МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІСНИК

економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)

№76-77

The bulletin of transport and industry economics
№ 76-77

Харків – 2021/2022

УДК 338.47:338.45

Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до:

- **переліку фахових видань України:** Наказ МОН України 09.02.2021 № 157
- **міжнародних наукометричних баз:**

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

Номер затверджено на засіданні Вченої ради УкрДУЗТ. Протокол № 02 від 24 березня 2022 р.

Редакційна колегія

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

Члени редакційної колегії за напрямами

Ареф'єва О.В. – д.е.н., професор
Давидова О.Ю. – д.е.н., професор
Дикань В.В. – д.е.н., професор
Дикань О.В. – д.е.н., професор
Калініченко Л.Л. – д.е.н., професор
Кібік О.М. – д.е.н., професор
Кірдіна О.Г. – д.е.н., професор
Криворучко О.М. - д.е.н., професор
Мних О.Б. – д.е.н., професор
Попова Н.В. – д.е.н., професор
Портна О.В. – д.е.н., доцент
Посохов І.М. – д.е.н., професор
Прохорова В.В. – д.е.н., професор
Резнік Н.П. – д.е.н., професор
Родченко В.Б. – д.е.н., професор
Токмакова І.В. – д.е.н., професор
Третяк В.П. - д.е.н., доцент
Чупир О.М. - д.е.н., професор
Шинкаренко В.Г. - д.е.н., професор
Яновська В.П. – д.е.н., доцент
Igor Britchenko - prof. ucz. dr hab (Poland)
George Abuselidze – д.э.н., профессор (Грузия)
Irina Engeness - PhD Doctoral Thesis, associate professor (Norway)
Veres Somosi Mariann - Ph.D.(Econ), prof., (Miskolc, Hungary)
Sławomir Bukowski – prof. (Poland)
Вилаяд Велиев – д.э.н., профессор (Азербайджан)
Гусейнова Арзу Догру кизи - д.э.н., профессор (Азербайджан)
Lucyna Blazejczyk-Majka – prof. (Poland)
Thierry Horsin - prof. (France)

Адреса редакційної колегії: 61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7, кім. 505. Тел: 730-10-96, 730-10-97
e-mail: vetp_euvkb@ukr.net, сайт: http://vetp.kart.edu.ua/index.php/ua/

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

ISSN 2075-4892
ISSN online 2413-4892

© Український державний університет залізничного транспорту 2022р.

Зміст

Економіка та управління національним господарством

Дикань В.Л., Толстова А.В.
Механізм державного регулювання відтворення та розвитку економіки України в ринкових умовах 5

Каличева Н.Є., Чорнобровка І.В.
Обґрунтування підходів щодо державного регулювання економічних систем 12

Українська Л.О.
Державне регулювання платіжних систем 17

Проблеми транспортного комплексу України

Кірдіна О. Г., Українська Л.О.
Антикризове управління розвитком залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності 24

Економіка підприємства

Калабухін Ю.Є., Зоріна О.І., Каменева Н.М.
Науково-методичний підхід до розподілу експлуатаційних витрат на утримання підприємств залізничного транспорту за умови збитковості 33

Лановий О.А.
Забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств в умовах загострення системної кризи в галузі 45

Овчиннікова В. О., Корінь М. В., Обруч Г. В., Чорнобровка І.В.
Соціальна відповідальність як інструмент забезпечення сталого розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах соціально-економічної кризи 58

Токмакова І.В., Панченко Н.Г., Кургузова М.Ю.
Розроблення антикризової стратегії підприємства в умовах цифрової трансформації 70

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Зайцева І.Ю.
Проведення ICO як сучасний підхід до інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на залізничному транспорті України 81

Яценко О. В., Яценко В.М.
Інструменти регіональної політики управління інвестиційною активністю територій у зарубіжній практиці 89

Context

Economics and management of the national economy

Dykan V.L., Tolstova A.V.
The mechanism of state regulation of the reproduction and development of Ukraine's economy in market conditions 5

Kalicheva N.E., Chernobrovka I.V.
Justification of approaches to state regulation of economic systems in modern conditions 12

Ukrainska L.O.
State regulation of payment systems 17

Problems of the transport complex of Ukraine

Kirdina O., Ukrainska L.O.
Anti-crisis management of railway transport development in the context of global turbulence 24

Enterprise economics

Kalabukhin Y.E., Zorina O.I., Kameneva N.N.
Scientific and methodological approach to distribution of operating expenses for the maintenance of railway transport enterprises under the condition of loss 33

Lanoviy O.A.
Ensuring the competitiveness of car-building enterprises in the context of an acute systemic crisis in the industry 45

Ovchynnikova V., Korin M., Obruch H., Chernobrovka I.
Social responsibility as a tool for ensuring the sustainable development of railway transport enterprises in the context of the socio-economic crisis 58

Tokmakova I.V., Panchenko N.G., Kurhuzova M.Yu.
Development of an enterprise's anti-crisis strategy in the context of digital transformation 70

Investment and innovation activities

Zaitseva I.
Conducting ICOs as a modern investment approach for implementation of innovations for the Ukrainian railway transport 81

Yatsenko O.V., Yatsenko V. M.
Instruments of regional policy for management of investment activity of territories in foreign practice 89

УДК 338

МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДТВОРЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В РИНКОВИХ УМОВАХ

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

В статті розглянуто питання державного регулювання економіки країни на етапі відтворення. Сталого економічного розвитку країни запропоновано досягти за рахунок створення спеціальних економічних зон та індустріально-технологічних багатогалузевих парків з індустріальним, логістичним, комерційним, освітнім, агротехнологічним і науковими кластерами. Визначено комплекс взаємопов'язаних та взаємоузгоджених методів, форм, засобів, інструментів та принципів регулювання економіки, які формують механізм державного регулювання економіки на етапі відтворення.

Ключові слова: державне регулювання, відтворення економіки, механізм, індустріально-технологічні парки.

THE MECHANISM OF STATE REGULATION OF THE REPRODUCTION AND DEVELOPMENT OF UKRAINE'S ECONOMY IN MARKET CONDITIONS

Dykan V.L., Doctor of Economics, Professor,
Tolstova A.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (USURT)

The article considers the issue of state regulation of the country's economy at the stage of reproduction. The current situation in Ukraine requires the implementation of transformation processes that will not only recreate the economic system of the country, but also make it effective for society. Reproduction and development of Ukraine's economy depends on the implementation of market reforms in the country and the search for more effective mechanisms for active state regulation of the economy. In the process of regulation, the state and the market act as a whole, while the function of the state is to support all areas of the economy, to meet the needs of the population.

The main tasks of state regulation of the economy are: infrastructural reconstruction of strategic facilities; ensuring planned economic growth and development; achieving productive employment of labor resources; creating a transparent and fair redistribution of income; achieving economic efficiency in the country; ensuring the country's foreign trade balance. It is proposed to achieve sustainable economic development of the country through the creation of special economic zones and industrial-technological multi-sectoral parks with industrial, logistics, commercial, educational, agro-technological and scientific clusters. The formation of the mechanism of state regulation of the reproduction of the country's economy through the creation of industrial and technological parks should be based on a differentiated-targeted approach and requires the definition of basic methods, tools and instruments of regulation. The instruments of state regulation of the reproduction and development of the economy include taxes and loans, currency regulation, duties and quotas, contracts for works and services for national and local needs, scientific and technical, economic, social, national and regional programs. The article identifies a set of interconnected and mutually agreed methods, forms, tools, instruments and principles of economic regulation, which form the mechanism of state regulation of the economy at the stage of reproduction.

© Дикань В.Л.,
Толстова А.В.

Keywords: state regulation, economic reproduction, mechanism, industrial and technological parks.

Постановка проблеми. З отриманням незалежності Україна отримала можливість перетворитися на одну з найрозвиненіших країн Центральної та Східної Європи. Проте впровадження помилкової стратегії ринкових перетворень, неузгодженості, невзаємопов'язаності структурних пріоритетів розвитку, які були направлені на розв'язання поточних проблем та мали характер разових проектів, реалізація непослідовних реформ галузевого характеру, привілейованості політичних та власних інтересів певних урядовців перед економічними інтересами країни в умовах посилення глобальних трансформаційних процесів перетворили країну на сировинний придаток Європи. Об'єднання політичної та економічної влади, державне лобіювання власних інтересів політичної еліти, зневажання інтересами суспільства щодо вибору стратегії розвитку країни призводить до конфліктності відносин держави, бізнесу та суспільства, спроб бізнесу увійти в політику з метою впливу на можливості та ресурси, прагнення громадських організацій вплинути на владу шляхом обурення та протестів. Сьогодні одним із ключових чинників негативних змін в економіці України є збройний конфлікт, наслідками якого є руйнація виробничих потужностей інфраструктури, транспорту, втрата здатності використання земель внаслідок обстрілів, внутрішня трудова міграція, виїзд робочої сили з території країни.

Сучасна ситуація в Україні потребує впровадження трансформаційних процесів, які дозволять не лише відтворити економічну систему країни, а й зроблять її ефективною для суспільства. Відтворення та розвиток економіки України залежить від проведення в країні ринкових реформ та пошуку більш ефективних механізмів активного державного регулювання економіки. У процесі регулювання держава та ринок виступають як єдине ціле, при цьому функція держави полягає в підтримці всіх сфер народного господарства, забезпеченні задоволення потреб населення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Теоретично-методичним та прикладним аспектам питань державного регулювання соціально-економічних процесів, державної політики, макроекономічного середовища присвячено роботи багатьох вчених, серед яких: Адамовська В.С., Анпілогова Ж.Д., Болюбаш Є.А., Гудзь Ю.Ф., Кушнір І., Папаіка О.О., Сенишин О. С., Горинь М. О., Кундицький О.О., Степаненко С.В., Тарнавська О.Б., Тофанюк О.В., Зінчук А.С., Скрипниченко М.І. та ін. [1-11]. Проте сучасні реалії розвитку України обумовлюють необхідність подальших досліджень та методів, форм, інструментів державного регулювання, на основі яких доцільно формувати механізм державного регулювання відтворення та розвитку економіки України.

Саме тому **метою статті** є формування механізму державного регулювання відтворення та розвитку економіки України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Загострення воєнного конфлікту на території країни, яке супроводжується руйнацією виробничої інфраструктури, транспортної інфраструктури, соціальних та житлових об'єктів, втрати здатності використання земель, втрата та виїзд робочої сили з території країни може призвести до скорочення економіки країни на 15% порівняно з довоєнним періодом. Так, під час збройного конфлікту на Сході України ВВП знизився на 20%, інфляція сягнула 60%. Лише у 2015 році за рахунок підтримки міжнародного співробітництва та кредитів МВФ економічну ситуацію вдалось стабілізувати. У 2016 році ВВП країни досяг 59,9% рівня 1990 року [12]. Внаслідок пандемії коронавірусу та введених карантинних заходів за оцінкою МВФ, за підсумками 2020 року, українська економіка

зменшиться на 8,2% [13]. В 2021 році економіка України почала активізуватися, що засвідчує зростання ВВП на 3,2% [14].

Новим викликом на шляху стабілізації економічної ситуації став новий військовий конфлікт. Міжнародна підтримка України, збір коштів, формування фондів для відбудови країни, відтворення її економіки дозволить реалізувати дієві ринкові реформ, направлені на провадження цілеспрямованої структурної, інвестиційно-інноваційної, зовнішньоекономічної і соціальної політики, раціональної організації процесів формування міжгалузевих і територіальних потоків важливих видів промислової продукції. Однак відтворення та розвиток економіки України доцільно здійснювати на основі оптимального поєднання державного регулювання та ринкового саморегулювання.

Впровадження дієвих ринкових перетворень та відтворення економіки країни вимагає розробки наукових основ державного регулювання економіки України на засадах підвищення відповідальності за прийняття державних рішень, урахування законів та закономірностей економічного розвитку України, забезпечення гнучкості у процесах реагування на зміни у глобалізованому та мінливому середовищі. Керуючись такими засадами, основною метою державного регулювання економіки слід визначити забезпечення належних умов для сталого економічного розвитку, що сприятиме підвищенню рівня та якості життя населення. Відповідно до зазначеного основними завданнями державного регулювання економіки доцільно визначити: інфраструктурну відбудову стратегічних об’єктів; забезпечення запланованого економічного зростання та розвитку; досягнення продуктивної зайнятості трудових ресурсів; створення прозорого та справедливого перерозподілу доходів населення; досягнення економічної ефективності в країні; забезпечення зовнішньоторговельного балансу країни.

Інфраструктурну відбудову стратегічних об’єктів повинна забезпечити держава, соціальних об’єктів – місцеві органи влади. Контроль за якість виконання робіт по відтворенню інфраструктури може бути забезпечений територіальними громадами. Сталого економічного розвитку країни можливо досягти за рахунок створення спеціальних економічних зон та індустріально-технологічних багатогалузевих парків з індустріальним, логістичним, комерційним, освітнім, агротехнологічним і науковими кластерами. Це дозволить відкрити нові можливості у плануванні та координації інноваційної політики країни, розширити використання високотехнологічних ресурсів, відбудувати інфраструктуру, стимулювати розвиток виробництв, заснованих на передових технологіях, збільшити кількості робочих місць, підвищити обсяг експорту готової продукції. Загальну схему відтворення та розвитку країни представлено на рис. 1.

Оскільки основними джерелами фінансування заходів щодо відтворення та розвитку країни є міжнародні фонди, інвестори, контроль за надходженнями коштів та їх використання доцільно покласти на міжнародних аудиторів та інші міжнародні інститути, а у регіонах та територіальних громадах слід запровадити механізм прозорості їх витрачання.

Забезпечення запланованого економічного зростання та розвитку потребує визначення найперспективніших галузей економіки, які сприятимуть швидкому та ефективному відтворенню втрачених виробничих потужностей. До таких галузей слід віднести металургію, транспорт, будівництво та сільське господарство.

Основними засобами індустріальної відбудови та забезпечення запланованого економічного зростання та розвитку шляхом формування індустріально-технологічних парків є обгрунтування оптимальної кількості державних програм з освоєння нових видів конкурентоспроможної продукції, у тому числі проведення НДДКР; купівля за кордоном частини найновіших ліцензій на сучасні технології, вироби і матеріали на базі власного виробництва; забезпечення сприятливих економічних розмірів передання високих технологій ВПК цивільним галузям виробництва; підвищення ролі

технологічного прогнозування, наукової оцінки технологічних перспектив сучасного розвитку, запобігання техногенним катастрофам та ін.; створення ефективного конкурентного середовища; підготовка кадрів високої кваліфікації, передусім нового покоління підприємців і менеджерів; уміле використання переваг глобалізації інноваційної діяльності.

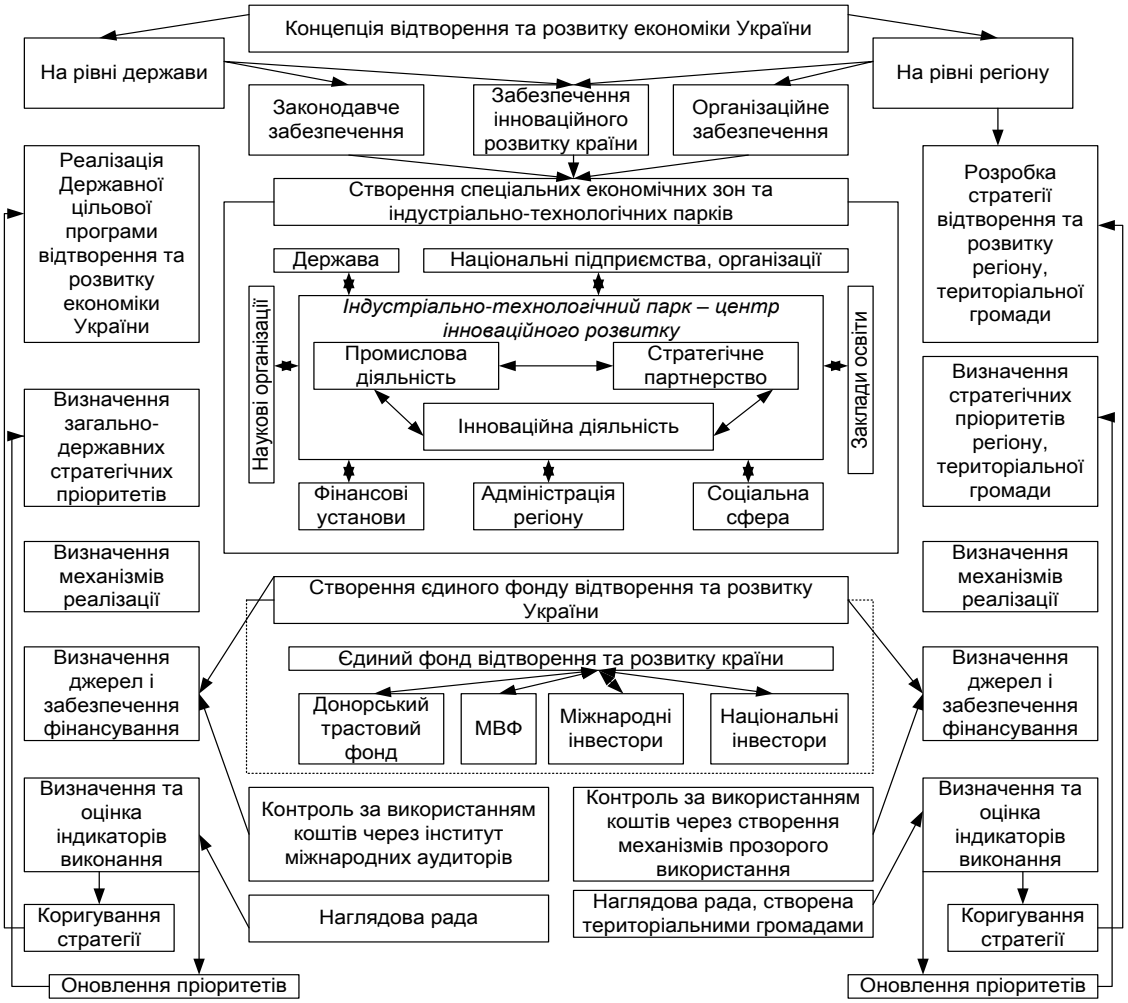


Рис. 1. Схема відтворення та розвитку економіки країни

Основними формами регуляторного впливу, за допомогою яких держава спроможна ефективно вплинути на структуру економіки та дозволить сформувати ефективний механізм її відтворення, є програмування та планування розвитку економіки країни, регіону, бюджетно-податкове регулювання, регулювання екологічного середовища, інвестиційне регулювання, регулювання основних територіальних пропорцій, зовнішньо-економічне регулювання, антимонопольно-конкурентне.

Формування механізму державного регулювання відтворення економіки країни шляхом створення індустріально-технологічних парків повинно базуватися на диференційовано-цільовому підході та потребує визначення основних методів, засобів та інструментів регулювання.

До інструментів державного регулювання відтворення та розвитку економіки доцільно віднести податки та кредити, валютне регулювання, мита та квоти, договори на виконання робіт і здійснення послуг для загальнодержавних і місцевих потреб, науково-технічні, економічні, соціальні, загальнодержавні та регіональні програми. Так, скасування мита, встановлення спрощеної процедури імпорту,

впровадження митних та податкових квот на імпорт високотехнологічного обладнання дозволить забезпечити індустріально-технологічні парки необхідними інноваційними технологіями та технікою, прискорити процес відтворення виробничого потенціалу країни.

Основними засобами регуляторного впливу держави на відтворення економіки країни є державне замовлення; ліцензування, патентування і квотування; сертифікація та стандартизація; застосування нормативів та лімітів; регулювання цін і тарифів; надання інвестиційних, податкових та інших пільг; надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій та субсидій.

Основні методи державного регулювання відповідно до змісту можна поділити на нормативно-правові, фінансово-економічні, адміністративні, організаційні, науково-методичні та інформаційно-освітні. До нормативно-правових методів регулювання формування індустріально-технологічних парків слід віднести правові закони та підзаконні акти, що регулюють правила поведінки учасників індустріально-інноваційного парку. Адміністративні методи включають адміністративні вказівки та розпорядження, обмеження та нормують види діяльності, на які будуть направлені парки. Фінансово-економічні методи, до яких відносяться макроекономічне планування, державний бюджет, податки, ціни, заробітна плата повинні забезпечити мотиваційну складову формування індустріально-технологічних парків.

Крім методів, інструментів та засобів регулювання механізм державного регулювання відтворення та розвитку економіки України повинен базуватися на системі принципів:

- пріоритетність – передбачає регулювання та підтримку стратегічно важливих галузей економіки країни;
- системність та комплексність – системне та комплексне застосування механізмів економічної політики країни;
- узгодженість – узгоджене поєднання заходів щодо стимулювання ринкових методів господарювання з державним регулюванням економіки;
- прозорість – відкритість та корелятивність обсягів допомоги, що надається державою, і відповідальність за їх дотримання;
- послідовність та справедливість – гармонійна та послідовна реалізація поточних та стратегічних інтересів суспільства;
- ефективність – реалізація програм підтримки галузей, що створюють мультиплікативний інноваційний ефект в економіці країни;
- екологічна доцільність – стимулювання відтворення основного капіталу, ресурсозберігаючого та екологічного виробництва та посилення економічного тиску на виробників із ресурсоємними та екологічно шкідливими технологіями.

Послідовне дотримання цих принципів забезпечить створення багатомірної системи, в якій знайдуть гармонійне сполучення стратегічні соціально-економічні цілі держави та інтереси підприємств.

Базові компоненти механізму державного регулювання відтворення та розвитку економіки України на основі індустріально-технологічних парків відображено на рис.2.

Висновки. Отже, відтворення та розвиток економіки України після закінчення воєнного конфлікту слід здійснювати на основі поєднання державного регулювання та ринкового саморегулювання. Особливо важливим завданням держави є визначення стратегічних пріоритетів розвитку, розробка державної програми відтворення та розвитку країни. Визначено, що забезпечення ефективного розвитку економіки доцільно проводити на основі формування економічних зон та індустріально-технологічних парків, які дозволять акумулювати та активізувати виробничий, технологічний, науковий потенціали країни.

Запропонований комплекс взаємопов’язаних і взаємоузгоджених методів, інструментів, форм та принципів забезпечення цілеспрямованого

регулювального впливу держави визначає механізм державного регулювання відтворення економіки України.

<table>
<tr><td colspan="8">Форми державного регулювання</td></tr>
<tr><td colspan="2">Програмування та планування розвитку країни</td><td colspan="2">Бюджетно-податкове регулювання</td><td colspan="2">Регулювання екологічного середовища</td><td colspan="2">Інвестиційне регулювання</td></tr>
<tr><td colspan="4">Регулювання основних територіальних пропорцій</td><td colspan="2">Зовнішньо-економічне регулювання</td><td colspan="2">Антимонопольно-конкурентне</td></tr>
<tr><td colspan="8">Методи державного регулювання</td></tr>
<tr><td colspan="2">Нормативно-правові</td><td colspan="2">Фінансово-економічні</td><td colspan="2">Адміністративні</td><td colspan="2">Організаційні</td></tr>
<tr><td colspan="4">Науково-методичні</td><td colspan="4">Інформаційно-освітні</td></tr>
<tr><td colspan="8">Засоби державного регулювання</td></tr>
<tr><td colspan="2">Державне замовлення</td><td colspan="2">Ліцензування, патентування і квотування</td><td colspan="2">Сертифікація та стандартизація</td><td colspan="2">Застосування нормативів та лімітів</td></tr>
<tr><td colspan="2">Регулювання цін і тарифів</td><td colspan="3">Надання інвестиційних, податкових та інших пільг</td><td colspan="3">Надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій</td></tr>
<tr><td colspan="3">Підтримка НДДКР та кадрове забезпечення</td><td colspan="3">Планування, прогнозування та програмування</td><td colspan="2">Субсидування та трансферти</td></tr>
<tr><td colspan="8">Інструменти державного регулювання</td></tr>
<tr><td colspan="3">Податки та кредити</td><td colspan="3">Валютне регулювання</td><td colspan="2">Мита та квоти</td></tr>
<tr><td colspan="4">Науково-технічні, економічні, соціальні, загальнодержавні та регіональні програми</td><td colspan="4">Договори на виконання робіт і здійснення послуг для загальнодержавних і місцевих потреб</td></tr>
<tr><td colspan="8">Сфери державного регулювання</td></tr>
<tr><td colspan="2">Формування правил і процедур входження на ринок і виходу з нього суб’єктів господарювання</td><td colspan="2">Установлення дозвільної системи проведення певного виду діяльності</td><td colspan="2">Стан і достовірність бухгалтерського обліку та звітності аграрних підприємств</td><td colspan="2">Своєчасність та повнота обов’язкових платежів у бюджети і державні цільові фонди</td></tr>
<tr><td colspan="2">Додержання суб’єктами господарювання кредитних зобов’язань перед державою і розрахункової дисципліни</td><td colspan="2">Додержання податкової дисципліни та вимог валютного законодавства</td><td colspan="2">Стан конкуренції з питань додержання антимонопольно-конкурентного законодавства</td><td colspan="2">Безпека виробництва, зайнятості і використання трудових ресурсів</td></tr>
<tr><td colspan="2">Охорона і відтворення навколишнього середовища</td><td colspan="2">Пожежна і санітарно-гігієнічна безпека</td><td colspan="4">Дотримання стандартів, норм і правил, якими встановлено обов’язкові вимоги щодо умов здійснення господарської діяльності</td></tr>
<tr><td colspan="8">Функції державного регулювання</td></tr>
<tr><td colspan="2">Формування і відтворення ефективних суб’єктів ринкових відносин</td><td colspan="2">Створення інфраструктури та спрощення процедури отримання доступу до комунікацій</td><td colspan="2">Підтримка та розвиток конкуренції, антимонопольне регулювання</td><td colspan="2">Захист прав учасників індустріально-технологічного парку та споживачів їх продукції</td></tr>
<tr><td colspan="4">Забезпечення ефективного функціонування, підтримка на етапі формування індустріально-технологічних парків</td><td colspan="4">Забезпечення податкових надходжень до всіх рівнів бюджету від діяльності індустріально-технологічних парків</td></tr>
<tr><td colspan="8">Принципи державного регулювання</td></tr>
<tr><td colspan="2">Пріоритетність</td><td colspan="2">Системність та комплексність</td><td colspan="2">Узгодженість</td><td colspan="2">Прозорість</td></tr>
<tr><td colspan="3">Послідовність та справедливість</td><td colspan="2">Ефективність</td><td colspan="3">Екологічна доцільність</td></tr>
</table>

Рис.2. Базові компоненти механізму державного регулювання відтворення та розвитку економіки України на основі індустріально-технологічних парків

Відтворення економіки країни шляхом розбудови індустріально-технологічних парків з застосуванням запропонованого механізму дозволить отримати результати:

для держави: відтворення інфраструктури країни; зростання ВВП за рахунок виробництва високотехнологічної продукції; підвищення рівня експорту продукції з високою частиною доданої вартості; підвищення конкуренто-спроможності продукції національних виробників і, як наслідок, держави; перехід на інноваційний розвиток держави; зменшення рівня безробіття; зростання показників соціально-економічного розвитку країни;

для бізнесу: використання прогресивних технологій; збільшення обсягів експорту продукції; зростання ділових зв'язків на міжнародному рівні, забезпечення конкурентоспроможності продукції; полегшення доступу до науково-технічної бази; відкриття можливості використання інтелектуального потенціалу закладів освіти; відкриття можливості загального використання найсучаснішого обладнання, що належить парку;

*для наукових та навчальних установ:*розширюється та змінюється база для проведення наукових досліджень; активізується ділова ініціатива науковців; розширюються можливості залучення та виховання наукових кадрів; розширюються наукові та ділові зв'язки з іншими закладами освіти, науково-дослідними центрами, організаціями; з'являються нові основи практики для студентів; покращується взаємодія навчальних закладів із органами державної влади; підвищується авторитет та престиж закладів освіти.

для населення: зростає можливість зайнятості населення; підвищується забезпечення високоякісними товарами; зростає рівень життя; підвищується рівень соціального середовища та соціального забезпечення; збільшується освітній та інтелектуальний рівень населення.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адамовська В. С. Механізм державного регулювання економіки та вибір напряму економічної політики в сучасних умовах господарювання. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2017. - № 4. Режим доступу: http://www.dy .nayka.com.ua /?op=1&z=1063
2. Анпілогова Ж. Д. Державне регулювання розвитку промислового виробництва в перехідній економіці України. *Економіка та держава*. 2012. - № 10 - С.83-85
3. Болюбаш Є. А. Державне регулювання соціально-економічним розвитком територій: ретроспектива та сучасний контекст. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2020 - №6 - С101 -105
4. Гудзь Ю.Ф. Механізм державного регулювання розвитку економічного потенціалу переробних підприємств АПК. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2017, Вип. 13, Ч.1. - С.79-86
5. Кушнір І. Функціональний аспект державного регулювання економіки. *Підприємництво, господарство і право*. 2008. - № 8. - С. 157–160.
6. Папаіка О.О. Державне регулювання макроекономічного середовища: національні особливості та світовий досвід *Причорноморські економічні студії*. 2018, Вип 33. - С. 11-15
7. Сенишин О. С., Горинь М. О., Кундицький О. О. Державне регулювання економіки : навч. посібник. – Львів : Львівський національний університет імені Івана Франка, 2014. – 334 с
8. Степаненко С. В. Державне регулювання процесів соціально-економічного розвитку в Україні: монографія. Харків: Вид-во ХарРі НАДУ «Магістр», 2015. 300 с.
9. Тарнавська О.Б. Особливості державного регулювання в умовах трансформації економіки України. *Науковий вісник ЛНУВМБТ імені С.З. Ґжицького*, 2016, - Т 18 - № 2 (69). - С 230-233
10. Тофанюк О.В. Зінчук А.С. Державне регулювання соціально-економічного розвитку регіонів Україниию *Причорноморські економічні студії*. 2018, Вип. 33. - С.159-165
11. Чинники і тренди економічного зростання в Україні : колективна монографія / за ред. д-ра екон. наук М.І.Скрипниченко ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». – Електрон. дані. – К., 2018. – 386 с. :
12. Іванов С.В. Економічне відтворення і розвиток країни після збройних конфліктів та воєн: невтрачені можливості для України. Економіка України. – 2019. - №1. – С.75-88
13. Вплив COVID-19 та карантинних обмежень на економіку України. Режим доступу: https://www.kas.de/documents/270026/8703904/%D0%92%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%B2+COVID-19+
14. Український ВВП зріс на 3,2% у 2021 році – Мінекономіки. Режим доступу: https://www.epravda.com.ua/news/2022/02/9/682205/#

REFERENCES

1. Adamovs'ka V. S. (2017) Mekhanizm derzhavnoho rehulyuvannya ekonomiky ta vybir napryamu ekonomichnoyi polityky v suchasnykh umovakh hospodaryuvannya [The mechanism of state regulation of the economy and the choice of economic policy in modern economic conditions]. *Public administration: improvement and development*. Vol. 4. Available at:: http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1063

2. Anpilohova ZH. D. (2012) Derzhavne rehulyuvannya rozvytku promyslovoho vyrobnytstva v perekhidniy ekonomitsi Ukrayiny [State regulation of industrial production in the transition economy of Ukraine]. *Economy and state*. vol 10, pp.83-85

3. Bolyubash YE. A. (2020) Derzhavne rehulyuvannya sotsial′no-ekonomichnym rozvytkom terytoriy: retrospektyva ta suchasnyy kontekst [State regulation of socio-economic development of territories: retrospective and modern context]. *Bulletin of Khmelnytsky National University*. vol 6, pp.101 -105

4. Hudz′ YU.F.(2017) Mekhanizm derzhavnoho rehulyuvannya rozvytku ekonomichnoho potentsialu pererobnykh pidpryyemstv APK [The mechanism of state regulation of the development of economic potential of processing enterprises of agro-industrial complex.]. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series: International Economic Relations and the World Economy*.vol. 13, no.1, pp. 79-86

5. Kushnir I. (2008) Funktsional′nyy aspekt derzhavnoho rehulyuvannya ekonomiky [Functional aspect of state regulation of the economy.]. *Entrepreneurship, economy and law*. Vol. 8, pp. 157–160.

6. Papaika O.O. (2018) Derzhavne rehulyuvannya makroekonomichnoho seredovyshcha: natsional′ni osoblyvosti ta svitovyy dosvid [State regulation of the macroeconomic environment: national characteristics and world experience] *Black Sea Economic Studies*. vol 33, pp. 11-15

7. Senyshyn O. S., Horyn′ M. O., Kundyts′kyy O. O. (2014) Derzhavne rehulyuvannya ekonomiky [State regulation of the economy]. Lviv: Ivan Franko National University of Lviv, 334 p. (in Ukrainian)

8. Stepanenko S. V. (2015) Derzhavne rehulyuvannya protsesiv sotsial′no-ekonomichnoho rozvytku v Ukrayini [State regulation of socio-economic development in Ukraine]. Kharkiv: HarRI NAPA Publishing House "Master", 300 p. (in Ukrainian)

9. Tarnavs′ka O.B. (2016) Osoblyvosti derzhavnoho rehulyuvannya v umovakh transformatsiyi ekonomiky Ukrayiny [Features of state regulation in the conditions of transformation of the economy of Ukraine]. *Scientific Bulletin of LNUVMBT named after SZ Gzycki*, vol.1 , no 2 (69), pp. 230-233

10. Tofanyuk O.V. Zinchuk A.S. (2018) Derzhavne rehulyuvannya sotsial′no-ekonomichnoho rozvytku rehioniv Ukrayiny. *Black Sea Economic Studies*. vol. 33, pp.159-165

11. Chynnyky i trendy ekonomichnoho zrostannya v Ukrayini : kolektyvna monohrafiya [Factors and trends of economic growth in Ukraine: a collective monograph] / za red. d-ra ekon. nauk M.I.Skrypnychenko; NAS of Ukraine, SI "Inst. Of Economics. and predicted. NAS of Ukraine ". 386 pp. (in Ukrainian)

12. Ivanov S.V. (2019) Ekonomichne vidtvorennya i rozvytok krayiny pislya zbroynykh konfliktiv ta voyen: nevtracheni mozhlyvosti dlya Ukrayiny [Economic reproduction and development of the country after armed conflicts and wars: missed opportunities for Ukraine]. Ukraine economy. No.1, pp.75-88

13. Vplyv COVID-19 ta karantynnykh obmezhen′ na ekonomiku Ukrayiny [Impact of COVID-19 and quarantine restrictions on the economy of Ukraine.]. Available at: https://www.kas.de/documents/270026/8703904/%D0%92%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%B2+COVID-19

14. Ukrayins′kyy VVP zris na 3,2% u 2021 rotsi – Minekonomiky [Ukraine's GDP grew by 3.2% in 2021 - Ministry of Economy]. Available at: https://www.epravda.com.ua/news/2022/02/9/682205/

УДК 338.2

ОБҐРУНТУВАННЯ ПІДХОДІВ ЩОДО ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

Каличева Н.Є., д.е.н., професор,
Чорнобровка І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

У статті розкриті питання державного регулювання ринкової системи. Зазначено, що в сучасних умовах розвиток економічної системи, яка є саморегулюючою по своїй суті, неможливий без втручання держави. Розкрито вплив конкуренції на економічні системи та роль держави у формуванні досконалого

© Каличева Н.Є., Чорнобровка І.В.

ринкового середовища. Обґрунтовано, що визначення напрямів впливу держави на економічну систему повинно здійснюватися шляхом розвитку власної складної наукомісткої конкурентоспроможної продукції. Відмічено, що основними механізмами формування макроекономічної політики стабільності в провідних країнах світу є грошово-кредитна та фіскальна політика, а також політика прямого втручання. Окреслено ключові напрями втручання держави у сфери економіки для забезпечення стабільності ринкової системи на національному рівні в сучасних умовах.

Ключові слова: держава, регулювання, економічна система, ринковий механізм, саморегуляція, конкуренція.

JUSTIFICATION OF APPROACHES TO STATE REGULATION OF ECONOMIC SYSTEMS IN MODERN CONDITIONS

Kalicheva N.E., doctor of economic sciences, professor,
Chernobrovka I.V., PhD in Economics, Associate Professor (USURT)

State regulation of the economy is the activity of the state to create legal economic and social prerequisites necessary for the sustainable functioning of the economic system in accordance with the goals and priorities of state economic policy, for the realization of national interests of the state. The economy is a complex mechanism, self-regulation of which clearly operates within the classical market system. But the real economy has a more complex structure in which there are additional regulatory forces - investment, perturbations, loans, inflows of money into the bank from other sources, the political situation and so on. In addition, there is the possibility of capital outflows abroad, ie the element of opening the system. Therefore, the economic system is always influenced by factors that create instability of the economic system. In addition, the monetary and financial system, in which the main link is the bank, can independently form their own laws of regulation, which is typical of self-regulation. Thus, given the dynamics and reflexivity, the processes in the real economy are so complicated that self-regulation, ie the free market, there is very little room, but it should always be. A significant disadvantage of the free market is the lack of stimulation of basic research, as well as the production of non-competitive goods, without which society can not do. The growth of small business under these conditions weakens the stability of the economic system of a country with a weak economic system and increases the margin of stability of developed countries. This means that in terms of the country's development strategy to ensure the stability of its economic system must develop, first of all, the production of complex knowledge-intensive competitive products. Small business should be ancillary, serving domestic production, national financial-industrial groups, concerns, companies, etc. The free market has shortcomings, which are manifested in the violation of stability. Therefore, in developed countries, the state undertakes the implementation of stability policy, which contributes to the leveling of the situation, and its intermediate goal is to achieve a stable price level, full employment and balance of payments. The mechanisms for implementing macroeconomic stability policies in developed countries are monetary and fiscal policies and direct intervention policies. Developed countries pursue their stabilization policies in such a way as to ensure profits in full employment. The main goal of state economic policy in the market system is a full, equal concern for the optimal functioning of the market mechanism and the basic social values - economic, humanitarian, political human rights, freedom, social justice, security and progress. At the same time, social justice in developed countries is on the same level with the main goal of the market - profit maximization.

Keywords: state, regulation, economic system, market mechanism, self-regulation, competition.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Державне регулювання економіки – це діяльність держави щодо створення правових економічних і соціальних передумов, необхідних для стійкого функціонування економічної системи згідно з цілями й пріоритетами державної економічної політики, заради реалізації національних інтересів країни [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Державне регулювання є одним із вагомих інструментів впливу на соціально-економічний розвиток країни, що розкрито в роботах Диканя В.Л., Ковбасюка Ю. В. Адамовської В.С., Жарая С. Б., Захарченка В. І., Лебьодкіна К.С, Мазія Н., Сенишина О. С. та інших [2-10]. У своїх дослідженнях зазначені науковці відзначають необхідність державного регулювання національної економічної системи з метою забезпечення ефективного розвитку країни. Але, для забезпечення стабільності в умовах мінливості ринкового середовища, вплив державного регулювання має бути спрямований на підтримку національних інтересів країни. Втручання держави в економіку необхідне постійно, адже ринковий механізм не завжди спрацьовує, особливо за умов, коли проявляються суттєві недоліки ринку.

Мета статті. Метою публікації є дослідження проблем державного регулювання економічної системи з метою забезпечення її сталого функціонування при трансформації ринкового середовища в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Економіка є складним механізмом, саморегуляція якого чітко діє в межах класичної ринкової системи. Але реальна економіка має складнішу структуру, в якій виникають додаткові сили регулювання - інвестиції, збурення, кредити, надходження грошей в банк з інших джерел, політична ситуація тощо. Крім того, з'являється можливість витікання капіталу за кордон, що призводить до розмикання системи. Тож на економічну систему завжди впливають чинники, що породжують її нестійкість. До того ж грошово-фінансова система, в якій головною ланкою є банк, може самостійно формувати свої закони регулювання, що характерно для саморегуляції. Отже, з урахуванням динаміки і рефлексивності, процеси у реальній економіці настільки ускладнюються, що саморегуляції, тобто вільному ринкові, залишається досить мало місця, але вона завжди має бути [1].

У будь-якій довільній системі, в тому числі й економічній, якщо вона стає нестійкою, система саморегуляції, тобто вільний ринок, просто не спрацьовує. Нестійкість будь-якої національної економічної системи неодмінно породжує кризу.

Забезпечити нормальне функціонування складної економічної системи, до якої входить система ринкової саморегуляції, може лише держава [11]. Якщо процеси стають нестійкими, то в деяких випадках успіху можна досягти навіть швидше, відключивши систему саморегуляції зовсім, бо вона є системою стабілізації навколо певного рівня виробництва в межах раціональної структури.

Розглянемо функції або сфери діяльності, в яких вільний ринок спрацьовує частково і має суттєві недоліки. Передусім це виявляється в реалізації ідеї вільного ринку - вільної конкуренції, яку сучасні капіталістичні монополії та олігополії викривляють настільки, що мова йде не про вільну конкуренцію, а про недосконалу. Це означає, що розвинуті країни беруть на себе функції з регулювання та підтримування конкуренції, протидіють скуповуванню конкурентів монополіями, сприяють створенню нових фірм і, в розумних межах, міжнародній торгівлі з метою

розвитку внутрішньої конкуренції, приймають закони, спрямовані проти змови монополій, не підтримують злиття монополій, роблять спроби розбиття монополій та олігополій [3].

Суттєвим недоліком вільного ринку є відсутність стимуляції фундаментальних наукових досліджень, а також виробництва неконкурентоспроможних товарів, без яких суспільство обійтися не може. Зростання малого бізнесу за цих умов послаблює стійкість економічної системи держави зі слабкою економічною системою та збільшує запас стійкості розвинутих країн. Це означає, що з точки зору стратегії розвитку країни для забезпечення стійкості її економічної системи потрібно розвивати, в першу чергу, виробництво складної наукомісткої конкурентоспроможної продукції. Малий бізнес має бути допоміжним, таким, що обслуговуватиме вітчизняне виробництво, національні фінансово-промислові групи, концерни, компанії тощо.

Вільний ринок має недоліки, які виявляються в порушенні стабільності. Тому в розвинутих країнах держава бере на себе реалізацію політики стабільності, що сприяє вирівнюванню кон'юнктури, а її проміжною метою є досягнення стабільного рівня цін, повної зайнятості та збалансованості платіжного балансу [12].

Механізми реалізації макроекономічної політики стабільності в розвинутих країнах - це грошово-кредитна і фіскальна політика та політика прямого втручання. Розвинуті держави так проводять свою стабілізаційну політику, щоб забезпечувався прибуток в умовах повної зайнятості [3].

Тож основними напрямами втручання держави в усі сфери економіки, незалежно від форми власності, є:

- забезпечення кредитоздатності підприємств реального сектора економіки, відновлення обігового капіталу, створення можливості для поступового нарощування інвестицій в основний виробничий капітал, його структурну перебудову та модернізацію;
- наведення порядку в економіці, який би перекрив економічні джерела живлення тіньової економіки, що вимагає зміни грошово-фінансової системи в країні та системи розрахунків;
- забезпечення необхідних умов стійкості економічної системи, що потребує підпорядкування банківської системи інтересам реального сектора економіки та втручання держави в економіку з метою усунення додаткових зворотних зв'язків, які породжуються рефлексивністю;
- сприяти відродженню свого внутрішнього ринку для забезпечення ліквідності власних товарів;
- розробка поетапної стратегії економічного зростання: на першому етапі – розширення внутрішнього ринку, на другому – проникнення на ринки інших країн;
- створення раціональної структури економіки, без чого неможливе економічне зростання;
- розроблення програми для стимулювання виробництва, розв'язання соціальних проблем ефективної та справедливої податкової системи, яка б у межах грошово-фінансової системи ефективно взаємодіяла з банківською системою.

Висновки. Основною метою державної економічної політики в ринковій системі є рівноцінна, однакова турбота як про оптимальне функціонування ринкового механізму, так і про базові суспільні цінності – економічні, гуманітарні, політичні права людини, свободу, соціальну справедливість, безпеку і прогрес. При цьому соціальна справедливість у розвинутих країнах стоїть на одному щаблі з головною метою ринку – максималізацією прибутку. Об'єднання цих двох цілей і є основою концепції соціально зорієнтованого регульованого ринкового господарства, що веде до досягнення вищої мети розвинутої держави - підвищення економічного

добробуту суспільства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Державне регулювання економіки: навч. посібник / С. М. Чистов, А. Є. Никифоров, Т. Ф. Куценко та ін. К.: КНЕУ, 2000. 316 с.
2. Ефективність державного управління в умовах реформ: наук. розробка / Ю. В. Ковбасюк, Н. Г. Джинчарадзе, Ю. П. Сурмін [та ін.]. К. : НАДУ, 2014. 76 с.
3. Дикань В.Л., Кірдіна О.Г. Сутнісні аспекти конкурентоспроможності національної економіки. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* 2009. № 28. С. 13-20.
4. Дикань В.Л., Островерх Г.Є. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтеграційному просторі. *Вісник економіки транспорту і промисловост*і. 2018. № 62. С. 11–19.
5. Адамовська В.С. Механізм державного регулювання економіки та вибір напряму економічної політики в сучасних умовах господарювання. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2017. № 4. URL: http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1063 (дата звернення:02.04.2022)
6. Жарая С. Б. Механізми державного регулювання підприємницької діяльності на регіональному рівні: шляхи розвитку в Україні та європейська практика: монографія. Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. К., 2011. 270 с.
7. Захарченко В. І., Борісов О. Г., Іванищева А. В. Зарубіжний і вітчизняний досвід державного регулювання економіки для сучасної України / За ред. В. І. Захарченко. Одеса: Видавничий центр студія «Нігоціант», 2005. 128 с
8. Лебьодкін К.С. Державна підтримка суб'єктів господарювання малого бізнесу. *Економічна теорія та право*. 2016. № 2. С. 183—194.
9. Мазій Н. Принципи та механізми державного регулювання розвитку підприємництва *Науковий вісник.* 2011. Вип. 8 URL: http://www.lvivacademy.com/visnik8/fail/Mazij.pdf (дата звернення: 04.04.2022)
10. Сенишин О. С., Горинь М.О. Державне регулювання економіки : навч. посібник. Львів: Львівський національний університет імені Івана Франка, 2014. 334 с.
11. Дикань В. Л., Корніь М. В. Державне регулювання промислового розвитку України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. №. 61. С. 9-19.
12. Каличева Н.Є. Державне регулювання, як фактор забезпечення ефективного функціонування національної транспортної системи. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки*. 2018. Вип. 31. С. 27-31.

REFERENCES

1. Chystov S. M., Nykyforov A. Ye., KutsenkoT. F. ta in (2000). Derzhavne rehuliuvannia ekonomiky: navch. posibnyk [State regulation of the economy: textbook. Manual]. K .: KNEU, (in Ukrainian)
2. Kovbasiuk Yu. V., Dzhyncharadze N. H., SurminYu. P. ta in. (2014) .Efektyvnist derzhavnoho upravlinnia v umovakh reform: nauk. rozrobka/ [The effectiveness of public administration in terms of reforms: science. development]. K.: NADU, (in Ukrainian)
3. Dykan V.L., Kirdina O.H. (2009). Sutnisni aspekty konkurentospromozhnosti natsionalnoi ekonomiky. [Essential aspects of the competitiveness of the national economy]. *Bulletin of Transport Economics and Industry,* no. 28, pp. 13-20.
4. Dykan V.L., Ostroverkh H.Ie. (2018). Udoskonalennia mekhanizmiv derzhavnoho upravlinnia rozvytkom zaliznychnoi haluzi Ukrainy u yevrointehratsiinomu prostori. [Improving the mechanisms of state management of the development of the railway industry of

Ukraine in the European integration space]. *Bulletin of Transport Economics and Industry,* no. 62, pp. 11–19.

5. Adamovska V.S. (2017). Mekhanizm derzhavnoho rehuliuvannia ekonomiky ta vybir napriamu ekonomichnoi polityky v suchasnykh umovakh hospodariuvannia. [The mechanism of state regulation of the economy and the choice of economic policy in modern economic conditions]. P*ublic administration: improvement and development,* (electronic journal), no 4. Available at: http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1063 (accessd 02 April 2022)

6. Zharaia S. B. (2011). Mekhanizmy derzhavnoho rehuliuvannia pidpryiemnytskoi diialnosti na rehionalnomu rivni: shliakhy rozvytku v Ukraini ta yevropeiska praktyka: monohrafiia. [Mechanisms of state regulation of entrepreneurial activity at the regional level: ways of development in Ukraine and European practice: monograph.] Nat. acad. state упр. under the President of Ukraine. K., (in Ukrainian)

7. Zakharchenko V. I., Borisov O. H., Ivanyshcheva A. V. (2005). Zarubizhnyi i vitchyznianyi dosvid derzhavnoho rehuliuvannia ekonomiky dlia suchasnoi Ukrainy. [Foreign and domestic experience of state regulation of the economy for modern Ukraine]. Odesa: Publishing Center Studio "Nigotsiant", (in Ukrainian)

8. Lebodkin K.S. (2016). Derzhavna pidtrymka subiektiv hospodariuvannia maloho biznesu. Ekonomichna teoriia ta pravo. [State support of small businesses]. *Economic theory and law,*no 2, pp. 183-194.

9. Mazii N. (2011). Pryntsypy ta mekhanizmy derzhavnoho rehuliuvannia rozvytku pidpryiemnytstva. [Principles and mechanisms of state regulation of entrepreneurship]. *Scientific Bulletin* (electronic journal), vol. 8. Available at: http://www.lvivacademy.com/visnik8/fail/Mazij.pdf (accessd 04 April 2022)

10. Senyshyn O. S., Horyn M.O. (2014). Derzhavne rehuliuvannia ekonomiky: navch. posibnyk. [State regulation of the economy: textbook. manual.] Lviv: Ivan Franko National University of Lviv (in Ukrainian)

11. Dykan V. L., Korni M. V. (2018). Derzhavne rehuliuvannia promyslovoho rozvytku Ukrainy. [State regulation of industrial development of Ukraine]. *Bulletin of Transport Economics and Industry,* no. 61, pp. 9-19.

12. Kalycheva N.Ie. (2018). Derzhavne rehuliuvannia, yak faktor zabezpechennia efektyvnoho funktsionuvannia natsionalnoi transportnoi systemy. [State regulation as a factor in ensuring the effective functioning of the national transport system]. *Scientific Bulletin of Kherson State University. Series: Economic Sciences,* vol. 31, pp. 27-31.

УДК 346.62(477)

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЛАТІЖНИХ СИСТЕМ

Українська Л.О., д.е.н., професор (ХНЕУ)

Проведено докладний аналіз методів та механізмів, за допомогою яких держава здійснює контроль за функціонуванням платіжних систем. Розглянуто основні регулюючі органи та методи регулювання, що використовуються ними для контролю та нагляду за платіжними системами країн, що входять до цих груп. Досліджено перспективи розвитку платіжних систем у світі

© Українська Л.О.

Правове регулювання відносин між суб'єктами платіжних систем у рамках реалізації їх прав та обов'язків забезпечує безперебійного функціонування платіжних систем, нагляд у сфері регулювання платіжних систем - це публічно-правова діяльність НБУ щодо здійснення зовнішньої перевірки, оцінки, вжиття передбачених законодавством заходів з метою дотримання учасниками вимог, встановлених законодавством.

Ключові слова: державне регулювання, платіхні системи, методи, рівні і межи регулювання.

STATE REGULATION OF PAYMENT SYSTEMS

Ukrainska L.O., Doctor of Economics, professor (KhNUE)

A detailed analysis of the methods and mechanisms by which the state monitors the functioning of payment systems. The main regulatory bodies and methods of regulation used by them to control and supervise the payment systems of the countries belonging to these groups are considered. Prospects for the development of payment systems in the world are studied

Legal regulation of relations between the subjects of payment systems in the framework of their rights and responsibilities ensures the smooth operation of payment systems, supervision in the field of regulation of payment systems - is a public legal activity of the NBU to conduct external verification, evaluation, observance by participants of the requirements established by the legislation.

The formation of a mechanism for the legal regulation of payment systems allows to ensure the implementation of the following objectives: the priority of protecting national interests in the field of payments and ensuring the stability of the system. The financial sector as a whole, as well as payment systems as an integral part of this sector, require government regulation and supervision to ensure its sustainability. Payment systems and their components are closely interconnected, so the emergence of risks can quickly spread beyond these systems. Government regulation defines the framework within which all payment systems can achieve maximum efficiency. This is another reason why it is important for the authorities to initiate measures to increase its effectiveness. Authorities should have sufficient powers to regulate and supervise, ie to regulate the implementation of measures and to provide relevant information, such as laws, decrees, orders, licenses, etc. On the other hand, to ensure the effectiveness of regulation and supervision, public authorities should be supervised and provide regular reports on their activities, evaluation of results, as well as reports on the costs of regulation and supervision.

Keywords: state regulation, platinum systems, methods, levels and limits of regulation.

Постановка проблеми. Прискорення розвитку платіжних систем, посилення їх впливу на економічну безпеку та стійкість держави обумовлюють посилення регуляторних заходів з боку держави. Протягом останніх десяти років спостерігається стрімкий розвиток платіжної інфраструктури, поява нових суб'єктів, які надають послуги з проведення платежів та застосовують сучасні схеми оплати товарів, робіт та послуг, кардинальну зміну підходу до здійснення платежів. Такі зміни викликані причинами загальносвітового масштабу: науково-технічним прогресом, виникненням всесвітньої системи об'єднаних комп'ютерних мереж для зберігання та передачі інформації (мережі

Інтернет) та її проникнення практично у всі сфери людської діяльності, структурними зрушеннями в економіці – глобалізацією та інтеграцією.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичне обгрунтування необхідності і ролі державного регулювання платіжних систем представлене в роботах: Дж. Кейнса, М. Фрідмена, К. Ротшильда. Сучасні вітчизняні та зарубіжні науковці приділяють значну увагу розробці механізмів впливу державного регулювання платіжних систем на ефективність грошового ринку і обслуговування руху товарів.

Проте, слід визнати нестачу комплексних економіко-правових досліджень у галузі платіжних систем з урахуванням сучасного стану державного регулювання фінансових відносин.

Формулювання цілей статті. Метою цієї роботи є дослідження суті і особливостей державного регулювання платіжних систем, визначення напрямків забезпечення безпеки товарно-грошового обігу в національній економіці.

Виклад основного матеріалу дослідження. Держави з розвиненою економікою накопичили значний досвід у галузі розрахунків та платежів: напрацьовано як нормативну базу, так і платіжний інструментарій, досвід інституційного регулювання. В Україні її ринкові перетворення почалися дещо пізніше, що наклало відбиток на побудову національної платіжної системи (мається на увазі експансія іноземних транскордонних компаній в окремі сфери ринку платежів). Перетворення в цій галузі мають бути спрямовані на вдосконалення структури, посилення взаємозв'язків між її учасниками, підвищення безпеки проведення платежів.

Формування механізму правового регулювання платіжних систем дозволяє забезпечити реалізацію наступних цілей: пріоритет захисту національних інтересів у сфері проведення платежів та забезпечення стійкості системи.

Національна платіжна система є особливою сферою економічних відносин та правового регулювання, у тому числі фінансово-правового. Незважаючи на те, що вона є відносно новим явищем як у законодавстві, так і в науці, говорити про стадії та напрямки її формування цілком можливо, що й передбачає проведення відповідних наукових досліджень.

Виникнення та розвиток національних платіжних систем нерозривно пов'язане з економічними, громадськими, науковими та технічними перетвореннями, що відбуваються, які впливають на момент появи НПС, періоди її становлення, формування та подальшої трансформації [4,7]. Поява та динамічний розвиток нових платіжних інструментів змінили інституційну структуру національних платіжних систем: виникли нові суб'єкти, що надають послуги з проведення платежів. Такі структурні зміни спричинили у себе потреба у правовому регулюванні, організації структурних зв'язків із банками, нагляді та контролю над їх діяльністю.

Виникнення НПС спричинило зміну фінансових правовідносин, що існували раніше, обумовило розширення та впровадження правил нагляду та спостереження за діяльністю даних суб'єктів. Діяльність відповідних регулятивних державних органів нині спрямована на забезпечення стабільності та створення умов розвитку національної платіжної системи. Функціонування НПС потребує урахування кращої світової та вітчизняної практики, що є запорукою якості, безпеки, швидкості здійснення платежів. У зв'язку з цим бачиться важливим вивчення правової та економічної природи НПС, дослідження її функцій у співвідношенні з функціями фінансів, визначення ролі та місця платіжних систем у рамках фінансової системи, а також інших структурних елементів, без яких існування НПС як правового явища неможливе. Виходячи з

вищесказаного, підвищується роль та значення теоретичних досліджень механізму державного регулювання у цій сфері. НПС на рівні свого розвитку утворює самостійний інститут. У сфері НПС розроблено систему юридичних і механізмів, регулюючих відносини суб'єктів НПС з участю НБУ, якому державою делеговані повноваження забезпечувати реалізацію громадських цілей і завдань [1,6].

Платіжні системи є невід'ємною частиною сучасної економіки та мають особливе значення для фінансового сектора. Використання стійких і надійних платіжних систем стало одним із головних завдань нагляду за платіжними системами серед інших методів, що забезпечують здатність суспільства функціонувати стабільно. Фінансовий сектор у цілому, а також платіжні системи як невід'ємна частина даного сектора вимагають державного регулювання та нагляду, щоб забезпечити його стійкість. Багаторічний досвід показав, що ринкові механізми власними силами не виробляють досить надійних рішень, що з платіжними системами проблем. Зростаюча частка платежів проходить через системи банківських рахунків і, таким чином, наражається на ризики фінансових і платіжних систем. Позиції власників та керівників приватних банків щодо їх ризиків, переваг та недоліків відрізняються від точки зору вкладників та клієнтів банків, а також суспільства загалом.

Платіжні системи та їх компоненти тісно взаємопов'язані, тому поява ризиків може швидко поширитися поза рамки даних систем. Це підкреслює значущість вивчення таких взаємозалежностей та їх оцінки загалом. В результаті залучення значних обсягів фінансових коштів платіжні системи становлять великий інтерес для шахраїв та інших осіб, які можуть використовувати ці системи у своїх корисливих цілях. Клієнтам важко отримати необхідну інформацію для проведення незалежної оцінки надійності фінансових установ та платіжних систем, оскільки існує мала ймовірність того, що такі оцінки можуть проводитися конфіденційно та на постійній основі [3].

Державне регулювання визначає рамки, у яких всі платіжні системи можуть досягти максимальної ефективності. Однак, дуже часто інфраструктура платіжної системи набуває форми монополії через вплив зовнішніх факторів, пов'язаних з інформаційними системами. Це ще одна з причин, чому органам влади важливо ініціювати заходи, спрямовані на підвищення її ефективності.

В цьому зв’язку здійснення нагляду необхідно, щоб забезпечити дотримання встановлених правил. Незважаючи на розвиток та зростання значення заснованого на саморегулюванні нагляду, його застосування залежить здебільшого від органів влади. Протягом останніх десяти років, наприклад, Банк міжнародних розрахунків (БМР), Європейський центральний банк (ЄЦБ), Європейська комісія, центральні банки Групи 10 та МВФ розробили велику кількість міжнародних принципів регулювання та нагляду за платіжними системами. Ціль їх полягає в тому, щоб виробити єдині мінімальні критерії для використання на міжнародному рівні.

Як відомо, виявлені ризики платіжних систем поширюються головним чином на організації і операторів систем, а не на тих, хто визначає рівні ризиків. Для того щоб скоротити неузгодженість різних порушених ризиками сторін у поглядах на ризик, необхідно використовувати і інструменти регулювання, і санкції, щоб створювати механізми, які дозволяють переносити істотну частку ризиків на суб'єкти, рівні ризиків яких є найбільш значущими. Необхідно застосовувати досить жорсткі санкції для боротьби з недотриманням встановлених органами влади норм та правил, а також з перекручуванням інформації.

У зв'язку з нестабільністю на ринку, фінансові та платіжні системи

схильні до постійних змін. Необхідно забезпечити можливість швидкої адаптації процесу регулювання і нагляду до умов, що змінюються. Слід зауважити, що швидка зміна умов сама собою є чинником ризику, оскільки адаптація, зазвичай, передбачає певне відставання. Дуже часто процес адаптації нагадує маятник: початкові реакції на ризики, що виникають, часто надмірні і відрізняються надмірним регулюванням, пізніше може спостерігатися надмірне послаблення регулювання і нагляду.

Теоретично, оптимальний рівень регулювання та нагляду зрозумілий: одноразовий захід є ефективним, якщо додаткові витрати не перевищують витрати, що виникли б за відсутності такого заходу. Насправді все складніше, оскільки часто дуже важко точно оцінити розмір понесених збитків. Оцінки мають проводитися в умовах невизначеності, а фактичні збитки мають бути залишені на майбутнє. Недоцільно усувати всі ризики, оскільки витрати регулювання і нагляд у разі значно перевищили б отримані вигоди.

Якщо ми розглянемо ЄС, ми побачимо, що там обов'язок з нагляду за платіжними системами поділено (за домовленістю) на функцію спостереження та функцію пруденційного нагляду за окремими фінансовими установами. Під егідою Банку міжнаро́дних розраху́нків (БМР) центральні банки країн проводять зустрічі для обговорення, аналізу та узгодження питань, пов'язаних з ризиками платіжних систем, та їх контролю з урахуванням ключової ролі Комітету з платіжних та розрахункових систем (КПРС) БМР. В останні роки зросла участь країн, що не входять до Групи 10, у роботі БМР, а кілька країн Азії, Центральної та Південної Америки приєдналися до БМР. БМР є міжнародним форумом зі співпраці у сфері нагляду та управління платіжними системами та надає засоби для проведення аналізу та досліджень.

У зв'язку з розширенням діяльності банків за межами своєї країни та швидким поширенням кризових ситуацій стало очевидним, що співпраця у галузі розвитку платіжних систем, їх регулювання та нагляду за ними також має здійснюватися на міжнародному рівні. Співробітництво між центральними банками у сфері розвитку платіжних систем почалося 1980 року, коли БМР створив Групу експертів із платіжним системам.

Однак лише у 1989 році країни Групи 10 опублікували свій перший звіт щодо платіжних систем (“Звіт про схеми неттингу”), у якому розглядалися наслідки ризиків неттингу. Опублікований у наступному році “Звіт про міжбанківські схеми неттингу” (Звіт Ламфалуссі) містить добре відомі мінімальні стандарти за структурою та функціонуванням транскордонних та мультивалютних схем неттингу та розрахунків, а також наводить кілька принципів рекомендаційного характеру для проведення спостереження центральним банком.

Як відомо, у 1992 році Група експертів БМР стала Комітетом з платіжних та розрахункових систем центральних банків Групи 10. Комітет з платіжних та розрахункових систем у співпраці з Групою 10 підготував цілу низку важливих доповідей щодо зниження ризиків платіжних та розрахункових систем. З погляду міжнародного розвитку найважливішим із них є звіт “Ключові принципи для системно значущих платіжних систем”, опублікований у 2013 році. До розробки цих принципів, які становлять мінімальні рекомендації для таких систем, було залучено представників країн, що не входять до Групи. МВФ прийняв рекомендації як основні вимоги при проведенні оцінки платіжних систем різних країн.

У проведених БМР аналізах та відповідних опублікованих звітах було розглянуто основні ризики, характерні для платежів та розрахунків за операціями з цінними паперами та іноземною валютою,

а також методи контролю цих ризиків. Деякі приватні організації, наприклад, великі банки Групи 20 та Групи 10, надали рекомендації щодо зниження платіжних та розрахункових ризиків, зумовлених конверсійними операціями, операціями з цінними паперами та похідними фінансовими інструментами.

Останніми роками у роботі платіжних систем (ПС) багатьох країн світу відбулися важливі зміни. Величезний обсяг розрахункових операцій, що виконуються цими системами, неухильне підвищення вимог до швидкості та надійності розрахунків поставили перед фінансовою владою та банківськими організаціями цих країн пріоритетне завдання подальшого вдосконалення ПС, переведення їх на нову технічну основу та зміни правил експлуатації з метою зниження розрахункових ризиків.

Сьогодні при аналізі роботи ПС прийнято виділяти дві взаємопов'язані, але такі, що мають важливі технологічні та експлуатаційні відмінності ланки платіжної інфраструктури, а саме: роздрібні (retail payment systems) і оптові (wholesale payment systems) системи або системи платежів LVPS). У розряд роздрібних платежів прийнято відносити масові повсякденні грошові трансакції щодо невеликі суми. До категорії оптових платежів включаються великі за сумою і, як правило, термінові за виконанням трансакції, які опосередковують міжбанківські розрахункові угоди та розрахункові операції на грошових та фондових ринках.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, органи влади повинні мати достатні повноваження для регулювання і нагляду, тобто повноваженнями регулювати здійснення заходів та забезпечувати відповідну інформацію, наприклад, закони, укази, розпорядження, ліцензії тощо. З іншого боку, для забезпечення ефективності регулювання та нагляду органи державної влади повинні бути піднаглядними та надавати регулярні звіти про свою діяльність, оцінку результатів, а також звіти про витрати на здійснення регулювання та нагляду.

Крім того, необхідно надати стороннім організаціям можливість оцінювати ефективність регулювання та нагляду. В останні десятиліття спостерігаються великомасштабне міжнародне співробітництво у сфері розвитку платіжних систем та зниження характерних для них ризиків. Необхідність у співпраці була зумовлена різким збільшенням потоків платежів і, зокрема, транскордонних переказів - в останні двадцять років - внаслідок спрощення регулювання операцій з іноземною валютою, глобалізації фінансових ринків, зростання міжнародної торгівлі та технологічного розвитку.

На підставі даної інформації, можна дійти висновку, що такі зміни, безсумнівно, суттєво змінили вимоги до практики та методики діяльності банків, залучених до посередницьких операцій при здійсненні платежів, а також до центральних банків та органів банківського нагляду, які здійснюють контроль над платіжними переказами та платіжними системами. Деякі міжнародні фінансові організації, наприклад МВФ та Світовий банк, додали до свого регламенту роботи оцінку платіжних та розрахункових систем. Ця оцінка, заснована на міжнародних рекомендаціях, має визначити потреби, нагальні у розвиток систем.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. НБУ. Аналітична записка за результатами пілотного проекту «Е-гривня» / Київ, 2018.

2. Про платіжні системи та переказ коштів в Україні : Закон України від 05.04.2001 № 2346-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/ show/2346-14.

3. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових

послуг: Закон України від 12.07.2001 № 2664-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2664-14.

4. Stankey R.F. Internet Payment Systems: Legal Issues Facing Businesses, Consumers and Payment Service Providers. 6 COMMLAW CONSPECTUS. 1998. № 11.

5. Rueckert C. Cryptocurrencies and fundamental rights. Journal of Cybersecurity, 2019.

6. Central Europen Bank. Cryptocurrencies and tokens, 2018.

7. Ricks M., Crawford J., Menand L. Digital Dollars. Vanderbilt Law Research Paper. 2020. № 18–33.

REFERENCES

1. NBU. Analitichna zapiska za rezul'tatami pilotnogo proektu «E-grivnya» / Kiïv, 2018.

2. Pro platizhni sistemi ta perekaz koshtiv v Ukraïni : Zakon Ukraïni vid 05.04.2001 № 2346-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/ show/2346-14.

3. Pro finansovi poslugi ta derzhavne regulyuvannya rinkiv finansovih poslug : Zakon Ukraïni vid 12.07.2001 № 2664-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2664-14.

4. Stankey R.F. Internet Payment Systems: Legal Issues Facing Businesses, Consumers and Payment Service Providers. 6 COMMLAW CONSPECTUS. 1998. № 11.

5. Rueckert C. Cryptocurrencies and fundamental rights. Journal of Cybersecurity, 2019.

6. Central Europen Bank. Cryptocurrencies and tokens, 2018.

7. Ricks M., Crawford J., Menand L. Digital Dollars. Vanderbilt Law Research Paper. 2020. № 18–33.

УДК 658:656.2

АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ТУРБУЛЕНТНОСТІ

Кірдіна О. Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ),
Українська Л.О , д.е.н., професор (ХНЕУ)

Проаналізовано сучасний стан і розглянуто основні проблеми функціонування залізничного транспорту. Встановлено, що в умовах посилення зовнішніх загроз, скорочення обсягів роботи і підвищення конкуренції на ринку транспортно-логістичних послуг залізнична компанія виявилася не в змозі забезпечити стабільне функціонування і її стале соціально-економічне зростання. Доведено доцільність провадження дієвої антикризової політики на залізничному транспорті. Відзначено фрагментарну активізацію процесів антикризового управління на залізничному транспорті, зокрема за рахунок створення Антикризового штабу з відновлення сталого функціонування АТ «Укрзалізниця». Виділено ключові ризики, які обмежують стале зростання АТ «Укрзалізниця» в умовах глобальної турбулентності та домінування системної кризи в галузі. Розкрито сутність антикризового управління на залізничному транспорті і його ключові особливості. Доведено необхідність формування дієвої системи адаптивного антикризового реагування на залізничному транспорті. Розкрито ключові напрями реалізації антикризових заходів на залізничному транспорті.

Ключові слова: залізничний транспорт, антикризове управління, глобальна турбулентність, криза, загрози, антикризові заходи.

ANTI-CRISIS MANAGEMENT OF RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF GLOBAL TURBULENCE

Kirdina O., Doctor of Economics, professor (USURT),
Ukrainska L.O., Doctor of Economics, professor (KhNUE)

The current state is analyzed and the main problems of railway transport functioning are considered. It is established that in the context of increasing external threats, reduced work volumes and increased competition in the market of transport and logistics services, the company was not able to ensure stable functioning and its further sustainable socio-economic growth. The expediency of implementing an effective anti-crisis policy in railway transport is proved. Fragmentary activation of anti-crisis management processes in railway transport was noted, in particular due to the creation of an anti-crisis headquarters to restore the sustainable functioning of JSC "Ukrzaliznytsia", determining its goals and main tasks of activity. Key risks that limit the sustainable growth of modern business entities, in particular JSC "Ukrzaliznytsia", in the context of global turbulence and the dominance of a systemic crisis in the industry are highlighted. The essence of anti-crisis management in railway transport and its key features are revealed. The expediency of introducing anti-crisis management in railway transport is due to the fact that this kind of policy provides for the use of various forms, methods and tools aimed at socio-economic recovery of financial and economic activities of an enterprise or industry, creating conditions for overcoming the crisis state of the economy of the region or the country as a whole. Anti-crisis management will ensure a stable position of the enterprise in the market and its stable financial and economic situation in the conditions of socio-economic, political and other external destructions. A

© Кірдіна О.Г.,
Українська Л.О.

special feature of the latter in comparison with other types of enterprise management is an instant and effective response to significant external changes based on the developed procedure for alternative decision-making options, which provide for various transformations in this area depending on the specific situation. The necessity of forming an effective system of adaptive anti-crisis response in railway transport is proved. The key directions of implementation of anti-crisis measures in railway transport are revealed.

Keywords: railway transport, crisis management, global turbulence, crisis, threats, anti-crisis measures.

Постановка проблеми. Сучасні суб'єкти господарювання функціонують в умовах наростаючої перманентної глобальної турбулентності, зумовленої безперервним впливом кризових явищ, які дестабілізують всі сфери життя, у т.ч. і бізнес. Наразі можна спостерігати глобальний і взаємопов'язаний характер локальних криз, виникнення яких в одній сфері зумовлює ланцюгову дестабілізаційну реакцію та їх поширення на інші, не пов'язані з даним сектором, сфери. У таких умовах ключовим фактором успіху бізнес-суб'єктів стають вміння приймати ефективні антикризові рішення і дієва антикризова стратегія, що враховуватиме потенційні загрози функціонуванню підприємств.

Загострення соціально-економічної кризи в країні, істотне скорочення обсягів промислового виробництва, зростання рівня нестабільності та невизначеності бізнес-середовища поряд із поглибленням внутрішніх проблем підприємств залізничної галузі призвело до зниження обсягів вантажних перевезень та скорочення пасажиропотоку на залізничному транспорті. Як результат, зафіксовано втрату значної частки доходів залізничної компанії. Зазначене вказує на потребу розроблення дієвої антикризової політики забезпечення стійкого розвитку підприємств залізничного транспорту і впровадження антикризових інструментів управління їх діяльністю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем розвитку залізничного транспорту і розробленню ефективних механізмів та інструментів антикризового управління діяльністю підприємств галузі приділяється увага таких вчених як В. Дикань, О. Дикань, М. Корінь, В. Овчиннікова, Н. Панченко, І. Токмакова, Т. Чаркіна та ін. [1-7]. Віддаючи належне їх значному внеску у вирішення питання антикризового забезпечення розвитку залізничного транспорту, слід зазначити, що на сьогодні більш детального вивчення потребують особливості антикризового управління діяльністю підприємств галузі в умовах наростання глобальної турбулентності.

Метою наукової статті є аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності, виявлення ключових джерел виникнення системних кризових явищ у галузі і встановлення сутності та напрямів антикризового управління на залізничному транспорті.

Виклад основного матеріалу. В останні роки залізничний транспорт зазнає впливу низки соціально-економічних деструктив, що знаходить відображення в тенденціях його розвитку. У 2021 р. залізничним транспортом було перевезено 314,3 т вантажів, що на 2,9 % більше порівняно з попереднім періодом, однак на 7,4 % нижче рівня 2017 р., коли обсяг вантажних перевезень складав 339,5 млн т. Щодо динаміки пасажирських перевезень залізничним транспортом слід вказати на поступове нарощення обсягів роботи. Так, у 2021 р. обсяг перевезень пасажирів склав 81,3 млн осіб, що на 19,0 % більше порівняно із 2020 р. Однак, якщо порівнювати із значенням показника за 2017 р. (164,9 млн осіб), то спостерігається значний розрив у більш ніж два рази – на 50,7 % [8].

Такого роду негативні тенденції

розвитку залізничного транспорту в значній мірі зумовлені багаторічним накопиченням системних проблем, серед яких: погіршення стану залізничного полотна та інфраструктури загалом у результаті відтермінування ремонтних робіт, скорочення парку технічно придатного для експлуатації рухомого складу через ігнорування потреби в його своєчасному оновленні та модернізації, підвищення зношеності виробничо-ремонтної бази підприємств залізничного транспорту, провадження компанією неефективної інвестиційної, інноваційної, кадрової, маркетингової політики.

За експертними оцінками АТ «Укрзалізниця» за останні п'ять років втратило 1/3 ресурсу (вартості) переданого на праві господарського відання державного майна. Системно із року в рік не виконуються затверджені акціонером показники капіталовкладень в основні фонди. У 2020 р. у порівнянні з 2012 р. обсяги капіталовкладень в оновлення основних фондів зменшилося на 32 % (на 3,9 млрд грн). У цілому за п'ять років план капіталовкладень виконано лише на 64,7 %, не освоєно 29,4 млрд грн [9].

Значно гірший стан справ із фінансуванням ремонту основних фондів. Як показує аналіз, починаючи з 2016 р. товариство фінансує ремонт переданих йому основних фондів у 2,4-2,9 рази менше за нормативну потребу, штучно скорочує операційні витрати в середньому на 8,2 млрд грн на рік [9]. Так, обсяги ремонту залізничної інфраструктури не відповідають реальним потребам і не дозволяють підтримувати належний рівень пропускної спроможності. У 2021 р. загалом вдалося оновити 421 км колії, зокрема 227,3 км – відремонтувати і 194 км – відреконструювати. У 2022 р. заплановано капітально відремонтувати та реконструювати 650 км колій. Для порівняння фактичні потреби в ремонті та реконструкції значно вищі: на сьогодні понад 11,0 тис. км колії потребує капітального ремонту і реконструкції [10-11]. Через неможливість експлуатації в останні роки закрито 400 км головних та 1800 км станційних колій, 2500 стрілочних переводів, встановлено 31,8 тис. обмежень швидкості руху поїздів [9]. Слід відзначити і погіршення безпеки на залізниці – у 2021 р. зафіксовано почастішання випадків сходження поїздів на 40 % [11].

План оновлення та модернізації рухомого складу, який є визначальним для роботоспроможності галузі, було виконано лише на 65,1 %, не освоєно за останні п'ять років близько 13,0 млрд грн. Унаслідок такого згубного для галузі господарювання парк експлуатованих локомотивів скорочено в 1,8 рази. При цьому близько 60 % локомотивів, які експлуатуються, для цього технічно не придатні через загрозу безпеці руху. Із інвентарного парку вантажних вагонів, який у 2020 р. становив 105,4 тис. од., у роботі постійно перебувало 36,7 тис. од. або 35 %, інші для роботи не придатні. У свою чергу, парк пасажирського рухомого складу скорочено на 20-30 %. Наразі 41 % експлуатаційного парку потребує різних видів ремонту, що відкладені, 61 % електропоїздів та майже всі дизель-поїзди експлуатуються в непридатному для цього стані [9].

Найбільш гострою залишається проблема погіршення технічного стану локомотивів і низької забезпеченості процесів перевезень локомотивними бригадами, що призводить до погіршення оборотності вагонів і знаходження поїздів на залізничних коліях в стані «тимчасово залишених». Так, оборот вантажних вагонів у січні 2022 р. склав 8,99 діб, що значно вище показника аналогічного періоду 2021 р., коли оборотність вагонів була на рівні 7,16 діб. Щодо напіввагонів, наймасовішого типу вантажних вагонів в Україні, то в січні поточного року їх оборот становив у середньому 7,67 діб, що вище показника 2021 р. (6,21 діб) [12]. Також слід відзначити, що протягом 2021 р. на залізничній мережі було зафіксовано значну кількість вантажних поїздів у

статусі «тимчасово покинутих», зокрема у вересні 2021 р. 349 од., у жовтні – 407 од., у листопаді – 859 од. [13]. Станом на 10 лютого 2022 р. кількість таких поїздів складала 94, з яких 36 – на Одеській залізниці, 23 – на Львівській [14].

Отже, в умовах посилення зовнішніх загроз, скорочення обсягів роботи і підвищення конкуренції на ринку транспортно-логістичних послуг залізнична компанія виявилася не в змозі забезпечити стабільне функціонування і її стале соціально-економічне зростання. З огляду на це особливу увагу слід зосередити на провадженні дієвої антикризової політики на залізничному транспорті.

Аналізуючи діяльність залізничної компанії за попередній період, слід відзначити фрагментарну активізацію процесів антикризового управління на залізничному транспорті. Зокрема з метою вирішення найбільш гострих проблем на залізничному транспорті і забезпечення його сталого розвитку у вересні 2021 р. створено Антикризовий штаб з відновлення сталого функціонування АТ «Укрзалізниця». Його створено як тимчасовий консультативно-дорадчий орган Кабінету Міністрів України, діяльність якого має бути зосереджена на вирішенні таких основних завдань [15]:

1) сприяння забезпеченню координації дій органів виконавчої влади, установ, організацій та суб'єктів господарювання громадськими об'єднаннями, іноземними та міжнародними організаціями для відновлення стабільного фінансового стану та мінімізації корупційних ризиків у діяльності АТ «Укрзалізниця» як єдиного державного залізничного перевізника з метою задоволення потреби економіки і населення у якісних та безпечних перевезеннях залізничним транспортом;

2) підготовка пропозицій та рекомендацій щодо заходів, пов'язаних з урегулюванням проблемних питань діяльності залізничного транспорту, зокрема АТ «Укрзалізниця», а також шляхів усунення причин та умов, що сприяють проявам корупції у відповідній сфері державної політики;

3) здійснення контролю за вжиттям заходів, пов'язаних з урегулюванням проблемних питань діяльності залізничного транспорту.

Зокрема в рамках першого засідання Антикризового штабу було розглянуто процедури та політику закупівель на АТ «Укрзалізниця», питання його фінансово-господарської діяльності, встановлення показників оцінювання ефективності діяльності наглядової ради акціонерного товариства та інші важливі питання. Важливу увагу при цьому зосереджено на вирішенні однієї з найбільш критичних проблем функціонування залізничного транспорту, а саме налагодженню процесів матеріально-технічного забезпечення. Оскільки станом на вересень 2021 р. фактично було провалено закупівлі матеріалів для ремонтів інфраструктури та рухомого складу – рівень забезпечення номенклатури закупівель за критичними позиціями складав лише 20 %, виконання річного плану закупівель – 34 % [16]. У свою чергу, у 2020 р. поставлено вагонного литва 5 % від потреби, підшипників рухомого складу – 9 %, контактного дроту на електрифіковані дільниці – 15 %, елементів скріплення колії – 31 %, шпал залізобетонних – 41 % тощо [13]. Така ситуація звичайно значно впливає на своєчасність та якість виконання ремонтних робіт, призводить до невиконання планів з ремонту і загрожує порушенню графіків руху поїздів.

У свою чергу, на другому засіданні Антикризового штабу розглянуто проблеми організації вантажних перевезень і оновлення рухомого складу для їх виконання. Зокрема за підсумками засідання було сформовано такі пропозиції: дати старт впровадженню програми оновлення парку вантажних вагонів компанії, усунути дискримінаційні тарифи на перевезення вантажів для

окремих компаній, переглянути укладені у 2021 р. довгострокові договори на надання послуг з використання вагонів власності АТ «Укрзалізниця» на предмет їх економічної обґрунтованості та ресурсної доцільності тощо [17].

Попри сказане на сьогодні потенціал антикризового управління на залізничному транспорті не використовується належним чином. Окрім вище наведених системних проблем функціонування підприємств залізничного транспорту, слід звернути увагу на ризики, які обмежують стале зростання сучасних суб'єктів господарювання, зокрема і АТ «Укрзалізниця»:

по-перше, криза управління, тобто відсутність компетентного управління. Це є фундаментальним ризиком, що впливає на всі сфери бізнес-діяльності. Наразі експерти відзначають складність імплементації кращих практик корпоративного управління, які використовуються світовими компаніями;

по-друге, криза компетентності персоналу, що проявляється в відсутності у співробітників необхідних компетентностей, досвіду та професійної гнучкості, у т. ч. і в топ-менеджменту. Зважаючи на специфічний характер управління залізничною галуззю, слід відзначити відсутність в останніх відповідного досвіду. Як результат, перебуваючи у сприятливих зовнішніх умовах, компанія не усвідомлюючи цього знаходиться в кризовому становищі. Посилення впливу зовнішніх негативних факторів призводить лише до поглиблення системних проблем і стану глибокої соціально-економічної кризи;

по-третє, криза якості, пов'язана безпосередньо з низькою якістю послуг залізничної компанії, несвоєчасністю їх надання і відповідно ігноруванням взятих зобов'язань, відсутністю гарантійного та сервісного обслуговування;

по-четверте, криза бізнес-процесів, що виникає в результаті неефективного управління і призводить до забюрократизованості ключових етапів бізнес-процесів, уповільнення роботи компанії і ускладнення бізнес-комунікації;

по-п'яте, криза прогнозування. Для успішного подолання кризи і стабілізації діяльності підприємства необхідно проводити аналіз ключових макроекономічних і галузевих трендів, мати ефективну систему прогнозування можливих загроз і моделі реагування на зовнішні деструктивні події;

по-шосте, криза планування. Компанією здійснюється практично інтуїтивне управління, ігноруючи ефективні інструменти детального аналізу і планування. Аналізуючи діяльність АТ «Укрзалізниця» та її підрозділів слід відзначити тенденцію «ручного» коригування фінансових і виробничих планів, несвоєчасний характер їх затвердження і коригування протягом фінансового року, відсутність чітких КПЕ для керівного складу та органів управління.

Доцільність впровадження антикризового управління на залізничному транспорті обумовлена тим, що такого роду політика передбачає застосування різноманітних форм, методів та інструментів, спрямованих на соціально-економічне оздоровлення фінансово-господарської діяльності підприємства чи галузі, створення умов для виходу з кризового стану економіки регіону чи країни в цілому. Антикризове управління дозволить забезпечити стійку позицію підприємства на ринку та його стабільне фінансово-економічне становище в умовах соціально-економічних, політичних та інших зовнішніх деструктив. Особливістю останнього порівняно з іншими типами управління підприємством є миттєва та дієва реакція на суттєві зовнішні зміни на основі розробленої процедури альтернативних варіантів прийняття рішень, що передбачають різні трансформації у цій сфері залежно від конкретної ситуації.

Метою антикризового управління на залізничному транспорті слід

визначити формування та реалізацію дієвої політики, спрямованої не лише на подолання назрілих кризових явищ у залізничній галузі, але й забезпечення ефективного прогнозування та запобігання можливим кризовим ситуаціям. Таким чином, ключове завдання антикризового управління полягає у забезпеченні високої адаптивності залізничної компанії до можливих зовнішніх змін і створенні можливостей для її стабільної роботи в кризових ситуаціях.

Останнє потребує формування дієвої системи адаптивного антикризового реагування на залізничному транспорті. Формування такої системи може відбуватися в наступній послідовності. По-перше, потребує розроблення адаптивна система операційних змін бізнес-процесів у випадку «аварійного» кризового управління в умовах виникнення негативних зовнішніх змін. По-друге, доцільним є створення аналітичного відділу прогнозування, на який буде покладено виконання таких функціональних завдань: аналіз макроекономічного середовища, трендів та динаміки розвитку галузі, поведінки конкурентів та інших факторів, що безпосередньо впливають на ринок. По-третє, моделювання сценаріїв можливих змін у зовнішньому середовищі з урахуванням макроекономічного, галузевого і конкурентного аналізу. По-четверте, враховуючи вище наголошені сценарії зовнішніх коливань, слід сформувати сценарії сталого розвитку підприємства і його оперативних реакцій на можливі зовнішні зміни. Це дозволить уникнути паніки, зберегти ефективне управління та систему прийняття рішень лише на основі об’єктивних даних.

Зважаючи на виділені вище види криз, характерні для роботи залізничного транспорту, наразі потребують реалізації такі антикризові заходи:

- завершення реформаційних змін у системі корпоративного управління і забезпечення відповідності професійного досвіду топ-менеджменту вимогам дієвої реалізації стратегічного курсу розвитку залізничного транспорту;
- перегляд стратегічних ініціатив розвитку залізничного транспорту з урахуванням світових трендів зростання залізничної галузі і плану заходів щодо їх практичної реалізації;
- оновлення нормативно-правової бази функціонування залізничного транспорту і прийняття ключових законів, необхідних для успішного завершення процесів реформування залізничної галузі;
- забезпечення державної підтримки розвитку залізничного транспорту як стратегічно значущої для сталого розвитку національної економіки галузі;
- реалізація затверджених ініціатив щодо оновлення та модернізації залізничної інфраструктури і рухомого складу, підвищення провізної та пропускної спроможності залізничного транспорту;
- реалізація прозорої тарифної політики на залізничному транспорті;
- перегляд системи ключових показників оцінювання ефективності роботи залізничного транспорту;
- удосконалення процесів організації пасажирських перевезень і вирішення проблеми субсидіювання перевезень пільгових категорій населення;
- реалізація клієнтоорієнтованої політики на залізничному транспорті і підвищення якості перевезень та сервісних послуг;
- розбудова інноваційної інфраструктури як базису сталого розвитку залізничного транспорту, зокрема технопарків та індустріальних парків;
- розширення транскордонної інфраструктури, нарощення обсягів експорту та імпорту товарів залізничним транспортом;
- розроблення та реалізація програми розвитку транзитних перевезень залізничним транспортом;
- реалізація інноваційних проєктів розвитку залізничного

транспорту, зокрема спрямованих на впровадження цифрових технологій;

- підвищення корпоративної культури на залізничному транспорті;
- впровадження екологоорієнтованої діяльності в залізничній галузі;
- реалізація дієвої соціальної політики на залізничному транспорті та ін.

Висновки. Таким чином, проаналізовано сучасний стан залізничного транспорту та розглянуто основні проблеми його функціонування. Встановлено, що в умовах посилення зовнішніх загроз, скорочення обсягів роботи і підвищення конкуренції на ринку транспортно-логістичних послуг залізнична компанія виявилася не в змозі забезпечити стабільне функціонування і її стале соціально-економічне зростання. Доведено доцільність провадження дієвої антикризової політики на залізничному транспорті. Відзначено фрагментарну активізацію процесів антикризового управління на залізничному транспорті, зокрема за рахунок створення Антикризового штабу з відновлення сталого функціонування АТ «Укрзалізниця». Виділено ключові ризики, які обмежують стале зростання АТ «Укрзалізниця» в умовах глобальної турбулентності та домінування системної кризи в галузі. Розкрито сутність антикризового управління, його особливості і ключові напрями реалізації антикризових заходів на залізничному транспорті.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань В. Л., Воловельська І. В. Основні цілі системи економічної безпеки залізничного транспорту в постіндустріальний період. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2021. № 75. С. 7-15.

2 Дикань О. В., Токмакова І. В. Антикризова стратегія як основа економічної безпеки залізничного транспорту. *Управління економічними системами та процесами в умовах глобалізаційних трансформацій*: колективна монографія за ред. д.е.н., проф. В. В. Прохорової. Х.: Видавництво Іванченка І.С., 2020. С. 176-184.

3 Каличева Н. Є. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту (методологічні аспекти): монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 391 с.

4 Корінь М. В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 401 с.

5 Овчиннікова В. О., Колєснік А. Ю., Гаврищук М. А. Концептуальні положення управління підприємством в умовах пандемії та становлення цифрової економіки. *Причорноморські економічні студії*. 2021. Вип. 69. С. 36-40.

6 Панченко Н. Г. Антикризовий підхід до розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті України. *Ефективна економіка*. 2018. № 11. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2018/67.pdf (дата звернення: 05.02.2022).

7 Чаркіна Т. Ю. Концептуальні засади забезпечення антикризового управління пасажирського комплексу залізничного транспорту. *Економіка та держава*. 2020. № 12. С. 45-49.

8 Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт. *Державна служба статистики України: веб-сайт*. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення: 14.02.2022).

9 Анбандлінг АТ «Укрзалізниця»: Лібералізація ринку оперування вантажними вагонами. *Ukraine Rail Monitoring: веб-сайт*. URL: https://urm.media/anbandling-at-ukrzalizniczya-liberalizacziya-rinku-operuvannya-vantazhnimi-vagonami/ (дата звернення: 21.02.2022).

10 УЗ обіцяє відремонтувати 650 км колій у 2022 році. *Ukraine Rail Monitoring: веб-сайт*. URL: https://urm.media/uz-obiczyaye-vidremontuvati-650-km-kolij-u-

2022-roczi/ (дата звернення: 10.02.2022).

11 Реформа Укрзалізниці – потяг зрушив з місця. *agropolit.com: веб-сайт*. URL: https://agropolit.com/spetsproekty/961-reforma-ukrzaliznitsi--potyag-zrushiv-z-mistsya (дата звернення: 15.02.2022).

12 Расширенные данные по обороту, вагоноотгрузкам, рабочему парку. *Центр транспортных стратегий: веб-сайт*. URL: https://cfts.org.ua/stat/oborot_otgruzki_park (дата обращения 12.02.2022).

13 Звіт Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань Укрзалізниці. *Ukraine Rail Monitoring: веб-сайт*. URL: https://urm.media/zvit-timchasovoyi-slidchoyi-komisiyi-verhovnoyi-radi-ukrayini-z-pitan-ukrzaliziniczi/ (дата звернення: 20.02.2022).

14 На сети «Укрзализныци» стоят без движения или временно оставлены 94 грузовых поезда. *Центр транспортных стратегий: веб-сайт*. URL: https://cfts.org.ua/news/2022/02/11/na_seti_ukrzaliznytsi_94_gruzovykh_poezda_stoyat_bez_dvizheniya_ili_vremenno_ostavleny_69034 (дата обращения 12.02.2022).

15 Про утворення Антикризового штабу з відновлення сталого функціонування акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 15.09.2021р. № 967. *Законодавство України: веб-сайт.* URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/967-2021-%D0%BF#Text (дата звернення: 12.02.2022).

16 Уряд схвалив створення Антикризового штабу Укрзалізниці, перше засідання присвячене стану закупівель матеріально-технічного забезпечення. *АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт.* URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/559741/ (дата звернення: 12.02.2022).

17 Антикризисный штаб «Укрзализныци» занялся проблемами грузоперевозок. *Інтерфакс Україна: веб-сайт.* URL: https://interfax.com.ua/news/economic/771030.html (дата звернення: 12.02.2022).

REFERENCES

1 Dykan V.L. and Volovelska I. V. (2021) Osnovni tsili systemy ekonomichnoi bezpeky zaliznychnoho transportu v postindustrialnyi period [Main goals of the railway transport economic security system in the post-industrial period]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. № 75. P. 7-15.

2 Dykan O. V. and Tokmakova I. V. (2021) Antykryzova stratehiia yak osnova ekonomichnoi bezpeky zaliznychnoho transportu [Anti-crisis strategy as a basis for economic security of railway transport]. *Management of economic systems and processes in the conditions of globalization transformations*: a collective monograph/ ed. by Doctor of Economics, professor V. V. Prokhorova. Kharkiv: Publishing House Ivanchenko I. S. P. 176-184.

3 Kalycheva N. Ye. (2019) Zabezpechennia konkurentospromozhnosti pidpryiemstv zaliznychnoho transportu (metodolohichni aspekty) [Ensuring the competitiveness of railway transport enterprises (methodological aspects)]. Kharkiv: USURT.

4 Korin M. V. (2019) Rozvytok infrastruktury zaliznychnoho transportu v umovakh transkordonnoho spivrobitnytstva [Development of railway transport infrastructure in the context of cross-border cooperation]. Kharkiv: USURT.

5 Ovchynnikova V. O., Koliesnik A. Yu. and Havryshchuk M. A. (2021) Kontseptualni polozhennia upravlinnia pidpryiemstvom v umovakh pandemii ta stanovlennia tsyfrovoi ekonomiky [Conceptual provisions of Enterprise Management in the context of a pandemic and the formation of the digital economy]. *Black Sea Economic Studios*. № 69. P. 36-40.

6 Panchenko N. H. (2018) Antykryzovyi pidkhid do rozvytku sotsialnoi vidpovidalnosti na zaliznychnomu transporti Ukrainy [Anti-crisis approach to the

development of social responsibility in railway transport in Ukraine]. *Efficient economy*, № 11, available at: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2018/67.pdf (accessed 05 Feb 2022).

7 Charkina T. Yu. (2020) Kontseptualni zasady zabezpechennia antykryzovoho upravlinnia pasazhyrskoho kompleksu zaliznychnoho transportu [Conceptual foundations of ensuring anti-crisis management of the passenger complex of railway transport]. *Economy and State*. № 12. P. 45-49.

8 *State statistics service of Ukraine: web-site* (2022), "Economic statistics / Economic activity / Transport", available at: http://www.ukrstat.gov.ua/ (accessed 14 Feb 2022).

9 *Ukraine Rail Monitoring: web-site* (2022), "Unbundling of JSC "Ukrzaliznytsya": liberalization of the freight car operating market", available at: https://urm.media/anbandling-at-ukrzalizniczya-liberalizacziya-rinku-operuvannya-vantazhnimi-vagonami/ (accessed 21 Feb 2022).

10 *Ukraine Rail Monitoring: web-site* (2022), "UZ promises to repair 650 km of tracks in 2022", available at: https://urm.media/uz-obiczyaye-vidremontuvati-650-km-kolij-u-2022-roczi/ (accessed 10 Feb 2022).

11 *agropolit.com: web-site* (2021), "Ukrzaliznytsya reform-the train has moved forward", available at: https https://agropolit.com/spetsproekty/961-reforma-ukrzaliznitsi--potyag-zrushiv-z-mistsya (accessed 15 Feb 2022).

12 *Center for Transport Strategies: web-site* (2022), "Expanded data on turnover, car loads, working fleet", available at: https://cfts.org.ua/stat/oborot_otgruzki_park (accessed 12 Feb 2022).

13 *Ukraine Rail Monitoring: web-site* (2022), "Report of the temporary investigative commission of the Verkhovna Rada of Ukraine on Ukrzaliznytsia", available at: https://urm.media/zvit-timchasovoyi-slidchoyi-komisiyi-verhovnoyi-radi-ukrayini-z-pitan-ukrzalizniczi/ (accessed 20 Feb 2022).

14 *Center for Transport Strategies: web-site* (2022), "94 freight trains are standing idle or temporarily abandoned on the Ukrzaliznytsia network", available at: https://cfts.org.ua/news/2022/02/11/na_seti_ukrzaliznytsi_94_gruzovykh_poezda_stoyat_bez_dvizheniya_ili_vremenno_ostavleny_69034 (accessed 12 Feb 2022).

15 *Legislation Of Ukraine* (2021), "Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on the establishment of an anti-crisis headquarters to restore the sustainable functioning of the Joint-Stock Company "Ukrainian railway", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/967-2021-%D0%BF#Text (accessed 12 Feb 2022).

16 *JSC "Ukrzaliznytsya": web-site* (2021), "The government approved the creation of the anti-crisis headquarters of Ukrzaliznytsia, the first meeting is devoted to the state of procurement of material and technical support", available at: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/559741/ (accessed 12 Feb 2022).

17 *Interfax Ukraine: web-site (2021)*, "The anti-crisis headquarters of "Ukrzaliznytsia" dealt with the problems of cargo transportation", available at: https://interfax.com.ua/news/economic/771030.html (accessed 12 Feb 2022).

УДК 338.47:656.2 (477)

НАУКОВО-МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО РОЗПОДІЛУ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ВИТРАТ НА УТРИМАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗА УМОВИ ЗБИТКОВОСТІ

Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор,
Зоріна О.І., д.е.н., професор,
Каменева Н.М., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

Однією з важливіших складових визначення ефективності залізничних станцій, у тому числі і малодіяльних, є рівень експлуатаційних витрат для здійснення виробничо-господарської діяльності. Сучасні особливості обліку експлуатаційних витрат вантажних станцій ускладнюють достовірність оцінювання ефективності роботи кожної з них. В статті запропоновано науково-методичний підхід до розподілу фактичних експлуатаційних витрат на утримання вантажних станцій регіональної філії. Даний підхід дозволяє розподілити фактичні експлуатаційні витрати відповідних господарств регіональної філії на утримання підпорядкованих вантажних станцій для вирішення проблеми визначення ефективності їх виробничо-господарської діяльності.

Ключові слова: регіональна філія, вантажна станція, малодіяльні вантажні станції, фактичні експлуатаційні витрати.

SCIENTIFIC AND METHODOLOGICAL APPROACH TO DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES FOR THE MAINTENANCE OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES UNDER THE CONDITION OF LOSS

Kalabukhin Y. E. doctor of technical sciences, professor,
Zorina O.I., doctor of economic sciences, professor,
Kameneva N.N., candidate of economic sciences, associate professor (USURT)

The leading role in the transportation process is occupied by railway freight stations. They perform passenger and cargo operations, formation and disbandment of trains, provide acceptance, dispatch and passage of trains, as well as acceptance and delivery of goods. At the stations, the rolling stock is being re-mounted.

The decrease in the volume of operational cargo turnover in freight traffic, loading, sending and unloading determines the problem of areas of small activity and stations. This problem is considered as a priority. Improving the efficiency of the functioning of the railway industry depends on its solution.

An important component of determining the efficiency of railway stations, including small activities, is the level of actual operating costs for the implementation of production and economic activities. Currently, for freight stations, accounting for operating costs is carried out only for the element of wages and depreciation. Accounting for other elements is maintained by the relevant service in general for all freight stations. This accounting procedure does not allow for an analysis of the efficiency of the freight station. Therefore,

© Калабухін Ю.Є.,
Зоріна О.І.,
Каменева Н.М.

there is a need to develop a scientifically methodical approach to the distribution of the total amount of actual operating costs for the maintenance of a separate freight station. In the future, taking into account the volume of operational work of each individual cargo station, this approach will allow us to analyze the effectiveness of their production and economic activities.

Therefore, the development of a scientific and methodological approach to the distribution of the actual operating costs of the respective farms of the regional branch for the maintenance of freight stations is relevant.

Thus, the modern features of accounting for the operating costs of the production and economic activities of freight stations complicate the reliability of evaluating the effectiveness of each of them. A scientific methodological approach to the distribution of the actual operating costs of the farms of the regional branch to freight stations, taking into account the volume of operational work that has been performed, will allow us to analyze the effectiveness of their production but economic activities.

Keywords: regional branch, freight station, freight station of small activity, actual operating costs

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. На теперішній час по вантажних станціях регіональних філій АТ «Українська залізниця» облік експлуатаційних витрат ведеться тільки за елементом «Оплата праці» та «Амортизація», облік за іншими елементами ведеться відповідною службою в цілому за всіма станціями. Такий порядок обліку не дозволяє провести аналіз збитковості тієї чи іншої станції. Тому виникає необхідність в розробці науково-методичного підходу до розподілу загальної суми фактичних експлуатаційних витрат на здійснення виробничо-господарської діяльності за станціями регіональних філій АТ «Українська залізниця». В подальшому, при урахуванні обсягу експлуатаційної роботи кожної окремої станції, такий підхід надасть можливість провести аналіз ефективності їх виробничо-господарської діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, пов’язані з проблемою зниження експлуатаційних витрат та підвищення ефективності ділянок залізниць з малими обсягами робіт досліджувались у роботах Белогладової А.Ю. [1], Ейтутіса Д.Г. [2], Кулаєва Ю.Ф., Коржа В.Г., Бурлевої А.Ю. [3] та ін. Проте малодослідженими залишається вирішення завдань щодо шляхів зниження експлуатаційних витрат залізниць України в умовах реформування.

В роботах Зоріної О.І. [4, 5, 6] наведено результати дослідження організаційно-економічних методів забезпечення ефективності використання малодіяльних ділянок залізниць та малодіяльних залізничних станцій.

В роботі Кірдіної О.Г. [7] досліджено сучасні підходи до обліку експлуатаційних витрат підприємств залізничного транспорту. В роботі Зоріної О.І. [8] проаналізовано шляхи зниження експлуатаційних витрат залізниць України в умовах реформування залізничного транспорту.

В роботі Кириленко О.М. [9] розглядається стратегічне позиціонування підвищення ефективності малодіяльних дільниць в системі залізничного транспорту та вказується на те, що існування малодіяльних ділянок на іноземних залізницях також – неминучий процес, тому проблема підвищення ефективності їх використання є дуже актуальною.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однією з важливіших складових визначення ефективності

виробничо-господарської діяльності вантажних станцій, у тому числі і збиткових, є рівень експлуатаційних витрат на їх утримання. На теперішній час відсутній чіткий порядок розподілу загальної суми фактичних експлуатаційних витрат на здійснення виробничо-господарської діяльності за станціями регіональних філій АТ «Українська залізниця». Це обумовлює проблему визначення ефективності виробничо-господарської діяльності вантажних станцій.

Формування цілей статті. Метою статті є розробка науково-методичного підходу до розподілу фактичних експлуатаційних витрат відповідних господарств регіональної філії на утримання підпорядкованих вантажних станцій для вирішення проблеми визначення ефективності їх виробничо-господарської діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Фактичні експлуатаційні витрати залізниць визначаються на основі даних, які формуються структурним підрозділом регіональної філії АТ «Українська залізниця», до складу якої входить та чи інша станція. При цьому використовуються звітні дані за повний календарний рік, який передує року розгляду заходу.

Представленні дані групуються за господарствами регіональної філії до яких віднесено експлуатаційні витрати вантажних станцій та за укрупненими вартісними показниками, що характеризують обсяги переробної здібності вантажної станції та прилеглих поїзних ділянок, що обслуговуються нею. Перелік господарств на які відносяться фактичні експлуатаційні витрати та склад укрупнених вимірників роботи, що аналізуються, наведено у таблиці 1.

Таблиця 1

Формування вартісних вимірників за видами роботи та витрат на їх виконання при організації вантажних перевезень

Господарство	Найменування укрупненого вимірника	№ статті за номенклатурою	Найменування статті витрат
1	2	3	4
Вагонне	Підготовлений вагон	6051	Поточний ремонт вантажних вагонів із заміною або відновленням окремих вузлів та деталей, переведенням вагону в неробочий парк та подачею на спеціалізовані колії
Комерційне	Підготовлений вагон	3009	Підготовка вантажних вагонів до перевезень
		3010	Підготовка контейнерів до перевезень
Комерційне	Вантажна відправка	3001	Приймання до відправлення та видача вантажу (у внутрішньому сполученні)
		3002	Утримання вагів і вагових приладів
		3055	Вантажно-розвантажувальні роботи, що здійснюються для регіональних філій, філій АТ «Укрзалізниця» та їх виробничих підрозділів
		4010	Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю комерційного господарства
		4011	Поточний ремонт основних засобів господарства комерційного господарства
		4012	Капітальний ремонт основних засобів господарства комерційного господарства

Продовження табл.1

1	2	3	4
Перевезень	Вантажна відправка	4032	Приймання і відправлення поїздів на вантажних і сортувальних станціях
		4040	Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства перевезень
		4041	Поточний ремонт основних засобів господарства перевезень
		4042	Капітальний ремонт основних засобів господарства перевезень
Перевезень	Маневрова локомотиво-година	4036	Маневрова робота на вантажних та сортувальних станціях
Локомотив-не	Маневрова локомотиво-година (електротяга)	5022	Робота електровозів на маневрах у вантажному русі
		5025	Амортизація спеціально маневрових електровозів, які працюють у вантажному русі
Локомо-тивне	Маневрова локомотиво-година (електротя-га)	5027, 5029, 5031, 5033	Технічне обслуговування маневрових електровозів, які працюють у вантажному русі за програмою відповідно, ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5
		5041	Екіпірування маневрових електровозів
	Маневрова локомотиво-година (теплотяга)	5241	Робота тепловозів на маневрах у вантажному русі
		5245	Амортизація спеціально маневрових тепловозів, які працюють у вантажному русі
		5247, 5249, 5251, 5253	Технічне обслуговування маневрових тепловозів, які працюють у вантажному русі за програмою відповідно, ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5
		5281	Екіпірування маневрових тепловозів
Колійне	Станційні колії	4102	Поточне утримання станційних колій і постійних пристроїв
		4103	Поточне утримання під’їзних колій
		4105	Поодинока заміна шпал на станційних коліях
		4106	Поодинока заміна шпал на під’їзних коліях
		4108	Поповнення і заміна баласту на станційних коліях
		4109	Поповнення і заміна баласту на під’їзних коліях
		4111	Поодинока заміна рейок, заміна і поповнення скріплень протиугонів і інших елементів верхньої будови колії на станційних коліях
		4112	Поодинока заміна рейок, заміна і поповнення скріплень протиугонів і інших елементів верхньої будови колії на під’їзних коліях
		4113	Охорона колій, переїздів і штучних споруд
		4114	Утримання штучних споруд
		4115	Утримання захисних лісонасаджень
		4128	Капітальний ремонт земляного полотна на станційних коліях

Продовження табл. 1

1	2	3	4
		4129	Капітальний ремонт земляного полотна на під'їзних коліях
		4131	Капітальний ремонт штучних споруд на станційних коліях
		4132	Капітальний ремонт штучних споруд на під'їзних коліях
		4134	Середній ремонт станційних колій
		4135	Середній ремонт під'їзних колій
		4137	Комплексно-оздоровчий ремонт станційних колій
		4138	Комплексно-оздоровчий ремонт під'їзних колій
		4153	Капітальний ремонт машин, механізмів обладнання
		4164	Амортизація верхньої будови колії на станційних коліях
Колійне	Станційні колії	4168	Амортизація машин і механізмів, зайнятих на всіх видах ремонту колії
		4180	Зварювання, шліфування та інша обробка рейок
		4181	Поточний ремонт основних засобів рейкозварювальних поїздів
		4182	Капітальний ремонт основних засобів рейкозварювальних поїздів
Будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд	Станційні колії	4183	Амортизація основних засобів та інших необоротних матеріальних активів рейкозварювальних поїздів
Сигналізації та зв'язку	Станційні колії	4301	Поточне утримання та технічне обслуговування пристроїв автоблокування

Для визначення фактичних експлуатаційних витрат, що пов'язані з роботою станцій регіональної філії необхідні дані, які зведені до таблиць за формою 2-5.

Таблиця 2

Вихідні дані по станціях регіональної філії

Код та назва станції		Кількість вантажних відправок за рік	Кількість відправлених вагонів за рік	Розгорнута довжина станційних колій, м	Обсяг роботи маневрових локомотивів, лок-год.	
					тепловозна тяга	електровозна тяга
1	2	3	4	5	6	7

Таблиця 3

Фактичні витрати на оплату праці та амортизацію за станціями регіональної філії, в тис. грн.

Назва станції	Витрати на оплату праці	Амортизація
1	2	3

Таблиця 4

Вихідні дані по АТ «Укрзалізниця»

Найменування показника	Значення показника
1. Фактичні питомі витрат на утримання 1 кілометра колії станційної інфраструктури протягом години, грн. за 1 км на 1 годину станційної інфраструктури	
2. Фактичні питомі витрат на утримання станційної інфраструктури господарства сигналізації та зв'язку, грн. за 1 км на 1 годину станційної інфраструктури	
3. Фактичні питомі витрати на 1 годину роботи маневрового тепловоза вантажного руху, грн.	
4. Фактичні питомі витрати на 1 годину роботи маневрового електровоза вантажного руху, грн.	

Таблиця 5

Фактичні експлуатаційні витрати за статтями та елементами по регіональній філії, в тис. грн.

Номер статті	Найменування статті витрат	Всього витрат	У тому числі						
			на оплату праці	відрахування на соціальні заходи	матеріали	паливо	електроенергія	амортизація	Інші витрати
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6051	Поточний ремонт вантажних вагонів із заміною або відновленням окремих вузлів та деталей, переведенням вагону в неробочий парк та подачею на спеціалізовані колії								
3001	Приймання до відправлення та видача вантажу								
3002	Утримання вагів і вагових приладів								
3009	Підготовка вантажних вагонів до перевезень								
3010	Підготовка контейнерів до перевезень								
3055	Вантажно-розвантажувальні роботи, що здійснюються для структурних підрозділів залізничного транспорту								

Продовження тал. 5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4010	Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства вантажної та комерційної роботи								
4011	Поточний ремонт основних засобів господарства вантажної та комерційної роботи								
4012	Капітальний ремонт основних засобів господарства вантажної та комерційної роботи								
4032	Приймання і відправлення поїздів на вантажних і сортувальних станціях								
4040	Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства перевезень								
4041	Поточний ремонт основних засобів господарства перевезень								
4042	Капітальний ремонт основних засобів господарства перевезень								
Разом									

За даними таблиці 5 визначається структура витрат за статтями по регіональній філії за формою таблиці 6.

Таблиця 6

Структура витрат за статтями по регіональній філії, %

№ статті	Найменування статті	на оплату праці	відрахування на соціальні заходи	Матеріальні витрати			амортизація	інші витрати
				матеріали	паливо	електроенергія		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6051	Поточний ремонт вантажних вагонів з заміною або відновлення окремих вузлів та деталей, переведенням вагону в неробочий парк та подачею на спеціалізовані колії							
3009	Підготовка вантажних вагонів до перевезень							
3010	Підготовка контейнерів до перевезень							
3001	Приймання до відправлення та видача вантажу							
3002	Утримання вагів і вагових приладів							
3055	Вантажно-розвантажувальні роботи, що здійснюються для структурних підрозділів залізничного транспорту							
4010	Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства вантажної та комерційної роботи							

Продовження таблиці 6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
4011	Поточний ремонт основних засобів господарства вантажної та комерційної роботи							
4012	Капітальний ремонт основних засобів господарства вантажної та комерційної роботи							
4032	Приймання і відправлення поїздів на вантажних і сортувальних станціях							
4040	Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства перевезень (вантажні перевезення)							
4041	Поточний ремонт основних засобів господарства перевезень (вантажні перевезення)							
4042	Капітальний ремонт основних засобів господарства перевезень (вантажні перевезення)							

З даних таблиці 5 визначається відсоток відношення відрахувань на соціальні заходи до витрат на оплату праці $b_{с.з}$.

Відрахування на соціальні заходи по кожній станції визначаються за формулою

$$B_j^{сз} = \frac{b_{сз} \times B_j^{оп}}{100}, \quad (1)$$

де $B_j^{оп}$ – фактичні витрати на оплату праці по j-ій станції, грн.

Фактичні матеріальні витрати та інші витрати комерційного господарства за статтями 3001, 3002, 3055, 4010, 4011, 4012, фактичні матеріальні витрати та інші витрати господарства перевезень за статтями 4032, 4040, 4041, 4042 (з таблиці 5) розподіляються на вантажні станції згідно структури витрат, що наведена у таблиці 6 пропорційно укрупненому вимірнику «Вантажна відправка» (з таблиці 2) за формулами:

- матеріали

$$B_j^{м} = \frac{b_k^{м} \times OBB_j}{100 \times \sum OBB}, \quad (2)$$

- паливо

$$B_j^{п} = \frac{b_k^{п} \times OBB_j}{100 \times \sum OBB}, \quad (3)$$

- електроенергія

$$B_j^{e} = \frac{b_k^{e} \times OBB_j}{100 \times \sum OBB}, \quad (4)$$

- інші

$$B_j^{ін} = \frac{b_k^{ін} \times OBB_j}{100 \times \sum OBB}, \quad (5)$$

де $b_k^{м}$, $b_k^{п}$, b_k^{e}, $b_k^{ін}$ – відсоток витрат відповідно, на матеріали, паливо, електроенергію, інші у структурі витрат за k-ою статтею (з таблиці 6 по кожній відповідній статті відповідно гр. 5, 6, 7, 9), %;

OBB_j – фактичний обсяг вантажних відправок за j-ою станцією (з таблиці 2 по кожній станції гр. 3);

$\sum OBB$ – фактичний обсяг вантажних відправок за всіма станціями регіональної філії (з таблиці 2 підсумок гр. 3).

Фактичний обсяг вантажних відправок за всіма станціями регіональної філії визначається за формулою

$$\sum OBB = OBB_1 + OBB_2 + \cdots + OBB_j \quad (6)$$

де $ОВВ_1$, $ОВВ_2$ … $ОВВ_j$ – фактичний обсяг вантажних відправок відповідно, за 1-ою, 2-ою та j-ою окремою вантажною станцією регіональної філії (з таблиці 2 по кожній станції гр. 3).

Результати розподілу фактичних матеріальних витрат та інших витрат на кожну станцію регіональної філії за кожною окремою статтею (3001, 3002, 3055, 4010, 4011, 4012, 4032, 4040, 4041, 4042) заносяться за формою таблиці 7.

Таблиця 7

Розподіл фактичних матеріальних витрат та інших витрат за окремими статтями (3001, 3002, 3055, 4010, 4011, 4012, 4032, 4040, 4041, 4042) на вантажні станції

№	Назва станції	Матеріали	Паливо	Електроенергія	Інші витрати
1	2	3	4	5	6

Фактичні матеріальні та інші витрати господарства вантажної та комерційної роботи за статтями 3009, 3010 фактичні матеріальні та інші витрати вагонного господарства за статтями 6051 (з таблиці 5) розподіляються на вантажні станції згідно структури витрат, що наведена у таблиці 6 пропорційно укрупненому вимірнику «Відправлений вагон» (з таблиці 2) за формулами:

- матеріали

$$B_j^м = \frac{b_k^м \times ОВВаг_j}{100 \times \sum ОВВаг}, \quad (7)$$

- паливо

$$B_j^п = \frac{b_k^п \times ОВВаг_j}{100 \times \sum ОВВаг}, \quad (8)$$

- електроенергія

$$B_j^е = \frac{b_k^е \times ОВВаг_j}{100 \times \sum ОВВаг}, \quad (9)$$

- інші

$$B_j^{ін} = \frac{b_k^{ін} \times ОВВаг_j}{100 \times \sum ОВВаг}, \quad (10)$$

де $ОВВаг_j$ – фактичний обсяг відправлених вагонів за j-ою станцією (з таблиці 2 по кожній станції гр. 4);

$\sum ОВВаг$ – фактичний обсяг відправлених вагонів за всіма станціями регіональної філії (з таблиці 2 підсумок гр. 4).

Фактичний обсяг відправлених вагонів за всіма станціями регіональної філії визначається за формулою

$$\sum ОВВаг = ОВВаг_1 + ОВВаг_2 + \cdots + ОВВаг_j \quad (11)$$

де $ОВВаг_1$, $ОВВаг_2$ … $ОВВаг_j$ – фактичний обсяг відправлених вагонів відповідно, за 1-ою, 2-ою та j-ою окремою вантажною станцією регіональної філії(з таблиці 2 гр. 4).

Результати розподілу експлуатаційних витрат за кожною окремою статтею (3009, 3010, 6051) заносяться за формою таблиці 8.

Таблиця 8

Розподіл фактичних матеріальних витрат та інших витрат за окремими статтями (3009, 3010, 6051) на вантажні станції

№	Назва станції	Матеріали	Паливо	Електроенергія	Інші витрати
1	2	3	4	5	6

Фактичні експлуатаційні витрати на утримання станційної інфраструктури господарства колії за кожною станцією визначаються в залежності від розгорнутої довжини станційної інфраструктури та фактичних питомих витрат на утримання 1 кілометра колії станційної інфраструктури протягом години за формулою

$$B_j^{г.к} = \frac{b_{г.к} \times L_j^{ст.інфр} \times 365 \times 24}{1000}, \qquad (12)$$

де $b_{г.к}$ – фактичні питомі витрати на утримання 1 кілометра колії станційної інфраструктури протягом години (з таблиці 4 п. 1), грн.;

$L_j^{ст.інфр}$ – розгорнута довжина станційної інфраструктури j-ої станції (з таблиці 2 гр. 5), м.

Фактичні експлуатаційні витрати на утримання станційної інфраструктури господарства сигналізації та зв'язку за кожною станцією визначаються в залежності від розгорнутої довжини станційної інфраструктури та фактичних питомих витрат на утримання 1 кілометра станційної інфраструктури протягом години за формулою

$$B_j^{г.с.с} = \frac{b_{г.с.с} \times L_j^{ст.інфр} \times 365 \times 24}{1000}, \qquad (13)$$

де $b_{г.с.с}$ – фактичні питомі витрати на утримання 1 кілометра станційної інфраструктури протягом години (з таблиці 4 п. 2), грн.

Результати розрахунку фактичних експлуатаційних витрат на утримання станційної інфраструктури господарства колії та господарства сигналізації та зв'язку заносимо до таблиці 9.

Таблиця 9

Фактичні експлуатаційні витрати на утримання станційної інфраструктури господарства колії та господарства сигналізації та зв'язку

№	Назва станції	Розгорнута довжина, м	Витрати на утримання станційної інфраструктури, тис. грн.	
			господарства колії	господарства сигналізації та зв'язку
1	2	3	4	5

Фактичні експлуатаційні витрати на роботу маневрових локомотивів за кожною станцією визначаються в залежності від фактичного обсягу роботи маневрових локомотивів за видом тяги (лок-год.) та фактичних питомих витрат на лок-год. роботи маневрового локомотива за видом тяги за формулами:

- тепловозна тяга

$$B_j^{ман.т} = b_{ман.т} \times \sum Mt_j^{ман.т}, \qquad (14)$$

- електровозна тяга

$$B_j^{ман.ел} = b_{ман.ел} \times \sum Mt_j^{ман.ел}, \qquad (15)$$

де $b_{ман.т}$, $b_{ман.ел}$ – фактичні питомі витрати на локомотиво-годину роботи відповідно, маневрового тепловоза та маневрового електровоза (з таблиці 4 пп. 3 та 4), грн.;

$\sum Mt_j^{ман.т}$, $\sum Mt_j^{ман.ел}$ – фактичний обсяг маневрової роботи відповідно, маневрових тепловозів та маневрових електровозів по j-ій станції (з таблиці 2 гр. 6 та 7), лок-год.

Результати розподілу фактичних експлуатаційних витрат на роботу маневрових локомотивів за станціями регіональної філії заносимо до таблиці 10.

Таблиця 10

Результати розподілу фактичних експлуатаційних витрат на роботу маневрових локомотивів за станціями регіональної філії

№	Назва станції	Обсяг роботи маневрових локомотивів за видом тяги, лок-год.		Витрати на роботу маневрових локомотивів, тис. грн.
		тепловозна	електровозна	
1	2	3	4	5

Фактичні витрати на оплату праці та амортизацію за станціями регіональної філії заносимо до таблиці 11 у відповідності до вихідних даних таблиці 3.

Результати розподілу фактичних експлуатаційних витрат за станціями регіональної філії наведено у таблиці 11.

Таблиця 11

Результати розподілу фактичних експлуатаційних витрат за станціями регіональної філії, в тис. грн.

№	Назва станції	Всього витрат	У тому числі									
			на оплату праці	відрахування на соціальні заходи	Матеріальні витрати			амортизація	Інші витрати	витрати на роботу маневрових локомотивів	Витрати на утримання станційної інфраструктури	
					матеріали	паливо	електроенергія				господарства колії	господарства сигналізації та зв'язку
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Висновки. Таким чином, науково-методичний підхід, який запропоновано, дозволяє розподілити фактичні експлуатаційні витрати господарств регіональної філії на утримання вантажних станцій з метою вирішення проблеми визначення ефективності їх виробничо-господарської діяльності.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Белогладова А. Ю. Проблема убыточности малодеятельных железнодорожных линий и участков в рыночных условиях // Железнодорожный транспорт. – Серия «Маркетинг и коммерческая деятельность». ЭИ / ЦНИИТЭИ, 2004. – Выпуск 1. – № 5. – С. 79.

2. Ейтутіс Д.Г. Порядок визначення ефективності роботи тупикових станцій малодіяльних дільниць // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 5. – С. 93 – 94.

3. Кулаев, Ю. Ф. Проблемы эксплуатации малодеятельных линий и участков железных дорог Украины // Ю. Ф. Кулаев, В. Г. Корж, А. Ю. Бурлева / Залізничний транспорт України. – 2007. – № 2. – С. 28 – 31.

4. Зоріна О.І. Прогнозування основних показників функціонування малодіяльних ділянок залізниць / О.І.

Зоріна, А.В. Зорін // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: материалы III Международной научно-практической конференции (23-27 июня 2008 г., г. Судак). – К.: ЕКУЖТ, 2008. – С. 108-110.

5. Зоріна, О.І. Використання залізничних ділянок з малими обсягами перевезень у провідних країнах світу / О.І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 33. – С. 178-180.

6. Зоріна, О.І. Концептуальні підходи щодо оцінки доцільності функціонування малодіяльних ділянок залізниць / О.І.Зоріна / 74 Міжнародна науково-технічна конференція. Зб. наук. праць Української державної академії залізничного транспорту: Тези доповідей. – Вип. 129. – Х., 2012. – С. 278-279.

7. Зоріна О.І. Шляхи зниження експлуатаційних витрат залізниць України в умовах реформування залізничного транспорту / О.І. Зоріна // Ефективна економіка Електронне видання №10.

8. Кірдіна О.Г. Підходи до обліку експлуатаційних витрат підприємств залізничного транспорту / О.Г. Кірдіна, Н.В. Коловойда, А.Є. Шамрай // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 68, 2019. С. 279-288.

9. Kyrylenko O. Strategic airline alliances as a special form of company integration / O. Kyrylenko, V. Riazanovska, V. Novak // Baltic Journal of Economic Studies. – 2019. – №1. – Vol. 5. –P. 75-81. Цитування в Web of Science.

REFERENCES

1. Belogladova A.U. (2004) Problema ubytochnosti malodeyatel'nykh zheleznodorozhnykh liniy i uchastkov v rynochnykh usloviyakh [Problem of unprofitable of malodeyatelnih railway lines and areas in market conditions], *Railway transport. – Series «Marketing and commercial activity». EI / TSNIITEI, Issue 1,* no. 5, pp. 79.

2. Eitutis D.G. (2007) Poryadok vyznachennya efektyvnosti roboty tupykovykh stantsiy malodiyal′nykh dil′nyts′ [Order of determination of efficiency of work of the blind-alley stations of areas with the small volumes of works] *Railway transport of Ukraine,* no. 5, pp. 93 – 94.

3. Kulaev U.F., Korg V.G., Burlaeva A.U. (2007) Problemy ekspluatatsii malodeyatel'nykh liniy i uchastkov zheleznykh dorog Ukrainy [Problems of exploitation of lines and areas with the small volumes of works of railways of Ukraine], *Railway transport of Ukraine,* no. 2. pp. 28 – 31.

4. Zorina O.I., Zorin A.V. (2008) Prohnozuvannia osnovnykh pokaznykiv funktsionuvannia malodiialnykh dilianok zaliznyts [Prognostication of basic indexes of functioning of areas of railways with the small volumes of works Prognostication of basic indexes of functioning of areas of railways with the small volumes of works] *Problems of economy and management on a railway transport: materials of the III International nauchno-prakticheskoy conference (on June, 23-27. 2008) Pike perch,* Kiev, EKURWU, pp. 108 – 110.

5. Zorina E.I. (2011) Vykorystannia zaliznychnykh dilianok z malymy obsiahamy perevezen u providnykh krainakh svitu [The use of railway areas with the small volumes of transportations in the leading countries of world] *Bulletin of Transport Economics and Industry,* no. 33, pp. 178-180.

6. Zorina E.I. (2012) Kontseptualni pidkhody shchodo otsinky dotsilnosti funktsionuvannia ma-lodiialnykh dilianok zaliznyts [Conceptual approaches in relation to estimation of expedience of functioning of areas of railways with the small volumes of works] *Zb. sciences. labours of the Ukrainian state academy of railway transport: Theses of lectures. Of the Ukrainian state academy of railway transport,* Kharkov, Issue. 129, pp. 278 – 279.

7. Kirdina E.G., Kolovoyda N.V., Shamray A.Ye. (2019) Pidkhody do obliku ekspluatatsiinykh vytrat pidpryiemstv

zaliznychnoho transportu [Approaches to the accounting of operating expenses of railway enterprises] *Bulletin of Transport Economics and Industry,* no. 68, pp. 279-288.

8. Kyrylenko O. (2016) Stratehichne pozytsionuvannia malodiialnykh dilnyts v systemi zaliznychnoho transportu [Strategic positioning in low-trafic segments of the railway system] *Economics Bulletin, 2016,* no. 2, pp. 107-111.

9. Kyrylenko, O., Riazanovska, V., & Novak, V. (2019). Strategic airline alliances as a special form of company integration *Baltic Journal of Economic Studies*, *5*(1), 75-80. https://doi.org/10.30525/2256-0742/2019-5-1-75-80.

УДК 656.078.8:629.48

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВАГОНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЗАГОСТРЕННЯ СИСТЕМНОЇ КРИЗИ В ГАЛУЗІ

Лановий О.А., аспірант (УкрДУЗТ)

На основі дослідження сучасного стану вітчизняних вагонобудівних підприємств встановлено, що в останні роки на тлі суттєвого економічного спаду, викликаного пандемією, і загалом скорочення попиту на продукцію вагонобудування галузь перебуває у вкрай складному становищі. Доведено доцільність формування сприятливого середовища для генерування інноваційних ідей і розроблення високотехнологічної вагонобудівної продукції за рахунок залучення до інтеграційного об'єднання окрім вагонобудівних підприємств й інших суб'єктів, що дозволить охопити технологічний ланцюг від створення ідеї та дослідного зразка інноваційного продукту до виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування та її реалізації. Розроблено концептуальні положення забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, які визначають мету, принципи, завдання та інструменти формування конкурентних переваг вагонобудівних підприємств на основі активізації їх інноваційно-технологічного співробітництва з іншими учасниками процесу створення інноваційної високотехнологічної продукції.

Ключові слова: вагонобудівні підприємства, конкурентоспроможність, системна криза, концептуальні положення, інструментарій.

ENSURING THE COMPETITIVENESS OF CAR-BUILDING ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF AN ACUTE SYSTEMIC CRISIS IN THE INDUSTRY

Lanoviy O.A., Post-graduate student (USURT)

Based on the study of the current state of domestic car-building enterprises, it is established that in recent years, against the background of a significant economic downturn caused by the pandemic, and in general a reduction in demand for car-building products, the industry is in an extremely difficult situation. It is revealed that despite the prospects for the [illegible] car-building industry in Ukraine, which is due to the significant branching

© Лановий О.А.

of the railway network and the presence of stable demand for railway transportation, a reduction in the production of freight cars has now been recorded. It is established that JSC "Ukrzaliznytsya" and private transport and logistics companies are currently not able to provide the proper level of demand for the products of domestic car-building enterprises, and railway companies of other countries are not yet considered as suppliers of innovative rolling stock, which is caused by the low level of their competitiveness in the world market of railway engineering products. It is established that in the coming years, car-building enterprises see significant prospects for development in the framework of the state's implementation of the large-scale program "Big construction", which is positioned as an effective platform for establishing cooperation between domestic leaders of car construction and the railway company. The expediency of creating a favorable environment for generating innovative ideas and developing high-tech products by attracting other entities to the integration Association, in addition to car-building enterprises and other entities, is proved, which will cover the entire technological chain from the creation of an idea and a prototype of an innovative product to the production of high-tech car-building products and their implementation. Conceptual provisions for ensuring the competitiveness of car-building enterprises have been developed, which define the goals, principles, tasks and tools for forming competitive advantages of car-building enterprises based on activating their innovative and technological cooperation with other participants in the process of creating innovative high-tech products.

Keywords: car-building enterprises, competitiveness, systemic crisis, conceptual provisions, tools.

Постановка проблеми. Останні роки виявилися складними для національної економіки. На тлі суттєвого економічного спаду, викликаного пандемією, у складному становищі перебувають всі сфери економічної діяльності, у т.ч. і вітчизняна вагонобудівна галузь. Незважаючи на перспективність її розвитку, що обумовлено значною розгалуженістю залізничної мережі і наявністю стабільного попиту на залізничні перевезення в країні, наразі зафіксовано скорочення обсягів виробництва вантажних вагонів та платформ в Україні. Так, за січень-жовтень 2021 р. було вироблено 1659 од. вантажних вагонів та платформ і, як результат, падіння виробництва досягло 39,7 %, порівняно з аналогічним періодом 2020 р. У свою чергу, у 2020 р. виробництво вантажних вагонів та платформ в Україні знизилося порівняно з 2019 р. на 70,1 % – до 3241 од. [1].

Зважаючи на низький внутрішній попит на продукцію вагонобудівних підприємств і скорочення обсягів її експорту наразі підприємства вітчизняного вагонобудування потребують перегляду механізмів та інструментарію забезпечення їх конкурентоспроможності з метою завоювання нових ринків, відкритих для інноваційної продукції залізничного машинобудування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних вагонобудівних підприємств знаходиться в центрі уваги багатьох вчених, серед яких: В. Дикань, К. Бояринова, Л. Величко, Ю. Гавриш, А. Гребинаха, М. Корінь, Л. Калініченко, С. Ковальчук, О. Красовська, В. Ніженська, Г. Обруч, В. Овчиннікова, І. Токмакова та ін. [2-13]. Віддаючи належне вагомому внеску вчених у вирішення проблеми забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, слід зазначити, що на сьогодні потребує більш ґрунтовного дослідження сучасний стан вітчизняного вагонобудування і з огляду на це потребують перегляду особливості забезпечення конкурентоспроможності

вітчизняних вагонобудівних підприємств в умовах поглиблення кризи в галузі.

Метою статті є дослідження сучасного стану і тенденцій розвитку вітчизняних вагонобудівних підприємств і формування концептуальних положень забезпечення їх конкурентоспроможності в умовах системної кризи.

Виклад основного матеріалу. За останні десять років обсяг виробництва та реалізації продукції вагонобудівних підприємств скоротився з рекордних 52 тис. вагонів у 2011 р. до 3,2 тис. од. у 2020 р. (рис. 1). Слід зазначити, що в найбільш сприятливий для вагонобудівної галузі період близько 85 % продукції реалізовувалося на експорт, а обсяг експортної виручки перевищував 3 млрд дол. У цей період вагонобудівна галузь була представлена 18 підприємствами залізничного машинобудування, на яких працювало 31,5 тис. осіб. У свою чергу наразі, окрім філій АТ «Укрзалізниця», фактично функціонує два підприємства: АТ «Крюківський вагонобудівний завод» і ПрАТ «Дніпровагонмаш». Кількість працівників вагонобудівної галузі скоротилася до 9,6 тис. осіб [14].

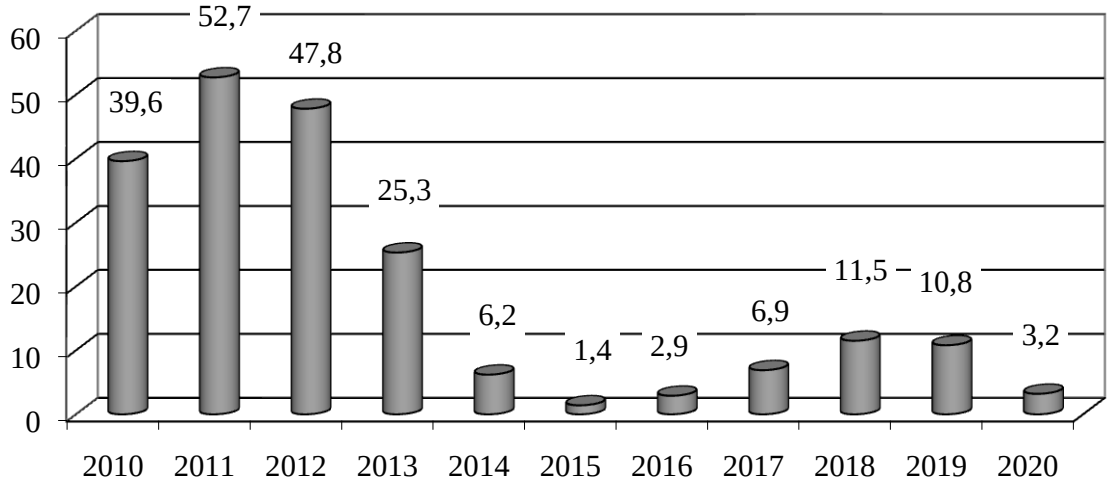


Рис. 1. Динаміка обсягу виробництва вантажних вагонів в Україні, тис. од. [14]

Погіршення геополітичних та зовнішньоекономічних відносин України з основними замовниками продукції вагонобудівних підприємств обумовили потребу компенсації втраченого експорту внутрішнім попитом на їх продукцію. Однак АТ «Укрзалізниця» виявилася не в змозі забезпечити повноцінне завантаження виробничих потужностей вагонобудівних підприємств, що зумовлено складним становищем залізничної галузі України. В останні роки залізничний транспорт демонструє сталу тенденцію скорочення обсягів роботи: якщо у 2015 р. залізничним транспортом було перевезено 350,0 млн т вантажів, то у 2021 р. – 314,3 млн т, що свідчить про 10-відсоткове скорочення обсягів перевезень. При цьому слід зазначити, що навіть у роки глибокої економічної кризи 2008-2009 рр. обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом складав 498,5 і 391,5 млн т відповідно [15]. У результаті значного скорочення обсягів роботи залізничного транспорту відбувалося зниження доходності залізничної компанії і провадження останньою політики оптимізації витрат і подальшого скорочення інвестицій на оновлення основних фондів, у т. ч. і рухомого складу.

Не сприяло покращенню ситуації і відкриття ринку вантажних перевезень для приватних операторів у частині надання в користування вантажних вагонів.

Незважаючи на поступове нарощення приватного парку вантажних вагонів, слід зазначити, що відбувалося це в основному за рахунок закупівлі вживаних одиниць рухомого складу. На це вказує рівень зносу приватних вагонів, який наразі складає 59,4 % [16]. За оцінками експертів лише протягом 2016-2019 рр. в Україну було ввезено близько 18 тис. списаних вагонів з інших країн. Лише деякі з приватних компаній вдалися до закупівлі нових вагонів вітчизняного виробництва. Загалом станом на 07.06.2021 р. зареєстрований парк українських вантажних вагонів складав понад 200 тис. од., з яких 26,5 тис. вантажних вагонів заблоковано на тимчасово окупованих територіях Донбасу та Криму. Із наявних 173,8 тис. од. вантажних вагонів 72,5 % (126 тис. од.) експлуатуються із вичерпаним нормативним строком служби. Зношені вантажні вагони потрапляють у позапланові ремонти практично після кожного вивантаження або перед кожним навантаженням. Для виконання таких ремонтів виконується відчеплення несправних вагонів практично від всіх вантажних поїздів, що негативно впливає на обертання вагонів та порушує нормальну технологію перевізного процесу. Крім того, експлуатація зношених і застарілих вагонів завдає значної шкоди та погіршує стан і так вкрай зношеної залізничної інфраструктури шляхом руйнування верхньої будови колій. Як наслідок, упродовж 2020 р. на залізничному транспорті України зареєстровано 813 транспортні події, з них: 126 аварій у наслідок зіткнення, сходження з рейок рухомого складу [17-18].

Незважаючи на критичну потребу в оновленні рухомого складу, слід відзначити, що фінансовий стан АТ «Укрзалізниця» наразі обмежує можливості товариства щодо самостійної реалізації такого роду проєктів. Для успішного впровадження проєктів щодо модернізації та оновлення рухомого складу АТ «Укрзалізниця» потребує фінансової підтримки держави. У цьому напрямі у 2021 р. вперше за роки незалежності було внесено пропозицію щодо виділення бюджетних коштів за статтею видатків «Оновлення рухомого складу для перевезення пасажирів та модернізація залізничної інфраструктури для розвитку пасажирських перевезень», на забезпечення якої у 2021 р. заплановано було виділити 4 млрд грн на закупівлю 100 нових пасажирських вагонів і електрифікацію окремих ділянок залізничної мережі. Державним бюджетом на 2022 р. за даною статтею витрати мають скласти 5,2 млрд грн.

У найближчі роки перспективною для забезпечення розвитку вагонобудівних підприємств є реалізація державою масштабної програми «Велике будівництво», якою передбачено розбудову нової української залізниці на основі розширення парку денних поїздів Інтерсіті+ (закупівля 10 нових поїздів), підвищення комфорту нових поїздів (закупівля 500 нових пасажирських вагонів і виконання капітального ремонту 150 вагонів), запуску перших моделей капсульних вагонів, оновлення парку регіонального сполучення (придбання 20 дизель-поїздів і 80 сучасних електропоїздів, модернізація 60 поїздів). Крім того, заплановано повністю модернізувати парк вантажних вагонів, зокрема за рахунок будівництва в найближчі шість років 46 тис. нових вагонів (31,2 тис. од. піввагонів і 14,6 тис. зерновозів). Зокрема у 2022 р. заплановано оновлення 1500 піввагонів і 500 зерновозів. Досягнути таких темпів оновлення заплановано як за рахунок коштів АТ «Укрзалізниця», так і приватних інвестицій [19]. Загалом інвестиції, які планується спрямувати в вагонобудівну галузь до 2028 р. оцінюють у 107 млрд грн, з яких 50 млрд грн складають кошти АТ «Укрзалізниця», 57 млрд грн – приватні інвестиції [20].

Наразі вказаний напрям реалізації

національної програми «Велике будівництво» позиціонують як ефективну платформу для налагодження співпраці між вітчизняними лідерами вагонобудування та залізничною компанією. Зокрема АТ «Крюківський вагонобудівний завод» має отримали замовлення на виготовлення 20 дизель-поїздів, 500 спальних вагонів і прототипів капсульного вагона. Крім того, слід звернути увагу, що уже сьогодні вказаний вагонобудівний завод працює над виконанням замовлення залізничної компанії на виготовлення та поставку 100 пасажирських вагонів, 20 з яких було поставлено наприкінці 2021 р., а також здійснено поставку 3 нових сучасних дизельних потягів ДПКр-3. Серед інших потенційних учасників проєкту виділяють: ПрАТ «Дніпровагонмаш», вагоноремонтні філії АТ «Укрзалізниця», ТОВ «ДМЗ «Карпати», ТОВ «Азоввагон», ТОВ «Дизельний завод», АТ «Дніпровагонрембуд», ТОВ «ЖВРЗ «Експрес», ТОВ «Полтаввагон». Зокрема у 2022 р. АТ «Укрзалізниця» планує збудувати на власних підприємствах – Панютинському, Дарницькому та Стрийському вагоноремонтних заводах – 1496 вантажних вагонів: 1446 піввагонів та 50 зерновозів. Основним виконавцем стане Панютинський вагоноремонтний завод, на якому заплановано збудувати 714 піввагонів та 50 зерновозів, а близько 1560 вантажних вагонів планується відремонтувати. Загалом для забезпечення рівня локалізації виробництва вантажних вагонів на рівні 95 % уже у 2022 р. Міністерство інфраструктури України спільно з Міністерством економіки України планують запустити програму державного лізингу, яка стане дієвим механізмом гарантування фінансових ризиків виробника і бізнесу. Крім того, сьогодні йде мова про започаткування програми подібної до проєкту «Доступні кредити 5-7-9%», але для машинобудівних підприємств [20-21].

З метою практичної реалізації вказаної ініціативи Міністерством інфраструктури України прийнято указ щодо обмеження терміну експлуатації напіввагонів та зерновозів, який дав старт масштабній програмі оновлення парку вантажних вагонів України в період 2022-2031 рр. У рамках програми буде впроваджуватися поетапне обмеження терміну експлуатації вантажних вагонів у завантаженому стані протягом 10 років та приведення цього терміну до нормативного, тобто піввагонів – з 44 до 22 років; зерновозів – із 45 до 30 років. Слід зазначити, що на сьогодні середній вік вагонів перевищує допустимі норми, зокрема піввагонів – 23 роки (за норми – 22 роки), зерновозів – 36 років (за норми – 30 років). Завдяки реалізації вище розглянутої програми планується скоротити середній вік піввагонів з 23 до 7 років. У зв’язку з набуттям чинності даного наказу у 2022 р. необхідно буде списати 43 зерновози, з них 38 належать АТ «Укрзалізниця», а 5 – іншим власникам. У свою чергу, у 2023 р. загальний вагонний парк має скоротитися на 469 од. (398 зерновозів АТ «Укрзалізниця», 71 од. приватного парку), у 2024 р. – на 1299 од. (574 та 725 од. відповідно). Найбільш масове списання рухомого складу як свідчать офіційні дані розпочнеться з 2025 р. і становитиме від 2 до 4 тис. вагонів на рік. Приватний парк до 2025 р. має скоротитися на 16 % за рахунок списання 15,6 тис. старих вагонів. До 2028 р. планується вивести з експлуатації близько 18 тис. од. піввагонів. Найбільша кількість піввагонів вибуде з приватних парків у 2023 та 2028 рр. – 5,1 та 5,9 тис. од. відповідно. У свою чергу кількість зерновозів, які належать приватним компаніям, зменшиться на 7,3 тис. од. Наразі залізничною мережею країни курсує понад 174 тис. вантажних вагонів різних форм власності, з яких понад 54 % експлуатуються з перевищеним нормативним терміном служби [14, 16, 20-22].

Розглядаючи перспективи

нарощення експорту вагонів вітчизняними вагонобудівними підприємствами, слід вказати, що у 2015 р. експортовано 2060 вантажних вагонів, у 2016 р. – 3940 од., у 2017 р. – 2536 од., у 2018 р. – 1012 од., у 2019 р. – 2380 од. Якщо говорити про структуру експорту в розрізі країн, то його левова частка за 2019 р. припала на Білорусь, до якої було експортовано 1752 од., другим за величиною ринком стала Росія – 282 од., третім – Молдова – 130 од. У значно меншій кількості (від 20 до 50 од.) було експортовано вагонів до Туркменістану, Монголії, Казахстану, Узбекистану. Щодо країн ЄС, то 24 вантажних вагони експортовано до Польщі, 2 од. – до Естонії, 1 од. – до Німеччини [23]. Таким чином, на сьогодні в загальному обсязі реалізації продукції вітчизняними вагонобудівними підприємствами експорт займає лише близько 22 % порівняно з 85 % у 2011 р.

Отже, наразі АТ «Укрзалізниця» та приватні транспортно-логістичні компанії не в змозі забезпечити належний рівень попиту на продукцію вітчизняних вагонобудівних підприємств, а залізничними компаніями інших країн останні поки що не розглядаються як постачальники інноваційного рухомого складу, що викликано низьким рівнем їх конкурентоспроможності на світовому ринку продукції залізничного машинобудування. З огляду на зазначене доцільним є перегляд політики розвитку вагонобудівних підприємств і формування дієвого механізму та інструментарію забезпечення їх стійких конкурентних позицій з метою завоювання нових ринків, відкритих для інноваційної продукції залізничного машинобудування.

Вченими вже протягом багатьох років проводяться дослідження у сфері забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. Зокрема значна кількість наукових праць В. Диканя [4-6] присвячена питанню забезпечення стійкого розвитку та конкурентоспроможності машинобудівних підприємств, у т. ч. і вагонобудівної галузі. Вчений зазначає, що імпульсом стимулювання розвитку внутрішнього ринку споживання, що створить плацдарм для якісної зміни економічної ситуації в комплексі, виступатиме зміна загальних, прийнятих на сьогоднішній день, принципів споживання, а саме перехід від політики імпортозаміщення до зростання сукупного внутрішнього попиту на продукцію вітчизняного машинобудування. Це можливо забезпечити за рахунок реалізації широкомасштабних державних програм розвитку та розбудови, які б передбачали залучення сучасних технологій та техніки, а також вимагали впровадження системи економічних заходів, пов’язаних з покращенням інвестиційного клімату та розвитком кадрового потенціалу підприємств машинобудування. При цьому особливою складовою стійкого функціонування сучасного машинобудівного підприємства є реалізація інноваційної моделі його розвитку, що дозволить забезпечити оновлення виробничих технологій та асортименту продукції і створить умови для максимального використання їх інтелектуального потенціалу. Забезпечити перехід на траєкторію стійкого розвитку та реалізувати інноваційну модель в машинобудівному комплексі покликані інноваційно-виробничі кластери та включені до їх складу інтелектуально-інноваційний центр, центр трансферту та комерціалізації і корпоративний університет машинобудування [4].

На ключовій ролі держави в стимулюванні розвитку та підвищенні конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств наполягає і колектив наукової праці [10]. Вчені зазначають, що ключові напрями підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудівної галузі України, лежать у площині суттєвого зростання ролі держави у створенні попиту і пропозиції на

продукти вагонобудування за рахунок формування сучасних ринкових механізмів по створенню транспортної інфраструктури; застосування різних фіскальних інструментів стимулювання промисловості, у тому числі, шляхом встановлення нормативних обмежень стосовно терміну експлуатації обладнання або використання відповідних технологій; впровадження за світовими стандартами способів захисту авторських прав на виготовлення продукції та технології; компенсування значними об'ємами прямих трансфертів з бюджету на підтримку перспективних проєктів; забезпечення умов залучення інвестицій для вдосконалення виробничих процесів і підвищення конкурентоспроможності підприємств; підготовка кваліфікованих працівників, які відповідають вимогам міжнародного ринку праці; створення системи співпраці між сектором бізнесу та державою, метою якої повинно стати поєднання комерційних та загальнонаціональних інтересів тощо [10].

Ураховуючи вагомість технологічних факторів у розвитку промислових підприємств у роботах [7-8] вченими наголошується увага на необхідності проведення максимальної модернізації промислових підприємств України через створення сприятливих умов кредитування та інвестування, які значно розширять внутрішній ринок, оцінювання наявного науково-виробничого потенціалу передових підприємств, налагодження зв'язків між науково-дослідними інститутами та виробничими підприємствами через створення науково-виробничих кластерів, які будуть сприяти інноваційному типу розвитку підприємств, розроблення законодавчо-нормативних та податкових заходів для підвищення інноваційної активності підприємств, розроблення державних програм щодо масштабних науково-дослідних і експериментально-конструкторських робіт по оновленню і модернізації промислової продукції з метою підвищення її якості та конкурентоспроможності, розроблення та реалізації програми дій по відновленню і модернізації активної частини основних фондів, популяризації та стимулювання впровадження сучасних методів менеджменту, маркетингу і логістики в діяльність підприємств та ін.

У науковій праці [3] розглянуто доволі широкий спектр інструментів підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств залежно від напряму впливу на рівень їх конкурентоспроможності, зокрема виділено: політико-правові, соціальні та культурологічні, демографічні, ресурсні, ринково-галузеві інструменти та НТП (у рамках макросередовища) і маркетингові, фінансові, техніко-технологічні, управлінські та економічні інструменти (у рамках мікросередовища).

У свою чергу, у дослідженні [9] йде мова про те, що формуванню унікальних конкурентних переваг певного промислового підприємства сприятиме впровадження таких сучасних інструментів маркетингу промислових підприємств як інструменти для збору первинної інформації щодо стану ринку, власного позиціонування та вивчення діяльності конкурентів; інструменти формування товарної політики; інструменти формування цінової політики; інструменти формування збутової політики; інструменти формування комунікаційної політики; інструменти рекламної політики та просування; інструменти післяпродажного та сервісного обслуговування; високотехнологічні інструменти (зокрема 3D-маркетинг).

Доволі цікавий підхід до забезпечення конкурентоспроможності представлено в роботі [2], де вченими зазначено, що в умовах розвитку Індустрії 4.0 та менеджменту 3.0 підприємства у власному розвитку дедалі частіше трансформують ділову активність з площини створення власних конкурентних

переваг у площину забезпечення конкурентоспроможності на принципах партнерства і взаємодії в системі економічних відносин. Взаємопов'язаність економічних агентів у процесах формування пропозиції зумовлюється потребою у розподілі ризиків, використанні потенціалу та ресурсів. При цьому партнерство, яке формує конкурентні переваги доцільно розподіляти на такі напрями як: науково-проектне партнерство (конкурентна перевага: спроможність створювати та застосовувати інновації), партнерство кадрового забезпечення (конкурентна перевага: розвиток кадрового потенціалу), фінансове партнерство (конкурентна перевага: стабільність інвестування), ринкове партнерство (конкурентна перевага: ринкова адаптивність), консультаційне партнерство (конкурентна перевага: розвиток інтелектуального капіталу), інформаційне та діджитал партнерство (конкурентна перевага: пришвидшення цифровізації).

Відзначаючи вагомість наукових досліджень у сфері забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, слід зазначити, що попри важливість міжгалузевого партнерства у цій сфері поки що питання партнерських взаємовідносин і взаємодії найбільшого споживача продукції вітчизняного вагонобудування, залізничного монополіста – АТ «Укрзалізниця», залишається поза увагою і потребує більш детального дослідження. Зокрема доцільним є формування сприятливого середовища для генерування інноваційних ідей і розроблення високотехнологічної продукції, відповідної світовим стандартам якості, і конкурентоспроможної на ринку. Останнє визначає потребу в залученні до вказаного інтеграційного об'єднання окрім вагонобудівних підприємств й інших суб'єктів, зокрема транспортно-логістичних підприємств, науково-дослідних та освітніх установ та інших обслуговуючих підприємств, що дозволить охопити весь технологічний ланцюг від створення ідеї та дослідного зразка інноваційного продукту до виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування та її реалізації.

Ідею щодо формування інноваційного об'єднання у вагонобудівній галузі покладено в основу розроблених концептуальних положень забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, які визначають мету, принципи, завдання та інструменти формування конкурентних переваг вагонобудівних підприємств на основі активізації їх інноваційно-технологічного співробітництва з іншими учасниками процесу створення інноваційної високотехнологічної продукції (рис. 2).

Як ключові інструменти забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств в умовах поглиблення інноваційно-технологічної співпраці визначено такі:

по-перше, інструменти забезпечення інноваційно-технологічного оновлення виробничої бази підприємств: стратегія технологічного розвитку вагонобудівних підприємств; гнучке виробництво на основі гібридних систем і технологій; ощадливе виробництво; реінжиніринг бізнес-процесів та ін.;

по-друге, інструменти забезпечення процесів інноваційно-технологічної колаборації учасників створення високотехнологічної продукції: цифрова платформа інноваційного співробітництва; інтегровані технології організації інноваційної діяльності; компетентні проєктні команди у сфері управління інноваційними проєктами та ін.;

Мета — формування конкурентних переваг вагонобудівних підприємств на основі активізації інноваційно-технологічного співробітництва

Принципи — автономності, самостійності, домінантності управління, синергетичності, гнучкості, цілеспрямованості, ефективності

Завдання — забезпечення тісної співпраці між підприємствами в контексті формування інноваційних конкурентних переваг та реалізації потенціалу їх конкурентоспроможності

- організація якісного організаційно-управлінське забезпечення процесу виробництва інноваційної продукції вагонобудування за рахунок використання сучасних форм та методів управління високотехнологічним виробництвом
- формування ефективної системи матеріального забезпечення виробництва вагонобудівної продукції за рахунок використання якісних матеріальних ресурсів, комплектуючих, вузлів та агрегатів, зокрема вітчизняного виробництва, прозорого та якісного відбору постачальників, забезпечення своєчасної доставки транспортно-логістичними підприємствами та ін.
- формування сучасної техніко-технологічної бази виробництва за рахунок моніторингу та впровадження світових інноваційних розробок у сфері техніки та технологій виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування, і забезпечення якісного обслуговування техніко-технологічної бази виробництва
- залучення високоінтелектуальних кадрів до процесів виробництва та реалізації високотехнологічної вагонобудівної продукції
- формування сучасного інформаційного середовища з метою інформаційно-комунікаційного забезпечення процесів проєктування, виробництва та реалізації продукції й інших внутрішніх супутніх бізнес-процесів, а також ефективної взаємодії із зовнішніми партнерами
- створення інноваційно активного середовища за рахунок забезпечення організаційно-технологічної цілісності процесу виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування в межах міжгалузевого інноваційно-інтегрованого середовища і здійснення моніторингу та впровадження світових інноваційних рішень в галузі вагонобудування
- розроблення ефективної експортно-збутової політики та налагодження тісних взаємозв’язків з країнами-споживачами вітчизняної вагонобудівної продукції
- забезпечення співробітництва з міжнародними лідерами в галузі вагонобудування щодо вивчення їх досвіду у створенні високотехнологічного виробництва вагонобудівної продукції
- формування інвестиційної платформи для виробництва високотехнологічної вагонобудівної продукції та використання світових передових технологій у галузі вагонобудування
- розбудова цифрової платформи для ефективної комунікації учасників інтегрованого інноваційного середовища виробництва конкурентоспроможної вагонобудівної продукції

Інструменти — *інструменти забезпечення інноваційно-технологічного оновлення виробничої бази підприємств*: стратегія технологічного розвитку вагонобудівних підприємств; гнучке виробництво на основі гібридних систем і технологій; ощадливе виробництво; реінжиніринг бізнес-процесів

інструменти забезпечення процесів інноваційно-технологічної колаборації учасників створення високотехнологічної продукції: цифрова платформа інноваційного співробітництва; інтегровані технології організації інноваційної діяльності; механізми трансферту технологій; компетентні проєктні команди у сфері управління інноваційними проєктами; фонди інноваційних розробок; цифрові технології комп’ютерного моделювання і конструювання

інструменти формування позитивного іміджу та завоювання лояльності споживачів на ринку: стратегія клієнтоцентричної корпоративної культури вагонобудівних підприємств; персоналізовані пропозиції для споживачів; омніканальна комунікація з клієнтами; кросфункціональна взаємодія центрів відповідальності за формування позитивного досвіду споживачів та управління їх враженнями; кастомізація продукції тощо

Рис. 2. Концептуальні положення забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств в умовах активізації процесів інноваційно-технологічної колаборації

по-третє, інструменти формування позитивного іміджу та завоювання лояльності споживачів на ринку: стратегія клієнтоцентричної корпоративної культури вагонобудівних підприємств; персоналізовані пропозиції для споживачів; омніканальна комунікація з клієнтами; кросфункціональна взаємодія центрів відповідальності за формування позитивного досвіду споживачів та управління їх враженнями; кастомізація продукції тощо.

Висновки. Отже, в останні роки на тлі суттєвого економічного спаду, викликаного пандемією, вітчизняна вагонобудівна галузь перебуває у складному становищі. Встановлено, що незважаючи на перспективність її розвитку, що обумовлено значною розгалуженістю залізничної мережі і наявністю стабільного попиту на залізничні перевезення, наразі зафіксовано скорочення обсягів виробництва вантажних вагонів та платформ в Україні (з рекордних 52 тис. вагонів у 2011 р. до 3,2 тис. од. у 2020 р.). Виявлено, що погіршення геополітичних та зовнішньоекономічних відносин України з основними замовниками продукції вагонобудівних підприємств обумовили потребу компенсації втраченого експорту внутрішнім попитом на їх продукцію. Встановлено, що наразі АТ «Укрзалізниця» та приватні транспортно-логістичні компанії не в змозі забезпечити належний рівень попиту на продукцію вітчизняних вагонобудівних підприємств, а залізничними компаніями інших країн останні поки що не розглядаються як постачальники інноваційного рухомого складу, що викликано низьким рівнем їх конкурентоспроможності на світовому ринку продукції залізничного машинобудування. Доведено доцільність формування сприятливого середовища для генерування інноваційних ідей і розроблення високотехнологічної продукції за рахунок залучення до інтеграційного об'єднання окрім вагонобудівних підприємств й інших суб'єктів, що дозволить охопити весь технологічний ланцюг від створення ідеї та дослідного зразка інноваційного продукту до виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування та її реалізації. Розроблено концептуальні положення забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, які визначають мету, принципи, завдання та інструменти формування конкурентних переваг вагонобудівних підприємств на основі активізації їх інноваційно-технологічного співробітництва з іншими учасниками процесу створення інноваційної високотехнологічної продукції.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1 В Україні на 40 % скоротилося виробництво вантажних вагонів. *agropolit.com: веб-сайт*. URL: https://agropolit.com/ (дата звернення: 31.01.2022).

2 Бояринова К. О., Гавриш Ю. О. Партнерство як інструмент забезпечення конкурентоспроможності в системі економічних відносин підприємств. *Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи*: тези доповідей II Міжнар. наук.-практ. конф. (22 квітня 2021 р., м. Київ). Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського, Вид-во «Політехніка», 2021. С. 40-41.

3 Гребинаха А. В. Інструменти підвищення конкурентоспроможності підприємств вагонобудування. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки*. 2019. Вип. 35. С. 51-55.

4 Дикань В. Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 49. С. 11-18.

5 Дикань В. Л., Корінь М. В. Державне регулювання промислового розвитку України. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2018. № 61. С. 9-19.

6 Дикань В. Л., Обруч Г. В. Визначення ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 56. С. 9-18.

7 Калініченко Л. Л. Інноваційна модель розвитку України в умовах євроінтеграційних процесів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2016. Вип. 6. Ч. 1. С. 139-143.

8 Ковальчук С. В. Актуалізація маркетингових стратегій в контексті інноваційного розвитку підприємств: монографія. Хмельницький: Поліграфіст-2, 2012. 280 с.

9 Красовська О. Ю. Управління маркетинговими інструментами промислового підприємства: дис. … д-ра екон. наук: 08.00.04. Запоріжжя, 2020. 451 с.

10 Ніженська В. В., Величко Л. А. Проблеми забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств. *Молодий вчений*. 2019. № 12 (76). С. 460-464.

11 Обруч Г. В. Забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04. Харків, 2017. 265 с.

12 Овчиннікова В. О. Концептуальні положення управління стратегічним союзом. *Інноваційна діяльність та економічна безпека підприємств*: колективна монографія. Дніпро: Пороги, 2017. С. 97-110.

13 Токмакова І. В., Обруч Г. В. Механізм інвестиційного забезпечення розвитку вагонобудівних підприємств. *Oxford Debate* (December 17, 2019). UK: Oxford Town Hall, 2019. P. 167-174.

14 Чому Ахметов та Веревський стали на захист старих вагонів. *biz.censor.net: веб-сайт*. URL: https://biz.censor.net/r3295092 (дата звернення: 01.02.2022).

15 Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт. *Державна служба статистики України: веб-сайт*. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення: 01.02.2022).

16 Звіт Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства «Українська залізниця»: постанова Верховної Ради України №1734-IX від 09.09.2021. *Законодавство України: веб-сайт*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1734-20#Text (дата звернення: 28.01.2022).

17 Українське вагонобудування може зупинитися вже у 2021 р. – керівники заводів. *Інтерфакс Україна: веб-сайт*. URL: https://ua.interfax.com.ua/news/economic/690212.html (дата звернення: 28.01.2022).

18 Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування. *Державна регуляторна служба України: веб-сайт*. URL: http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/dokument-6128_0_19-21.pdf (дата звернення: 01.02.2022).

19 Президент: Сьогодні стартує наступний важливий напрямок «Великого будівництва» – нова українська залізниця. *Президент України: офіційне інтернет-представництво*. URL: https://www.president.gov.ua/news/prezident-sogodni-startuye-nastupnij-vazhlivij-napryamok-vel-71505 (дата звернення: 28.01.2022).

20 Мегапроєкти. «Велике будівництво». *Ліга: Бізнес: веб-сайт*. URL: https://biz.liga.net/ua/all/transport/article/a-300-smojete-bolshoe-stroitelstvo-doshlo-do-

uz-na-vagony-100-mlrd-a-dengi-est (дата звернення: 28.01.2022).

21 Старт програми оновлення вантажного парку – завод АТ «Укрзалізниця» збудував 60 нових піввагонів. *АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт*. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/575652/ (дата звернення: 29.01.2022).

22 Програма оновлення парку вантажних вагонів стартує вже з 2022 року. *Міністерство інфраструктури України: веб-сайт*. URL: https://mtu.gov.ua/news/33350.html (дата звернення: 30.01.2022).

23 Чи є попит на продукцію українських вагонобудівників за межами країни. *railexpoua.com: веб-сайт*. URL: https://railexpoua.com/novyny/vahony-na-eksport-chy-ie-popyt-na-produktsiiu-ukrainskykh-vahonobudivnykiv/ (дата звернення: 01.02.2022).

REFERENCES:

1 *agropolit.com: web-site* (2021), "Production of freight cars decreased by 40% in Ukraine", available at: https://agropolit.com/ (Accessed 31 Jan 2022).

2 Boiarynova. K. O. and Havrysh. Yu. O. (2021), "Partnership as a tool for ensuring competitiveness in the system of economic relations of enterprises", II International Scientific and Practical Conference "*Business, innovation, management: problems and prospects*", Kyiv, Igor Sikorsky KPI, pp. 40-41.

3 Hrebynakha, A. V. (2019), "Tools for improving the competitiveness of car building enterprises", *Scientific Bulletin of Kherson State University. Series: Economic Sciences,* vol. 35, pp. 51-55.

4 Dykan, V. L. (2015), "Integrated approach to managing the sustainable development of mechanical engineering enterprises", *Bulletin of Transport and Industrial Economics,* vol. 49, pp. 11-18.

5 Dykan, V. L. and Korin, M. V. (2018), "State regulation of industrial development of Ukraine", *Bulletin of Transport and Industrial Economics,* vol. 61, pp. 9-19.

6 Dykan, V. L. and Obruch, H. V. (2017), "Determination of the effectiveness of realizing the competitiveness potential of car building enterprises", *Bulletin of Transport and Industrial Economics,* vol. 56, pp. 9-18.

7 Kalinichenko, L. L. (2016), "Innovative model of Ukraine's development in the context of European integration processes", *Scientific Bulletin of Uzhgorod National University. Series: International Economic Relations and the world economy,* vol. 6, no. 1, pp. 139-143.

8 Kovalchuk, S. V. (2012) Aktualizatsiia marketynhovykh stratehii v konteksti innovatsiinoho rozvytku pidpryiemstv [Updating marketing strategies in the context of innovative development of enterprises], Khmelnitsky: Polygraphist-2.

9 Krasovska, O. Yu. (2020) Upravlinnia marketynhovymy instrumentamy promyslovoho pidpryiemstva [Managing marketing tools of an industrial enterprise] (Doctor's Thesis), Zaporizhia.

10 Nizhenska, V. V. and Velychko, L. A. (2019), "Problems of ensuring the competitiveness of industrial enterprises", *Young scientist,* vol. 12 (79), pp. 460-464.

11 Obruch, H. V. (2017) Zabezpechennia rozvytku potentsialu konkurentospromozhnosti vahonobudivnykh pidpryiemstv Ukrainy [Ensuring the development of the competitiveness potential of car building enterprises in Ukraine] (PhD Thesis), Kharkiv.

12 Ovchynnikova, V. O. (2017), "Conceptual provisions of strategic union management", Innovatsiina diialnist ta ekonomichna bezpeka pidpryiemstv [Innovative activity and economic security of enterprises], Dnipro: Porohy, pp. 97-110.

13 Tokmakova, I. V. and Obruch, H. V. (2019), "Mechanism of investment support for the development of car building

enterprises", *Oxford Debate* (December 17, 2019), UK: Oxford Town Hall, 2019, pp. 167-174.

14 *biz.censor.net: web-site* (2021), "Why Akhmetov and Verevsky came to the defense of old cars", available at: https://biz.censor.net/r3295092 (Accessed 01 Feb 2022).

15 *Official web-site of State Statistics Service of Ukraine: web-site* (2021), "Economic statistics / Economic activity / Transport", available at: http://www.ukrstat.gov.ua/ (Accessed 01 Feb 2022).

16 *Legislation Of Ukraine* (2021) "Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine "Report of the temporary investigative commission of the Verkhovna Rada of Ukraine on the inspection and assessment of the state of Joint Stock Company "Ukrainian railway", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1734-20#Text (Accessed 28 Jan 2022).

17 *interfax.com.ua: web-site* (2021), "Ukrainian car building may stop as early as 2021 – plant managers", available at: https://ua.interfax.com.ua/news/economic/690212.html (Accessed 28 Jan 2022).

18 *Official web-site of State Regulatory Service of Ukraine: web-site* (2021), "Some issues of determining the conditions and procedure for organizing the activities of public railway transport", available at: http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/dokument-6128_0_19-21.pdf (Accessed 01 Feb 2022).

19 *President of Ukraine: official internet representative office: web-site* (2021), "President: the next important direction of "Big Construction" starts today – the new Ukrainian railway", available at: https://www.president.gov.ua/news/prezident-sogodni-startuye-nastupnij-vazhlivij-napryamok-vel-71505 (Accessed 28 Jan 2022).

20 *biz.liga.net: web-site* (2021), "Megaprojects. "Big Construction", available at: https://biz.liga.net/ua/all/transport/article/a-300-smojete-bolshoe-stroitelstvo-doshlo-do-uz-na-vagony-100-mlrd-a-dengi-est (Accessed 28 Jan 2022).

21 *Official web-site of JSC "Ukrzaliznytsya"* (2021), "Launch of the cargo fleet renewal program – Ukrzaliznytsia plant has built 60 new gondola cars", available at: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/575652/ (Accessed 29 Jan 2022).

22 *Official web-site of Ministry of Infrastructure of Ukraine: web-site* (2021), "The program of updating the fleet of freight cars starts in 2022", available at: https://mtu.gov.ua/news/33350.html (Accessed 30 Jan 2022).

23 *railexpoua.com: web-site* (2021), "Is there a demand for the products of Ukrainian car builders outside the country", available at: https://railexpoua.com/novyny/vahony-na-eksport-chy-ie-popyt-na-produktsiiu-ukrainskykh-vahonobudivnykiv (Accessed 01 Feb 2022).

УДК 338.47:656.2

СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Овчиннікова В.О., д.е.н., професор,
Корінь М.В., д.е.н., професор,
Обруч Г.В., к.е.н., доцент,
Чорнобровка І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

На основі ґрунтовного аналізу сучасного стану підприємств залізничного транспорту виявлено стале скорочення обсягових показників їх роботи і зниження частки залізничної компанії на ринку транспортно-логістичних послуг. Встановлено, що наростання проблем зношеності і технічної непридатності залізничної інфраструктури та рухомого складу призвело до скорочення провізної і пропускної спроможності підприємств залізничного транспорту та зниження якості залізничних перевезень. Доведено доцільність застосування інструментів забезпечення сталого розвитку підприємств, які довели свою ефективність в умовах системної кризи. Виявлено, що одним із найефективніших наразі антикризових інструментів забезпечення сталого розвитку підприємств є соціальна відповідальність. Досліджено особливості впровадження компаніями практики соціально відповідального господарювання. В умовах інтернаціоналізації та глобалізації бізнесу доведено доцільність впровадження принципів корпоративної соціальної відповідальності в діяльність національної залізничної компанії. Розроблено модель впровадження соціальної відповідальності в АТ «Укрзалізниця», що включає функціональний, забезпечуючий, інструментальний та результативний блоки реалізації цілей соціально відповідального господарювання підприємствами галузі.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, сталий розвиток, антикризові інструменти, соціальна відповідальність, модель.

SOCIAL RESPONSIBILITY AS A TOOL FOR ENSURING THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF THE SOCIO-ECONOMIC CRISIS

Ovchynnikova V., Doctor of Economics, Professor,
Korin M., Doctor of Economics, Professor,
Obruch H., PhD in Economics, Associate Professor,
Chernobrovka I., PhD in Economics, Associate Professor (USURT)

Based on analysis of the current state of railway transport enterprises, a steady reduction in the volume indicators of their work and a decrease in the share of the railway company in the market of transport and logistics services were revealed. It is established that the growing problems of deterioration and technical unsuitability of railway infrastructure and rolling stock have led to a reduction in the carrying and capacity of railway transport

© Овчиннікова В.О.,
Корінь М.В.,
Оруч Г.В.,
Чорнобровка І.В.

enterprises and a decrease in the quality of railway transportation. The expediency of using tools to ensure the sustainable development of enterprises, which proved the effectiveness of use in the context of a systemic crisis, is proved. It is revealed that one of the most effective anti-crisis tools for ensuring sustainable development of enterprises is social responsibility. The features of companies' implementation of socially responsible management practices are studied. In the context of internationalization and globalization of business, the expediency of implementing the principles of corporate social responsibility in the activities of the national railway company is proved. A model of implementing social responsibility at JSC "Ukrzaliznytsia" has been developed, which includes functional, providing, instrumental and effective blocks for implementing the goals of socially responsible management by industry enterprises. In particular, the functional block is formed on the basis of identifying traditional and specific functions, the performance of which is facilitated by social responsibility. The supporting block determines the expediency of forming resource, intellectual and personnel, information and innovation and methodological support for the development of social responsibility in railway transport. The tool block defines promising tools, the use of which in the activities of the railway company will allow achieving economic, social and environmental sustainability in the long term and will contribute to the formation of a positive image of railway company. The effective block defines economic, social and environmental results, which are achieved by introducing the practice of socially responsible management.

***Keywords**: railway transport enterprises, sustainable development, anti-crisis tools, social responsibility, model.*

Постановка проблеми. На сьогоднішній день національний перевізник АТ «Укрзалізниця» розвивається в умовах глибокої системної кризи, що знаходить відображення в негативній динаміці показників його розвитку. Залізнична компанія стрімко втрачає стійкі позиції не лише на міжнародному, але й на вітчизняному транспортно-логістичному ринку. Гостра потреба в покращенні системи управління АТ «Укрзалізниця», подоланні проявів корупції та політичної залежності діяльності компанії, оптимізації операційних бізнес-процесів і підвищенні ефективності діяльності, налагодженні процесів матеріально-технічного забезпечення, покращенні стану інфраструктури і рухомого складу та підвищенні безпечності і якості залізничних перевезень визначає доцільність зміни підходів і механізмів забезпечення сталого господарювання підприємств залізничного транспорту, зокрема використання потенціалу соціальної відповідальності як найбільш ефективного сьогодні антикризового інструменту забезпечення сталого розвитку підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню особливостей забезпечення сталого розвитку підприємств залізничного транспорту присвячено наукові праці широкого кола вчених, серед яких: В. Дикань, Н. Каличева, О. Мних, Н. Панченко, І. Токмакова, В. Яновська та ін. [1-7]. Однак, на сьогодні, зважаючи на трансформаційні зміни в економічному середовищі розвитку бізнес-суб'єктів, у т. ч. транспортно-логістичного сектору, і загострення кризових явищ в соціальній та екологічній сфері, актуального значення набуває дослідження ефективності використання потенціалу соціальної відповідальності як дієвого антикризового інструменту забезпечення сталого зростання підприємств залізничного транспорту.

Метою статті є дослідження стану та тенденцій розвитку підприємств залізничного транспорту і обґрунтування доцільності застосування потенціалу соціальної відповідальності як

антикризового інструменту забезпечення їх сталого зростання.

Виклад основного матеріалу. Аналізуючи стан АТ «Укрзалізниця» протягом 2010-2021 рр., стає зрозуміло, що частка вітчизняної залізничної компанії на ринку вантажних перевезень країни знизилася з 57,3 до 50,7 %, а обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом скоротився на 27,3 % з 432,5 до 314,3 млн т відповідно (рис. 1) [8]. Поряд з цим, незважаючи на зростання обсягу вантажних перевезень залізничним транспортом у 2021 р. на 2,9 % порівняно з попереднім роком, слід відзначити, що нарощення обсягів роботи інших видів транспорту відбувалося більш прискореними темпами. Зокрема за цей період темп приросту обсягів вантажних перевезень автомобільним транспортом склав 16,2 %, тобто на 13,3 % більше порівняно з темпом приросту обсягів вантажної роботи залізничного транспорту.

Рис. 1. Динаміка обсягу вантажних перевезень підприємствами транспорту, у т. ч. залізничного транспорту, за період 2010-2021 рр. [8]

Безсумнівно, стале погіршення показників обсягової роботи підприємств залізничного транспорту зумовлено поглибленням системних проблем, що з часом набувають все більш катастрофічних наслідків. На сьогодні потенціал провізної і пропускної спроможності підприємств залізничного транспорту практично вичерпано, що пов'язано з наростанням проблеми зношеності і технічної непридатності залізничної інфраструктури і рухомого складу.

Локомотивний парк АТ «Укрзалізниця» наразі перебуває в критичному стані: тепловози зношені на 98,3 %, електровози – на 94,4 %. Середній вік електровозів складає 40,6 років при нормативному терміну експлуатації в 30 років, магістральних тепловозів – 30,7 років у при нормативі 20 років, маневрових тепловозів – 35,8 років у при нормативі 25 років. У свою чергу кількість локомотивів, термін експлуатації яких нині менше 25 років, складає лише близько 5 % інвентарного парку тягового рухомого складу [9]. Отже, більшість локомотивів вичерпали нормативний термін безпечної експлуатації і мають бути списані через критичну загрозу безпеці руху поїздів і можливість завдання невиправної техногенної шкоди

навколишньому середовищу.

Ігнорування потреби в здійсненні капітально-відновлювальних робіт і реконструкції залізничних колій призвело до катастрофічної ситуації - зростання довжини непридатних для подальшої експлуатації колій і збільшення кількості залізничних ділянок, на яких діють швидкісні обмеження. Станом на кінець 2021 р. 6883,4 км головних колій потребували капітального ремонту, а 2888,7 км – здійснення робіт з реконструкції залізничного полотна. Тенденція нарощення обсягів простроченого капітального ремонту та реконструкції залізничного полотна зберігається уже протягом багатьох років. Так, за 2021 р. вдалося капітального відновити лише 78,5 км головних і 48,8 км станційних та спеціальних колій, рівень реконструкції полотна склав 194,3 км [10].

Не менш скрутною залишається ситуація зі станом вагонного парку. На сьогодні рівень зношеності вантажних вагонів складає 92,72 %, що пов'язано з неналежним рівнем їх оновлення і несвоєчасністю здійснення ремонтних робіт. Загалом за 1992-2020 рр. темпи списання вантажних вагонів перевищували темпи їх оновлення майже в 7 разів. Як результат, 70 % від загальної кількості вантажних вагонів (73,3 тис. од.) використовується понаднормативний термін, а 18,4 тис. од. у зв'язку з півтораразовим перевищенням встановленого терміну служби та з вимог безпеки руху мають бути списані найближчим часом [11].

Щодо технічного стану пасажирського рухомого складу слід вказати, що за останні п'ять він значно скоротився, зокрема кількість пасажирських вагонів зменшилася на 1005 од. (26 %); секцій електропоїздів – на 243 секції (21 %), секцій дизель-поїздів – на 66 секцій (31 %). Через системне недофінансування 41 % експлуатаційного парку пасажирського рухомого складу потребує різних видів ремонту, які наразі відкладено у зв'язку з невідповідністю тарифів на пасажирські перевезення економічно обґрунтованому рівню, і через відсутність компенсації з бюджету за виконання соціально значущих перевезень [11].

Зважаючи на катастрофічний технічний стан рухомого складу та інфраструктури, важливо вказати, що на сьогодні це є основною причиною транспортних подій, кількість яких протягом останніх десяти років невпинно зростає. Так, протягом 2010 р. зафіксовано 308 транспортних подій, більшість яких спровоковано появою несправностей локомотивів і їх переобладнанням на шляху прямування [12]. У 2019 р. на залізничному транспорті загалом сталося 1202 транспортних події, з яких 128 – зіткнення, сходження з рейок рухомого складу залізничного транспорту, 24 – пожежі, які сталися на рухомому складі. У 2020 р. на українській залізниці відбулося 813 транспортних подій, у т. ч. з причини зіткнення і сходження з рейок рухомого складу – 126 [13-14].

Поряд з цим відповідно знижується і якість вантажних та пасажирських перевезень і рівень лояльності споживачів до послуг залізничного транспорту. Протягом останніх років клієнти вкрай незадоволені рівнем сервісу та якістю послуг, що надаються підприємствами залізничного транспорту. У таких умовах найбільш загрозливого характеру для залізничної галузі набуває втрата довіри до залізничної компанії з боку споживачів, які можуть здійснити свідомий перехід до користування послугами інших видів транспорту, що в кінцевому підсумку може призвести до подальшого падіння обсягів перевезень, втрати вагомої долі на транспортно-логістичному ринку, зростання боргових зобов'язань і погіршення фінансово-економічного становища залізничної компанії. Зокрема, у сфері вантажних перевезень клієнти стикаються з порушенням термінів і збереженості вантажів, дефіцитом тяги і

простоями рухомого складу в її очікуванні, непрогнозованістю і постійним зростанням тарифів на перевезення, недосконалістю механізму розподілу вагонів і корупційними проявами в цій сфері, орієнтацією на інтереси ключових вантажовідправників та ігноруванням інших учасників ринку тощо.

Пасажири у свою чергу невпинно скаржаться на рівень сервісу пасажирських перевезень, зокрема більшість скарг викликані неналежним санітарно-гігієнічним станом вагонів, застарілістю рухомого складу і його непридатністю для подальшого використання, зниженням частоти руху поїздів і скороченням їх кількості за більшістю напрямків, порушенням графіку руху поїздів, неналежним облаштуванням залізничних вокзалів і станцій тощо.

Одночасно зі скороченням технічного, інноваційно-технологічного та інвестиційного ресурсу підприємств залізничного транспорту відбувається скорочення кадрового потенціалу залізничної галузі, що поступово втрачає висококваліфікованих фахівців, які мають вагомий практичний досвід і здатні до реалізації якісних реформаційних трансформацій у цій сфері. Останніми роками зафіксовано загрозливу тенденцію зменшення кількості працівників: загалом за період 2010-2020 рр. середньооблікова чисельність працівників основної діяльності скоротилася вдвічі з 343,2 тис. осіб у 2010 р. до 174,2 тис. осіб у 2020 р. За останні роки працевлаштовано працівників значно менше порівняно із статистикою звільнень: зокрема у 2016 р. кількість прийнятих працівників склала 44,7 тис. осіб, у 2017 р. – 69,8 тис. осіб, у 2018 р. – 28,6 тис. осіб, у 2019 р. – 58,6 тис. осіб, у 2020 р. – 21,8 тис. осіб [15].

Вище зазначене дозволяє дійти висновку про значну дестабілізацію діяльності АТ «Укрзалізниця» і відсутність в останньої можливостей протистояти зовнішнім та внутрішнім загрозам. Це вказує на доцільність застосування інструментів забезпечення сталого розвитку, які довели ефективність використання в умовах системної кризи. Одним із найбільш ефективніших наразі антикризових інструментів забезпечення сталого розвитку підприємств, що потребує детальнішого розгляду, є соціальна відповідальність.

На сьогодні корпоративна соціальна відповідальність є один із ключових принципів побудови успішного бізнесу та ефективним інструментом забезпечення сталого зростання підприємств. Прийнята у сучасній світовій діловій практиці корпоративна відповідальність вимагає від компаній участі у покращенні якості послуг і забезпеченні лояльності клієнтів, поліпшенні умов праці, соціальних умов життя населення та захисту навколишнього середовища. Тобто, корпоративна соціальна відповідальність є добровільним внеском компанії у розвиток держави, суспільства та бізнесу в економічній, соціальній та екологічній сферах, пов’язаних із здійсненням її господарської діяльності.

В умовах посилення процесів інтернаціоналізації та глобалізації бізнесу принципи корпоративної соціальної відповідальності повинні бути інтегровані і в моделі розвитку національної залізничної компанії. Для залізничного транспорту, який є основою транспортної системи нашої країни та на підприємствах якого працює близько 250 тис. осіб, формування дієвої політики соціальної відповідальності має першочергове значення. Наразі залізничній компанії при прийнятті ключового рішення необхідно приймати до уваги інтереси держави, клієнтів, інвесторів, персоналу, а корпоративна соціальна відповідальність має стати значущим фактором динамічного розвитку компанії.

Дослідження досвіду компаній різних галузей підтверджує, що існує

значна позитивна кореляція між прибутковістю активів (ROA) та продажів (ROS) і соціальною активністю компанії, між прибутковістю капіталу та акцій (ROC, ROE) і соціальною позицією компанії. У результаті провадження концепції соціальної відповідальності зростає загальний прибуток акціонерів компаній, дохідність активів та капіталу. Крім того, існує позитивна кореляція між інвестиціями у розвиток персоналу та курсом акцій компанії. Співробітники таких компаній відчувають велику відданість соціально залученим підприємствам і згодні прискорювати темпи та обсяги роботи в компанії, яка підтримує суспільні програми. Поліпшення ставлення співробітників до компанії зумовлює покращення задоволеності клієнтів і підвищення прибутку.

Наразі багатьом компаніям вдалося досягти значущих результатів у напрямі впровадження практики соціально відповідального ведення бізнесу. Зокрема в якості прикладів слід розглянути діяльність компанії General Electric, в основу якої покладено принципи соціальної відповідальності (рис. 2).

Рис. 2. Стратегія корпоративної соціальної відповідальності компанії General Electric: погляд у майбутнє транспорту [4]

Німецький хімічний концерн BASF поєднує економічні успіхи з дбайливим ставленням до навколишнього середовища та соціальною відповідальністю. Співробітники групи компанії здійснюють значний внесок в успішний розвиток бізнесу клієнтів у різних індустріях практично у всіх країнах світу, забезпечуючи надійне майбутнє та кращу якість життя для кожної людини. В Україні концерн BASF реалізує проєкт реставрації об'єктів Шарівського палацово-паркового комплексу в Харківській області. Крім того, компанія розвиває освітній проект BASF Kids Lab, завданням якого є познайомити школярів із захоплюючим світом хімічної науки [16].

Як свідчить вище зазначене, політика соціальної відповідальності викликає зацікавлення в інвесторів та уряду, адже довгострокове стійке функціонування сприяє зниженню не лише фінансових ризиків,

довгостроковому поліпшенню іміджу і ділової репутації, а також зростанню капіталізації та конкурентоспроможності, що забезпечують прибутковість і сталий розвиток компаній. Для оцінювання потенціалу підприємств щодо створення підприємствами суспільної цінності у контексті корпоративної соціальної відповідальності необхідна змістовна інформація та доступ до неї з боку інвесторів, клієнтів, партнерів, різних зацікавлених сторін. Затребуваним з цієї точки зору став формат інтегрованого звіту компаній для підтримки стійкості бізнес-середовища і прийняття ефективніших рішень стейкхолдерами.

Практика формування інтегрованого звіту про сталий розвиток знайшла відображення в діяльності багатьох вітчизняних компаній, насамперед, державної форми власності. Зокрема АТ «Укрзалізниця» починаючи з 2017 р. впроваджено практику формування інтегрованих звітів про діяльність, у межах яких розкриваються питання соціальної та екологічної відповідальності і особливості сталого розвитку та взаємодії із зацікавленими сторонами. Підприємство взяло на себе добровільне зобов'язання сприяти досягненню сталого економічного зростання та зайнятості, зокрема сприяти зростанню ВВП через створення та розвиток високотехнологічних конкурентоспроможних виробництв; збільшувати внутрішній попит за рахунок зростання доходів співробітників та активізації інвестиційних процесів; підтримувати експорт з високою часткою валової доданої вартості; реалізовувати інфраструктурні проєкти (будувати швидкісні колії, транспортні засоби для залізничних перевезень – вагони) [17].

У цьому аспекті слід відзначити, що в структурі залізничної компанії є Департамент «Корпоративної соціальної відповідальності», завданням якого визначено побудову і розвиток ефективної системи корпоративного управління в частині елементів корпоративної соціальної відповідальності та сталого розвитку, що заснована на відкритості, прозорості та підзвітності; випуск нефінансової звітності згідно з міжнародними стандартами; побудову внутрішніх і зовнішніх комунікацій з метою створення позитивного соціально-відповідального іміджу товариства та його регіональних філій, філій; розробку і реалізацію інформаційної політики товариства щодо корпоративної соціальної відповідальності та сталого розвитку, забезпечення взаємодії з громадськістю, підвищення відкритості, прозорості діяльності товариства, престижу та ділової репутації, а також залучення до цієї роботи різних зацікавлених сторін [18].

Поряд з цим незважаючи на існування в структурі залізничної компанії Департаменту корпоративної соціальної відповідальності на сьогодні потенціал соціально відповідального господарювання як базису забезпечення сталого розвитку не використовується належним чином. Діюча на підприємствах галузі нормативна база і практика соціальної відповідальності включають лише окремі аспекти, зокрема безкоштовне медичне обслуговування, безперервну систему підготовки та перепідготовки кадрів, безкоштовний проїзд залізничним транспортом, підтримку ветеранів і пенсіонерів, які працювали на залізничному транспорті та ін. Для забезпечення сталого розвитку АТ «Укрзалізниця» і ефективного провадження політики корпоративної соціальної відповідальності на залізничному транспорті, доцільним є розроблення комплексної багатовимірної моделі, у рамках якої першочергова увага буде зосереджена на питаннях соціальної політики і сприяння повнішому використанню людського капіталу на основі соціальних програм та екологічних проєктів, підвищенні рівня відповідальності компанії перед клієнтами, а також співробітниками,

оскільки лише залучений і соціально задоволений працівник може сприяти сталому ефективному зростанню компанії.

Соціальній відповідальності як ефективному інструменту забезпечення сталого розвитку компанії характерно виконання таких традиційних функцій: організаційна – соціальна відповідальність сприяє мінімізації конфліктів між бізнес-організацією та її стейкхолдерами; інформаційна – створює стійкі полівекторні комунікації, спрямовані на поширення інформації в рамках інституту соціальної відповідальності бізнесу (у форматі інтегрованих звітів, звітів про сталий розвиток і соціально відповідальне господарювання, інтернет сторінці компанії та ін.); обмежувальна – інститут соціальної відповідальності бізнесу обмежує діяльність бізнес-організації у межах етичних і соціальних запитів суспільства; попереджувальна – система формальних та неформальних санкцій у межах інституту соціальної відповідальності бізнесу, що використовуються у разі соціально-безвідповідальної поведінки; координуюча – інститут соціальної відповідальності бізнесу сприяє зниженню трансакційних витрат та регулювання екстернальних ефектів; регулююча – інститут соціальної відповідальності бізнесу як носій правил і норм здійснює регулювання відносин між компанією та її стейкхолдерами; інноваційна – інститут соціальної відповідальності бізнесу сприяє впровадженню нових ефективних технологій управління компанією, більш раціональному використанню та розподілу ресурсів, активізації наукових досліджень в інноваційній сфері.

Поряд з цим слід відзначити, що соціальній відповідальності притаманні і специфічні функції, серед яких слід зосередити увагу на наступних:

- креативна – формування нового типу мислення – «соціально відповідального мислення»;
- визначальна – вплив на вибір довгострокових та короткострокових цілей, інструментів та способів їх досягнення;
- екстернальна – перерозподіл відповідальності за неявні витрати (забруднення навколишнього середовища тощо);
- комплементарна – створення поля для перспективного розвитку формальних правил, кодексів поведінки та інших правил, які сприяють підвищенню базового рівня соціальної відповідальності;
- адаптивна – формування сталого бізнесу і укріплення його потенціалу щодо адаптації до зовнішніх викликів;
- антикризова – сприяє нівелюванню внутрішніх ризиків та впливу зовнішніх загроз функціонування компанії.

Щодо принципів соціально відповідального господарювання, то ними є: унікальність конкурентних переваг – формування довгострокових конкурентних переваг компанії за допомогою формування унікальних нематеріальних активів компанії, таких як: інтелектуальний, кадровий, соціальний, репутаційний капітал; адаптивність – пристосування до умов ведення бізнесу, що динамічно змінюються; прозорість – максимальна відкритість компанії на рівні двосторонньої комунікації; відповідальність за весь життєвий цикл виникнення зовнішніх ефектів основної діяльності, негативний вплив на довкілля; збереження платоспроможності та кредитоспроможності; соціальна стійкість – лояльність внутрішніх та зовнішніх стейкхолдерів компанії; екологічна стійкість – вплив на навколишнє середовище у допустимих межах; інфлюативна – вплив компанії на сталий розвиток суспільства; збалансованість інтересів стейкхолдерів, корпоративних і громадських інтересів, економічного, соціального розвитку і екологічної безпеки, інтересів майбутніх поколінь.

Зазначене вище покладено в основу моделі впровадження практики соціальної відповідальності в АТ «Укрзалізниця», що включає функціональний, забезпечуючий, інструментальний та результативний блоки реалізації цілей соціально відповідального господарювання (рис. 3).

Рис. 3. Модель впровадження практики соціально відповідального господарювання в діяльність АТ «Укрзалізниця»

Функціональний блок сформований на основі виділення традиційних та специфічних функцій, виконанню яких сприяє соціальна відповідальність. Забезпечуючий блок визначає доцільність формування ресурсного, інтелектуально-кадрового, інформаційно-інноваційного та методичного забезпечення розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті.

Інструментальний блок визначає інструменти, застосування яких в діяльності залізничної компанії дозволить досягти її економічної, соціальної та екологічної стійкості в довгостроковій перспективі і сприятиме формуванню позитивного іміджу на ринку транспортно-логістичних послуг. Результативний блок визначає економічні, соціальні та екологічні результати, досягненню яких сприяє впровадження практики соціально відповідального господарювання.

Висновки. Таким чином, на основі аналізу сучасного стану підприємств залізничного транспорту виявлено стале скорочення обсягових показників їх роботи і зниження частки залізничної компанії на ринку транспортно-логістичних послуг. Доведено доцільність застосування інструментів забезпечення сталого розвитку підприємств, які підтверджують свою ефективність в умовах системної кризи. Виявлено, що на сьогодні соціальна відповідальність є ефективним інструментом забезпечення сталого розвитку залізничної компанії в умовах поширення кризових явищ. Розроблено модель впровадження практики соціально відповідального господарювання в діяльність АТ «Укрзалізниця», що включає функціональний, забезпечуючий, інструментальний та результативний блоки реалізації цілей соціально відповідального господарювання підприємствами галузі. Розкрито дієві інструменти реалізації принципів соціальної відповідальності, застосування яких сприятиме якісному перегляду політики управління залізничною компанією і забезпеченню її сталому розвитку в довгостроковій перспективі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань В. Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 49. С. 11-18.

2 Дикань В. Л., Обруч Г. В. Формування бізнес-моделі збалансованого розвитку підприємств в умовах цифровізації економіки. *Адаптивне управління: теорія і практика. Серія «Економіка»*. 2021. Вип. 11 (22). URL: https://amtp.org.ua/index.php/journal2/article/view/406/350 (дата звернення: 08.02.2022).

3 Каличева Н.Є. Теоретико-методологічні засади забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту в умовах трансформації бізнес-середовища: дис. … д-р екон. наук: 08.00.04. Харків, 2019. 525 с.

4 Мних О. Б. Впровадження політики корпоративної соціальної відповідальності у сфері залізничного транспорту: закордонний і вітчизняний досвід. *Приазовський економічний вісник*. 2019. Вип. 2 (13). URL: http://pev.kpu.zp.ua/journals/2019/2_13_uk/26.pdf (дата звернення: 08.02.2022).

5 Яновська В. П., Гарматюк Н. В. Сучасні стратегії розвитку залізничного транспорту України. *Збірник наукових праць ДУІТ. Сер.: Економіка і управління*. 2018. Вип. 42 (2). С. 55–65.

6 Токмакова І. В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : монографія. Х. : УкрДУЗТ, 2015. 403 с.

7 Панченко Н. Г. Теоретико-методологічні основи формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті: дис. … д-ра екон. наук: 08.00.03. Харків, 2019. 482 с.

8 Економічна статистика /

Економічна діяльність / Транспорт. *Державна служба статистики України: веб-сайт*. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення: 09.02.2022).

9 Середній знос локомотивів становить 96,8% – дослідження Rail.insider. *railinsider.com.ua: веб-сайт*. URL: https://www.railinsider.com.ua/serednij-znos-lokomotyviv-stanovyt-968-doslidzhennya-rail-insider-2/ (дата звернення: 10.02.2022).

10 Дані щодо колійного господарства (протяжність, відремонтовано, потребують ремонту). *data.gov.ua: веб-сайт*. URL: https://data.gov.ua/dataset/a4305cef-c8e0-4232-bb48-637ae4301261 (дата звернення: 10.02.2022).

11 Звіт Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства «Українська залізниця»: постанова Верховної Ради України №1734-IX від 09.09.2021. *Законодавство України: веб-сайт*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1734-20#Text (дата звернення: 11.02.2022).

12 Стан локомотивного парку Укрзалізниці – знос тепловозів складає 97 %, електровозів – 90 %. *АТ «Укрзалізниця» : веб-сайт.* URL : https://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/page-63/242890/ (дата звернення: 11.02.2022).

13 Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Олександра Погорілого за 2019 рік. *Державна служба України з безпеки на транспорті : веб-сайт.* URL : http://dsbt.gov.ua/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-oleksandra (дата звернення: 10.02.2022).

14 Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування. *Державна регуляторна служба України: веб-сайт*. URL: http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/dokument-6128_0_19-21.pdf (дата звернення: 10.02.2022).

15 Інтегрований звіт 2020. *АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт*. URL: https://uz.gov.ua/about/investors/ (дата звернення: 11.02.2022).

16 Топ-25 кращих программ КСВ. *dsnews.ua: веб-сайт*. URL: https://www.dsnews.ua/vlast_deneg/top-25-luchshih-programm-kso-27072020-393543 (дата звернення: 11.02.2022).

17 Інтегрований звіт ПАТ «Укрзалізниця» за 2017 р. *АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт*. URL: https://www.uz.gov.ua/ (дата звернення: 11.02.2022).

18 Департамент «Корпоративної соціальної відповідальності» АТ «Укрзалізниця». *АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт.* URL: https://www.uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/cksv/ (дата звернення: 11.02.2022).

REFERENCES:

1 Dykan, V. L. (2015), “Integrated approach to managing the sustainable development of mechanical engineering enterprises”, *Bulletin of Transport and Industrial Economics*, vol. 49, pp. 11-18.

2 Dykan, V. L. and Obruch, H. V. (2015), “Formation of a business model for balanced enterprise development in the context of digitalization of the economy”, *Adaptive management: theory and practice. Economy Series*, vol. 11 (22), available at: https://amtp.org.ua/index.php/journal2/article/view/406/350 (accessed 8 Feb 2022).

3 Kalycheva, N.Ye. (2019), Teoretyko-metodologhichni zasady zabezpechennja konkurentospromozhnosti pidpryjemstv zaliznychnogho transportu v umovakh transformaciji biznes-seredovyshha [Theoretical and methodological bases of ensuring the competitiveness of railway transport enterprises in the conditions of transformation the business environment] (Doctor’s Thesis), Kharkiv.

4 Mnykh, O. B. (2019), “Implementation of the corporate social

responsibility policy in the field of railway transport: foreign and domestic experience", *Priazovsky economic bulletin*, vol. 2 (13), available at: http://pev.kpu.zp.ua/journals/2019/2_13_uk/26.pdf (accessed 8 Feb 2022).

5 Yanovska, V. P. and Harmatiuk, N. V. (2018), "Modern strategies for the development of railway transport in Ukraine", Collection of scientific papers SUIT. Series: Economics and management, vol. 42 (2), pp. 55–65.

6 Tokmakova, I.V. (2015), Zabezpechennia harmonijnoho rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy [Ensuring the harmonious development of railway transport in Ukraine], Kharkiv: USURT. (in Ukrainian).

7 Panchenko, N. H. (2019), Teoretyko-metodolohichni osnovy formuvannia systemy sotsialnoi vidpovidalnosti na zaliznychnomu transporti [Theoretical and methodological foundations of the formation of a system of social responsibility in railway transport] (Doctor's Thesis), Kharkiv.

8 *Official web-site of State Statistics Service of Ukraine: web-site* (2022), "Economic statistics / Economic activity / Transport", available at: http://www.ukrstat.gov.ua/ (accessed 09 Feb 2022).

9 *railinsider.com.ua: web-site* (2020), "Average locomotive wear is 96.8 % - Rail study.insider", available at: https://www.railinsider.com.ua/serednij-znos-lokomotyviv-stanovyt-968-doslidzhennya-rail-insider-2/ (accessed 10 Feb 2022).

10 *data.gov.ua: web-site* (2020), "Data on track management (length, repaired, in need of repair)", available at: https://data.gov.ua/dataset/a4305cef-c8e0-4232-bb48-637ae4301261 (accessed 10 Feb 2022).

11 *Legislation Of Ukraine* (2021), "Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine "Report of the temporary investigative commission of the Verkhovna Rada of Ukraine on the inspection and assessment of the state of Joint Stock Company "Ukrainian railway", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1734-20#Text (accessed 11 Feb 2022).

12 *Official web-site of JSC "Ukrzaliznytsya"* (2011), "Condition of the locomotive fleet of Ukrzaliznytsya-wear of diesel locomotives is 97%, electric locomotives-90 %", available at: https://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/page-63/242890/ (accessed 11 Feb 2022).

13 *Official web-site of State Transport Safety Service of Ukraine* (2020), "Public report of the chairman of the state service of Ukraine for Transport Safety Alexander Pogorelyi for 2019", available at: http://dsbt.gov.ua/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-oleksandra (accessed 10 Feb 2022).

14 *Official web-site of State Regulatory Service of Ukraine: web-site* (2021), "Some issues of determining the conditions and procedure for organizing the activities of public railway transport", available at: http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/dokument-6128_0_19-21.pdf (Accessed 10 Feb 2022).

15 *Official web-site of JSC "Ukrzaliznytsya"* (2021), "Integrated report 2020", available at: https://uz.gov.ua/about/investors/ (accessed 11 Feb 2022).

16 *dsnews.ua: web-site* (2011), "Top 25 Best CSR programs", available at: https://www.dsnews.ua/vlast_deneg/top-25-luchshih-programm-kso-27072020-393543 (accessed 11 Feb 2022).

17 *Official web-site of JSC "Ukrzaliznytsya"* (2018), "Integrated report 2017", available at: https://uz.gov.ua/about/investors/ (accessed 11 Feb 2022).

18 *Official web-site of JSC "Ukrzaliznytsya"* (2018), "Department of Corporate Social Responsibility of JSC "Ukrzaliznytsya", available at: https://www.uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/cksv/ (accessed 11 Feb 2022).

УДК 658.15: 330.342

РОЗРОБЛЕННЯ АНТИКРИЗОВОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ

Токмакова І.В., д.е.н, професор,
Панченко Н.Г., д.е.н, доцент,
Кургузова М.Ю, магістр (УкрДУЗТ)

Розкрито основні підходи до трактування поняття «антикризова стратегія підприємства», серед яких комплексний, програмно-цільовий, інструментальний, стратегічний і трансформаційний. Зроблено висновок, що дані напрямки характеризують як особливості стратегії, так і зміст управління в умовах розгортання кризових явищ. В процесі аналізу і синтезу розкритих підходів запропоновано узагальнююче визначення антикризової стратегії, окреслено її характерні риси. З огляду на специфіку кризи сьогодення, породженої пандемією коронавірусу, встановлено, що остання виступила акселератором цифрової трансформації майже всіх господарюючих суб'єктів, в результаті діджиталізація стала масовим явищем і рушійною силою формування нового типу системи антикризового управління, яка ґрунтується на досягненнях цифрової економіки. З'ясовано, що антикризова стратегія, яка використовує цифрові інструменти змінює як процеси управління, так і саму бізнес-модель підприємства. Запропоновані рекомендації щодо цифрової трансформації бізнесу з метою забезпечення стійкості підприємств. Зроблено висновок, що цифрові інструменти і технології мають великий потенціал застосування в антикризовому управлінні, оскільки сприяють економії матеріальних і людських ресурсів та формуванню ключових факторів конкурентоспроможності, що відображається, як в зменшенні собівартості продукції, так і в зростанні прибутковості та капіталізації підприємств.

Ключові слова: підприємство, криза, антикризові заходи, антикризова стратегія, цифровізація.

DEVELOPMENT OF AN ENTERPRISE'S ANTI-CRISIS STRATEGY IN THE CONTEXT OF DIGITAL TRANSFORMATION

Tokmakova I.V., Doctor of Economics, Professor,
Panchenko N.G., doctor of Economics, Associate Professor,
Kurhuzova M.Yu, master (USU of RT)

The main approaches to the interpretation the concept "anti-crisis strategy the enterprise" are revealed, including complex, program-targeted, instrumental, strategic and transformational. It is concluded that these areas reveal both the features the strategy and the content Management in the context the development of crisis phenomena.

In the process analyzing and synthesizing the revealed approaches, a generalizing definition the anti-crisis strategy is proposed as a long-term action plan the enterprise aimed at restoring its stable operation and building potential to achieve the established development goals. The characteristic features the company's anti-crisis strategy and scientific and theoretical principles its development are determined.

Attention is focused on the fact that the anti-crisis strategy an enterprise can be

© Токмакова І.В.,
Панченко Н.Г.,
Кургузова М.Ю.

effective in practice if the type and type crisis, its depth, the main causes and harbingers its development and the stage its course at the enterprise are taken into account. It is determined that when developing an anti-crisis strategy, it is necessary to take into account the complex and systemic nature of crisis phenomena and the specifics their impact on the subsystems the enterprise.

Taking into account the specifics the current crisis generated by the coronavirus pandemic, it is concluded that the latter acted as an accelerator digital transformation almost all economic entities, as a result, digitalization has become a mass phenomenon and a driving force for the formation a new type crisis management system, which is based on the achievements the digital economy.

It is found out that the anti-crisis strategy that uses digital tools changes both management processes and the business model the enterprise itself, and recommendations for digital transformation business are proposed in order to ensure the sustainability enterprises.

It is stated that digital tools and technologies have a great potential for application in crisis management, as they contribute to saving material and human resources and forming key factors competitiveness, which is reflected both in reducing the cost of production, and in increasing the profitability and capitalization enterprises.

***Keywords**: enterprise, crisis, anti-crisis measures, anti-crisis strategy, digitalization.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Шлях української економіки в добу незалежності можна назвати дорогою від кризи до кризи. І нині відбувається чергове занурення України у кризову хвилю, тригером якої стала коронавірусна пандемія, що поглибила численні провали вітчизняної економіки. Як наслідок сьогодні спостерігаємо загальний регрес від індустріальної до аграрної країни. Деіндустріалізація призвела до технологічного спрощення та втрати здатності країни виробляти сучасні промислові товари, імпортозалежності та посилення сировинної орієнтації експорту. Наразі стан української економіки характеризується високою фізичною і моральною зношеністю інфраструктури та обладнання, вкрай низьким рівнем нагромадження основного капіталу, низькою технологічністю і продуктивністю праці та численними деформаціями, що вимивають капітал із продуктивного обігу. Відбувається втрата трудового капіталу на користь інших країн та збідніння населення. В результаті маємо надзвичайно вразливу економіку як до внутрішніх, так і до зовнішніх потрясінь, що сьогодні в коронокризовий період проявляються у скороченні виробництва, торгівлі, товарообміну та міжнародного економічного співробітництва, заморожуванні та навіть відмові від інвестування, втраті робочих місць, зниженні доходів і сукупного попиту, негараздами в енергетичній сфері. Саме тому в умовах формування нової економічної структури на глобальному і національних ринках вітчизняні підприємства повинні розробляти і впроваджувати дієві антикризові стратегії, що здатні забезпечити їх виживання і сформувати потенціал для подальшого успішного розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій і виділення невирішених частин загальної проблеми. Значний внесок у розроблення теоретичних аспектів і практичних рекомендацій щодо формування систем антикризового управління на підприємствах зробили такі вітчизняні вчені, як І. Бланк [1], В. Василенко [2], В. Дикань [3], Лігоненко [4], О. Терещенко [5], А. Штангрет [6], А. Чернявський [7] та інші. В своїх наукових дослідженнях ці науковці ґрунтовно розкривають питання виникнення та розвитку кризових явищ та пропонують різні підходи щодо

формування системи дієвих заходів виведення підприємств з кризи. Однак нині у зв'язку з посиленням дії негативних факторів зовнішнього середовища і цифровими трансформаціями в економіці питання формування антикризової стратегії підприємств залишається надзвичайно актуальним і тому потребує подальшого дослідження.

Мета статті полягає в дослідженні сутнісно-змістовної характеристики поняття «антикризова стратегія підприємства», розкритті підходів до її формування та встановленні ролі цифрових інструментів у підвищенні результативності антикризового управління.

Виклад основного матеріалу. Світовий досвід господарювання свідчить, що в нинішніх умовах доцільною є реалізація стратегічного підходу до антикризового управління, який би дозволив забезпечити результативність останнього в довгостроковій перспективі. Прагнення якнайшвидше подолати гострі кризові ситуації без урахування існуючих взаємозв'язків між окремими антикризовими заходами та їх можливими наслідками, у тому числі в довгостроковій перспективі, може призвести не тільки до швидкого повернення до вихідного кризового стану, а й значно погіршити і без того досить складну ситуацію на підприємстві. Орієнтація на здійснення в терміновому порядку виключно оперативних антикризових заходів, спрямованих на тимчасову і швидку стабілізацію становища в бізнесі, як правило, здатна привести в кінцевому підсумку до безвихідної ситуації.

Втілення стратегічного підходу до антикризового управління відбувається шляхом формування і реалізації антикризової стратегії. Беручи до уваги вагоме значення антикризової стратегії для виживання і формування потенціалу стабільного розвитку підприємств, розглянемо підходи до визначення сутності даного поняття, що подані на рис. 1.

Рис. 1. Ключові підходи до визначення змісту антикризової стратегії [8]

Внаслідок різного бачення змістовних характеристик стратегії можна виділити 5 основних підходів до трактування сутності «антикризової стратегії підприємства»:

1) комплексний підхід – розглядає антикризову стратегію з точки

зору комплексу заходів чи дій в сфері попередження чи подолання кризи на підприємстві;

2) програмно-цільовий – визначає цільову спрямованість антикризової стратегії, визначаючи останню або як достроковий курс розвитку, або як спосіб забезпечення реалізації стратегічних цілей діяльності підприємства;

3) інструментальний – досліджує антикризову стратегію з позиції інструменту, що включає організаційні, економічні та технологічні заходи щодо подолання наявних суперечностей в середовищі функціонування підприємства;

4) стратегічний – зосереджується на важливості стратегічного способу мислення та на плануванні і реалізації антикризових дій відповідно до змін в оточенні підприємства;

5) трансформаційний – розкриває антикризову стратегію як перехід підприємства в якісно інший стан функціонування.

Варто вказати, що дані напрямки розкривають як особливості стратегії, так і зміст управління в умовах розгортання кризових явищ, а тому морфологічний аналіз понять «стратегія» і «криза» та їх подальший синтез дозволяють надати визначення антикризової стратегії – це довгостроковий план дій підприємства, спрямований на відновлення його стабільної роботи і формування потенціалу для досягнення встановлених цілей розвитку.

Наведене визначення за своє суттю є узагальнюючим і дозволяє розглядати антикризову стратегію як модель ефективної адаптації підприємства до змін навколишнього середовища, умови якого наразі змінюються досить стрімко, що вказує на необхідність отримання оперативного зворотного зв'язку у вигляді показників, які характеризують майбутні умови функціонування. При цьому слід враховувати, що попереджувальний вплив набагато ефективніший ніж дії з усунення негативних наслідків.

Основними характерними рисами антикризової стратегії є:

- обмеженість за строками здійснення (1-3 роки);
- пріоритетність, тобто під час виходу підприємства з кризового стану загально корпоративна, а також функціональні та ділові стратегії зазнають суттєвого коригування та підпорядковуються основній меті антикризового управління;
- підвищена результативність реалізації, яка визначається масштабністю наслідків від успішного (відновлення ресурсу підприємства) або незадовільного (крах суб'єкта господарювання, втрата інвестицій власниками) втілення стратегії;
- звужена функціонально-цільова спрямованість, яка передбачає визначення обмеженого кола об'єктів впливу внаслідок недостатності ресурсної бази кризового підприємства ;
- орієнтація на ретельний пошук та максимальне використання внутрішніх резервів ресурсів підприємства;
- яскраво виражений адаптивний характер. Антикризова стратегія передбачає реалізацію великої кількості реорганізаційних дій та організаційно-технологічних новацій, що передбачають пристосування підприємства до параметрів зовнішнього середовища господарювання.

Науково-теоретичними принципами розроблення антикризової стратегії підприємства є:

1) своєчасне реагування на кризові процеси. Такі процеси мають тенденцію до збільшення після кожного господарського циклу, що сприяє виникненню негативних наслідків;

2) раннє діагностування факторів кризи на підприємстві. Імовірність виникнення ризику необхідно прораховувати і попереджати ще на ранніх стадіях для прийняття оперативних

заходів з профілактики;

3) оперативна реакція менеджменту на розмір реальної загрози кризи для соціально-економічного розвитку підприємства;

4) повна мобілізація і реалізація можливостей виходу підприємства зі стану кризи.

Важливо відмітити, що антикризова стратегія підприємства може бути результативною на практиці, якщо будуть враховані вид та тип кризи, її глибина, основні причини та передвісники її розвитку, стадії протікання на підприємстві. Необхідно також при розробці антикризової стратегії акцентувати увагу на комплексний та системний характер кризових явищ та особливості їх впливу на підсистеми підприємства.

Загалом антикризова стратегія підприємства дозволяє визначити:

− основні методи і способи адаптації підприємства до змін зовнішнього середовища, які виникають часто, а іноді раптово і нерегулярно ;

− попередні заходи щодо збереження підприємством життєдіяльності і досягнення намічених оперативних і стратегічних цілей розвитку.

Механізм антикризової стратегії слід розглядати, як систему інструментів і методів забезпечення стійкості підприємства в довгостроковій перспективі, а тому ефективність її реалізації залежить від обґрунтованості запланованої моделі дій та інструментів. В свою чергу процес розроблення антикризової стратегії може бути представлений як динамічна сукупність взаємопов’язаних управлінських дій. Виділяють три основних етапи формування антикризової стратегії підприємства: планування, розроблення, реалізація. Доцільно доповнити даний цикл таким елементом, як контроль і оцінка антикризової стратегії. Розроблення антикризової стратегії починається із аналізу зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства та оцінки його потенційних можливостей на ринку. Важливо враховувати такі групи факторів внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства: основні тенденції розвитку макро- та мікросередовища; ресурсні та бюджетні обмеження; інтереси груп впливу (споживачі, персонал); моделі поведінки конкурентів; ключові переваги підприємства; конкурентоспроможність ціноутворення.

На сьогоднішньому етапі розвитку економіки, розкриваючи специфіку кризи, породженої пандемією коронавірусу, слід прийняти до уваги і той факт, що вона виступила акселератором цифрової трансформації майже всіх господарюючих суб'єктів, в результаті діджиталізація стала масовим явищем і рушійною силою формування нового типу системи антикризового управління, яка ґрунтується на досягненнях цифрової економіки. Цифровізація змінила і продовжує й надалі змінювати інформаційне середовище підприємств, а інформація стала одним із стратегічних ресурсів їх успішної діяльності, що створює умови для переформатування внутрішніх процесів антикризової управлінської діяльності.

Особливості антикризової стратегії підприємства в умовах цифровізації подано на рисинку 2.

Як бачимо з рисунку 2 нині сформовано передумови для широкого впровадження цифрових інструментів на підприємствах, зокрема серед нових науково-технологічних трендів слід виділити наступні:

− модульна архітектура підприємств (підприємства нового типу, що спираються на принципи модульності, ефективності, постійне вдосконалення і адаптивні інновації, з модульною бізнес-моделлю, що дозволяє їм швидше перебудовуватися і більш гнучко адаптуватися під нові вимоги зовнішнього середовища);

Рис. 2. Вплив цифровізації на розроблення антикризової стратегії підприємства (*авторська розробка*)

− алгоритмічні моделі довіри (забезпечують конфіденційність даних);

− посткремнієві обчислення (розвиток нових передових матеріалів з розширеними можливостями для зберігання і обробки даних, обчислень);

− формативний штучний інтелект, здатний трансформуватися під впливом зовнішніх умов і генерувати нові алгоритми і моделі для вирішення конкретних завдань.

Розвиток штучного інтелекту, аналітики великих даних і машинного навчання відкриває сьогодні нові можливості для антикризового управління. Дане твердження пояснюється тим, що процес антикризового управління підприємством потребує прийняття складних управлінських рішень щодо

підвищення ефективності діяльності підприємства і виведення його з кризового стану, а для цього необхідним є здійснення діагностики поточного стану підприємства, аналізу фінансової спроможності підприємства, аналізу виробничого потенціалу підприємства, аналізу можливостей покращення ефективності функціонування підприємства, розробки стратегічного плану антикризового управління підприємством, створення системи антикризового управління фінансовими ресурсами підприємства, створення ефективної системи маркетингового управління на підприємстві, вибору прибуткової продукції та її виробництво. Як вказують вчені [9], підвищити інтелектуальний рівень рішень та забезпечити їх своєчасність та адекватність, а також швидкість реалізації обраних заходів можливо за умови використання сучасних інтелектуальних технологій, системах підтримки прийняття рішень, впровадження автоматизованих систем управління. Інструментами таких систем є: сервери реляційних баз даних, OLAP-сервери (онлайн аналітична обробка), сховища даних, інструменти перетворення даних і звітності, інструменти інтелектуального аналізу даних і дослідження, засоби збору даних (data mining), засоби моделювання і прогнозування, карти показників, портали та інструментальні панелі, електронні таблиці, аналітичні програми. Зокрема все більшої популярності набирає предиктивна аналітика, що представляє собою безліч статистичних методів для аналізу даних за допомогою машинного навчання та дозволяє моделювати і розробляти точні прогнози для прийняття бізнес-рішень. Аналізом величезної кількості наявних даних займається інтелектуальна система (предиктивна математична модель), яка вивчає бізнес - і виробничі процеси в реальному часі, інтегрується з АСУ ТП, MES і ERP-системами підприємства, систематизує отриманий обсяг інформації і прогнозує подальший результат подій. На підставі отриманих даних система визначає рівень оптимальності поточної діяльності (технологічних процесів) і пропонує кроки з удосконалення. Використання предиктивної аналітики є найкращим способом виявити приховані можливості підприємства, управляти ризиками, впливати на стратегію розвитку бізнесу і приймати оптимальні бізнес-рішення оскільки важливо не тільки передбачати значущі події в рамках підприємства, а й вміти передбачати дрібні порушення і помилки.

Перевагами використання великих даних і предиктивної аналітики як інструментів антикризовій стратегії підприємства є:

- підвищення ефективності процесу підтримки працездатності обладнання;
- зменшення простоїв обладнання та зниження ризику збою постачань продукції;
− зниження витрат на технічне обслуговування та ремонти обладнання, інших основних фондів;
− підвищення продуктивності праці, в тому числі, управлінської;
− зниження енергоємності виробничих процесів;
− автоматизація процесу оптимізації завантаження обладнання;
− зниження ризиків виникнення аварійних ситуацій на виробництві та невиробничих підсистемах;
− зниження ризиків помилкових спрацьовувань аварійних датчиків шляхом використання інтелектуальної системи управління аварійними сигналами;
− підвищення ефективності продажів;
− підвищення ефективності управління майном;
− підвищення ефективності операційної діяльності;
− підвищення фінансово-економічної ефективності діяльності підприємства;

− зростання репутації та конкурентоспроможності підприємства.

Досвід використання інформаційних технологій для підвищення ефективності антикризового управління вказує на доцільність формування адекватних систем інформаційно-інтелектуальної підтримки рішень. Така система надає можливість менеджерам підприємства здійснювати ефективне антикризове управління за певними напрямками діяльності підприємства, здійснювати координацію їх діяльності, швидко знаходити інформацію про зміни внутрішнього стану підприємства та зміни, які відбуваються в зовнішньому економічному середовищі, відслідковувати тенденції, мати їх зручне відображення, а також оцінювати ефективність управлінських рішень, що приймаються в умовах виведення підприємства з кризового стану.

Необхідно також зазначити, що будь-яка стратегія антикризового управління повинна бути заснована на комплексному, ретельному і систематичному аналізі всіх основних напрямів діяльності підприємства, до яких прийнято відносити: реалізовану на підприємстві стратегію; менеджмент і організацію праці; збутову діяльність; маркетинг; управління фінансами; закупівля; виробничу діяльність; управління людськими ресурсами на підприємстві; управління якістю; застосування технологій. Зазначене вказує на перспективність формування комплексного автоматизованого управління підприємством в поєднанні з системою інформаційно-інтелектуальної підтримки рішень антикризової стратегії.

Варто констатувати, що цифрова трансформація підприємств нині потребує формування радикально нової цифрової бізнес-моделі, що можливо досягнути тільки при зміні всіх її елементів. Така радикальна зміна бізнес-моделі призводить до трансформації всіх інших структурних елементів підприємств (активів, капіталу, включаючи структуру власності, системи управління).

Цифрова трансформація підприємств, як антикризовий інструмент включає наступні переломні зміни бізнес-моделі:

1 Рух від лінійного ланцюжка створення вартості, характерної для доцифрової епохи, до платформеної децентралізованої, заснованої на мережевому ефекті за рахунок більшого залучення клієнтів і постачальників, цінність в якій формується за рахунок створення зв'язків між споживачами і виробниками;

2 Клієнтоцентричність і клієнтоорієнтованість − більш глибоке розуміння потреб клієнтів-продукти (послуги) стають більш персоніфікованими, індивідуалізованими завдяки застосуванню цифрових технологій;

3 Формування цифрової екосистеми бізнесу, що забезпечує «безшовну» взаємодію всіх стейкхолдерів на базі цифрових сервісів. В даний час однозначної відповіді на питання про природу цифрової трансформації з точки зору тимчасового і управлінського аспектів в науковому співтоваристві немає. В першу чергу це стосується тимчасового параметра ефектів цифрової трансформації і випливає з існування різних підходів до вимірювання ефективності цифрової трансформації. Використання в більшості випадків фінансових і операційних показників, які за своєю сутністю є короткостроковими, в якості критеріїв оцінки ефективності цифрової трансформації говорить про те, що остання не розглядається як процес, для якого характерний тривалий час й лаг в частині досягнення позитивних ефектів. З практичної точки зору поки такі ефекти не оцінені.

Можна зробити висновок, що антикризова стратегія, котра використовує цифрові інструменти, змінює як процеси управління, так і саму бізнес-модель

підприємства. З метою забезпечення стійкості підприємств доцільними є такі рекомендації стратегічної спрямованості щодо їх цифрової трансформації:

1. Необхідно оптимізувати організаційні структури. Криза є тим часом, коли необхідно переглянути організаційну структуру підприємства. При цьому, можливо та доцільно буде скоротити організацію до мінімуму, необхідного для виживання, а потім перебудувати її з нуля. У найпростішому вигляді організаційний дизайн та ієрархії всередині компанії повинні відповідати рівням централізації та оптимізувати усі бізнес-процеси. Для кожної бізнес-функції необхідно використовувати мінімальні ресурси. У складнішому варіанті організаційне проектування має враховувати перспективи всього підприємства, включаючи зміни у складі топ-менеджерів, переосмислення ролі корпоративного центру, створення центру передового досвіду використання наявних можливостей і постійного поліпшення діяльності підприємства. Сьогодні у типовій компанії більшість прямих підлеглих генеральному директору не несе прямої відповідальності за прибутки та збитки. Натомість вони є сполучною ланкою між основними бізнес-операціями та генеральним директором або є оперативними та функціональними керівниками. Аби досягнути зростання в умовах кризи, більшості компаній необхідно очистити свою структуру, щоб створити бізнес-сегменти, які мають ширші можливості, меншу кількість та масштаб. Слід виключити більшість складних операцій та скоротити свої корпоративні функції, щоб зосередитись лише на захисті підприємства у кризу та дотриманні стандартів роботи. Більш того, слід створити нові посади, які займатиме керівний склад, включаючи посади, пов'язані з цифровими можливостями, великими даними та аналітикою, інноваціями, новими бізнес-моделями та досвідом роботи з клієнтами. Цей крок дозволить не лише прискорити розвиток підприємства та підвищить його економічність при виході з кризи, а й спростить саму організацію з метою швидшого прийняття антикризових управлінських рішень.

2. Необхідний стратегічний перерозподіл ресурсів. Після оптимізації організаційної структури підприємству необхідно стратегічно перерозподілити ресурси для створення команд, підтримки лідерства над ринку чи навіть конкурентоспроможності. Вартість та розмір кожної функції повинні розподілятися за стратегічними пріоритетами та потребами. Історично склалося, що керівникам різного рівня було надано право розподіляти лише ресурси в межах їхніх компетенцій. Рідко існує система, що дозволяє перерозподілити ресурси у межах організації та робити це динамічно та чи не щорічно у процесі складання бюджету. Вступаючи в епоху після COVID-19, організаціям потрібно «обнулити» свої витрати, а потім перерозподілити їх відповідно до стратегічних пріоритетів. Звичайно, при перерозподілі неминуче з'являються переможці і аутсайдери, тому корпоративно-орієнтований спосіб мислення та ефективне управління змінами мають вирішальне значення для просування організації.

3. Необхідно продовжувати активно впроваджувати цифрові технології та автоматизацію. Нині під час кризи пандемії більшість керівників підприємств стали розуміти, що автоматизація – це потужний спосіб відповісти на тиск, що постійно зростає, з метою підвищення ефективності, інноваційності та швидкості розвитку економіки. Більше того, вартість автоматизації знижується завдяки досконалішим і менш дорогим технологіям та готовим рішенням, а попит зростає. При цьому більшість бізнес-процесів підприємства можна хоча б частково автоматизувати за допомогою

розширеної аналітики та прогнозного моделювання, які дозволяють приймати оптимізовані рішення в реальному часі, а також скорочують ручні операції. Щоб швидко розпочати цифровізацію та автоматизацію, підприємства можуть впроваджувати готові рішення чи розробляти індивідуальні. У міру того як підприємства реалізують запропоновані зміни, необхідно буде розвиватися в масштабах усього підприємства. Щоб підтримувати нову стратегічну модель необхідно неухильно запроваджувати методи управління змінами за умов кризи.

Висновок. Таким чином, нині за стрімкого поширення коронавірусної інфекції по всьому світу спостерігаються яскраво виражені деструктивні процеси, що підвищують рівень впливу різних економічних ризиків на комерційну діяльність підприємств та створюють загрози їх стабільного функціонування. За таких умов антикризова стратегія дозволяє приймати ефективні управлінські рішення, пов'язані з розвитком підприємства в умовах зміни зовнішніх і внутрішніх факторів, послабити їх негативні наслідки, а також забезпечити довгостроковий розвиток підприємства. При цьому специфіка інструментарію антикризової стратегії підприємства сьогодні обумовлена новими зовнішніми чинниками, пов'язаними з тенденціями настання четвертої промислової революції, цифровізацією всіх сфер діяльності. А тому саме цифрові інструменти і технології мають великий потенціал застосування в антикризовому управлінні, оскільки сприяють як економії матеріальних і людських ресурсів, що відображається в зменшенні собівартості продукції, так і в зростанні вартості підприємства, забезпечуючи цим самим формування додаткових факторів конкурентоспроможності й підвищення стабільності фінансово-економічних показників його діяльності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бланк И.А. Антикризисное финансовое управление предприятием. Киев : Эльга, Ника-Центр, 2006. 672 с.
2. Василенко В.О. Антикризове управління підприємством : навч. посіб. Київ : ЦУЛ, 2003. 504 с.
3. Dykan V., Mavlutova I., Babenko V., Prokopenko N., Kalinichenko S., Tokmakova I. Business restructuring as a method of strengthening company's financial position. *Journal of Optimization in Industrial Engineering* . №14 (1). P.129-139.
4. Лігоненко Л.О. Антикризове управління підприємством : підручник. Київ : КНТЕУ, 2005. 824 с.
5. Терещенко О.О. Антикризове фінансове управління на підприємстві : навч. посіб. Київ : КНЕУ, 2004. 560 с.
6. Штангрет А.М., Копилюк О.І. Антикризове управління підприємством : навч. посіб. Київ : Знання, 2007. 335 с.
7. Чернявський А.Д. Антикризове управління : навч.посіб. Київ : МАУП, 2000. 208 с.
8. Чаркіна Т. Ю. Теоретико-методологічні основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту : дис. ...д-ра екон. наук : 08.00.03 – економіка та управління національним господарством ; 051-Економіка / Дніпр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. В.Лазаряна ; Укр. держ. ун-т залізн. трансп. Харків, 2021. 566 с.
9. Рамазанов С.К., Надьон Г.О., Степаненко О.П., Тимашова Л.А. Інноваційні технології антикризового управління економічними системами: монографія. Під ред. проф.. С.К. Рамазанова. Луганськ - Київ: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2009. 480 с.

.

REFERENCES

1. Blank I.A. (2006) Antikrizisnoye finansovoye upravleniye predpriyatiyem [Anti-crisis financial

management of the enterprise]. Kyiv: Elga;Nika-Tsentr. (in Ukrainian).

2. Vasylenko V.O. (2003) Antykryzove upravlinnia pidpryiemstvom [Anticrisis management of the enterprise]. Kyiv: TsUL. (in Ukrainian).

3. Dykan V., Mavlutova I., Babenko V., Prokopenko N., Kalinichenko S., Tokmakova I. Business restructuring as a method of strengthening company's financial position. *Journal of Optimization in Industrial Engineering*. 2021. №14 (1). P.129-139.

4. Lihonenko L.O. (2005) Antykryzove upravlinnia pidpryiemstvom [Anticrisis management of the enterprise]. Kyiv: KNTEU. (in Ukrainian).

5. Tereshchenko O.O. (2004) Antykryzove finansove upravlinnia na pidpryiemstvi [Anticrisis financial management at the enterprise]. Kyiv: KNEU. (in Ukrainian).

6. Shtanhret A.M., and Kopyliuk O.I. (2007) Antykryzove upravlinnia pidpryiemstvom [Anticrisis management of the enterprise]. Kyiv: Znannia. (in Ukrainian).

7. Cherniavskyi A.D. (2000) Antykryzove upravlinnia [Anticrisis management]. Kyiv: MAUP. (in Ukrainian).

8. Charkina T. Yu. (2021) Teoretyko-metodolohichni osnovy formuvannia systemy antykryzovoho upravlinnia pasazhyrskym kompleksom zaliznychnoho transportu [Theoretical and methodological foundations of the formation of an anti-crisis management system for the passenger complex of railway transport] : dys. ...d-ra ekon. nauk : 08.00.03 – ekonomika ta upravlinnia natsionalnym hospodarstvom ; 051-Ekonomika / Dnipr. nats. un-t zalizn. transp. im. V.Lazariana ; Ukr. derzh. un-t zalizn. transp. Kharkiv. (in Ukrainian).

9. Ramazanov S.K., Nadon H.O., Stepanenko O.P., Tymashova L.A. (2009) Innovatsiini tekhnolohii antykryzovoho upravlinnia ekonomichnymy systemamy [Innovative technologies of anti-crisis management of economic systems]: monohrafiia. Pid red. prof.. S.K. Ramazanova. Luhansk - Kyiv: Vyd-vo SNU im. V. Dalia, (in Ukrainian).

УДК 336.743

ПРОВЕДЕННЯ ІСО ЯК СУЧАСНИЙ ПІДХІД ДО ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Зайцева І.Ю., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі всієї країни. Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби економіки і населення в перевезеннях. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпаний. Існує загроза незабезпечення залізничним транспортом в подальшому потреб економіки України в перевезеннях. Рівень зносу основних фондів в галузі за даними звітності ПАТ «Українська залізниця» станом на кінець 2021 року становив більше 90 % [1]. В умовах постійного бюджетного дефіциту найбільшої актуальності для залізничного транспорту України набувають питання активізації інноваційної діяльності. Вважаємо, що більшість схем традиційної економіки в XXI столітті не працюють, тому треба шукати альтернативи, найбільш очевидною з яких зараз є кріптоекономіка з її децентралізованою системою. Розробка та впровадження інновацій у залізничну галузь України потребує нових підходів до системи фінансування інноваційної діяльності в країні, проведення ICO, в цьому сенсі, є сучасним та перспективним методом залучення інвестицій.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, блокчейн-економіка, ісо, іро, криптовалюта, інновації, краудфандінг.

CONDUCTING ICOs AS A MODERN INVESTMENT APPROACH FOR IMPLEMENTATION OF INNOVATIONS FOR THE UKRAINIAN RAILWAY TRANSPORT

Zaitseva I., Doctor of Economics, Professor (USURT)

The Ukrainian railway transport is the leading branch in the national road transport complex. Until recently, the Ukrainian railways have been satisfying the transportation needs of the economy and the population. Today, the service life of the technical resource of railways is practically expired. Therefore, there is a threat that the railway transport fails to satisfy future transportation needs of the Ukrainian economy. According to the accounting reports of Ukrzaliznytsya PJSC, at the end of 2016, the deterioration level of the fixed assets in the industry was more when 90%. In the context of a constant budget shortfall, the most urgent issue for Ukrainian railways is focusing on activation of innovation activity. We believe that most of the schemes of the traditional economy in the 21st century no longer work; therefore, alternatives should be searched for, the most obvious of which now is the cryptoeconomy with its decentralized system. The development and implementation of innovations in the Ukrainian railway industry requires new approaches to the system of financing innovations in the country; in this respect, ICO is a modern and promising method of attracting investments.

***Keywords**: railway transport enterprises, blockchain economy, ICO, IRO,*

© Зайцева І.Ю.

cryptocurrency, innovations, crowdfunding.

Постановка проблеми. Розвиток залізничного транспорту тісно пов'язаний з розвитком інших галузей економіки. Характер рухливості населення, рівень розвитку виробництва і торгівлі визначають попит на його послуги. Разом з тим, залізничний транспорт, впливаючи на рівень життя і розвиток продуктивних сил, є системоутворюючим фактором. Геополітичне положення України, а також мультимодальна специфіка високотехнологічного перевізного процесу створюють об'єктивні передумови реалізації ідеї створення єдиного транспортного простору на євроазіатському континенті. Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, він охоплює практично 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень, що здійснюються усіма видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії та Індії. Грузонапряженность українських залізниць в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн [2].

Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби економіки і населення в перевезеннях. Досягалося це, в основному, завдяки надлишку технічних потужностей, створених за часів СРСР за рахунок централізованого бюджетного фінансування. За останні більш ніж 20 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувалися виключно за рахунок власних коштів залізниць, які не дозволяють забезпечити навіть нормальне відтворення основних засобів, особливо їх активної частини - рухомого складу.

На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпаний. Існує загроза незабезпечення залізничним транспортом в подальшому потреб економіки України в перевезеннях. Пропускна здатність окремих ділянок і напрямків залізниць знаходиться на критичній межі. Через катастрофічну зношеність рухомого складу, невідповідності між придбанням і списанням вантажних вагонів і локомотивів існує загроза незабезпечення потреб промислових галузей економіки в перевезеннях вантажів, з відповідними витратами для держбюджету, зниженням показників економічного розвитку країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню особливостей забезпечення сталого розвитку підприємств залізничного транспорту присвячено наукові праці широкого кола вчених, серед яких: В. Дикань, Г.Обруч, О.Пономаренко, О.Ярмоліцька, В.Яновська, Н.Гарматюк та ін.[3-6]. Однак, на сьогодні, в умовах постійного бюджетного дефіциту найбільшої актуальності для залізничного транспорту України набувають питання активізації інноваційної діяльності. Питання розвитку інноваційних процесів, інноваційних стратегій, а також питання, що стосуються інноваційного потенціалу, при достатньому висвітленні їх у наукових дослідженнях закордонних і вітчизняних вчених, мають деякі аспекти, що лишаються маловивченими.

Метою статті є дослідження стану та тенденцій розвитку підприємств залізничного транспорту, а також обґрунтування доцільності застосування та впровадження нових підходів до системи фінансування інноваційної діяльності в країні.

Виклад основного матеріалу. Нарощення кредитних запозичень ПАТ «Укрзалізниця» протягом останніх десяти років в умовах погіршення економічної ситуації в галузі обумовило надзвичайно низькі, за оцінкою агентства «Fitch», кредитні рейтинги вітчизняного залізничного транспорту.

Наразі кредитний рейтинг залізничного транспорту в довгостроковому плані складає «RD», що оцінюється як стан «обмеженого дефолту» [7].

Негативні міжнародні кредитні рейтинги знижують приток інвестицій у галузь та обмежують оновлення необхідної кількості рухомого складу та придбання запасних частин, а, відповідно, і негативно впливає на технічний стан, безпеку руху та призводить до зниження якості обслуговування пасажирів.

В умовах постійного бюджетного дефіциту найбільшої актуальності для залізничного транспорту України набувають питання активізації інноваційної діяльності. Посилення інноваційної складової у проектах розвитку транспортно-дорожнього комплексу дасть змогу: модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування; збільшити пропускну спроможність транспортної мережі; підвищити рівень безпеки на транспорті; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем; максимально використати транзитний потенціал держави.

Впровадження інновацій є достатньо тривалим та капіталовитратним процесом, можливості реалізації якого значною мірою залежать від рівня фінансового забезпечення всіх етапів інноваційного процесу: від проведення наукових досліджень до реалізації інноваційної продукції на ринку. Вибір джерел фінансування інноваційних розробок є чи не найважливішим питанням у процесі реалізації інноваційної діяльності й вимагає стимулювання інвестиційного забезпечення процесів розвитку та впровадження інновацій на залізничному транспорті.

Вважаємо, що більшість схем традиційної економіки в XXI столітті не працюють, тому треба шукати альтернативи, найбільш очевидною з яких зараз є кріптоекономіка з її децентралізованою системою. Найприбутковіші ICO-проекти, такі як EOS, Filecoin, Tezos, лише зміцнюють віру в те, що слідом за цими успішними прикладами обов'язково будуть інші - питання лише в тому, щоб їх знайти і саме в них інвестувати. Розробка та впровадження інновацій у залізничну галузь України потребує нових підходів до системи фінансування інноваційної діяльності в країні, проведення ICO, в цьому сенсі, є сучасним та перспективним методом залучення інвестицій.

Так, сьогодні в сфері blockchain з'являється все більше нових проектів і стартапів. При цьому, замість звичного венчурного фінансування в них все частіше застосовується ICO - краудфандінговая технологія для збору коштів від інвесторів. Питання створення та функціонування криптовалют розглядалися в роботах таких науковців і практиків, як S. Nakamoto [8], Alex Heid [9], питання інвестування у криптовалюти розглядали A. D'Alfonso, P. Langer, Z.Vandelis [10] та інші. Однак, попри наявні доробки в цій сфері, потребують подальшого розкриття і більш детального вивчення змістовні та теоретичні аспекти функціонування ринку криптовалют як системи інвестиційних проектів. Побудова криптовалютного інвестиційного проекту в загальному варіанті полягає в наявності основних складових: ідеї проекту, яка окреслена бізнес-планом (зазвичай відомий як WhitePaper), і протоколу (або програмного коду), на основі якого цей проект працює або буде працювати. Додаткового поширення і популярності криптовалюти отримують завдяки відкритості програмного коду (opensource) і можливості відстеження активності розробника проекту, етапу вирішення наявних проблем і завдань, а також можливості перевірки якості програмного коду та наявності слабких чи потаємних місць (holes і backdoors). Для забезпечення

належного функціонування криптовалюти використовуються різноманітні комбінації елементів організації та управління проектом. До них відносять етапи: розподілення токенів, підтвердження трансакцій (блоків), обрання шляху розвитку проекту, оновлення протоколу криптовалюти тощо. Стислу характеристику основних інструментів захисту функціонування криптовалют надано у таблиці 1.

Таблиця 1

Характеристика основних інструментів захисту функціонування криптовалют [11]

Інструмент захисту	Приклад використання	Основна характеристика методу
Proof-of-work	Hashcash, IOTA, Cardano, EOS, NEM, NEO, Nxt, Ripple	принцип захисту мережевих систем від зловживання послугами (наприклад, від DoS-атак або організації розсилок спаму), заснований на необхідності виконання на стороні клієнта деякої досить тривалої роботи (знаходження рішення задачі), результат якої легко і швидко перевіряється на стороні сервера. Головна особливість застосовуваних обчислень полягає в асиметрії витрат часу - вони значні на знаходження рішення і дуже малі для перевірки [1]. Подібні схеми також відомі як client puzzle (функція клієнтської головоломки), computational puzzle (обчислювальна головоломка), або CPU pricing function.
Proof-of-stake	BlackCoin, Nxt, Lisk , Waves	метод захисту в криптовалютах, при якому ймовірність формування учасником чергового блоку в Blockchain пропорційна частці, яку складають розрахункові одиниці даної криптовалюти, що належать цьому учаснику, від їх загальної кількості. Даний метод є альтернативою методу підтвердження виконання роботи (PoW), при якому ймовірність створення чергового блоку вище у володаря більш потужного устаткування.
Proof-of-stake-time	VeriCoin (VRC)	заснований на необхідності доказу зберігання визначеної кількості коштів на рахунку протягом визначеного часу.
Proof-of-importance	NEM (XEM)	заснований на алгоритмі, що забезпечує безпеку роботи Blockchain, за допомогою надання першочергового голосу учасникам з найкращою репутацією. Це комбінація показників балансу гаманця, кількості вхідних і вихідних транзакцій і часу знаходження аккаунта користувача в мережі. Blockchain POI криптовалют враховує ці три показника визначення того, хто буде наступним творцем нового блоку і отримає нагороду.
Proof-of-stake-velocity	Reddcoin (RDD), Potcoin (POT)	заснований на необхідності доказу зберігання визначеної кількості коштів на рахунку та триманні свого гаманця онлайн
Proof-of-research	Gridcoin (GRC)	заснований на тривалості зберігання визначеної кількості коштів на рахунку
Multiple	Decred (DCR)	підхід заснований на поєднанні методів захисту для досягнення найкращої організації роботи системи

ICO це аналог IPO в кріптовалютной економіці. Якщо IPO - це первинне публічне розміщення акцій компанії на біржі в традиційній економіці, то ICO - це процес випуску компанією власних токенів і розміщення їх на криптовалютній біржі. Завдяки інноваціям, наданим технологією blockchain, вартість цього процесу з використанням кріптовалютних бірж в

десятки разів дешевше вартості традиційного IPO на фінансових біржах. Якщо мінімальна вартість IPO на європейській біржі становить близько $ 200 тис, то сумарна вартість всього процесу ICO з виходом на криптовалютну біржу варіюється від $ 10 тис до 20 тис. При цьому результат в обох випадках досягається аналогічний (можливість залучити інвестиції у багато разів перевищує витрати на процес емісії), тобто витративши суму близько $ 40 тис компанія може залучити до $ 10 млн інвестицій. Тільки з початку 2017 року завдяки ICO з'явилося близько 130 кріптовалютних проектів, які зібрали понад 2 млрд дол інвестицій. В середньому, проведення ICO займає від 2 до 8 тижнів, але ще кілька місяців (а іноді й півроку) йдуть на підготовчі роботи.

Регулювання кріптовалютного ринку - проблема технічного характеру, мало хто розуміє як регулювати процеси, що відбуваються всередині нього. Віртуальна економіка, що здійснює всі свої операції за допомогою інтернет-платежів, без безпосереднього контакту продавця з покупцем, завжди пов'язана з ризиками. Не є винятком і ICO. За оцінками експертів, більшість існуючих проектів до 2023 року можуть виявитися шахрайськими. Це відбувається тому, що завдяки віртуальній економіці інвестувати стало простіше, і люди вкладають свої гроші практично «не дивлячись», в будь-яку компанію з більш-менш пристойної презентацією, не проводячи якісного Due Diligence (DueD). DueD існує у фінансовій економіці і, як правило, полягає в проведенні глибокого аналізу об'єкта інвестування та надання його в формі звіту. Аналіз включає в себе оцінку інвестиційних ризиків, всебічне дослідження діяльності компанії, комплексну перевірку її фінансового стану і положення на ринку, компетентність і попередній досвід залученої команди. Провести DueD можуть дозволити собі тільки досвідчені інвестори, які звертаються до послуг відповідних фахівців. У випадку з крітовалютною економікою і ICO, Due Diligence часто проводиться поверхнево, що часто призводить до інвестування в проекти за якими не стоїть реального бізнесу. Ми можемо побачити це на прикладі краудінвестінга всіляких лотерей і казино. Щоб убезпечити вкладників, за аналогією з традиційним фінансовим ринком, на крипторинку з'являються нові гравці - рейтингові агентства. Такі агентства проводять незалежний Due Diligence, роблять аналіз всієї інформації про компанії, що виходять на крипто-біржу і публікують результати свого дослідження у формі незалежного рейтингового огляду із зазначенням сильних і слабких сторін проектів. Для мінімізації ризиків інвесторів, компанії, що надають послуги запуску ICO, співпрацюють з рейтинговими агентствами.

Так, компанія Ambisafe уклала партнерську угоду з рейтинговим агентством ICORating, що забезпечує додаткову надійність спільних проектів. ICORating проводить дослідження всіх аспектів проекту, які стоять за конкретним кріптовалютним фінансовим інструментом. Компанія аналізує інвестиційні ризики проекту, що виходить на ICO, за наступними напрямками: бізнес-модель (її актуальність, сильні і слабкі сторони); ринкова ніша (перспективність і динаміка розвитку обраної ринкової ніші для побудови бізнесу); команда (бізнес-досвід в традиційному ринковому сегменті, в блокчейн-індустрі, досвід блокчейн-розробок); конкуренція (рівень конкурентного тиску з боку компаній зі схожими бізнес-моделями з традиційного ринкового сегменті і блокчейн-економіки); технічний беграунд (наявність і якість прототипу або вихідного коду); аналіз відгуків від ком'юніті; і багато інших аспектів. Таким чином, інвестори у вільному доступі бачать, наскільки ризикована та чи інша

інвестиція.

Ще одним способом захисту від потенційних шахраїв є криптографічний escrow, здійснюваний за допомогою Multi-sig гаманців і незалежних escrow agents. Це означає, що компанія збирає гроші не безпосередньо, а з залученням третіх осіб.

Кошти збираються на Multi-sig гаманець, доступ до якого є тільки у депозитних агентів, що, в свою чергу, забезпечує додатковий захист. Таким чином, компанія не може самостійно витратити зібрані гроші без цифрового підпису агента. В обов'язки депозитного агента входить перевірка виконання умов оферти компанією, виконання термінів і зобов'язань перед інвесторами. Тільки в разі дотримання заявлених умов компанія отримує доступ до певних сум з Multi-sig гаманця. На практиці це виглядає так - компанія збирає $ 1 млн. План реалізації бізнес-моделі розбитий на 10 періодів. Перші $ 100 тис компанія отримує з Multi-sig гаманця відразу по закінченню етапу збору грошей. Далі депозитний агент спостерігає за виконанням заявлених умов, за чесністю компанії-емітента, за дотриманням термінів і, в разі успішного виконання першого етапу плану, видає наступну частину суми. Якщо компанія не виконує свої зобов'язання, гроші залишаються замороженими на гаманці до виконання зобов'язань або повертаються інвесторам. Таким чином, проведення ICO під окремі інвестиційні проекти на залізничному транспорті надає інвесторам ряд переваг: ICO надає великі можливості для перспективних проектів: починаючи з другої за популярністю криптовалюти після Bitcoin і закінчуючи створенням платформи для сервісів на базі blockchain, все це було здійснено в рамках ICO; ICO не вимагає зайвої документації (для ICO головним і необхідним документом є White Paper, що містить всі деталі проекту, а ICO - одна з форм краудфандінгу, отже, кожен може ознайомитися з цим технічним документом і вибрати найпривабливіший проект для інвестування); створення нової спільноти (у творців проектів є можливість створювати нове community навколо своїх проектів. Наявність спільноти надає продукту авторитет. Думки членів спільноти мають цінність за окремими проектами, що також свідчить про порядність творців проектів. В цьому сенсі ПАТ «Укрзалізниця» - це національний перевізник вантажів та пасажирів, який задовольняє потреби у безпечних та якісних залізничних перевезеннях, забезпечує ефективне функціонування та розвиток залізничного транспорту України. Таким чином, у потенційних інвесторів навряд чи виникнуть сумніви стосовно реальності даного проекту); доступ до потенційних токенів на ранніх етапах, незважаючи на низьку ціну на початку проекту.

Для кого з учасників вигідне створення ICO? По-перше, це безпосередньо ПАТ «Укрзалізниця» для залучення коштів інвесторів шляхом продажу токенів. По-друге, інвесторам ICO вигідно, тому що вони купують токени за мінімальною ціною і можуть надалі їх продати набагато дорожче.

Запропонована модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на залізничному транспорті дозволить не тільки фінансово забезпечити технологічну модернізацію підприємств залізничної галузі, переорієнтацію її виробничих потужностей на випуск високотехнологічної інноваційної продукції, а й реалізувати соціально значущі проекти розвитку країни, отримати ряд економічних переваг для кожного з учасників цього партнерства.

Відзначимо, що блокчейн-економіка розвивається дуже стрімко і зростаючий ринок ICO повторює сьогодні історію становлення і розвитку традиційного фондового ринку, тільки на значно більш швидких швидкостях. Частина проектів, які сьогодні проводять ICO, мають потенціал з часом вирости до

величезних розмірів і багаторазово окупити вкладені в них інвестиції. Багато інвесторів сьогодні згадують момент виходу на IPO таких компаній як Apple, Amazon або Google і прикидають, які капітали вони могли б зробити якби вклалися в ці компанії в той момент. Ринок ICO сьогодні дає ще один шанс взяти участь в історії успіху проектів нової економіки, як для інвесторів, так і для компаній, чиї засновники хочуть створити, дійсно, значущі проекти. Посилення інноваційної складової за допомогою створення ICO з метою розвитку транспортно-дорожнього комплексу є одним з напрямків транспортної стратегії України, реалізація якої дозволить: модернізувати транспортну систему і підвищити ефективність її функціонування; збільшити пропускну здатність транспортної мережі; підвищити рівень безпеки на транспорті; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем; максимально використовувати транзитний потенціал країни.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Стан локомотивного парку Укрзалізниці – знос тепловозів складає 97 %, електровозів – 90 %. *АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт.* URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/page-63/242890/ (дата звернення: 11.02.2022).

2 Інтегрований звіт 2020. *АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт*. URL: https://uz.gov.ua/about/investors/ (дата звернення: 11.02.2022).

3 Дикань В. Л., Обруч Г. В. Формування бізнес-моделі збалансованого розвитку підприємств в умовах цифровізації економіки. *Адаптивне управління: теорія і практика. Серія «Економіка»*. 2021. Вип. 11 (22). URL: https://amtp.org.ua/index.php/journal2/article/view/406/350 (дата звернення: 08.02.2022).

4 Пономаренко О. В. Перспективи поліпшення технічного стану вагонного парку на залізницях України / О. В. Пономаренко // Наука та прогрес транспорту. 2017. Вип. 1 (67). С. 88–95.

5 Ярмоліцька О.В. Економічні засади інноваційно-інвестиційного відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту: 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.

6 Яновська В. П., Гарматюк Н. В. Сучасні стратегії розвитку залізничного транспорту України. *Збірник наукових праць ДУІТ. Сер.: Економіка і управління*. 2018. Вип. 42 (2). С. 55–65.

7 Кредити від іноземних інвесторів та міжнародних фінансових організацій. *АТ «Укрзалізниця»:веб-сайт*. URL: http://www.uz.gov.ua/about/investors/borrowings/credits// –

8 Nakamoto S. Bitcoin: A Peer-to-Peer Electronic Cash System [Електронний ресурс] / Satoshi Nakamoto. – Access mode: https://bitcoin.org/bitcoin.pdf.

9 Heid A. Analysis of the Cryptocurrency Marketplace [Електронний ресурс] / Alex Heid. – Access mode: https://bravenewcoin.com/assets/Whitepapers/HackMiami-Analysis-of-the-Cryptocurrency- Marketplace.pdf.

10 D'Alfonso A. The Future of Cryptocurrency An Investor's Comparison of Bitcoin and Ethereum / A. D'Alfonso, P. Langer, Z. Vandelis // Ryerson University. – 2016. – Access mode: http://www.economist.com/sites/default/files/the_future_of_cryptocurrency.pdf.

11 What is Proof-of-Work и Proof-of-Stake? [E-resource] // ForkLog journal. – Access mode: http://forklog.com/chto-takoe-proof-of-work-i-proof-of-stake.

REFERENCES

1 Stan lokomotyvnoho parku Ukrzaliznytsi – znos teplovoziv skladaie 97%, elektrovoziv – 90 %. AT «Ukrzaliznytsia»: veb-sait. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/page-63/242890/ (data zvernennia: 11.02.2022).

2 Intehrovanyi zvit 2020. AT «Ukrzaliznytsia»: veb-sait. URL: https://uz.gov.ua/about/investors/ (data zvernennia: 11.02.2022).

3 Dykan V. L., Obruch H. V. Formuvannia biznes-modeli zbalansovanoho rozvytku pidpryiemstv v umovakh tsyfrovizatsii ekonomiky. Adaptyvne upravlinnia: teoriia i praktyka. Seriia «Ekonomika». 2021. Vyp. 11 (22). URL: https://amtp.org.ua/index.php/journal2/article/view/406/350 (data zvernennia: 08.02.2022).

4 Ponomarenko O. V. Perspektyvy polipshennia tekhnichnoho stanu vahonnoho parku na zaliznytsiakh Ukrainy / O. V. Ponomarenko // Nauka ta prohres transportu. 2017. Vyp. 1 (67). S. 88–95.

5 Iarmolitska O.V. Ekonomichni zasady innovatsiino-investytsiinoho vidtvorennia osnovnykh vyrobnychykh zasobiv pidpryiemstv zaliznychnoho transportu: dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. ekon. nauk; spetsialnist: 08.00.04 – ekonomika ta upravlinnia pidpryiemstvamy (za vydamy ekonomichnoi diialnosti) / Yarmolitska Olha Vasylivna. – Kyiv, 2016. – 237 s.

6 Ianovska V. P., Harmatiuk N. V. Suchasni stratehii rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy. Zbirnyk naukovykh prats DUIT. Ser.: Ekonomika i upravlinnia. 2018. Vyp. 42 (2). S. 55–65.

7 Kredyty vid inozemnykh investoriv ta mizhnarodnykh finansovykh orhanizatsii. AT «Ukrzaliznytsia»:veb-sait. URL: http://www.uz.gov.ua/about/investors/borrowings/credits//

8 Nakamoto S. Bitcoin: A Peer-to-Peer Electronic Cash System [Електронний ресурс] / Satoshi Nakamoto. – Access mode: https://bitcoin.org/bitcoin.pdf.

9 Heid A. Analysis of the Cryptocurrency Marketplace [Електронний ресурс] / Alex Heid. – Access mode: https://bravenewcoin.com/assets/Whitepapers/HackMiami-Analysis-of-the-Cryptocurrency- Marketplace.pdf.

10 D'Alfonso A. The Future of Cryptocurrency An Investor's Comparison of Bitcoin and Ethereum / A. D'Alfonso, P. Langer, Z. Vandelis // Ryerson University. – 2016. – Access mode: http://www.economist.com/sites/default/files/the_future_of_cryptocurrency.pdf.

11 What is Proof-of-Work и Proof-of-Stake? [E-resource] // ForkLog journal. – Access mode: http://forklog.com/chto-takoe-proof-of-work-i-proof-of-stake.

УДК 332.338.2

ІНСТРУМЕНТИ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ АКТИВНІСТЮ ТЕРИТОРІЙ У ЗАРУБІЖНІЙ ПРАКТИЦІ

Яценко О. В., д.е.н., професор,
Яценко В.М., д.е.н., професор (ЧНУ)

Стаття присвячена дослідженню зарубіжного досвіду формування та використання інструментів інвестиційної політики і застосування його у практичній діяльності на рівні регіональних суб'єктів України. Особлива увага приділена формуванню умов для поліпшення інвестиційного клімату та на активізацію процесу залучення інвестицій з урахуванням специфіки регіонів. Розглянуто методи стимулювання інвестиційної діяльності та інструменти державного регулювання інвестиційної діяльності в зарубіжних країнах. Вивчено системи залучення та використання інвестицій, що ефективно функціонують у Китаї, США, Японії, окремих країнах Євросоюзу. Досліджено кластерні стратегії підвищення інвестиційної привабливості територій у країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону, доведено їх роль у підвищенні інвестиційної привабливості країн-членів Європейського Союзу. Визначена класифікація моделей кластерної політики. Зроблено обґрунтовані висновки, що зарубіжний досвід з використання інструментів формування інвестиційної політики, спрямованої на стимулювання інвестиційної активності, може бути використаний при розробці заходів підвищення інвестиційної привабливості та активності України і її регіонів.

Ключові слова: інвестиційна діяльність, регіони, інновації, зарубіжний досвід, кластерна політика, стратегії, інвестиційна привабливість, моделі, регіональні програми, класифікація.

INSTRUMENTS OF REGIONAL POLICY FOR MANAGEMENT OF INVESTMENT ACTIVITY OF TERRITORIES IN FOREIGN PRACTICE

Yatsenko O.V., Doctor of Economics, Professor,
Yatsenko V. M., Doctor of Economics, Professor, (Cherkasy National University named after Bogdan Khmelnitsky)

The article is devoted to the study of foreign experience in the formation and use of investment policy instruments and its application in practical activities at the level of regional subjects of Ukraine. Special attention is paid to the creation of conditions for improving the investment climate and intensifying the process of attracting investments, taking into account the specifics of the regions. Methods of stimulation and instruments of state regulation of investment activity in foreign countries are considered.

The systems of attracting and using investments, which are effectively functioning in China, the USA, Japan, and some countries of the European Union, have been studied. It was noted, in particular, the presence of a positive effect from the public-private partnership (PPP) mechanism, which manifests itself: in the creation of structural elements of the new

© Яценко О.В., Яценко В.М.

economy based on the integration of entrepreneurial organizations of the real and financial sectors, on the one hand, and science and research institutes, on the other; unification of financial institutions of the state and private investors and the development of joint actions aimed at the development of the innovative component of the territories.

Cluster strategies for increasing the investment attractiveness of territories in the countries of the Asia-Pacific region were studied, and their role in increasing the investment attractiveness of the member states of the European Union was proven. The classification of cluster policy models is defined.

Introduction. *In market conditions, sustainable economic development of the country is impossible without the formation of a system of priorities and ensuring the coherence of the actions of state and regional governing bodies. At the level of the regions of Ukraine, the development of an investment policy aimed at improving the investment climate and intensifying the process of investment attraction is gaining special relevance. The creation of an effective system of state and regional regulation of investment activity in Ukraine determines the interest in foreign experience in the formation and use of investment policy instruments, the assessment of which allows to identify those achievements that can be used in domestic practice.*

Purpose. *The purpose of the research is to develop a comprehensive approach to the assessment of the investment activity of the region, to determine the possibilities of improving the regional investment policy based on the theoretical and practical experience of foreign economies.*

Results. *The article examines the foreign experience of the formation and use of investment policy instruments and its application in practical activities at the level of regional subjects of Ukraine. Special attention is paid to the formation of conditions for improving the investment climate and to the activation of the investment attraction process, taking into account the specifics of the regions. Methods of stimulating investment activity and instruments of state regulation of investment activity in foreign countries are considered. The systems of attraction and use of investments that function effectively in foreign countries have been studied. Cluster strategies for increasing the investment attractiveness of territories were studied. Reasoned conclusions were made that foreign experience in the use of investment policy formation tools aimed at stimulating investment activity can be used in the development of measures to increase the investment attractiveness and activity of Ukraine and its regions.*

Originality. *Based on the study of foreign experience, it is proposed to develop regional target programs for the development and stimulation of investment activity.*

Conclusion. *Reasonable conclusions were made that foreign experience in the use of investment policy formation tools aimed at stimulating investment activity can be used in the development of measures to increase the investment attractiveness and activity of Ukraine and its regions. Regional development strategies available in the regions can be the basis for the formation of stable relations between the participants of the investment market in the regions. It is proposed to develop on their basis regional target programs for the development and stimulation of investment activities of business entities.*

Keywords: investment activity, regions, innovations, foreign experience, cluster policy, strategies, investment attractiveness, models, regional programs, classification.

Постановка проблеми. У ринкових умовах стійкий економічний розвиток країни неможливий без формування системи пріоритетів і забезпечення узгодженості дій державних органів управління. Одним з ключових завдань, що стоять перед економікою України в сучасних умовах

господарювання, є випуск конкурентоспроможної, високотехнологічної продукції, що забезпечує стійке економічне зростання і є основою вирішення масштабних соціальних завдань, а при реалізації національної стратегії переходу економіки на інноваційний шлях важливим завданням є здійснення масштабних інвестицій у всі сфери виробництва, а також у підготовку кадрів.

На рівні суб'єктів України особливої актуальності набуває розробка інвестиційної політики, спрямованої на поліпшення інвестиційного клімату та на активізацію процесу залучення інвестицій з урахуванням специфіки регіонів. Для кожного регіону має особливе значення його інвестиційна привабливість, індикаторами якої є обсяг та темпи зростання інвестицій в основний капітал. Формування ефективної системи державного та регіонального регулювання інвестиційної діяльності в Україні обумовлює інтерес до зарубіжного досвіду формування та використання інструментів інвестиційної політики, оцінка якої дозволяє виявити ті досягнення, які можна використовувати у вітчизняній практиці [16].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз сучасної економічної думки [2; 5; 6; 7; 11; 12; 14] свідчить про те, що у країнах із розвиненою ринковою економікою накопичено значний досвід застосування інструментарію управління інвестиційної активністю у межах регіональної політики. Вітчизняні вчені, які досліджували формування регіональної політики: О.І. Васильєва [4], І.О. Дегтярьова [8], В.С. Куйбіда [14], М.К. Орлатий [20] та ін.

Формулювання цілей дослідження. Метою дослідження є розробка комплексного підходу до оцінки інвестиційної активності регіону, визначення можливостей удосконалення регіональної інвестиційної політики на базі теоретичного і практичного досвіду зарубіжних економік.

Виклад основного матеріалу дослідження. Незважаючи на велику різноманітність методів стимулювання інвестиційної діяльності в зарубіжних країнах, умовно їх можна об'єднати в 5 основних груп впливу: інституційний, економіко-організаційний, інфраструктурний вплив, маркетингове та інформаційне забезпечення (рисунок 1).

Рис. 1. Типи державного впливу на інвестиційну активність

На підставі аналізу формування інвестиційної політики регіону, проведеного автором дослідження [11], можна відзначити, що успішне здійснення регіональних інвестиційних проектів і програм територій сприяє їх економічному відродженню. Держава впливає на інвестиційний клімат у вигляді проведення продуманої податкової, фінансово-кредитної, митної політики. У закордонній практиці ефективність регіональної інвестиційної політики визначається здатністю забезпечити гнучке співвідношення участі у ній

приватних, змішаних (приватно-державних) та громадських організацій. Багато в чому успіх реалізації інвестиційних програм сприяє система координаційного управління, яка передбачає узгодженість дій всіх учасників інвестиційної діяльності в регіоні [6; 8].

Розглядаючи докладніше інструментарій у межах економіко-організаційного впливу, можна назвати, що у реалізації державної політики, спрямованої на створення сприятливих умов активізації приватних інвестицій, застосовуються наступні види фінансових і нефінансових інструментів представлених на рис. 2.

Рис. 2. Інструменти державного регулювання інвестиційної діяльності складено за [2; 8]

У дослідженнях [2; 8] наголошується, що функція держави в особі відповідних урядових організацій полягає у забезпеченні координації управління регіональною програмою та створення ефективного механізму її реалізації. Цей механізм включає:

– Забезпечення правового регулювання, оформлення договірних відносин з муніципальними та регіональними організаціями з делегування ним певних повноважень;

– Створення умов об'єднання фінансових і матеріальних ресурсів, встановлення пріоритетів податкового регулювання;

– Визначення форм відповідальності місцевих органів за реалізацію заходів у рамках інвестиційної політики та усунення можливих негативних наслідків (порушення екологічного середовища, зонального земельного планування та ін.) [8];

– Забезпечення зв'язку з громадськістю через засоби масової

інформації для поширення відомостей про реалізовану інвестиційну політику в регіоні з метою залучення громадських організацій та населення до участі у прийнятті рішення про доцільність та напрямки її подальшого розвитку.

Зарубіжний досвід показує, що інвестиційна політика регіону є чинником стабілізації економіки і спрямована на зосередження уваги великих корпорацій та інших приватних підприємців до цієї території. У цьому безумовну зацікавленість викликає система залучення інвестицій Китайської Народної Республіки (КНР) [16].

Основними умовами зростання надходження інвестицій у Китай є:

1) значні можливості китайського внутрішнього ринку, що швидко розвивається;

2) гарантована іноземним підприємствам безпека інвестиційної діяльності;

3) наявність дешевої робочої сили;

4) суттєві інфраструктурні зрушення в усіх регіонах країни.

Інвестиційна політика Китаю характеризується:

1. Забезпеченням політичної стабільності та наступності економічної політики держави;

2. Поетапним залученням іноземних інвесторів у нові галузі та сфери народного господарства;

3. Підвищенням рівня різноманітності форм використання іноземних інвестицій;

4. Зміною пріоритетів державної підтримки процесів залучення іноземних інвестицій. Так, для стимулювання обсягів та динаміки приросту інвестицій, держава використовує преференції для іноземних інвесторів, через запровадження податкових пільг та податкових канікул.

5. Концентрацією іноземних інвестицій у регіонах, що мають підвищений інтерес для самої держави та зарубіжних учасників [16]. Наприклад, у 1980 році приморські райони, що розташовані на вигідних географічних територіях, були виділені в окремі економічні зони: Шеньчжень, Чжухай, Шаньтоу в провінції Гуандун, Сямень у провінції Фуцзянь та інші [21]. Вони створені як буфери для поступової економічної інтеграції Гонконгу і Макао напередодні їх возз'єднання з материковим Китаєм.

Як стимулюючі заходи Уряд Китаю організував субсидіарну підтримку «мереж для експорту», до яких віднесені важливі сектори економіки (легка промисловість і високотехнологічні галузі), а також надання компаніям, що входять до мережі, особливі пільги та кредити Центральному банку Китаю. Метою програми стало підвищення якості та збільшення кількості китайських експортних товарів [16].

6. Децентралізацією державних повноважень щодо підтримки процесів залучення іноземних інвестицій. Забезпечення економічної самостійності органів влади економічних зон у вирішенні економічних питань, гнучка система управління стали вирішальними факторами, які сприяли їх розвитку та підвищення у них інвестиційної активності» [24]. Так, адміністративне управління спеціальними економічними зонами (СЕЗ) здійснюється Канцелярією Держради КНР у справах СЕЗ. Вона здійснює контроль за реалізацією інвестиційної політики та координує роботу відомств щодо зон. Цей орган визначив для економічних зон ряд директивних показників: річний фінансовий дохід, обсяги виробництва та постачання за найважливішими видами промислової продукції, стабільні нормативи відрахувань до центрального бюджету, ліміти кредитування спільних підприємств, обсяг інвестицій в основні фонди.

Завдяки політиці КНР, спрямованої на стимулювання надходження прямих іноземних інвестицій, та встановленням паралельного обмеження на інші форми

іноземних капіталовкладень, виникла унікальна структура зовнішнього фінансування китайської економіки, що відрізняється від інших країн [16].

Як зазначається в [16] основним джерелом зовнішнього фінансування китайської економіки є прямі іноземні інвестиції, частка яких складає близько 69% всіх іноземних інвестицій, що надійшли в КНР. При цьому на дві інші форми зовнішнього фінансування – кредити та портфельні інвестиції припадає лише 26 % та 5 % накопичених іноземних капіталовкладень відповідно.

Прямі нефінансові іноземні інвестиції в економіку Китаю у 2020 році досягли історичного максимуму в 126,3 млрд. дол. порівняно зі 118,7 млрд. дол. у 2014 році [11].

Накопичення, у такий спосіб, значних фінансових ресурсів дозволило Китаю в 2020 році посісти перше місце в світі за обсягом прямих інвестицій за кордоном. Китайські компанії у 2020 році вклали в економіки інших країн 153,7 млрд. доларів, що на 12,3% перевищило показник 2019 року, йдеться в спільному звіті Міністерства торгівлі, Державного статистичного управління і Державного управління валютного контролю КНР.

До кінця 2020 року китайськими інвесторами були створені 45 тис. підприємств з прямою участю в 189 країнах і регіонах світу. Сукупний обсяг прямих нефінансових вихідних інвестицій КНР досяг 2,58 трлн дол.

Цікавою є інвестиційна політика США. Експерти зазначають, що високий рівень конкурентоспроможності цієї країни досягнуто завдяки припливу інвестицій у наукову діяльність та розвиток нових технологій [17]

Як зазначається у дослідженнях [15], організація спільної роботи уряду, приватних корпорацій та іноземних інвесторів у галузі розвитку інвестиційного потенціалу штатів та країни в цілому є ключовим напрямом діяльності органів влади всіх рівнів. У таблиці 1 представлені методи сприяння розвитку інвестиційного потенціалу в США на різних рівнях влади.

Таблиця 1

Методи, що використовуються в США на різних рівнях влади з метою розвитку інвестиційного потенціалу [16]

№ п/п	Група методів	Інструменти
1.	Прямі фінансові стимули	1) надання дотацій, грантів, позик та кредитів урядами штатів; 2) фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок.
2.	Непрямі фінансові стимули	1) пільги з оподаткування; 2) інвестиційні податкові кредити; 3) пільгові умови кредитування.
3.	Не фінансові стимули	1) розвиток інфраструктури; 2) прозора інформація політика та ін.

Як зазначають автори досліджень [11, 16], на практиці часто застосовується комбінація представлених методів, характер та співвідношення яких залежить від специфіки штату чи проектів. Так, влада штатів формує різні умови для інвесторів залежно від значущості інвестиційних проектів. Наприклад, інвестиційним проектам, вкладеним у розвиток пріоритетних галузей економіки, пропонуються більш пільгові інвестиційні режими. Преференції отримують також інвестиційні проекти, спрямовані на створення та розвиток ескортної чи

імпорто-замінної спрямованості.

До найважливіших важелів впливу на інвестиційну активність, що використовуються в США, відносять:

- розвиток, за рахунок коштів органів влади штатів, виробничої, соціальної та технічної інфраструктури;
- створення спеціально обладнаних промислових парків, технополісів, науково-технологічних парків.

Особливого значення надається залученню до країни іноземних інвесторів. Так, за 2011-2015 роки місцевими органами влади запропоновано більше 6000 програм стимулювання економічного розвитку через надання широкого переліку пільг для іноземних інвесторів. Ці пільги надаються у межах спеціально створених «підприємницьких зон», яких до 2013 року функціонувало понад 1300 одиниць.

До нефінансових методів підвищення інвестиційної активності в регіонах влада штатів та інших адміністративно-територіальних утворень на практиці широко використовує інформаційно-рекламний метод залучення промислових інвестицій, у тому числі, за допомогою надання потенційним інвесторам інформації про витрати за надання земельної ділянки під будівництво, стан комунікацій, перспективи розвитку ринків збуту, заходи щодо охорони навколишнього середовища тощо. Таким чином, інвестору надається вся необхідна інформація для прийняття рішення на користь реалізації на територіях, що рекламуються, своїх інвестиційних проектів [16].

Одним із ефективних засобів активізації інвестиційних процесів у США є організація та підтримка регіональних корпорацій. Успішним прикладом у цій галузі є створена адміністрацією долини річки Теннессі корпорації (Tennessee Valley Administration – TVA). Для реалізації проекту TVA адміністрацією штату запропоновано програму, метою якої було вирішення соціально-економічних проблем за рахунок таких заходів, як розвиток судноплавства на річці Теннессі, електрифікація сільських районів, комунальне та промислове водопостачання. Завдяки проекту та отриманням інвестицій адміністрація штату стала незалежною від бюджетного фінансування [11].

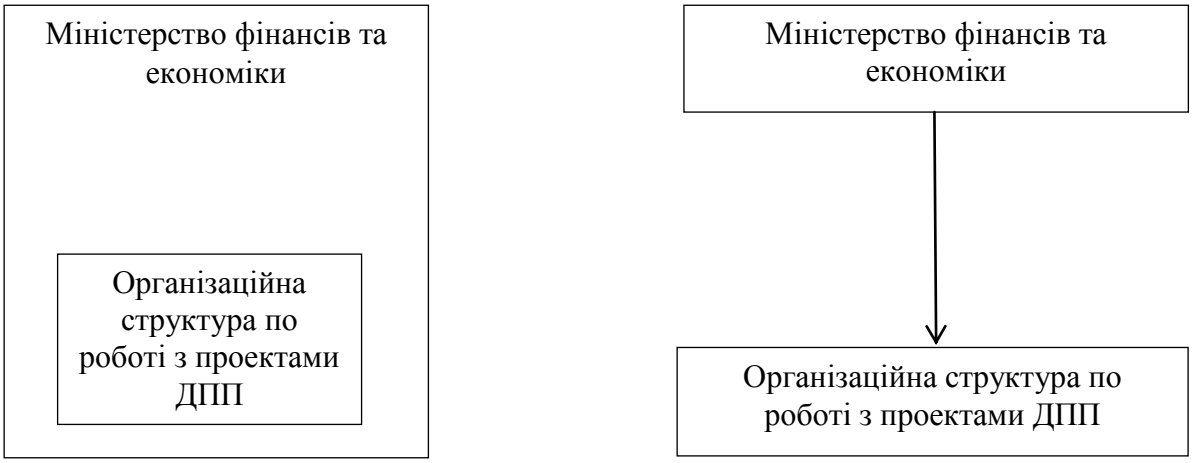
Позитивний ефект, наявний також і від «механізму державно-приватного партнерства (ДПП). Він проявляється в наступному:

– створення структурних елементів нової економіки на основі інтеграції підприємницьких організацій реального та фінансового секторів, з одного боку, та інститутів науки і досліджень – з іншого;

– об'єднання фінансових інститутів держави і приватних інвесторів та розробка спільних дій, спрямованих на розвиток інноваційного компонента територій.

В даний час велика увага приділяється створенню інституційних баз державно-приватного партнерства. У світовій практиці стає популярним створення централізованих структур, діяльність яких спрямована на підвищення ефективності роботи з проектами ДПП. У Великій Британії такою структурою є компанія Partnership UK, у Чеській республіці — PPP Centrum. На сьогоднішній день поширені дві форми побудови організаційних структур щодо роботи з проектами ДПП (рис. 3). [10]

Якщо організаційні структури роботи з проектами ДПП функціонують як самостійні підрозділи, вони можуть встановлювати плату послуг, які надаються державному сектору. Така форма організації присутня у Великій Британії та Чеській Республіці. Якщо ж структура створюється в рамках міністерства, її діяльність фінансується державним сектором [10].



а) б)

Рис. 3. Організаційна схема структури по роботі з проектами ДПП
а) в Австралії та Угорщині; б) Великобританії та Чеській Республіці [10]

Найбільшого поширення в США набули такі форми кооперації університетів, федеральних відомств та лабораторій, влади штатів та територій, приватного сектору промисловості, фінансово-кредитних установ:

1) державно-приватні коопераційні угоди у галузі досліджень та розробок;

2) інноваційно-технологічні партнерства.

Таким чином, сукупність зазначених заходів стимулювання та підтримки на всіх рівнях влади формує у Сполучених Штатах Америки сприятливий інвестиційний клімат та сприяє залученню різних груп інвесторів.

Одним із механізмів, що сприяють зростанню економіки регіону, є розробка та реалізація кластерної політики. Світовий досвід показує, що кластерні структури забезпечують зростання конкурентоспроможності регіону, збалансованості розміщення виробничих сил та сприяють переходу від сировинної до інноваційної економіки. Більше того, як зазначається в дослідженні, у розвинених країнах уже протягом досить довгого часу активно впроваджуються та успішно реалізуються кластерні стратегії з метою підвищення інвестиційної привабливості територій.

Вперше термін «кластер» використовував у своїх роботах професор Гарвардської бізнес-школи Майкл Портер. Відповідно до теорії Портера, «кластер – це сконцентровані за географічною ознакою групи взаємопов'язаних компаній, спеціалізованих постачальників, фірм у відповідних галузях, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій у певних галузях, що конкурують, але водночас ведуть спільну роботу» [19] .

Останнє десятиліття характеризується активною роботою у сфері створення та розвитку кластерів у США, країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону, доведено їх роль у підвищенні інвестиційної привабливості країн-членів Європейського Союзу [24]. Аналіз зарубіжного досвіду показує, що формування кластерів у регіоні дозволяє досягти позитивного соціально-економічного ефекту. Кластерна політика, як форма реалізації територіального принципу управління розвитком регіональної економіки, сприяє підвищенню конкурентоспроможності підприємств за рахунок забезпечення доступу до інновацій, висококваліфікованих кадрів, технологій, а також за рахунок зниження трансакційних витрат та залучення інвестиційних ресурсів [13].

Аналізуючи зарубіжні підходи до державного стимулювання інвестиційної діяльності, варто згадати досвід Японії. Особливістю японської інвестиційної

політики, як зазначають автори [17; 24] є створення міжнародних виробничих мереж (глобальних ланцюжків вартості) за рахунок прямих іноземних інвестицій. У період з 2000 по 2017 роки японська інвестиційна політика характеризувалася: 1) зростанням інвестиційних вкладень у країни Південної Азії, Латинської Америки; 2) збільшенням обсягів інвестицій у сферу виробництва електрообладнання та роздрібної, оптової торгівлі; 3) збільшенням частки інвестицій, здійснюваних у формах злиття та поглинання.

На сьогоднішній день, Японія є лідером зі створення та просування кластерних структур різного типу. Дефіцит природних ресурсів змусив країну взяти курс на інноваційний розвиток, елементом якого стала кластеризація. На сучасному етапі цей пріоритет віддано до повноважень регіональної влади, підприємств малого та середнього бізнесу, науково-дослідних установ, результатом взаємодії яких є досягнення вищого рівня технологічного розвитку [24].

Так, університет Хоккайдо є центром одразу двох інноваційних кластерів: «Долина Саппоро» та «Біомедичний центр», а в рамках інноваційного кластера «Науково-дослідний парк Кітакюсю» беруть участь понад 10 університетів та НДІ (у тому числі й зарубіжних). Завдяки розвитку інноваційних кластерів Японія входить до десятки інноваційних економік світу [13].

Початок розвитку процесу кластеризації в Євросоюзі пов'язують із підготовкою у червні 2006 року Маніфесту кластеризації у країнах ЕС. «Європейський кластерний Меморандум» остаточно затверджено 21.01.2008 на Європейській президентській конференції з інновацій та кластерів у Стокгольмі [14]. Основна мета цього документа - збільшити кількість кластерів до «критичної маси», яка здатна вплинути на підвищення конкурентоспроможності як окремих країн, так і всього Євросоюзу.

На сьогоднішній день в ЕС кластерна політика здійснюється в рамках реалізації регіональних інноваційних стратегій. Прикладами можуть бути Каталонія (Італія), Валлонія (Бельгія), Нормандія (Франція), Баден-Вюртемберг (Німеччина). Джерелами фінансування кластерних програм у Євросоюзі традиційно є держави, учасники кластерів, які сплачують внески та приватні вкладення, а щорічні бюджети кластерних програм у країнах Євросоюзу різноманітні – від 45 млн. євро у Німеччині до 144 млн. євро у Франції [18].

Відповідно до світового досвіду кластеризації авторами дослідження [13] запропоновано наступну класифікацію моделей кластерної політики (рис. 4).

Розглядаючи роль країн як чинник формування та розвитку кластерів виділяють дві моделі: англосаксонську, до характерних рис якої належить наявність ринкового саморегулювання кластера, і континентальну, яка припускає вплив держави на функціонування кластера. Класифікація моделей за механізмом роботи та становлення кластера дозволяє виділити 6 моделей кластерної політичної діяльності держави, серед яких: північноамериканська, західноєвропейська, скандинавська, індійська, китайська, японська. Третя ознака класифікації кластерів базується на виділенні трьох рубежів життєвого циклу: кластер, що зароджується, зростаючий та стабільний кластер [13].

За галузевою ознакою основні напрями кластеризації економіки низки країн подані у таблиці 4.

Дані таблиці 4 свідчать, що кластерна спеціалізація країн багато чому відповідає спеціалізації країн та його конкурентним перевагам. Створення кластерів у галузях, що представляють країну на світовому ринку товарів та послуг, дозволяє вишукувати резерви для подальшого активного розвитку даних галузей та виробництва інноваційних продуктів.

Рис. 4. Класифікація моделей кластерної політики [13]

Таблиця 4

Галузеві напрями кластеризації економіки країн [13, 18]

№ п/п	Галузеві напрямки	Країна
1	Біотехнології та біоресурси	Німеччина, Великобританія, Нідерланди, Франція, Норвегія.
2	Машинобудування та електроніка	Нідерланди, Італія, Німеччина, Норвегія, Ірландія, Швейцарія
3	Фармацевтика та косметика	Данія, Швеція, Франція, Італія,
4	Сільське господарство та харчове виробництво	Фінляндія, Бельгія, Франція, Італія, Нідерланди
5	Нафтогазовий та хімічний комплекси	Швейцарія, Німеччина, Бельгія
6	Електронні технології та зв'язок, інформаційні технології	Швейцарія, Фінляндія
7	Охорона здоров'я	Швеція, Данія, Швейцарія, Нідерланди
8	Лісозаготівля та переробка	Фінляндія
9	Комунікації та транспорт	Нідерланди, Норвегія, Ірландія, Данія, Фінляндія, Бельгія
10	Будівництво	Фінляндія, Бельгія, Нідерланди
11	Легка промисловість	Швейцарія, Австрія, Італія, Швеція, Данія, Фінляндія
12	Енергетика	Норвегія, Фінляндія

Розвиток кластерних моделей у зарубіжних країнах характеризується фінансовою та інформаційною підтримкою всіх учасників кластера. Така політика дозволяє розвиватися малому та середньому бізнесу, які роблять важливий внесок у розвиток кластера регіону, сприяє залученню інвесторів різних типів та видів для подальшого перспективного розвитку.

Висновки. Отже, результати дослідження дають підстави сформулювати наступні висновки, що зарубіжний досвід формування інвестиційної політики, спрямованої на стимулювання інвестиційної активності, може бути використаний при розробці заходів підвищення інвестиційної привабливості та активності України і її регіонів. На нашу думку, основою формування стійких зв'язків між учасниками інвестиційного ринку в регіонах можуть бути наявні в регіонах Стратегії розвиту областей. Доцільно, також розробити на їх основі регіональні цільові програми розвитку та стимулювання інвестиційної діяльності суб'єктів господарювання.

При розробці таких програм необхідно дотримуватись наступних принципів:

- недоторканність капіталу та приватної власності;
- обов'язкове повернення кредитно-позикових коштів;
- державні та приватні гарантії капіталу та приватної власності;
- високий рівень законодавчої бази у галузі інвестиційних прав та організацій.

Реалізація цих принципів у першу чергу спрямована на захист прав інвесторів та забезпечення ними безперешкодного вкладення коштів з метою швидкого накопичення капіталу, що у свою чергу сприятиме розвитку виробництва та зростанню споживання.

В цільових програмах розвитку та стимулювання інвестиційної діяльності необхідно передбачити використання різних методів, що стимулюють зростання інноваційної активності і застосовуються у регіональній політиці розвинених країн. Це методи державного фінансування регіонального розвитку, у тому числі програмно-цільові методи, а також участь у інвестиційній діяльності спеціальних державних фінансових інституцій.

Ключовими інструментами регіональної політики управління інвестиційною активністю територій України, які широко використовуються за кордоном мають стати:

– інструменти прямого бюджетного фінансування проектів територій, що мають значення для економічного зростання загалом;
– бюджетні кредити, що розподіляються відповідно до пріоритетів структурної політики з урахуванням соціальних завдань;
– підтримка територіальних утворень (кластерів);
– створення ефективних інститутів підтримки інвесторів на конкретних територіях;
– захист інтересів інвесторів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Асаул А.М., Павліха Н.В. Вдосконалення методу багатовимірної статистичної оцінки для діагностики інвестиційної привабливості регіонів. Вісник Академії економічних наук України. 2004. № 1 (5). С. 9-15.

2. Баранник Л. Б. Фіскальні інструменти стимулювання інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств. Науковий погляд: економіка та управління. 2017. № 1 (57). С. 29–39.

3. Бойко Е.И., Долишний М. И., Петрович И.М. и др. Социально-экономический потенциал региона. К.: Наукова думка, 2003. 218 с.

4. Васильєва О. І. Регіональне управління в умовах реформування владних відносин : монографія. Донецьк :

Юго-Восток, 2009. 436 с.

5. Глобальна експансія Китаю та проблеми розвитку української економіки. URL: http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=5118:evolyutsiya-ekonomiki-knr-v-globalnomu-vimiri&catid=8&Itemid=350 (Дата звернення 06.01.2022)

6. Грищенко І. М. Зарубіжний досвід регулювання соціально-економічного розвитку регіонів. Актуальні питання публічного управління та адміністрування в контексті реалізації адміністративної реформи : матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (Умань, черв. 2018 р.). Умань, Уманський національний університет садівництва, 2018. С. 54.

7. Дацишин М.Б. Інструменти інвестиційної політики на місцевому рівні та рейтингова оцінка регіонів України. Регіони України: їх можливості та перспективи розвитку. Матеріали третього Пленуму Спілки економістів України та економічного форуму / Під заг. Ред. В.В. Оскольського. К., 2004. 119 с.

8. Дегтярьова І. О. Конкурентоспроможність регіону: стратегічні пріоритети та механізми державного управління : монографія. К. : НАДУ, 2012. 368 с.

9. Європейська регіональна політика: натхнення для країн, що не входять до ЄС? URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/international/external_uk.pdf (Дата звернення 09.01.2022)

10. Європейські принципи державного управління; пер. з англ. О.Ю. Куленкової. К.: Вид-во УАДУ, 2000. 52 с.

11. І. М. Грищенко. Зарубіжний досвід управління регіональним розвитком. Державне управління: удосконалення та розвиток. №2. 2018. URL: http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/5_2018/5.pdf (Дата звернення 15.01.2022)

12. Карпець С.Л. Світовий досвід управління регіональним розвитком. Вісник ЖДТУ. 2008. № 2 (44). С. 252–258.

13. Кох Л.В. Инновационные кластеры-основа конкурентоспособности японской экономики. Азимут научных исследований: экономика и управление. 2019. Vol. 8. № 3 (28).

14. Куйбіда В. С. Регіональний розвиток та просторове планування територій: досвід України та інших держав-членів Ради Європи : зб. нормат.-прав. актів і наук.-аналіт. матеріалів з питань регіонального розвитку та просторового планування. К. : Вид-во «Крамар», 2009. 176 с.

15. Лендьел М. Місцева демократія у країнах Центральної і Східної європи: монографія. Ужгород : Мистецька лінія, 2011. 688 с.

16. Ліба Н. С. Закордонний досвід реалізації регіональної політики. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Випуск 6, частина 2. 2016. С. 56-59. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/6_2_2016ua/14.pdf (Дата звернення 16.02.2022)

17. Назарова Л. В. Закордонний досвід стимулювання та вирівнювання регіонального розвитку // Modern Economics. 2021. № 30(2021). С. 153-157. DOI: https://doi.org/10.31521/modecon.V30(2021)-24.

18. Официальный сайт Европейского Союза. Региональное и городское развитие ЕС. URL: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development_en (Дата звернення 26.02.2022)

19. Портер М. Конкуренция. : Пер. с англ..: Издательский дом «Вильямс», 2005. 608 с.

20. Регіональне управління : підручник / за заг. ред. В. М. Вакуленка, М. К. Орлатого. К. : НАДУ, 2014. 516 с.

21. Ткачук А. Регіональна політика: правове регулювання. Світовий та український досвід. К. : Леста, 2011.

260 с.

22. Федорчак, О. В. (2022). Податкові інструменти стимулювання інвестиційної діяльності: державно-управлінський аспект. Ефективність державного управління, (64), С. 225–245. URL: https://doi.org/10.33990/2070-4011.64.2020.217623 (Дата звернення 06.03.2022)

23. Чужиков В. Регіональна політика Європейського Союзу. Підручник. К.: КНЕУ, 2016. 495 с. URL: https://kneu.edu.ua/userfiles/evrointegracii/Pidruchnuk_ERDM_2016.pdf (Дата звернення 12.03.2022)

24. Ю. А. Малахова, М. О. Хобта, Т. М. Гончар. Зарубіжний досвід стимулювання інвестиційної активності підприємств. Електронне наукове фахове видання: «Економічна ефективність», №2, 2021. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2_2021/93.pdf (Дата звернення 15.03.2022)

REFERENCES

1. Asaul A.M., Pavlikha N.V. Vdoskonalennia metodu bahatovymirnoi statystychnoi otsinky dlia diahnostyky investytsiinoi pryvablyvosti rehioniv. Visnyk Akademii ekonomichnykh nauk Ukrainy. 2004. № 1 (5). S. 9-15. (in Ukr.)

2. Barannyk L. B. Fiskalni instrumenty stymuliuvannia innovatsiino-investytsiinoi diialnosti pidpryiemstv. Naukovyi pohliad: ekonomika ta upravlinnia. 2017. № 1 (57). S. 29–39. (in Ukr.)

3. Boiko E.Y., Dolyshnyi M. Y., Petrovych Y.M. y dr. Sotsyalno-эkonomycheskyi potentsyal rehyona. K.: Naukova dumka, 2003. 218 s. (in Ukr.)

4. Vasylieva O. I. Rehionalne upravlinnia v umovakh reformuvannia vladnykh vidnosyn : monohrafiia. Donetsk : Yuho-Vostok, 2009. 436 s. (in Ukr.)

5. Hlobalna ekspansiia Kytaiu ta problemy rozvytku ukrainskoi ekonomiky. URL: http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=5118:evolyutsiya-ekonomiki-knr-v-globalnomu-vimiri&catid=8&Itemid=350 (in Ukr.)

6. Hryshchenko I. M. Zarubizhnyi dosvid rehuliuvannia sotsialno-ekonomichnoho rozvytku rehioniv. Aktualni pytannia publichnoho upravlinnia ta administruvannia v konteksti realizatsii administratyvnoi reformy : materialy Vseukr. nauk.-prakt. internet-konf. (Uman, cherv. 2018 r.). Uman, Umanskyi natsionalnyi universytet sadivnytstva, 2018. S. 54. (in Ukr.)

7. Datsyshyn M.B. Instrumenty investytsiinoi polityky na mistsevomu rivni ta reitynhova otsinka rehioniv Ukrainy. Rehiony Ukrainy: yikh mozhlyvosti ta perspektyvy rozvytku. Materialy tretoho Plenumu Spilky ekonomistiv Ukrainy ta ekonomichnoho forumu / Pid zah. Red. V.V. Oskolskoho. K., 2004. 119 s. (in Ukr.)

8. Dehtiarova I. O. Konkurentospromozhnist rehionu: stratehichni priorytety ta mekhanizmy derzhavnoho upravlinnia : monohrafiia. K. : NADU, 2012. 368 s. (in Ukr.)

9. Ievropeiska rehionalna polityka: natkhnennia dlia krain, shcho ne vkhodiat do YeS? URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/international/external_uk.pdf (in Ukr.)

10. Ievropeiski pryntsypy derzhavnoho upravlinnia; per. z anhl. O.Iu. Kulenkovoi. K.: Vyd-vo UADU, 2000. 52 s. (in Ukr.)

11. I. M. Hryshchenko. Zarubizhnyi dosvid upravlinnia rehionalnym rozvytkom. Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok. №2. 2018. URL: http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/5_2018/5.pdf (in Ukr.)

12. Karpets S.L. Svitovyi dosvid upravlinnia rehionalnym rozvytkom. Visnyk ZhDTU. 2008. № 2 (44). S. 252–258. (in Ukr.)

13. Kox L.V. Innovacionnye klastery-osnova konkurentosposobnosti yaponskoj ekonomiki. Azimut nauchnyh

issledovanij: ekonomika i upravlenie. 2019. Vol. 8. № 3 (28). (in Rus.)

14. Kuibida V. S. Rehionalnyi rozvytok ta prostorove planuvannia terytorii: dosvid Ukrainy ta inshykh derzhav-chleniv Rady Yevropy : zb. normat.-prav. aktiv i nauk.-analit. materialiv z pytan rehionalnoho rozvytku ta prostorovoho planuvannia. K. : Vyd-vo «Kramar», 2009. 176 s. (in Ukr.)

15. Lendel M. Mistseva demokratiia u krainakh Tsentralnoi i Skhidnoi yevropy: monohrafiia. Uzhhorod : Mystetska liniia, 2011. 688 s. (in Ukr.)

16. Liba N. S. Zakordonnyi dosvid realizatsii rehionalnoi polityky. Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Vypusk 6, chastyna 2. 2016. S. 56-59. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/6_2_2016ua/14.pdf (in Ukr.)

17. Nazarova L. V. Zakordonnyi dosvid stymuliuvannia ta vyrivniuvannia rehionalnoho rozvytku // Modern Economics. 2021. № 30(2021). S. 153-157. DOI: https://doi.org/10.31521/modecon.V30(2021)-24. (in Ukr.)

18. Oficial'nyj sajt Evropejskogo Soyuza. Regional'noe i gorodskoe razvitie ES. URL: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development_en (in Rus.)

19. Porter M. Konkurenciya. : Per. s angl..: Izdatel'skij dom «Vil'yams», 2005. 608 s. (in Rus.)

20. Rehionalne upravlinnia : pidruchnyk / za zah. red. V. M. Vakulenka, M. K. Orlatoho. K. : NADU, 2014. 516 s. (in Ukr.)

21. Tkachuk A. Rehionalna polityka: pravove rehuliuvannia. Svitovyi ta ukrainskyi dosvid. K. : Lesta, 2011. 260 s. (in Ukr.)

22. Fedorchak, O. V. (2022). Podatkovi instrumenty stymuliuvannia investytsiinoi diialnosti: derzhavno-upravlinskyi aspekt. Efektyvnist derzhavnoho upravlinnia, (64), S. 225–245. URL: https://doi.org/10.33990/2070-4011.64.2020.217623 (in Ukr.)

23. Chuzhykov V. Rehionalna polityka Yevropeiskoho Soiuzu. Pidruchnyk. K.: KNEU, 2016. 495 с. URL: https://kneu.edu.ua/userfiles/evrointegracii/Pidruchnuk_ERDM_2016.pdf (in Ukr.)

24. Iu. A. Malakhova, M. O. Khobta, T. M. Honchar. Zarubizhnyi dosvid stymuliuvannia investytsiinoi aktyvnosti pidpryiemstv. Elektronne naukove fakhove vydannia: «Ekonomichna efektyvnist», №2, 2021. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2_2021/93.pdf (in Ukr.)

"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:
Index Copernicus (ICV 2015: 40.96, ICV 2016: 57.02, ICV 2017: 68.79, ICV 2018: 81.54, ICV 2019: 83.98) (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» № 76-77

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 30.03.22 р.
Формат паперу 60Х84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. Арк. 5,16. Обл. – вид. арк. 5,31.
Замовлення ____ Тираж 55. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.