи и свидетельствуют об актуальности и важности данной темы.

Выбор эффективной методологии оценки уровня и качества жизни является необходимым условием решения любых проблем, связанных с уровнем и качеством жизни населения.

Такая методология позволяет проводить постоянный мониторинг тенденций их изменения с целью, с одной стороны, определения путей повышения качества жизни, а с другой - предупреждения социально-психологического напряжения населения вследствие большого разрыва в уровне и качестве жизни разных регионов и групп

населения Украины.

Методология оценки уровня и качества жизни как важнейший аналитический инструмент государственной политики позволяет не только анализировать текущее состояние социально-экономического развития страны и проводить межрегиональные сопоставления уровня и качества жизни населения, но и определять ориентиры перспективной социально-экономической политики государства.

Анализ последних исследований. Методологические проблемы оценки уровня и качества жизни населения являются приоритетными в исследованиях таких зарубежных и отечественных ученых как Айвазян С.А. [8], Беляева Л.А. [6], Гукалова И.В. [9], Михальченко Г.Г. [12], Никифоренко В. Г [3], Старченко Л.В. [10], Стиглиц Д., Сен А., Фитусси Ж.-П. [11] и др.

Целью работы является, во-первых, рассмотрение критериев оценки уровня и качества жизни населения, во-вторых, анализ существующих методологических подходов к измерению уровня и качества жизни населения.

Изложение основного материала исследования. В самом общем виде оценивание уровня и качества жизни можно рассматривать, как выяснение вопроса о том насколько приближены важнейшие показатели жизнедеятельности населения к его потребностям, мировидению и пониманию

устраивающего его уровня качества жизни.

Оценка достигнутого обществом уровня и качества жизни происходит при помощи соответствующей системы критериев и показателей.

Любая оценка, как процесс установления ценностного отношения между оценивающим субъектом и оцениваемым объектом, может быть абсолютной и сравнительной [1]. Сравнительная оценка используется для установления субъектом соотношения (больше, меньше, равны) между ценностями двух или более объектов. При этом один из сравниваемых объектов выступает как база, эталон сопоставления, а его ценность рассматривается как основание или критерий оценки. [2].

Выбор и обоснование критериев оценки является важным этапом оценки уровня и качества жизни

Как известно, критерий (от греч. Kriterion - средство для суждения) рассматривается как основополагающий признак, опираясь на который оценивается, определяется или классифицируется объект исследования. Критерий можно рассматривать как признак, на котором базируется классификация или типизация, и как показатель, на основании которого формируется оценка качества экономического объекта, процесса, мерило такой оценки.

Применительно к измерению уровня и качества жизни, критерий выражает их существенные характеристики и полноту проявления в конкретном месте и времени.

Среди критериев измерения уровня и качества жизни можно выделить общие и конкретные. Сформировавшиеся в том или ином социуме ценностные приоритеты, идеалы, представления о том, что такое высокое качество жизни, что такое хорошая, интересная и счастливая жизнь – все это характеризует общие критерии. Несомненно, что эти представления, во-первых, специфичны

для различных обществ и для отдельных их членов (так как их формирование происходит под влиянием существующего уклада жизни, особенностей культуры, менталитета, традиций, социально-экономического развития того или иного народа) и, во-вторых, они со временем изменяются. Примером конкретных критериев может служить базовые значения каких-либо отобранных исследователями показателей уровня и качества жизни, и принятые за эталон (статистические данные, различные индексы, нормативы рационального потребления, итоги социологических опросов и тестирования и т.д.).

Также критерии оценки качества жизни могут быть объективными и субъективными.

Объективные критерии – это научно или экспериментально аргументированные показатели, отражающие положение в отдельных составляющих жизнедеятельности.

Объективно судить о степени удовлетворения различных потребностей и интересов населения мы можем только, используя объективные критерии качества жизни которые выступают в виде научных нормативов этих потребностей и интересов.

Субъективные критерии – это субъективные мнения людей об различных составляющих своей жизнедеятельности.

Оценка уровня удовлетворения своих потребностей производится индивидуально каждым человеком. Результат этой оценки отражен только в сознании индивидов.

Следовательно, мы можем выделить такие две основные формы оценивания качества жизни как уровень удовлетворения различных научно аргументированных потребностей, интересов населения и удовлетворенность качеством своей жизнедеятельности самими индивидуумами.

Выделение объективных и субъективных критериев уровня и

качества жизни населения предваряет разработку соответствующих каждому критерию показателей. Сложность структуры качества жизни объясняет проблематичность, во-первых, создания адекватной системы критериев, во-вторых, выявления какого-то одного интегрального индекса качества жизни. Учитывая конкретно-исторический характер категории «уровень жизни» и «качество жизни», система критериев их оценивания будет изменяться во времени и определять особенности жизнедеятельности населения в каждый конкретный период.

Методология оценки уровня и качества жизни населения длительный период времени почти не рассматривала социальные аспекты жизнедеятельности общества и концентрировалась в основном на отражении ее материальных сторон.

Однако, начиная со второй половины 20 столетия, приоритетным направлением в научных исследованиях стало рассмотрение социальных показателей и критериев оценки уровня и качества жизни населения.

Здесь уместно заметить, что под качеством жизни нами понимается комплексная характеристика, как объективно существующих уровня жизни и удовлетворения потребностей в непосредственно неоплачиваемых благах, так и субъективного восприятия степени удовлетворения всего спектра потребностей. При этом на наш взгляд, уровень жизни отражает степень соответствия материальной обеспеченности индивидов и социальных страт уровню потребления социально-экономических благ и услуг, сложившемуся в конкретный период времени в обществе.

Следовательно, качество жизни характеризуется нами как совокупность объективных условий жизнедеятельности и субъективных оценок удовлетворения жизненных потребностей. Поэтому, мы считаем, что с научной точки зрения, одинаково правильно говорить и о,

например, «повышении уровня и качества жизни населения», и о «повышении качества жизни населения», имея в виду, что уровень жизни является экономическим основанием качества жизни.

В современных исследованиях качества жизни используются три методологических подхода к его измерению: объективный (объективистский), субъективный (субъективистский) и комбинированный (объективистско-субъективистский). (Соответственно применяются объективные, субъективные и комбинированные показатели качества жизни).

Существование объективных и субъективных показателей качества жизни как раз и объясняется потребностью в измерениях, как объективных условий жизнедеятельности, так и субъективных оценок удовлетворения потребностей человека.

Объективный (объективистский) подход определяет качество жизни через параметры, отражающие объективные условия и процессы жизнедеятельности (например, уровень жизни, уровень социального благополучия), особенности различных видов деятельности и их результаты. Главный постулат этого подхода – измерение качества жизни должно основываться на независимых данных о том, что именно улучшает жизнь общества в целом и отдельных его членов. Его цель - как можно более точно измерить качество жизни общества или группы людей на основе разнообразной официальной статистической информации. Очевидно, что измерение качества жизни с позиций объективного подхода может не совпадать с оцениванием своего уровня качества жизни значительным количеством людей.

Рассмотрим более подробно объективный (объективистский) подход и методики, составляющих его основу.

Методологические подходы к исследованию уровня и качества жизни

населения были заложены сторонниками теории «человеческого капитала». Методические аспекты ее решения нашли отражение в публикациях ООН «Compendium Socia Statistics» (1968), «К созданию системы социальной и демографической статистики» (1975) и «Социальные показатели: предварительные принципы и иллюстративные ряды» (1979). С 1973 г. инициатором и спонсором многих исследований на международном, национальном и региональном уровнях по формированию и применению систем показателей оценки качества жизни выступала ЮНЕСКО. [3, с. 64].

Конечная цель этих исследований - построение системы социальных индикаторов, наиболее полно отражающих многомерность уровня и качества жизни, определение социальных стандартов, с которыми сопоставляются фактические условия.

Примером объективного подхода может служить применяемая в странах СНГ система социальных индикаторов для оценки уровня жизни населения, разработанную на основе предложений Статистического комитета ООН, но с учетом особенностей реформирования экономики в странах Содружества [4]. Она была опубликована в 2002 г. и имеет следующий вид:

1. Интегральные показатели уровня жизни:

1.1. Макроэкономические показатели, реальные располагаемые доходы населения (реальные скорректированные доходы населения; фактическое конечное потребление домашних хозяйств; среднемесячная заработная плата (номинальная и реальная)).

1.2. Демографические показатели (динамика численности постоянного населения; ожидаемая продолжительность жизни; уровень младенческой, детской и материнской смертности; уровень образования населения).

1.3. Показатели экономической активности населения (уровень экономической активности населения; соотношение занятых в экономике и общей численности населения; уровень безработицы).

1.4. Показатели пенсионного обеспечения населения (численность пенсионеров (всего, в том числе по возрасту); суммы назначенных месячных пенсий (всего, в том числе по возрасту); средний размер назначенных месячных пенсий по возрасту и минимальный размер пенсий).

2. Показатели материальной обеспеченности населения:

2.1. Доходы домашних хозяйств (совокупные и денежные номинальные и реальные доходы домашних хозяйств (общие и располагаемые); покупательная способность доходов; индекс потребительских цен).

2.2. Неравенство в распределении доходов между отдельными группами населения (децильный коэффициент дифференциации доходов населения; коэффициент концентрации доходов (индекс Джини); коэффициент фондов; распределение доходов по группам населения).

2.3. Показатели бедности населения (величина прожиточного минимума; черта бедности; черта крайней бедности); показатели масштаба бедности (первичная бедность, вторичная бедность, дефицит денежного дохода бедного населения, острота и глубина бедности).

3. Личное потребление, стоимость минимальной продовольственной «корзины»; динамика и структура потребительских расходов населения в текущих и сопоставимых ценах; доля затрат на питание в располагаемых доходных и потребительских расходах; среднедушевое потребление основных продуктов питания, в том числе в пересчете на взрослого потребителя; калорийность и состав пищевых веществ минимальной продовольственной «корзины».

4. Жилищные условия населения (обеспеченность населения жильем; доля расходов на оплату жилья в потребительских расходах населения).
5. Социальная напряженность (коэффициент преступности).

Преимуществом этого модельного набора социальных индикаторов, даже не смотря на то, что в основном характеризует материальную сторону жизни человека, является то, что мы можем получить методологически сопоставимые результаты. В то же время понятно, что такой ограниченный набор показателей может служить лишь основой для расширенного и углубленного анализа. Кроме этого основным недостатком любой системы объективных показателей является полное игнорирование субъективных оценок, что часто приводит к одностороннему анализу качества жизни.

Субъективный подход основывается на том, что истинное значение качества жизни отражено в субъективном оценивании человека своего социального пространства. Такой подход предполагает определение качества жизни на основе социологических опросов. Хорошей иллюстрацией абсолютно субъективного подхода является то, что Всемирная организация здоровья (ВОЗ) определяет качество жизни как «восприятие индивидами их положения в жизни в контексте культуры и систем ценностей, в которых они живут, и в соответствии с их собственными целями, ожиданиями, стандартами и заботами» [5, Т. 3. с. 157].

Однако, на наш взгляд, невозможно достичь адекватной оценки людьми условий своего существования только через субъективное восприятие их.

Во-первых, человек часто не в состоянии правильно выразить свое отношение к стоящей перед ним проблеме, оценить свое душевное состояние. Во-вторых, люди постоянно

или занижают, или завышают свои ожидания от жизни, а, амбиции и возможности большинства людей, как правило, не совпадают. В-третьих, субъективные оценки очень динамичны и поэтому часто корректируются. Все это очень сильно затрудняет интерпретацию обрабатываемых данных.

Однако, с другой стороны, субъективная сущность является важной составляющей качества жизни. Субъективные представления о качестве жизни, например, в различных областях, городах Украины, внутри различных социальных групп населения, также важны, как важны и объективные характеристики условий жизнедеятельности.

Тем не менее, субъективные индикаторы в большинстве современных методик не используются, так как существуют проблемы с проведением необходимых социологических исследований и анализом полученной информации.

Статистика же сегодня, к сожалению, еще не отражает, ни удовлетворенность людей жизнью в целом и ее отдельными проявлениями, ни субъективные мнения о социальной напряженности, ни ощущение человеком гармонии с социально-психологическими и многими другими аспектами жизни.

В западных исследованиях одной из первых методик оценки качества жизни с точки зрения субъективного подхода была анкета, разработанная Л.В. Портером, благодаря которой можно было выявить уровень удовлетворения социальных потребностей, потребностей выживания, потребностей в самореализации и эго-потребностей [13].

Одним из примеров субъективного подхода к оценке качества жизни является методика формирования частных и общих индексов качества жизни разработанная Л. А. Беляевой.

Суб'єктивні показателі якості життя населення

Компоненти якості життя	Частні індекси
I. Урівень життя (благоосостояние)	<i>1. Індекс матеріального рівня життя</i>
	<i>2. Індекс задоволеності життєм</i>
	<i>3. Індекс доступності медичної допомоги</i>
	<i>4. Індекс доступності освіти</i>
Общий индекс уровня жизни: среднее арифметическое 4-х частных индексов	
II. Качество ближайшей социальной среды	<i>1. Індекс самоідентифікації з жителями свого поселення</i>
	<i>2. Індекс захищеності від злочинності</i>
	<i>3. Індекс захищеності від бідності</i>
	<i>4. Індекс захищеності від впливу чиновників</i>
	<i>5. Індекс захищеності від впливу правоохоронних органів</i>
Общий индекс качества социальной среды: среднее арифметическое 5-ти частных индексов	
III. Качество экологии	<i>1. Індекс захищеності від екологічної загрози</i>
	<i>2. Індекс чистоти повітря</i>
	<i>3. Індекс чистоти води</i>
Общий индекс качества экологии: среднее арифметическое 3-х частных индексов	
IV. Социальное самочувствие населения	<i>1. Індекс впевненості в майбутньому</i>
	<i>2. Індекс задоволеності життям</i>
	<i>3. Індекс самостійності</i>
Общий индекс социального оптимизма: среднее арифметическое 3-х частных индексов Интегральный индекс качества жизни: среднее арифметическое 4-х общих индексов	

Ею предложена (см. таблицу) система субъективных показателей качества жизни, сведенная в 4 компонента 1. Уровень жизни (благоосостояние); 2. Качество социальной среды; 3. Качество природной среды; 4. Социальное самочувствие населения. В таблице представлены также названия частных индексов по каждому компоненту (2-я колонка). Предлагается рассчитать 15 частных индексов качества жизни и на их основе сформировать 4 общих индекса, соответствующих четырем компонентам качества жизни. Далее 4 общих индекса сводятся в один интегральный индекс качества жизни [6, с. 37].

Проблемы, связанные с практической реализацией субъективистского подхода к оценке

качества жизни, проявляются в том, что, во-первых, социологические опросы населения затратны (требуют более или менее длительного времени и значительных денежных ресурсов); во-вторых, результаты обследования во многом зависят от того, как сформулированы анкетные вопросы; в-третьих, не принимаются во внимание индивидуальные особенности респондентов; в-четвертых, существует значительная вероятность неправдивости результатов социологических опросов.

В международных исследованиях уровня и качества жизни широкое распространение получил комбинированный (объективистско-субъективистский) подход, который объединяет оба ранее рассмотренных подхода. Он основывается на сочетании

данных статистики, социологических опросов мнений населения о структуре системы показателей, характеризующих основное содержание качества жизни.

При комбинированном подходе объективные и субъективные показатели качества жизни используются как равноценные. Самой яркой иллюстрацией использования объективистско-субъективистского подхода служат Индекс качества жизни и Индекс лучшей жизни. Данные индексы широко используются как для ежегодного сравнения стран, так и для анализа динамики показателей внутри определенной страны. По сравнению с индексами, сгруппированными в объективный и субъективный подходы, они наиболее полны, так как учитывают как объективную статистику, так и субъективное мнение индивида.

Индекс качества жизни (The Quality of Life Index – The Economist Intelligence Unit) представляет собой комбинированный показатель, который измеряет достижения стран мира с точки зрения их способности обеспечить своим жителям благополучную жизнь. Индекс рассчитывается по методике британского исследовательского центра The Economist Intelligence Unit и основан на комбинации данных официальной статистики и результатов опросов общественного мнения. Индекс качества жизни измеряет результаты субъективной удовлетворённости жизнью граждан различных стран мира и соотносит их с объективными показателями социально-экономического благополучия жителей этих стран. При расчете индекса показатели суммируются в соответствии с заданной шкалой взвешивания, которая определяется группой экспертов, опрашиваемых в процессе исследования [7]. Индекс рассчитывается на основе 9 групп показателей: 1. Материальное благополучие: ВВП на душу населения по паритету покупательной способности в долл. США. 2. Здоровье: ожидаемая продолжительность жизни при рождении, лет. 3. Политическая стабильность и безопасность. 4. Семейная жизнь:

разводимость на 1000 чел. населения (строится индекс в диапазоне от 1 (самый низкий) до 5 (самый высокий)). 5. Общественная жизнь: строится индекс в диапазоне от 0 до 1, на основе данных о посещении церкви или членства в профсоюзах. 6. Климат и география: географическая широта для проведения различий между теплым и холодным климатом. 7. Гарантии предоставления рабочих мест: уровень безработицы, в %. 8. Политические свободы: данные об индексах политических и гражданских свобод, диапазон от 1 (полное обеспечение прав и свобод) до 7 (значительные ограничения). 9. Гендерное равенство: соотношение между средними доходами мужчин и женщин [14].

Индекс лучшей жизни (The Better Life Index), разработанный Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), направлен на развитие и расширение статистических данных, охватывающих те аспекты жизни, которые важны для людей и формируют качество их жизни. Показатели базируются на данных статистической и социологической информации, осуществляемых на регулярной основе. Статистические данные, используемые при расчете индекса, основаны на официальных источниках, среди которых Национальные отчеты стран ОЭСР, отчеты государственных статистических служб, отчеты Всемирного банка и др. Социологические показатели основаны на данных опросов Института Гэллага. Согласно составителям индекса, полученные данные позволяют лучше понять, что управляет благополучием людей и наций и какие потребности необходимо удовлетворить, чтобы добиться большего прогресса для всех. На основе рекомендаций Комиссии по основным показателям экономической деятельности социального прогресса, ОЭСР выделила 11 аспектов, которые были определены как важнейшие составляющие качества жизни, а именно – жилищные условия, доход, работа, социальные связи, образование, окружающая среда, гражданские права,

здоровье, уровень счастья, безопасность, баланс между работой и отдыхом. Каждый аспект качества жизни оценивается по одному-четырем показателям. Внутри каждого аспекта влияние каждого отдельного показателя признается как равнозначное. Например, работа оценивается следующим образом: уровень занятости + уровень длительности безработицы + средняя заработная плата + гарантии занятости. [15].

В целом, любой из рассмотренных нами подходов, имеют свои достоинства и недостатки. Однако, на наш взгляд, относительно более корректные выводы мы можем получить, только применяя комбинированный подход, позволяющего учесть не только объективные показатели качества жизни, но и субъективные психологические и социальные составляющие восприятия качества жизни населением.

Выводы. В ходе проведенного исследования выяснено, что: во-первых, о достигнутом обществом уровне и качестве жизни можно судить при помощи соответствующей системы критериев и показателей. При этом выбор и обоснование критериев оценки является важным этапом оценки уровня и качества жизни; во-вторых, создание адекватной системы критериев, и выделение какого-то одного интегрального индекса качества жизни проблематично в виду сложности самой структуры качества жизни;

в-третьих, в современных исследованиях качества жизни используются объективный (объективистский), субъективный (субъективистский) и комбинированный (объективистско-субъективистский) методологические подходы к его измерению; в-четвертых, особенно актуальной является сегодня оценка качества жизни населения на основе комбинированного подхода, так как в период социальных преобразований, когда особенно важным становится изучение объективной социальной реальности в сочетании с оценкой населения к ней.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Ивин А.А. Основания логики оценок. – М.: Изд-во МГУ, 1970.
2. Задесенец Е.Е., Зараковский Г.М. Критерии оценки качества жизни населения. // Труды Международного симпозиума «Надежность и качество». Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kriterii-otsenki-kachestva-zhizni-naseleniya>
3. Никифорова В. Г. Якість життя населення регіону: аналіз, прогнозування, соціальна політика : монографія /В. Г. Никифорова. – Одеса, 2012. – 316 с.
4. Гулузаде М. Р.-оглы Уровень жизни населения: тенденции и проблемы. // http://ecsn.ru/files/pdf/201105/201105_97.pdf
5. Штрахова А.В. Психология здоровья концепции качества жизни в клинической психологии // Ежегодник Российского психологического общества: Материалы 3-го Всерос. съезда психологов: В 8 т. СПб.: Изд-во СПб. ун-та, 2003.
6. Беляева Л.А. Уровень и качество жизни. Проблемы измерения и интерпретации / Л. А. Беляева // Социологические исследования. – 2009. – №1. – С. 33-42.
7. Рейтинг качества жизни в странах мира [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gtmarket.ru/ratings/quality-of-life-index/info>
8. Айвазян С. А. Анализ качества и образа жизни населения: эконометрический подход. — М., Наука, 2012. — 402 с.
9. Гукалова І.В. Якість життя населення України; суспільно-географічна концептуалізація. Монографія / І.В. Гукалова. – К., 2009. – 346 с.
10. Старченко Л. В. Оцінка якості життя населення регіону в умовах сталого розвитку: монографія / за заг. ред. к.е.н., доц. І. М. Сотник. - Суми: Сумський державний університет, 2010. – 270с.
11. Стиглиц Д., Сен А., Фитусси Ж.-П. Неверно оценивая нашу жизнь: Почему

ВВП не имеет смысла? Доклад Комиссии по измерению эффективности экономики и социального прогресса / пер. с англ. И. Кушнарева; науч. ред. перевода Т. Дробышевская — М.: Изд-во Института Гайдара, 2016.— 216 с

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

13. Porter, L.W. A study of Percieved Need Satisfaction in Bottom and Middle

Management Job / L.W. Porter // Journal of Applied Psychology. – 1961. – Vol. 45. – P. 1–10.

14. Quality of life index [Electronic resource] : The Economist Intelligence Unit's quality of life index. – Available at: http://www.economist.com/media/pdf/QUALITY_OF_LIFE.pdf

15. Better Life Index [Electronic resource] / OECD. – Available at : http://www.oecdbetterlifeindex.org/ru/about/ru_what-your-better-life-index/

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.134102

УДК 658

ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ КОРПОРАТИВНОЇ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

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

Теоретично доведено і підтверджується практикою провідних компаній світу, що соціальна відповідальність може і має розглядатись як важливий соціальний ресурс організації, здатний формувати конкретні переваги, забезпечувати стійкість розвитку, адекватно реагувати на соціальні виклики (як внутрішні, так і зовнішні), перетворюючи останні з обмежень на переваги. У кожному конкретному разі компанія має віднайти найліпший «для себе» рівень корпоративної соціальної відповідальності, оптимізувати обсяги і структуру соціальних інвестицій. Для ефективної взаємодії соціальних партнерів, створення найбільш сприятливих умов з метою забезпечення стійкої соціальної динаміки треба прагнути до забезпечення на практиці рівноцінної, комунітарної, спільної соціальної відповідальності, яку в узагальненому вигляді доречно трактувати як консолідовану.

Ключові слова: корпоративна соціальна відповідальність, підприємство, довгострокове партнерство, суспільство, концептуальний підхід

ФОРМИРОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

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

Теоретически доказано и подтверждается практикой ведущих компаний мира, что социальная ответственность может и должна рассматриваться как важный социальный ресурс организации, способный формировать конкретные преимущества, обеспечивать устойчивость развития, адекватно реагировать на социальные вызовы

(как внутренние, так и внешние), превращая последние из ограничений на предпочтения. В каждом конкретном случае компания должна найти лучший «для себя» уровень корпоративной социальной ответственности, оптимизировать объемы и структуру социальных инвестиций. Для эффективного взаимодействия социальных партнеров, создание наиболее благоприятных условий с целью обеспечения устойчивой социальной динамики надо стремиться к обеспечению на практике равноценной, коммунитарной, совместной социальной ответственности, которую в обобщенном виде уместно трактовать как консолидированную.

Ключевые слова: корпоративная социальную ответственность, предприятие, долгосрочное партнерство, общество, концептуальный подход

THE FORMATION OF THE CONCEPT OF CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY OF THE ENTERPRISE

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

For the development of civilized social relations is important to develop a parity of interests of business, government and society. Important tools to build partnerships in solving pressing issues is the mechanism of social responsibility. It is theoretically proved and confirmed by the practice of the leading companies in the world that social responsibility can and should be seen as an important social resource that can generate specific benefits to the sustainability of development, to respond adequately to social challenges (both internal and external), turning the last of the restrictions on preferences. It should be emphasized that social responsibility seems to be an important social resource, regardless of what the concept of social responsibility has been implemented by the company. The latest theoretical and applied research in the field of corporate social responsibility convinced that activities of socially responsible business organizations demonstrates the uneven, differentiated the effects of different fields of corporate social responsibility on the performance of companies, their various benefits. For effective interaction of social partners, creating favourable conditions for sustainable social dynamics we should strive to ensure in practice equitable, communitarian, mutual social responsibility, which in the aggregate appropriate to be treated as consolidated. Consolidated responsibility is higher and more sustainable under conditions of, first, the most complete concurrence of interests of the social partners, and secondly, coherence and equal partners of their contribution to shared responsibility. For this approach to understanding the philosophy of social responsibility appears not only as individual responsibility of a separate entity, but as a joint, shared, consolidated responsibility of all participants of socio-labour relations.

Key words: corporate social responsibility, enterprise, long-term partnership, company, conceptual approach

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Для розвитку цивілізованих суспільних відносин важливим є формування паритету інтересів бізнесу, держави та суспільства. Важливим інструментарієм побудови партнерських відносин у вирішенні нагальних питань слугує механізм соціальної відповідальності. Починаючи з 2006 р. в

Україні функціонує національна мережа компаній та організацій, які задекларували себе учасниками Глобального договору ООН, принципи якого торкаються дотримання прав людини, трудових відносин, протидії корупції, корпоративної етики тощо [1]. Соціально-відповідальна поведінка основних суб'єктів суспільства – державних та місцевих органів влади, корпоративних структур, громадських

організацій, громадян є гарантією сталого економічного та соціального розвитку, покращення якості життя, удосконалення виробничих відносин. Основні ідеї концепції сталого розвитку мають бути реалізовані шляхом прийняття стратегій соціальної відповідальності учасниками економічних відносин. Такий підхід дозволить інтегрувати в управлінські рішення передовий досвід поєднання приватних та суспільних інтересів на шляху підвищення конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні підходи до визначення сутності соціальної відповідальності, механізму її реалізації та структуризації, суб'єктно-об'єктних особливостей тощо стали тематикою «mainstream» наукових досліджень останніх років. Зокрема, на нашу думку, слід виокремити роботи О. Охріменко та Т. Іванової [1], Н. Супрун [2], О. Гоголі й І. Кудінової [4], С. Мельник, В. Матросова та М. Гаврицької [7], О. Коваленко [8] та ін. Окремі теоретичні аспекти механізму забезпечення соціальної відповідальності бізнесу й особливостей формування системи соціальної відповідальності на підприємствах в умовах глобальної економіки розглянуто у працях С. Панченко, В. Диканя, Ю. Боровика, В. Компанієць, В. Зубенко, І. Токмакової, О. Маковоз, О. Полякової, Ю. Уткіної, О. Шраменко [3, 4, 6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Виходячи із проведеного дослідження автором зроблено висновок щодо неоднозначності думок науковців до визначення корпоративної соціальної відповідальності, а також відсутності концептуального підходу до її впровадження на підприємствах у сучасних умовах господарювання.

Формування цілей статті (постановка завдання). Саме тому метою дослідження є формування концепції корпоративної соціальної відповідальності підприємства у сучасних економічних

умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Теоретично доведено і підтверджується практикою провідних компаній світу, що соціальна відповідальність може і має розглядатись як важливий соціальний ресурс організації, здатний формувати конкретні переваги, забезпечувати стійкість розвитку, адекватно реагувати на соціальні виклики (як внутрішні, так і зовнішні), перетворюючи останні з обмежень на переваги. Слід підкреслити, що соціальна відповідальність постає як важливий соціальний ресурс незалежно від того, якої концепції соціальної відповідальності дотримується компанія. Дійсно, у компанії, а точніше, у тих, хто визначає її політику, завжди залишаються очікування вигоди (економічної, соціальної, моральної) від соціально відповідальної поведінки [2, 3].

Водночас аналіз ліпших практик упровадження ефективних систем корпоративної соціальної відповідальності свідчить про наявність суттєвих відмінностей у складі напрямів соціальної активності бізнес-організацій. Розмаїття соціальних викликів, які постають перед організаціями, відмінності в завданнях щодо підвищення конкурентоспроможності та в бізнес-стратегіях актуалізують вибір конкретних практик соціальної активності, пошук оптимального варіанта їх поєднання та інтеграції в систему корпоративного управління. Тож річ не стільки в тім, якого визначення феномену корпоративної соціальної відповідальності дотримується топ-менеджмент, тобто ті, хто визначають корпоративну політику, а в тім, чим конкретно її наповнювати, як конструювати систему соціальної активності, якою має бути структура та ієрархія напрямів соціально відповідальної поведінки у специфічних умовах діяльності компанії та у відповідь на зовнішні і внутрішні виклики, що постають перед бізнес-організацією або, імовірно, постануть у недалекій перспективі.

Ставлення людей до потреб формує

в їхній свідомості цінність благ, яка визначається не стільки його природними властивостями, скільки прийнятим у суспільстві (відповідно до певного історичного етапу його розвитку) суб'єктивним «баченням цінності». Достатньо згадати загально відому «ієрархію потреб А. Маслоу», яка фактично об'єднує «безумовні» потреби людини як живої істоти (фізіологічні потреби, потреба у захисті та безпеці) із «відносними» потребами, які фактично породжені існуванням людини як суспільної істоти (потреба у повазі, самоствердженні тощо). Фактично, можна зробити висновок, що проблема економічного розвитку – це, в першу чергу, проблема усвідомленого вибору [9]. Тобто визначення: що спонукає людей до певних дій, чому це спонукає саме до таких дій, як подібні дії можуть вплинути на життя майбутніх поколінь. Таким чином, з одного боку, під ефективністю прийнято розуміти таким спосіб досягнення мети, який супроводжується найменшими витратами певних ресурсів. З іншого, до ефективної можна віднести і таку діяльність, яка не зважаючи на свою затратність дає можливість зменшити чи уникнути виникнення негативних явищ у майбутньому.

Останні теоретичні і прикладні дослідження у сфері корпоративної соціальної відповідальності переконують у тому, що діяльність соціально відповідальних бізнес-організацій демонструє неоднакові, диференційовані наслідки впливу тих чи інших напрямів корпоративної соціальної відповідальності на результативність діяльності компаній, різну їхню віддачу. Це актуалізує вибір оптимального варіанта системи корпоративної соціальної відповідальності, необхідність пошуку найбільш прийнятних рішень щодо обсягів і структури соціальних інвестицій [1, 5]. Отже, у кожному конкретному разі компанія має віднайти найліпший «для себе» рівень корпоративної соціальної відповідальності, оптимізувати обсяги і структуру

соціальних інвестицій. Важливо, що зазначене є актуальним як для компаній, котрі розглядають корпоративної соціальної відповідальності як економічну стратегію, так і для інших бізнес-організацій.

В науковій літературі існує чотири основні підходи до концепції корпоративної соціальної відповідальності [6]:

- економічний або інструментальний підхід, згідно з яким підприємство виступає інструментом для створення багатства, а вся його соціальна діяльність спрямована на досягнення економічного результату. Найвідомішим прибічником даного підходу є американський економіст М. Фрідман, який вважає, що «існує одна і тільки одна соціальна відповідальність ділового світу – використати свої ресурси і займатися діяльністю, спрямованою на збільшення прибутків, при умові дотримання правил гри, тобто займатися відкритою і вільною конкуренцією, без обману і шахрайства» [4];

- політичний підхід, який базуються на тому, що підприємства здатні певним чином впливати на суспільство, через що вони повинні відповідально використовувати цю здатність. При цьому під соціальною силою розуміють здатність впливати на результати важливих суспільних процесів з метою вирішення суспільних проблем незалежно від політичних інститутів. Найбільш відомою є концепція «корпоративного громадянства», яка зародилася на початку ХХІ ст. Згідно даної концепції роль підприємства може бути розглянута у вузькому та широкому значенні. У вузькому значенні роль підприємства зводиться до філантропії, соціальних інвестицій та певних загально визнаних обов'язків перед місцевою громадою. У широкому розумінні – підприємство повинно відповідати за ті сфери, в яких держава не здатна захистити своїх громадян [2];

- соціальний підхід, згідно якого підприємство має зосереджувати свою

діяльність на визначенні соціальних вимог суспільства та відповіді на них, сприяючи тим самим посиленню своїх позицій. У 1970-х роках концепція корпоративної соціальної відповідальності дещо змінює свою спрямованість від позиції «що є добрим для суспільства», до визначення «що суспільство вимагає від бізнесу». З огляду на це діяльність будь-якого підприємства у сфері корпоративної соціальної відповідальності повинна визначатися очікуваннями, які суспільство покладає на нього. При цьому деякі автори розрізняють вимоги щодо скорочення негативного впливу та вимоги щодо посилення позитивного впливу підприємства на суспільство [5];

- етичний підхід, головною особливістю якого є те, що в основі лежить ідея морально-етичного обов'язку бізнесу та окремих менеджерів перед суспільством [3].

Соціальна відповідальність бізнесу носить багаторівневий характер [4].

1 Базовий рівень припускає виконання договірних зобов'язань:

- своєчасна оплата податків;
- виплата заробітної плати;
- по можливості – надання нових робочих місць (розширення робочого штату).

2 Другий рівень припускає забезпечення працівників адекватними умовами не тільки роботи, але й життя:

- підвищення рівня кваліфікації працівників;
- профілактичне лікування;
- будівництво житла;
- розвиток соціальної сфери.

Такий тип відповідальності доцільно назвати «корпоративною відповідальністю».

3 Третій, вищий рівень відповідальності передбачає благодійну діяльність.

Відповідно до найпоширенішої класифікації теорій корпоративної соціальної відповідальності головним

критерієм поділу виступає рівень сприйняття власниками та керівниками ідеї соціальної відповідальності підприємства. При цьому виділяють три підходи до розуміння корпоративної соціальної відповідальності [3, 4].

Так, відповідно до першого підходу, єдиною відповідальністю підприємства вважається збільшення прибутків для своїх акціонерів. Вважається, що подібний підхід до розуміння корпоративної соціальної відповідальності отримав назву теорії «корпоративного егоїзму», був висловлений М. Фрідманом [1, 5].

Другу позицію представляє теорія «розумного егоїзму», відповідно до якої соціальна відповідальність бізнесу – це просто «гарний бізнес», оскільки скорочує довгострокові втрати прибутку. Витрачаючи фінансові ресурси на соціальні програми, підприємство скорочує свої поточні прибутки, але в довгостроковій перспективі створює сприятливе соціальне оточення і, отже, стійкі прибутки.

Третя точка зору, яка є прямо протилежною теорії «корпоративного егоїзму», отримала назву теорія «корпоративного альтруїзму». Цей підхід передбачає, що підприємство зобов'язане враховувати не тільки фактори економічного характеру, а й людські та соціальні аспекти впливу своєї діяльності як на суспільство в цілому, так і на окремі зацікавлені групи [6].

Автором запропоновано власний погляд на концепцію корпоративної соціальної відповідальності підприємства на сучасному етапі економічного розвитку (рис. 1).

Крім зазначених вище ключових елементів концепції корпоративної соціальної відповідальності можна виділити ще дві характеристики, що покладені в основу визначення корпоративної соціальної відповідальності та дозволяють краще зрозуміти дане поняття.

Соціально-економічні питання

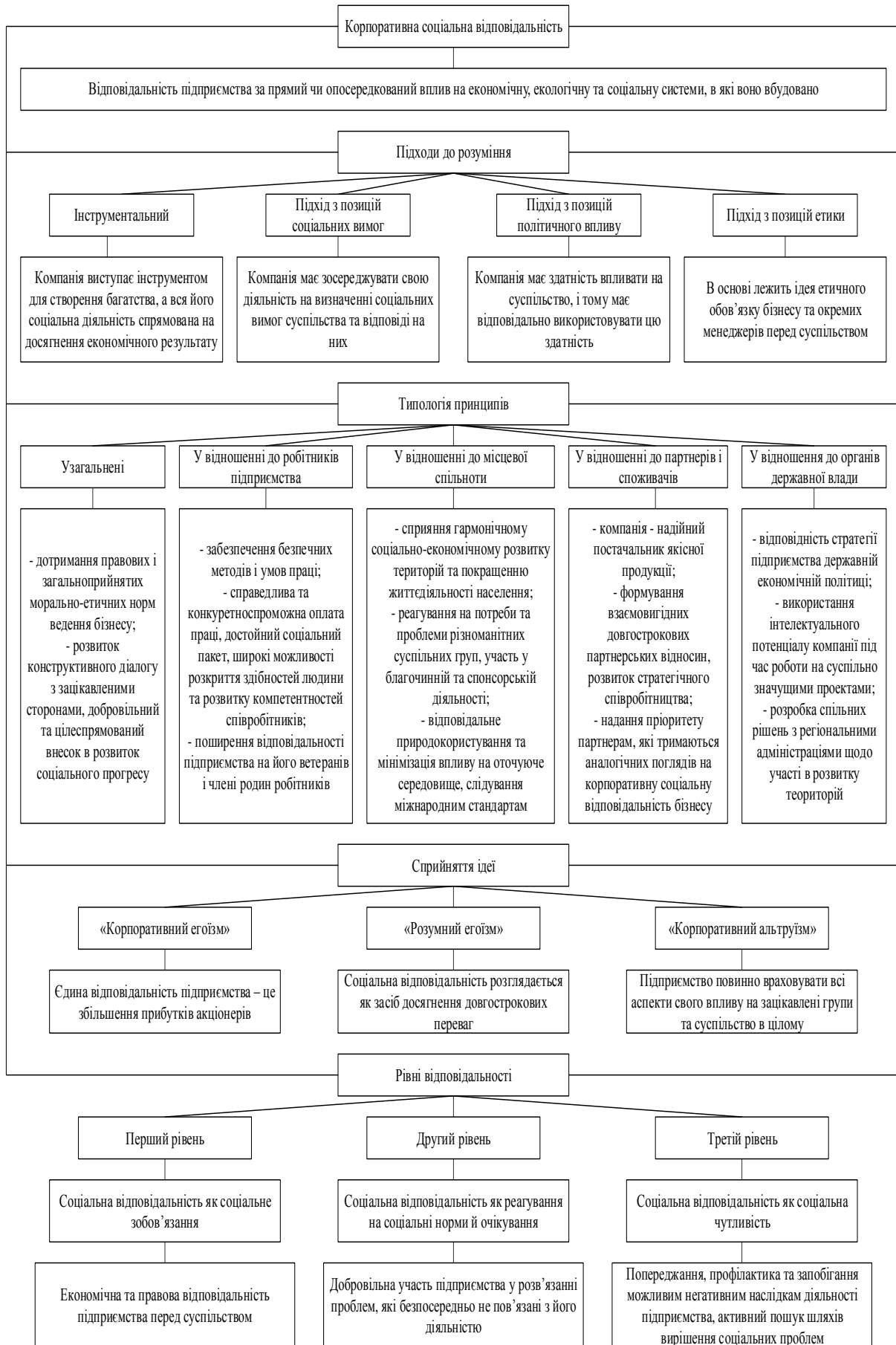


Рис. 1. Концепція корпоративної соціальної відповідальності

По-перше, це принцип «потрійної результативної діяльності», який визначає основні напрями діяльності підприємства, що можуть бути віднесені до сфери корпоративної соціальної відповідальності. Вперше принцип «потрійної результативної діяльності» був запропонований Джоном Елкінгтоном в кінці 1990х рр. [6, 7]. При цьому корпоративна соціальна відповідальність характеризується як управління економічними, екологічними і соціальними показниками діяльності підприємства.

По-друге, це визначення так званих «стейкхолдерів» або груп впливу, тобто визначення основних об'єктів, на яких буде поширено діяльність підприємства. Даний підхід пов'язаний з відомою роботою Едварда Фрімана «Стратегічне управління: погляд з позиції груп впливу», яка вперше була видана в 1984 р.

Серед різних груп впливу Е. Фріман розглядає як найбільш впливових гравців так звану «велику п'ятірку», в яку включає акціонерів, працівників підприємства, постачальників, споживачів, а також територіальні співтовариства, в рамках яких здійснюється діяльність того чи іншого підприємства [4, 8].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Незважаючи на довгу історію розвитку концепції корпоративної соціальної відповідальності, наразі немає єдиної думки щодо суті даної концепції, її еволюції, формулювання основних положень та принципів. Відкритим залишається і питання визначення поняття «корпоративна соціальна відповідальність», яке б враховувало основні напрями реалізації подібного підходу у діяльності підприємства та визначало цільові групи, щодо яких вони спрямовані. Разом з тим, слід відзначити, що для ефективної взаємодії соціальних партнерів, створення найбільш сприятливих умов з метою забезпечення

стійкої соціальної динаміки треба прагнути до забезпечення на практиці рівноцінної, комунітарної, спільної соціальної відповідальності, яку в узагальненому вигляді доречно трактувати як консолідовану. Консолідована відповідальність є більш високою та стійкою за умов, по-перше, якнайповнішого збігу інтересів соціальних партнерів, а по-друге, узгодженості дій партнерів та рівноцінного їх внеску в загальну відповідальність. За такого підходу до розуміння філософії соціальної відповідальності остання постає не тільки як індивідуальна відповідальність окремого суб'єкта, а як спільна, загальна, консолідована відповідальність усіх учасників соціально-трудових відносин.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Охріменко, О.О. Соціальна відповідальність [Текст]: навч. посіб. // О.О. Охріменко, Т.В. Іванова. – К.: НТУУ «КПІ», 2015. – 180 с.
2. Супрун, Н.А. Інститут корпоративної соціальної відповідальності: принципи, завдання та пріоритети розвитку [Текст] / Н.А. Супрун // Наукові праці ДонНТУ. Сер.: економічна. – Донецьк: ДонНТУ, 2011. – Вип. 40-2. – С. 190-196.
3. Дикань, В.Л. Етичні основи бізнесу [Текст]: підручник / В.Л. Дикань, В.В. Компанієць, О.М. Полякова. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.
4. Дикань, В.Л. Стратегічне управління [Текст]: навч. посіб./ В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.
5. Соціальна відповідальність бізнесу [Текст]: монографія / О.П. Гоголя, І. П. Кудінова; Нац. ун-т біоресурсів і природокористування України. – Ніжин: ФОП Лисенко, 2011. – 175 с
6. Панченко, С.В. Підприємництво [Текст]: підручник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, О.В. Шраменко, О.М.

Полякова, Ю.М. Уткіна. – Х.: УкрДУЗТ, 2016. – Ч.2. – 241 с.

7. Мельник, С.В. Концепція формування в Україні системи соціальної відповідальності бізнесу (проект) [Електронний варіант] / С.В. Мельник, В.Д. Матросов, М.К. Гаврицька // Міністерство праці та соціальної політики, Науково-дослідний інститут соціально-трудова відносин. – Луганськ, 2008. – Режим доступу: www.lir.lg.ua/Konzer_naz_model.htm.

8. Коваленко, О.В. Соціальна

відповідальність бізнесу як наслідок державного регулювання економіки [Електронний ресурс] / О.В. Коваленко. – Режим доступу: <http://www.icr-ua.com/ru/node/1155>.

9. Грицина, Л.А. Становлення концепції корпоративної соціальної відповідальності у контексті цивілізаційного розвитку світової економіки [Текст] / Л.А. Грицина // Вісник Хмельницького національного університету. Серія економічні науки. – 2011. – №5, Т.1. – С. 175-178.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.134111

УДК 334(477)

РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА МОЖЛИВОСТІ

*Толстова А.В., к.е.н., доцент,
Сергієнко С., студентка (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено характерні риси соціального підприємництва, умови його формування. Визначено, що в Україні практикується чотири підходи до ведення соціального бізнесу. Досліджено проблеми розвитку соціального підприємництва, визначено фактори негативного впливу та можливості подальшого розвитку. Основними можливостями розвитку соціального підприємництва в Україні є відсутність закону, який би регулював соціальне підприємництво; наявність ресурсів, які не задіяні традиційним бізнесом; зацікавленість великого бізнесу в аутсорсингу; зростання лояльності споживачів до продукції соціального підприємства; підтримка міжнародних фондів і організацій. Ключовим інструментом розвитку соціального підприємництва є підтримка держави, яка повинна супроводжуватися програмами розвитку соціальних підприємств, впровадженнями системи пільгового кредитування, вироблення національної стратегії розвитку соціального підприємництва.

Ключові слова: соціальне підприємництво, державна підтримка, соціальні проблеми, економічний розвиток, розвиток.

РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В УКРАИНЕ: ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

*Толстова А.В., к.э.н., доцент,
Сергиенко С., студентка (УкрГУЖТ)*

В статье исследованы характерные черты социального предпринимательства, условия его формирования. Определено, что в Украине наблюдается четыре подхода к ведению социального бизнеса. Исследованы проблемы развития социального предпринимательства, определены факторы негативного воздействия и возможности дальнейшего развития. Определено, что основными возможностями развития социального предпринимательства в Украине является отсутствие закона, который бы регулировал социальное предпринимательство; наличие ресурсов, которые не задействованы традиционным бизнесом; заинтересованность крупного бизнеса в аутсорсинга; рост лояльности потребителей к продукции социального предприятия; поддержка международных фондов и организаций. Ключевым инструментом развития социального предпринимательства является поддержка государства, которое должно сопровождаться программами развития социальных предприятий, внедрение системы льготного кредитования, выработки национальной стратегии развития социального предпринимательства.

Ключевые слова: социальное предпринимательства, государственная поддержка, социальные проблемы, экономическое развитие, развитие.

DEVELOPMENT OF SOCIAL ENTERPRISES IN UKRAINE: PROBLEMS AND OPPORTUNITIES

*Tolstova A. V., Ph.D., associate professor,
Sergienko S., student (UkrSURT)*

Social entrepreneurship aimed at accelerating positive social changes, providing better life for the population, should become the main factor in the development of the entire country.

In the article the characteristic features of social entrepreneurship, conditions of its formation are investigated. It is determined that four approaches to social business are practiced in Ukraine: 1) as a way of social support for certain groups of the population; 2) as a mechanism for promoting economic development, supporting entrepreneurship; 3) as an alternative to the state mechanism of solving social problems; 4) as a socially oriented business.

The problems are investigated, the factors of negative influence and possibilities of further development are determined.

Among the main problems of the development of social entrepreneurship is the following: lack of understanding of the nature of social entrepreneurship by the main groups of society, legislative and administrative advancement of the ideas of social entrepreneurship, problems associated with contradictions in the psychology of social entrepreneurship, and the attraction of financial resources in the first stage of entrepreneurship development.

It is determined that the main opportunities for the development of social entrepreneurship in Ukraine is the lack of a law regulating social entrepreneurship; availability of resources not involved in traditional business; the interest of big business in outsourcing; growth of consumer loyalty to the products of social enterprise; support of

international funds and organizations. A key tool for the development of social entrepreneurship is the support of the state, which should be accompanied by programs for the development of social enterprises, the introduction of preferential lending, and the development of a national strategy for the development of social entrepreneurship.

Key words: *social entrepreneurship, state support, social problems, economic development, development.*

Постановка проблеми. Сучасний соціально-економічний стан країни, корумпованість влади, реалізація політики, яка шкодить національним інтересам обумовлюють загострення соціальних проблем країни серед яких: зростання цін, низький рівень зарплат чи пенсій, безробіття, високі комунальні тарифи, проблеми медицини, скорочення рівня соціальної захищеності населення. Вирішення зазначених соціальних проблем, забезпечення соціальної стабільності без затримки економічного розвитку потребує формування такого механізму активізації суспільства, як соціальне підприємництво.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема соціально-економічного розвитку країни, соціального сектору, соціального розвитку підприємств присвячено багато робіт вчених серед яких: Волкова М.В., Галушка З.І., Голуб'як Н.Р., Горішна Н.М., Давидовська Г.І., Дикань В.Л., Довгань О.В., Компанієць В.В., Наумова М., Плахова Е.Н. [1-10] та ін.. Однак в умовах загострення соціально-економічних проблем та соціальної напруженості в країні виникає необхідність поглибленого дослідження особливостей розвитку соціального підприємництва, його проблем та можливостей.

Саме тому **метою статті** є дослідження проблем та можливостей розвитку соціального підприємництва в Україні.

Виклад основного матеріалу. Соціальне підприємництво є різновидом бізнесу, прибутки якого спрямовані головним чином на розвиток бізнесу, громадські справи чи на вирішення гострих суспільних, соціальних проблем.

Як суспільне явище воно з'явилося у західноєвропейських країнах у другій половині XVIII ст. Проте його легалізація як соціального інституту відбулась лише приблизно у кінці XIX століття. Більш широкого вжитку соціальне підприємництво набуло тільки приблизно 15-20 років тому, тоді ж воно стало і предметом багатьох дискусій.

Сьогодні динамічно розвиваючись в європейських країнах, соціальне підприємництво вирішує проблеми безробіття, соціального захисту, громадського залучення тощо. Головна місія соціального підприємництва – приносити користь суспільству [12].

Соціальний підприємець ставить перед собою завдання внесення позитивних змін до інфраструктурного забезпечення суспільної системи, що забезпечують досягнення довгострокового ефекту.

В процесі вирішення соціальних проблем, підприємці діють відповідно до своїх головних принципів і цінностей, тим самим збагачуються не лише матеріально, а і реалізуються духовно та морально. При побудові соціальних підприємств, керівники керуються п'ятьма характерними рисами соціального підприємства [7]:

1) наявність чіткої і зрозумілої місії соціального спрямування, яка передбачає вирішення певних суспільних проблем;

2) використання інноваційного підходу до вирішення соціальної проблеми;

3) використання бізнес-методів управління (організації, планування, контролю), застосування підприємницького хисту з метою отримання прибутку;

4) прибуток – не кінцева мета, а засіб досягнення позитивних соціальних перетворень.

5) колективна форма власності, яка охоплює учасників соціального підприємства, його працівників, цільову групу, волонтерів та інших.

Соціальне підприємництво засновується на соціальному капіталі громадських організацій і стає особливо дієвим у контексті місцевої громади. Такий інноваційний інститут розвитку покликаний задовольнити ті потреби членів громади, які державний сектор не може задовольнити, а приватний ігнорує.

Соціальне підприємництво допомагає виконувати такі функції: надавати державні послуги в новий спосіб і задовольняти потреби громади; створювати робочі місця; збагачувати професійний досвід людей; розвивати громади, залучаючи до громадського життя маргіналізовані групи; знижувати соціальну напругу; розширювати активність громадян, які можуть самостійно розв'язувати свої проблеми та брати відповідальність за своє життя; відроджувати сільські й міські території та поліпшувати їхню соціальну інфраструктуру; підтримувати громадські ініціативи, інноваційні проекти й творчу активність тощо. Отже, соціальне підприємництво виконує функції адаптації до кризових умов [3].

Можна виділити також певні умови для формування соціального підприємництва [3]:

- демократичний режим правління;
- наявність критичної маси неурядових організацій, здатних впливати на перебіг суспільних подій;
- відсутність антагоністичних і взаємовиключних полюсів серед більшості громадських організацій;
- втілення на місцевому рівні принципів субсидіарності й децентралізації, що збільшить потенційні можливості громади.

В Україні соціальне підприємництво (СП) почало розвиватися

з 2000-х років за активної міжнародної підтримки. За приблизними підрахунками експертів, в Україні налічується близько 700 соціальних підприємств, але до каталогу соціальних підприємств подало інформацію трохи більше 50 [13]. Громадська підтримка та державні заходи поки відсутні.

Майже у половини СП єдиним джерелом фінансування є комерційна діяльність. Є підприємства, фінансування яким забезпечують гранти, однак їхня кількість не перевищує 50%. 1/5 СП фінансову підтримку знаходять в кредитах. В чверті СП основним джерелом їхнього фінансування є власні кошти засновника [13].

В Україні, можливі чотири підходи до розуміння практики соціального підприємництва [11]: 1) як спосіб соціальної підтримки певних груп населення; 2) як механізм сприяння економічному розвитку, підтримки підприємства; 3) як альтернативний державному механізм вирішення соціальних проблем; 4) як соціально орієнтований бізнес [1].

У ролі соціальних підприємців сьогодні виступають в основному некомерційні організації, які розвивають свою господарську діяльність. Тобто, саме цей сегмент може бути базою для формування і розвитку соціальних підприємств [1].

Найбільшою проблемою розвитку соціального підприємництва є те, що соціальні підприємці не мають змогу конкурувати за фінансові ресурси з іншими підприємствами. У соціальних підприємств, що створюються для вирішення соціальної проблеми, як правило, стартових інвестицій немає [5].

Крім того, на шляху розвитку соціального підприємництва виникають такі проблеми [1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10]:

- нерозуміння природи соціального підприємництва з боку основних груп суспільства. Тобто влада, бізнес і громадськість не повністю розуміють, які переваги надає розвиток соціального

підприємництва та створення соціальних підприємств, якщо виконувати завдання з надання соціальних послуг населенню більш якісно;

- законодавчого і адміністративного просування ідеї соціального підприємництва. Це може виражатися в тому, що процес від ухвалення законів на державному рівні до їх впровадження на рівні регіонів, місцевих громад займає досить великий період часу, а також в тому, що на місцевому рівні просто може не виявитися достатнього рівня ресурсного забезпечення процесу реалізації законодавчих актів. До того ж відсутність законодавства яке б могло регулювати діяльність соціальних підприємств та системного підходу навчання кваліфікованих кадрів, які могли б більш якісно здійснювати діяльність у сфері соціального підприємництва, негативно відбивається у розвитку соціального підприємництва;

- проблеми, пов'язані з протиріччями в психології соціального підприємництва. Соціальні підприємці-початківці стикаються з проблемою поєднання соціальних цілей з довгостроковою і стійкою самоокупністю;

- залучення фінансових коштів на першому етапі розвитку підприємництва, а також відсутність спеціальних кредитних і займових програм. Соціальному підприємству, як і будь-якому бізнесу, необхідні інвестиції. Наприклад, у США та Європі такі інвестиції можна одержати у формі венчурної філантропії. У США джерелом венчурного капіталу стали приватні благодійники. У Європі, крім коштів приватних підприємців, доступні кредити і інвестиції в соціальне підприємство надає також і держава.

Також, розвитку соціальних підприємств в Україні заважають такі негативні фактори як:

- стрімке зростання цін на енергоносії. Вирішити цю проблему можна, якщо перейти на використання альтернативних джерел енергії;

- нестабільна політична та економічна ситуації нашої країни, які не викликають довіри з боку іноземних інвесторів, тому доцільним є ввести систему державних гарантій;

- розвиток корупційної діяльності, який здійснює руйнівний вплив на економіку країни та на соціальне життя суспільства. Для прозорості діяльності соціальних підприємств потрібно організувати єдину комунікаційну та долучати до співпраці засоби масової інформації [9].

- абсолютна відсутність підтримки з боку держави.

Однак, розвиток соціального підприємництва є невід'ємною складовою розвитку країни та має свої можливості.

Слід зазначити, що ключовими характеристиками організацій, які займаються соціальним підприємництвом є:

- хороша репутація в місцевому співтоваристві, широке коло партнерів на місцевому рівні органів влади, бізнесу, ЗМІ;

- орієнтованість на найбільш актуальні для території соціальні проблеми;

- забезпеченість базовими технічними та адміністративними ресурсами;

- особливості керівників таких організацій: висока активність, володіння інноваційними технологіями, наявність досвіду роботи в бізнес-секторі;

- можливість займатися підприємницькою діяльністю повинна бути зафіксована в статутних документах [10].

До ключових можливостей розвитку соціального підприємництва в Україні пропонуємо віднести [3, 9, 13]:

- відсутність закону, який би регулював соціальне підприємництво – це можливість вибрати для соціального підприємства найбільш оптимальну організаційно-правову форму (ОПФ), як з точки зору бізнес-моделі, так і з точки зору особливостей оподаткування. А це

означає, що соціальне підприємство може еволюціонувати від комерційного проекту громадської організації до публічного акціонерного товариства. Слід зазначити, що значення має не стільки форма діяльності, як мета створення бізнесу. Соціальне підприємство необхідно створювати не заради пільг, а для покращення якості життя вразливих груп населення чи громади загалом;

- наявність ресурсів, які не задіяні традиційним бізнесом – це зазвичай людські ресурси, до яких можна віднести: люди з обмеженими можливостями; біженці (внутрішньо переміщені особи); національні меншини; люди похилого віку; молодь; люди із залежностями; люди, що вийшли з місць позбавлення волі; ВІЛ-позитивні люди; багатодітні мами. Часто такі люди мають прекрасні вміння і навички, однак їх "особливості" відлякують традиційних підприємців брати їх на роботу через силу-силенну міфів і стереотипів.

- великий бізнес завжди зацікавлений в аутсорсингу. Багато великих підприємств намагаються не утримувати на своєму балансі низку допоміжних служб і підрозділів, бо це вимагає постійних витрат, тому все частіше можна спостерігати замовлення таких послуг, як прибирання, транспортування, кур'єрська доставка, обслуговування оргтехніки і мереж, реклама і зв'язки з громадськістю, організація подій, освітні послуги, бухгалтерський облік, виробництво різних деталей тощо.

Це дає змогу розвиватися малому бізнесу. Іншою складовою великого бізнесу є соціальна відповідальність, яка полягає у допомозі місцевій громаді вирішувати нагальні проблеми. Все частіше компанії шукають можливості замінити гранти на стартапи, оскільки у цьому випадку вбивають двох зайців. Вони забезпечують собі аутсорсинг і вирішують соціальну проблему, яка, у свою чергу, не вимагатиме наступних грантів.

- лояльність споживачів до продукції соціального підприємства зростає. Споживацька культура українців змінюється у кращий бік. Якщо 10 років тому увагу звертали здебільшого на ціну, то зараз переглядається і країна-виробник, і термін придатності, й інгредієнти, а також наявність соціальної складової. Відчуття причетності до корисної справи, та ще й у досить простий спосіб купування необхідного товару чи послуги стає вагомим аргументом на користь соціальних підприємств, а тим більше на фоні підтримки національного товаровиробника.

Оскільки малого бізнесу в Україні відносно мало, то соціальні підприємці можуть легко знаходити своїх покупців, формувати більш свідому культуру споживання, а відтак спільно вирішувати нагальні соціальні проблеми у громадах.

- соціальне підприємництво підтримується міжнародними фондами і організаціями. На перший погляд, задавши параметри пошуку "підтримка соціальних підприємств" в інтернеті, ми не побачимо жодного результату, який би відповів на запитання "де взяти ресурси на стартап?" Проте, існує багато пропозицій, які дотичні до соціального підприємництва, хоч і називаються по-різному.

Ключовим інструментом розвитку соціального підприємництва є підтримка держави, яка повинна супроводжуватися програмами розвитку соціальних підприємств, впровадженнями системи пільгового кредитування, вироблення національної стратегії розвитку соціального підприємництва, яка дозволила б скоординувати зусилля всіх зацікавлених сторін – підприємців, громадських організацій, донорських структур та держави. Потрібна чітка і скоординована робота тих, хто в цей процес вже залучений, а також фінансування окремих проектів, які дозволять вирішувати проблему системно.

Розвиток соціального підприємництва в Україні потребує реалізації таких заходів:

- розробити та прийняти положення про соціальне підприємництво та закріпити їх в законодавстві України;

- створити єдину комунікаційну мережу, в яку входили б реєстр всіх соціальних підприємств, інформація про їх діяльність, опис продукції, про зміни, які сталися у суспільстві завдяки їх праці. Це сприятиме поширенню інформації про успішні соціальні бізнес-проект і дозволить підприємцям взаємодіяти більш ефективно один з одним;

- залучення іноземних інвестицій, які могли б допомогти впровадженню сучасних технологій у виробництво;

- запроваджувати навчальні курси по соціальному підприємництву, які розкриватимуть справжні, правдиві цілі напрямку діяльності;

- запровадити дисципліну «Соціальне підприємництво» в вищих навчальних закладах, що буде сприяти підготовці фахівців для діяльності таких підприємств, а також потрібно збільшити кількість публікацій книжок з відповідною темою на українській мові, адже донедавна була видана лише одна книга із соціального підприємництва українською, яка має більш-менш системний характер.

Висновки. Соціальне підприємництво направлене на прискорення позитивних соціальних змін, забезпечуючи покращення життя населення, має стати головним фактором в розвитку всієї країни.

Розвиток соціального підприємництва допомагає задовольняти потреби громади; створювати робочі місця; збагачувати професійний досвід людей, які працюють на соціальних підприємствах, задля подальшого працевлаштування за сучасних ринкових умов; розвивати громади, залучаючи до громадського життя соціально вразливі групи населення, забезпечуючи їхніх членів роботою; розширювати активність громадян, які можуть самостійно вирішувати свої проблеми та брати відповідальність за своє життя; посилювати увагу до соціально

незабезпечених груп населення, не стільки надаючи їм благодійну допомогу, скільки забезпечуючи їх корисною соціально значущою роботою; відроджувати сільські та міські території та поліпшувати їхню соціальну інфраструктуру тощо. Все це дозволить зменшити соціальну напругу в країні і, як наслідок, підвищити економічний розвиток.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Волкова М.В. Роль соціального підприємництва у забезпеченні сталого розвитку України// М.В.Волкова, В.С. Шевченко // Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова.-2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: periodicals.karazin.ua

2. Галушка З. І. Феномен соціального підприємництва: поняття та перспективи розвитку в Україні / З.І. Галушка // Вісник серія «Економіка». – К.:ВПЦ "Київський національний університет" №148. – 2013. – С. 15-16.

3. Голуб'як Н.Р. соціальне підприємництво як механізм вирішення соціально-політичних проблем / Н. Р. Голуб'як // S.P.A.C.E. – 2017. - № 2. – С.16-20

4. Горішна Н.М. Феномен соціального підприємництва: сутність і критерії/ Науковий вісник Ужгородського університету. Серія « Педагогіка. Соціальна робота». – 2016. – Випуск 2 (39).-С. 58-59: [електронний ресурс]. - Режим доступу: irbis-nbu.gov.ua/.../cgiirbis_64

5. Давидовська Г.І. Проблеми соціального підприємництва в Україні // Науковий вісник Ужгородського національного університету. - Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2016.- Вип. 7. – Ч.1. – С 106-109

6. Дикань В.Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України // В.Л. Дикань // Вісник економіки

транспорту і промисловості. - 2015. - № 52. – С. 9-20.

7. Довгань О.В. Проблеми розвитку соціального підприємництва [Електронний ресурс] / О.В. Довгань. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2666>

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

9. Наумова М. Перспективи і проблеми розвитку соціального підприємництва в Україні [Електронний ресурс]. / М.Наумова / Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка – Економіка, 2016; 8(185): с. 13-22 – Режим доступу: bulletin-econom.univ.kiev.ua

10. Плахова Е.Н. Социальное предпринимательство, как фактор развития гражданского общества в Украине / Е.Н. Плахова // Сучасні

суспільні проблеми у вимірі соціології управління: Збірник наукових праць. – ДонДУ. Том X Серія «Соціологія». – Донецьк: ДонДУ, 2009. – С.55-62.

11. Mair J. Social entrepreneurship research: A source of explanation, prediction, and delight. / J.Mair, I.Marty. // Journal of World Business. – 2006. – № 41. – P. 36-44.

12. Про соціальне підприємництво [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.socialbusiness.in.ua/index.php/baza-znan/biblioteka-sotsialnoho-pidpriemtsia/81-pro-sotsialne-pidpriemnytstvo>

13. Яке майбутнє у соціального підприємництва в Україні? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://platforma-msb.org/yake-majbutnye-u-sotsialnogo-pidpryemnytstva-v-ukrayini/>

14. 5 великих можливостей для розвитку соціального підприємництва в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://delo.ua/business/5-mozhливостей-dlja-rozvitku-socialnogo-pidpriemnictva-v-ukraji-341252/>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.134754

УДК 658

ЦІННІСНО-ОРІЄНТОВАНА ОРГАНІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ СУЧАСНОГО УКРАЇНСЬКОГО РЕПЕРТУАРНОГО ТЕАТРУ

*Коваль І.М., директор Харківського академічного театру
музичної комедії, здобувач (ХНУБА)*

Статтю присвячено проблемі пошуку концепції організації діяльності такого соціального інституту, як сучасний український репертуарний театр. Останній гине з-за протиріччя між статусною його неприбутковістю, підтриманою бюджетним фінансуванням, та ринковим устроєм середовищ життєдіяльності. Однією з можливих концепцій тут може бути ціннісно-орієнтована організація діяльності репертуарного театру. За таких умов виникає доцільність прийняти в якості центрального показника діяльності театру його творчо-виробничий потенціал, який потребує напрацювання відповідних компетенцій та компетентностей.

Ключові слова: сучасний український репертуарний театр, організація діяльності, ціннісно-орієнтоване управління, творчо-виробничий потенціал, компетенції та компетентності

ЦЕННОСТНО-ОРИЕНТИРОВАННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВРЕМЕННОГО УКРАИНСКОГО РЕПЕРТУАРНОГО ТЕАТРА

*Коваль И.Н., директор Харьковского академического театра
музыкальной комедии, соискатель (ХНУСА)*

Статья посвящена проблеме поиска концепции организации деятельности такого социального института, как современный украинский репертуарный театр. Последний погибает из-за противоречия между статусной его неприбыльностью, поддержанной бюджетным финансированием, и рыночным укладом сред жизнедеятельности. Одной из возможных концепций здесь может быть ценностно-ориентированная организация деятельности репертуарного театра. При таких условиях возникает целесообразность принять в качестве центрального показателя деятельности театра его творчески-производственный потенциал, который требует наработки соответствующих компетенций и компетентностей.

Ключевые слова: современный украинский репертуарный театр, организация деятельности, ценностно-ориентированное управление, творчески производственной потенциал, компетенции и компетентности

VALUABLE-ORIENTED ORGANIZATION OF ACTIVITY OF MODERN UKRAINIAN THE REPERTOIRE THEATER

*Koval I.N., director of the Kharkiv Academic Theater
musical comedy, competitor (KHNUCA)*

The article is devoted to the problem of searching the organizing conception of the activity of such social institution as the modern Ukrainian repertoire theater. The last one

perishes because of the contradiction between its statutory unprofitability, supported by budgetary financing, and the market structure of living environments. One of the possible concepts here can be a value-oriented organization of the repertory theater. The unconditional value of the theater is its organizational culture. Its formation requires a balanced use of motives and stimulus. Under such conditions it is advisable to take as its central index the creative and production potential that requires the development of appropriate competencies and competences. The potential is determined by both the resource base and the possible efficiency of its use. Therefore the indicator characterizing the potential of the theater is represented by the vector quantity. An analytical description of this quantity is proposed in the article. The matrix "Resource-sufficiency / Efficiency of resource use" is proposed for the purpose of developing managerial decisions on further increasing the creative and productive potential of both the employee and the theater troupe. The unconditional sign of the development of the theater is the positive dynamics of its creative and production potential. Only with such dynamics is the competitiveness of the repertory theater in market economy ensured.

Keywords: *modern Ukrainian repertoire theater, organization of activity, value-oriented management, creatively productive potential, competence and competence*

Постановка проблеми. Проблема виживання і подальшого розвитку стала нагальною для сучасних українських репертуарних театрів, які згідно із (рамковим, бо не дає відповіді на всі виникаючі питання) Законом [1] є неприбутковими організаціями і тому існують за бюджетні кошти, але зо всіх сторін оточені ринковими відносинами. Вирішення озвучено проблеми потребує пошуку нових підходів до управління театрами. Один і них може бути започаткованим на ідеї так званого *value-based management* (в перекладі – управління, що спрямоване на створення цінності), що «працює» вже достатньо давно, бо «...забезпечує точну та недвозначну метрику – цінність, - на яку налаштовується діяльність всієї організації» [2, С. 87]. Але при такому управлінні реально враховуються, поперш за все, інтереси (цінності) власників справи (бізнесу). А для них, що є достатньо природним, найвища цінність – це майбутня вартість справи (бізнесу). Тому в україномовних виданнях *value-based management (VBM)* сприймається як вартісно-орієнтоване управління [3]. Між тим, в житті суспільства існують і такі справи, в яких пріоритетними є ціннісні, а не вартісні показники. До таких повною

мірою відноситься театральна справа, в межах якої існують репертуарні (неприбуткові) театри. Для них *VBM* повинне сприйматися в первозданному вигляді. На жаль, публікації з цього питання відсутні. Тому розробка проблеми *VBM* для таких суб'єктів господарювання уявляється вкрай актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Публікації з питань ціннісно-орієнтованого управління репертуарними театрами автору даної роботи невідомі. Між тим, заслуговує на увагу дослідження автора публікації [4], який вивчав соціологічні аспекти ціннісно-орієнтованого менеджменту у міжнародних неприбуткових недержавних організаціях, щоб винайти засоби узгодження інтересів різних соціальних спільнот та кіл, ритмів їхнього функціонування.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. З огляду на доступну інформацію можна стверджувати, що проблеми ціннісно-орієнтованої організації діяльності сучасного українського репертуарного театру ще чекають свого часу та дослідників.

Метою даної статті є попередній пошук шляхів для розбудови ціннісно-

орієнтованої організації діяльності сучасного українського репертуарного театру, який є неприбутковою організацією, що працює за ринкових умов.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вперше ідея ціннісно-орієнтованого управління з'явилася у західних корпораціях як протиположність до управління, стрижнем якого виступало бюджетування. Головною метою стало забезпечення цінності для акціонерів, ключовим вимірювачем якої є сумарна доходність акціонерів [5, С. 35]. Це виключно фінансовий показник, який вимірює дохід в грошових одиницях, що здобувають акціонери від володіння акціями компанії. Ясно, що цей підхід не може використовуватися таким суб'єктом господарювання, як репертуарний театр, для якого дохід не є головним завданням

його існування.

Разом з тим, будь-яке управління справою завжди є цілеспрямованим [6, С.359; 7, С. 96]. Але саме «якість» цілі, її суб'єктність (а не її масштаб) визначає пріоритетність зусиль суб'єкту господарювання [8, С.8]. Тому можна погодитися з тим, що «якісні» цілі відшукуються внаслідок ціннісного вибору саме суб'єкту господарювання, якщо під цінністю у широкому (життєвому) сенсі розуміти уявлення про найкраще, саме важливе, заради чого доцільно працювати, жертвувати часом, силами і чимось ще [8, С. 16]. З огляду на саме таке розуміння цінностей, останні можна сприймати у якості напрямку нескінченного руху, а цілі при цьому – як плановані, добре вимірювані результати, окремі пункти (зупинки) на траєкторії цього руху (див. рис. 1).

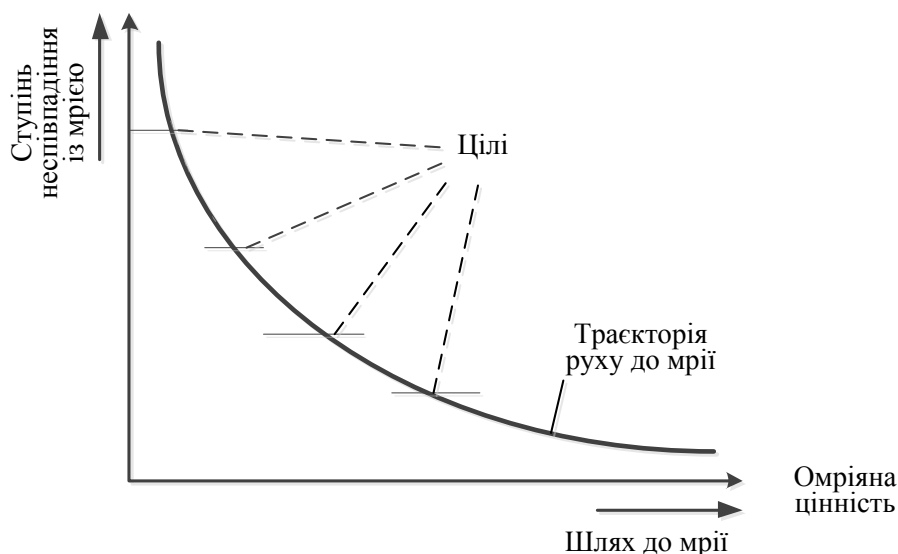


Рис. 1. Пояснення змістовного наповнення дефініцій «цінність» та «ціль» (розроблено на базі ідей роботи [8])

По життю людина вибудовує для себе цілі, які збуджуються цінностями, заради просування до них [8, С. 17]. В якості цінності для людини може виступати благо, під яким розуміється все те, що дозволяє людині нівелювати нестатки факторів (речей), відсутність яких робить неможливою життєдіяльність цієї людини [8, С. 26]. Такий збіг обставин

збуджує внутрішню готовність людини до дій задля здобуття цінності-блага; таку готовність назвали внутрішньо усвідомленим спонуканням або мотивом [9, С. 56-57]. Зовнішнє несилоне (як правило, за рахунок економічних важелів) спонукання людини до дій іншою людиною називають стимулом (подразником) [9, С. 83-84].

Будь-яка людська цінність може мати наступні складові [10, С. 301-302]: (1) інтелектуальну, заради якої людина готова зануритися в діяльність в галузі фундаментальної науки або філософії; (2) економічну, коли людина вище за все цінить те, що корисно і вигідно; (3) естетичну; проявляється в тому, як людина віддає перевагу формі та гармонії; (4) соціальну; проявом її є потреба у любові людей (соціуму); (5) політичну; ознакою її є важливість причетності до влади; (6) релігійну; особа з цією домінантою бачить в світобудові єдність і вищий сенс. Відмінності ступеня вираженості даних шести ціннісних орієнтацій визначають тип ціннісних уподобань особистості (або її ціннісної матриці, яка згодом формує соціокультурну матрицю [11]); цей тип потім може визначати відповідний тип ціннісних уподобань соціуму (або колективу театру), який можна назвати його соціоціннісною матрицею.

В роботі [10] стверджується (див., наприклад, [10, С. 307]): «...особистість – це те, що дозволяє нам передбачити поведінку людини у певно визначеній ситуації». Взаємодії між системою цінностей особистості і більш об'ємною соціоціннісною матрицею колективу театру визначають зміст того, що прийнято називати організаційною культурою («душею» театру) [12]. До її основних ознак (складових) відносять [13, С. 299-309]:

- відображення в місії (філософії існування) театру його основних цілей;
- спрямованість на вирішення інструментальних (виробничих в широкому сенсі) завдань театру або особистих проблем його працівників;
- ступінь ризиків в життєдіяльності театру;
- міра співвідношення конформізму та індивідуалізму;
- перевага групових або індивідуальних форм ухвалення рішень;
- ступінь підлеглості планам та

регламентам;

- переважання співпраці або суперництва серед членів колективу;
- відданість або байдужість людей стосовно театру;
- орієнтація на самостійність, незалежність або підлеглість;
- характер ставлення керівництва до персоналу театру;
- орієнтація на групову або індивідуальну організацію праці та стимулювання;
- орієнтація на стабільність або зміни;
- джерело та роль влади в театрі;
- засоби інтеграції;
- стилі управління, відносини між працівниками та керівництвом театру, способи оцінки працівників.

Оргкультура театру містить як суб'єктивні, так і об'єктивні елементи.

До суб'єктивних елементів культури належать вірування, цінності, образи, ритуали, табу, легенди та міфи, пов'язані з історією театру та життям його засновників, звичаї, прийняті норми спілкування, гасла.

Організаційну культуру театру доцільно розглядати в якості організаційної цінності [14, С. 172], що є джерелом організаційних мотивів, які виступають в якості підґрунтя для методологічного забезпечення управління діяльністю театру [11, С. 64].

При формуванні організаційної культури можуть використовуватися і мотиви, і стимули. На рисунку 2 зображено, що у випадку привілейованості у зацікавленій сторони (працівника) матеріальних потреб та цінностей, доцільно застосовувати стимулювання, тобто впливати на людину за допомогою потрібно-значущого для нього зовнішнього предмета (об'єкта, умов, ситуації тощо), що спонукає людину до певних дій (перебування в комфортних умовах і т.п.).



Рис. 2. Місце мотиву та стимулу, як факторів впливу на людину [15, С. 53]

Відповідно, якщо переважають соціальні цінності, то краще застосовувати мотивацію (як процес), а саме емоційно-чуттєвого зіставлення образу людської потреби з образом зовнішнього предмета (претендента на предмет потреби) та через внутрішній психічний механізм людини, який забезпечує впізнання предмета відповідного потреби відбудеться запуск спрямованої поведінки для досягнення своєї мети (яка відповідає потребі) [15, С. 53]. Відзначені процеси мотивації та стимулювання при формуванні організаційної культури, без сумніву, є об'єктами управління, яке можна назвати ціннісно-орієнтованим. Одним із базових принципів у ньому – баланс тілесного із духовним.

Економіко-теоретичне трактування цінності пов'язується із ступенем корисності блага, за допомогою якого людина нівелює нестачу дуже важливих факторів (речових, енергетичних та інформаційних засобів), що забезпечують її життєздатність. Карл Менгер ще у 1901 році писав [16, С.65]: «Ті предмети, які мають здатність бути поставленими в причинний зв'язок із задоволенням людських потреб, ми називаємо корисностями; і так як ми розпізнаємо цей

причинний зв'язок, і водночас маємо змогу дійсно застосувати дані предмети для задоволення наших потреб, то ми називаємо їх благами». І далі: «Цінність - це значення, яке мають для нас конкретні блага або їх певна кількість внаслідок того, що у задоволенні своїх потреб ми усвідомлюємо залежність від наявності їх у нашому розпорядженні» [16, с. 94].

Дещо далі у трактуванні соціально-економічної природи цінності пішов учень К. Менгера – Є. фон Бем-Баверк, який обґрунтував суттєву відмінність між поняттями «цінність» і «корисність». Він запропонував під «корисністю» розуміти здатність певної речі служити певною мірою для людського благополуччя, а під «цінністю» – те, що ця річ (потенційно) здатна задовольнити нагальні потреби конкретного індивіда. Може бути так, що річ для людини може бути корисною, але не буде цінною. Тобто, Є. фон Бем-Баверк виділив у природі цінності її соціально-економічну сутність, диференціювавши її на суб'єктивну (цінність певного матеріального блага для конкретної людини як члена соціуму) та об'єктивну (цінність речі як суспільного блага, що дає змогу обмінювати її на певну кількість інших матеріальних благ) [17, с. 248]. У

сучасному трактуванні природи цінності суб'єктивну цінність ще називають індивідуальною цінністю або індивідуально-груповою. Вона проявляється на певному сегменті ринку (у відносно однорідній за потребами і вподобаннями групі споживачів). Саме вміння вірно оцінити розмір такої групи є надважливою (однією із ключових) компетенцією, яка дає змогу керівництву сучасного українського репертуарного театру приймати правильні рішення щодо перспективності постановок нових спектаклів.

Необхідно зазначити, що на пострадянському просторі категорія «цінність» достатньо часто підміняється категорією «вартість» (дебати з цього приводу у фахових виданнях виникають постійно [18]). Зазвичай у вітчизняній науковій літературі термін «value» при перекладах праць всесвітньо відомих економістів-теоретиків в основному трактується не як «цінність», а як «вартість». В результаті виникає плутанина в поняттях. Більшість вітчизняних фахівців сприймають ці терміни як синоніми, які можна застосовувати в залежності від доцільності застосування. Насправді принципово важливо чітко визначати і розмежовувати ці два поняття. Питання не просто в назві, питання в суті справи. Тут важливо визначитися, що повинні нарощувати управлінці для власників справи: цінність або вартість?

В роботі [19] пропонується сприймати категорію «цінність» як висвітлення сутності можливостей економічного об'єкта щодо доступу або формування грошових потоків, а термін «вартість» – в якості оцінки витратної його сутності. Під цінністю справи пропонується розуміти її виробничий потенціал, що визначається у здатності генерувати вільний грошовий потік для власників (для театру – касові збори). Вимірюється цінність справи за допомогою дисконтування очікуваного

грошового потоку на момент оцінки з урахуванням ризику, що пов'язаний із невизначеністю отримання майбутніх результатів. Така оцінна технологія здобула назву дохідного підходу до оцінки [20; 307], результати якої вимірюються у грошових одиницях, що насправді дуже зрозуміло і прийнятно для власників справи та можливих її інвесторів (тут використовують дефініцію «інвестиційна привабливість»).

За вказаних умов ціннісно-орієнтований підхід до управління театральною справою – це цілеспрямований процес, направлений на зростання цінності цієї справи як для власників і інвесторів, так і для працівників, контрагентів та суспільства, а також підвищення його ринкової вартості шляхом реалізації потенціалу конкурентних переваг, пов'язаних з наявними активами (використовуваним капіталом будь-якої природи) суб'єкту господарювання.

Творчо-виробничий потенціал театру суттєво залежить від компетенцій та компетентностей (компетенція – це коло питань у певній галузі, по яких суб'єкт добре обізнаний та досвідчений, а компетентність – здатність (уміння) діяти на основі здобутих компетенцій [21]), що складають зміст його цінності як в особистому, так і в суспільному плані.

Під цінністю театральної справи доцільно розуміти творчо-виробничий потенціал театру, під яким можна розуміти реальну або ймовірну спроможність театру (або її структурних складових) виконувати цілеспрямовану роботу (саме таке визначення дає і Боб Райан [22, С.61]). При цьому потенціал буде визначатися як самою ресурсною базою (до якої повинна залучатися і театральна трупа), так і можливою ефективністю її використання.

Ефективність будь-якої діяльності є, як відомо, величиною векторною [23], в якості координат якої виступають показники результативності,

ресурсоємності та часу досягнення результату. З цих причин потенціал театру також повинен бути величиною векторною, координатами якої можуть бути обсяги ресурсів та ефективність їх використання. При такому визначенні потенціалу-цінності театру з'являється природна можливість для його вимірювання, а з останнім - і ціннісно-орієнтоване управління театром.

Одним з можливих варіантів для вимірювання та управління можуть бути відносні показники потенціалу V_{np} , ресурсозабезпеченості V_{np} та ефективності використання ресурсів V_{nef} особистості (працівника), які можуть бути визначені наступним чином:

$$V_{np} = V_{np} * V_{nef}, \quad (1)$$

$$V_{np} = \frac{Prf}{Prn}, \quad (2)$$

$$V_{nef} = \frac{Peff}{Pefn}, \quad (3)$$

де Prf і Prn – відповідно фактичне і планове значення показника ресурсозабезпеченості театру, $Peff$ і $Pefn$ – відповідно фактичне і планове значення показника ефективності використання ресурсів у театрі.

Для розробки управлінського рішення з приводу подальшого нарощення потенціалу працівника театру можна скористатися матрицею «ресурсозабезпеченість / ефективність використання ресурсів», приклад якої наведено на рисунку 3.

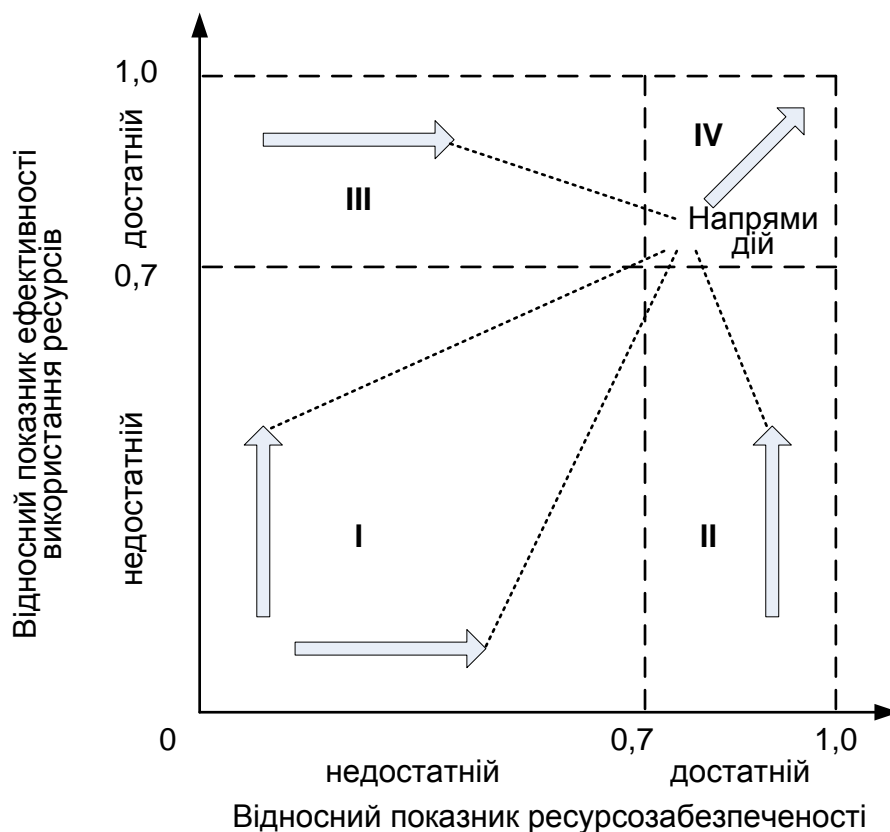


Рис. 3. Матриця «ресурсозабезпеченість / ефективність використання ресурсів» (авторська розробка)

У наведеному прикладі межу відносного показника потенціалу V_{np} на «достатній / недостатній» встановлено у рівні 0,5. Для визначення векторного

показника потенціалу (цінності) координат у вигляді так званої кругової «ансамблю» суб'єктів господарювання діаграми спрямованості (див. рисунок 4), (працівників, підрозділів) в театрі його яку назвемо багатокутником (або n -доцільно відображати в полярній системі кутником) потенціалу «ансамблю».

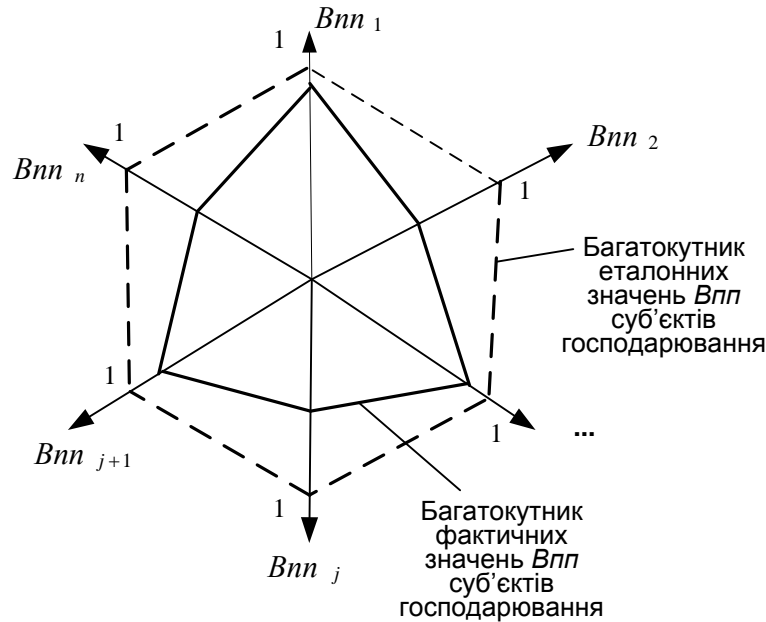


Рис. 4. Багатокутник потенціалу (цінності) «ансамблю» (авторська розробка)

Якщо всі n показників учасників «ансамблю» матимуть нормований характер, то відношення площини, яку займає багатокутник фактичних значень Vnn суб'єктів господарювання,

$$S = \frac{1}{2} \sum_{j=1}^{j=n} Vnn_j \cdot Vnn_{j+1} \cdot \sin \frac{2\pi}{n} \quad (4)$$

до площини, яку займає багатокутник еталонних значень Vnn суб'єктів господарювання,

$$S_{еталон} = \frac{n}{2} \cdot \sin \frac{2\pi}{n} \quad (5)$$

буде свідчити про відносне значення показника потенціалу (цінності) «ансамблю», тобто

$$Vnn_{анс} = S / S_{еталон} \quad (6)$$

Визнаною ознакою розвитку театру повинна бути позитивна динаміка його потенціалу(цінності). Щоб визначитися з переліком показників цінності при плануванні проектів розвитку театру спочатку слід визначитися з цілями, що ставляться перед проектами, та

факторами, які забезпечують досягнення цілей, а також факторами, які свідчать про досягнення цілей. Їх можна називати відповідно факторами-створювачами та факторами-визначальниками [24, С.45]. До факторів-визначальників можна, наприклад, віднести обсяги та структуру репертуару, канали його просування до глядачів, мотивацію персоналу, контроль якості творчо-виробничих процесів та все таке інше, що допомагає створювати сучасну цінність театру. Фактори-створювачі мають довготерміновий вплив на майбутню цінність театру. До них можна віднести формування майбутньої конкурентоспроможності театру за рахунок проведення і впровадження інновацій, формування та розвитку ключових компетенцій та таке інше.

Висновки. Підсумовуючи вище викладене, можна дійти до тверджень: (1) ідея ціннісно-орієнтованої організації діяльності сучасного українського репертуарного театру може бути цілком

дієздатною; (2) реалізація ідеї *VBM* в галузі театральної справи є фактично її подальшим розвитком; (3) ціннісно-орієнтований підхід до управління театальною справою повинен бути цілеспрямовано-позитивним і невинним процесом, який забезпечить розвиток цієї справи; (4) головною цінністю театральної справи є творчо-виробничий потенціал театру, під яким можна розуміти реальну або ймовірну спроможність театру (або його структурних складових) виконувати цілеспрямовану роботу; (5) потенціал театру суттєво залежить від компетенцій та компетентностей, які і складають зміст його цінності.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про театри і театральну справу» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2005, № 26, ст.350){Із змінами, внесеними згідно із Законами № 3421-IV від 09.02.2006, ВВР, 2006, № 22, ст.199 N 5461-VI від 16.10.2012, ВВР, 2014, № 5, ст.62 № 406-VII від 04.07.2013, ВВР, 2014, № 20-21, ст.712 № 911-VIII від 24.12.2015, ВВР, 2016, № 5, ст.50 № 955-VIII від 28.01.2016, ВВР, 2016, № 10, ст.103}
2. Koller T. What is value-based management? [Text] / Timothy Koller // The McKinsey Quarterly.– 1994.– N 4.– P. 87 – 101.
3. Крейдич І.М. Проблеми вартісно-орієнтованого управління розвитком підприємства. [Текст] / І.М.Крейдич, А.О. Гагарін // Економічний вісник НТУУ «КПІ».– 2016.– № 13.– С. 208 – 212.
4. Буко С.Л. Ціннісні орієнтири сучасного менеджменту: автореф. дис. на здобуття вчен. ступ. канд. соціолог. наук: 22.00.04 [Текст] / С.Л. Буко; Інститут соціології Національної академії наук України, Київ, 2009.– 18 с.
5. Эшуорт Г. Менеджмент, основанный на ценности (Value-based management): Как обеспечить ценность для акционеров. [Текст] / Гари Эшуорт, Джеймс Пол; пер. с англ.– М.: ИНФРА-М, 2006.– 190 с.
6. Друкер П. Менеджмент. [Текст] / Питер Друкер, Джозеф А. Макьярелло; пер. с англ.– М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2010.– 704 с.
7. Дункан Дж. У. Основополагающие идеи в менеджменте. Уроки основоположников менеджмента и управленческой практики. [Текст] / Джек У. Дункан; пер. с англ.– М.: Дело, 1996.– 272 с.
8. Пригожин А.И. Цели и ценности. Новые методы работы с будущим. [Текст] / А.И. Пригожин.– М.: Издательство «Дело» АНХ, 2010.– 432 с.
9. Ильин Е.П. Мотивация и мотивы. [Текст] / Е.П. Ильин. – СПб.: Питер, 2006.– 512 с.
10. Хьелл Л.А. Теория личности. [Текст] / Ларри А. Хьелл, Дэниел Дж. Зиглер; пер. с англ.– СПб.: Питер, 2002.– 608 с.
11. Дрожжина Е.Е. Матрица социализации личности в социокультурной среде университета. [Текст] / Е.Е. Дрожжина // Вестник Волгоградского государственного университета.– Серия 7. Философия.– 2011.– № 1 (13).– С. 132 – 137.
12. Серіков А.В. Організаційна культура як домінанта в життєдіяльності підприємства: системний підхід. [Текст] / А.В. Серіков, А.Т. Атреп'єва, А.М. Боженко, Ю.В.Маренич, Ю.О. Рябуха, С.С. Сергеев // Бізнес Інформ.– 2014.– № 1.– С. 192 – 198.
13. Смирнов Э.А. Основы теории организации: Учеб. Пособие для вузов. / Э.А. Смирнов.– М.: ЮНИТИ, 2000.– 375 с.
14. Кучин С.П. Економічні засади розвитку суб'єктів соціально-культурної інфраструктури в Україні: монографія, видання друге. [Текст] / С.П. Кучин.– Харків: СПДФО Добринін В.С., 2013.– 356 с.
15. Рич М. І. Мотивація як основа консолідації цінностей зацікавлених

- сторін у проекті [Текст] / М. І. Рич // Управління розвитком складних систем. – 2016. – Вип. 25. – С. 51-57. – URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Urss_2016_25_10.
16. Менгер К. Основания политической экономии. [Текст] / Карл Менгер; пер.с нем.// Избранные работы.– М.: Издательский дом «Территория будущего», 2005.– 496 с.
17. Бём-Баверк О. фон. Капитал и прибыль; Т. 2: Позитивная теория капитала; Т. 3: Экскурсы. [Текст] / Ойген фон Бём-Баверк; пер. с англ.– Челябинск: Социум, 2010.– 916 с.
18. Васина Л.Л. О терминах «ценность» и «стоимость» в «Капитале» К. Маркса. [Текст] / Л.Л. Васина // Марксизм и современность. [Электронный ресурс]. URL: <http://marksizm.ucoz.ru/publ/51-1-0-698>
19. Орехова А. І. Ціннісно-орієнтований підхід в системі управління підприємством. [Текст] / А. І. Орехова // Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія : Економіка і менеджмент. – 2016. – Вип. 1. – С. 49-53. – URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsna_ekon_2016_1_13.
20. Чиркин А.Н. Оценка бизнеса: основы, инструментарий, практика. [Текст] / Г.Б. Смирницкий, А.Н. Чиркин. – К.: Издательство «Арт Эконом», 2013.– 312 с.
21. Леонтян М. А. Поняття «компетенція» і «компетентність» у теорії освіти [Текст] / М. А. Леонтян // Наукові праці [Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу «Києво-Могилянська академія»].– Сер. : Педагогіка. – 2012.– Том 188.– Вип. 176.– С. 73 – 75.
22. Райан Б. Стратегический учет для руководителя [Текст]/ Боб Райан; пер. с англ.- М.: Аудит, ЮНИТИ, 1998.- 616 с.
23. Сериков А.В. Эффективность хозяйственной деятельности: определение, измерение, синергетическое управление. [Текст] / А.В. Сериков // Економічний вісник Донбасу.– 2011.– № 2(24).– С. 212 – 219.
24. Фелпс Б. Умные бизнес-показатели: Система измерений эффективности как важный элемент менеджмента [Текст] / Боб Фелпс; пер. с англ.- Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2004.- 312 с.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.133645

"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»
№ 62 (Спецвипуск)
Збірник науково-практичних статей**

Відповідальність за набір та викладення фактів у статтях несуть автори. Висловлені ними думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.

Матеріали друкуються в авторській редакції.

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова

**Підписано до друку 29.05.18 р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 22,94. Обл. – вид. арк. 23,27.
Замовлення _____ Тираж 105. Ціна договірна**

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.